

Advies initiatiefgroep 'Groene Rondweg biedt wel uitweg inzake BBW

(zaaknummer 2018-002849)

Geacht college, beste mevrouw van der Wal,

Als deelnemende partij van de klankbordgroep 'Beter Bereikbaar Wageningen' geven wij, initiatiefgroep 'Groene Rondweg biedt wel uitweg' het onderstaande advies:

Een combinatie van campusroutes 1, 2 en 6 zien wij als de beste keuze zoals gemotiveerd door WOC/W12 en ingericht zoals de WUR aangeeft. De Alternatief Bestaande Route (ABR) zien wij als slechtste keuze.

Aanvullend op ons advies hebben we vanuit de burgers een aantal aandachtspunten:

Indien gekozen wordt voor een **campusvariant** bevelen wij aan om in het derde ontwerpatelier na te gaan of het wegtraject zo gekozen kan worden dat er nog minder ruimtebeslag plaatsvindt door de weg grotendeels over de Kielekampersteeg te plannen met aan de zuidzijde een fietspad. Tevens kan bezien worden hoe de snelheid zoveel mogelijk beperkt kan worden tot 30-50 km in bebouwde kom en 60 km daarbuiten. Bovendien bevelen wij aan mitigerende maatregelen te treffen opdat de aanwonenden zo min mogelijk (geluids- en uitlaatgas)hinder ondervinden en onder meer voldaan wordt aan de geluidsnorm onder de 55 dBA conform de laatste adviezen van het RIVM.

Daarnaast ruimhartige mitigerende maatregelen voor verlies van bomen en daarin levende diersoorten in het Dassenbos.

Indien er toch gekozen wordt voor de **ABR** variant hebben we diverse aandachtspunten/knelpunten die opgelost moeten worden om de leefbaarheid van Wageningen niet nog verder te verslechteren. Deze aandachtspunten/knelpunten zijn opgenomen in bijlage 1.

De campusvarianten maar vooral de ABR kennen verschillende nadelen zoals blijkt uit het m.e.r.-onderzoek. Geen van de voorliggende varianten blijken op termijn voldoen om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Onze initiatiefgroep maar ook verschillende Wageningse politieke partijen - onder meer CDA, VVD, Stadspartij en D66 - voorzien op termijn dat een rondweg om het noordwesten noodzakelijk zal zijn. Met ons plan via de Groene Rondweg zien wij goede mogelijkheden (zie bijlage 2).

Met vriendelijke groet,

Marc Roosjen namens initiatiefgroep: 'Groene Rondweg biedt uit weg'

Wageningen, 14 juli 2020

M: 06 – 113 21 113

E: marcroosjen@gmail.com

Bijlage 1: aandachtspunten indien gekozen wordt voor de ABR variant

Bij de keuze van variant ABR hebben wij – naast de punten genoemd in de adviezen van WOC/W12 en de WUR - de volgende aandachtspunten.

Nijenoord Allee:

- fietsersoversteek over de Nijenoord Allee / Churchillweg voldoet niet. Geopperde alternatieven extra duur (budget heeft gemeente niet/onvoldoende) en leveren verschillende nadelen op:
- fietstunnel Bornsesteeg (6 miljoen euro of meer door kwelwater): problemen voor Roghorst, Tarhorst, Churchillweg een aanliggende wegen tot het centrum: auto's kunnen de wijken niet meer uit naar Nijenoord Allee en moeten veelal over geplande doorfietsroute (fietsstraat) Wageningen<-> Ede-Wageningen station ter hoogte van Hoevestein en de Hollandse weg langs scholengemeenschap Pantarijn en sporthal De Vlinder. Óf via Kennedyweg en Rooseveltweg en extra langs Tarhorst over de Nijenoord Allee;
- Luikse ontsluiting (10 miljoen euro of meer door kwelwater): nog meer overlast afslaand verkeer en optrekkende bus die nog dicht langs de huizen langs de Nijenoord Allee gaat lopen. Verkeer komend uit deze tunnel zal extra geluid produceren door de harde wanden van de tunnel;
- fietsoversteken bij Rooseveltweg wordt ook problematisch zeker als 3^e onderwijsgebouw gereed komt. Fietstunnel aldaar is niet mogelijk. Fietsbrug (ca 10 miljoen of meer) heeft nadeel dat studenten uit flat Rijnsteeg niet meer uit kunnen zonder (nog duurdere) aanpassingen;
- fietsoversteken bij Hoevestein: ook verkeerslichten nodig (tenminste 2 omdat verkeer ook terrein studentenflat Hoevestein moet kunnen verlaten);
- het winkelcentrum in de Tarhorst zal - zeker op drukke tijden - ontoegankelijk worden voor bezoekers en met name de voetgangers vanwege de onophoudelijke stroom fietsers van/naar campus;
- dit zou verminderd kunnen worden door bij Rooseveltweg en Hoevestein ook vrije doorgang te creëren over de Nijenoord Allee maar dat brengt nog meer kosten (10-20 miljoen euro) met zich mee;
- het verbeteren geluidsscherm kost 1-2 miljoen euro. De vraag of dit voldoende zal zijn om aan de nieuwe norm van maximale 55 dBA te voldoen zoals het RIVM nu adviseert om gezondheidsklachten te voorkomen;
- bushaltes aan de zuidzijde van de Nijenoord Allee - met name bij de Roghorst - worden nog slechter bereikbaar voor bewoners uit Horsten en achterliggende straten. Nu al is het zo dat met name ouderen die minder goed ter been zijn eigenlijk niet naar de bushalte kunnen. Enerzijds omdat de doorsteken die er in de Roghorst waren door het geluidsscherm tegen de zin van de bewoners zijn opgeheven, anderzijds omdat er vanaf de Churchillweg geen doorlopend voetpad is en voetgangers samen met de fietsers bij de bushalte moeten zien komen. Dat wordt zeker bij een Luikse ontsluiting nog lastiger omdat ter plekke nog een rijstrook naast de weg komt te liggen. Bij bushalte Hoevestein wordt het zeer lastig oversteken als na de Corona-crisis de stroom fietsers van/naar de campus en de scholierenstroom van Noordwest <-> de Hollandse weg weer op gang komt. Zeker 's ochtends als de deze stromen elkaar kruisen wordt het rampzalig hopeloos voor degenen die naar de bushalte willen. Hier moet wat aan gedaan worden.

Initiatiefgroep 'Groene Rondweg biedt uitweg'

Verdubbeling Mansholtlaan:

- de 8 verkeerslichten waar vrachtwagens steeds moeten stoppen en optrekken betekent dat de geluidsoverlast en de verkeersstank hoger is dan het model aangeeft. Het gebruikte verkeersmodel gaat uit van een snelheid van 50 km/uur maar houdt geen rekening met het afremmen en optrekken bij verkeerslichten. Dit blijkt ook duidelijk uit metingen in opdracht van gemeente in 2015 die aangaven dat de geluidsbelasting bij aantal huizen langs Nijenoord Allee toen al 60 dBA was (met véél minder verkeer dan tot voor de Coronacrisis!) terwijl het model aangeeft dat het ruim onder de 60 dBA blijft (de werkelijkheid is anders: veel bewoners langs de Nijenoord Allee moeten met het raam dicht slapen om de nacht – nog steeds gestoord – door te komen). Kortom: het model is een indicatie, de werkelijkheid is anders (slechter) wat betekent dat er extra inzet zal moeten worden gepleegd om dit negatieve effect te compenseren, zeker als het geluidsniveau verder terug moet onder de 55 dBA;
- dat er op zo'n korte afstand zoveel verkeerslichten - zeker bij de drie tot vier fietsersoversteken bij Hoevestein - langs de Nijenoord Allee over een afstand van 500 meter moeten komen toont aan dat het een variant is die verkeerskundig niet meer van deze tijd is en getwijfeld mag worden of de verkeersveiligheid inderdaad zo zal zijn als het model aangeeft;
- aantrekking sluipverkeer A12 – A50 én sluipverkeer A12 en A15, zeker gezien de verdubbeling Rijn van de brug bij Rhenen en de verkeersproblemen rond Veenendaal naar A12;
- verdubbeling betekent nog meer verkeer (met name buiten de spitsuren) over de Diedenweg. Om sluipverkeer A12 ,-> A50 te voorkomen zijn maatregelen nodig als: maximaal 30 km/uur, verbod op vrachtverkeer tussen 22.00 uur 's avonds en 06.00 uur 's ochtends (tenzij in geval van nood deze route noodzakelijk is als A12/A50 geblokkeerd is), verkeer remmende maatregelen als bv. aanleggen rotonde ter hoogte Dolderstraat;
- meer sluipverkeer van A12 <-> A50 zal ook optreden via de N782 van Bennekom naar Heelsum vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Nu al geeft de TomTom aan dat deze route via de N782 slechts 3 minuten langer duurt dan via de Diedenweg (als er geen files/opstoppingen zijn);
- verdubbeling zal (zo blijkt uit de modellen voortkomend uit het m.e.r.-onderzoek) vergeleken met campusroutes meer sluipverkeer van Diedenweg naar Bennekom via o.a. Hollandseweg/ Wageningen Hoog. Dit kan op verschillende plekken tot gevaarlijke situaties leiden, bv. waar de fietsers van de Selterkampseweg met onmisbare hulp van spiegels in Bennekom de N782 (Heelsumseweg) oversteken. Desondanks een gevaarlijk kruispunt waar veel (soms dodelijke) ongelukken gebeuren. Wellicht moeten daar dan verkeerslichten geplaatst worden;
- ook zal meer sluipverkeer ontstaan over de andere - veelal door fietsers van scholengemeenschap Pantarijn - gebruikte wegen tussen Bennekom en Wageningen veroorzaken en kans op onveilige verkeerssituaties;
- er zal meer sluipverkeer komen door het Binnenveld. O.a. langs het Nieuwe Kanaal waar veel fietsers en wandelaars over de weg- zonder apart fiets- of voetpad - recreëren zal dit zeer verkeersonveilige situaties opleveren. Dit zeker gezien de verwachte uitbreiding van de bedrijven met name aan de zuidzijde zal betekenen dat werknemers niet meer veilig een lunchrondje om het water kunnen maken;

- verdubbeling betekent dat er een oplossing gevonden moet worden voor de ingang/uitgang van het bedrijf BMG op Mansholtlaan 6;
- bij de aanleg van de ABR zal er veel verkeershinder optreden voor zowel fietsers, OV als overige gemotoriseerd verkeer met slechte bereikbaarheid als gevolg. Dit zal wel een jaar kunnen duren. Bij een campusvariant treedt dit niet op omdat dit nieuw tracé betreft.

Zelfs als bovenstaande mitigerende maatregelen worden getroffen en het jaar oponthoud voor lief wordt genomen, resteert dat de ABR onvoldoende robuust is met een grote kans dat de leefbaarheid voor de bewoners er verder op achteruit gaat.

Bijlage 2: Initiatiefgroep 'Groene Rondweg biedt uitweg'

Onze initiatiefgroep is ontstaan naar aanleiding van de discussie over de bereikbaarheid van Wageningen.

Wij constateerden dat allerlei belangengroepen alleen in hun eigen belang de bereikbaarheid benaderen. Dit hoeft geen probleem te zijn tenzij dat voor anderen een probleem oplevert.

Onze groep wil in het algemeen belang komen tot een Groene Rondweg voor de ontsluiting van Wageningen.

Groene Rondweg

Deze ontsluiting loopt om het noordwesten van Wageningen met aan beide zijden tenminste 100 meter (oer)bos en/of voedselbos met recreatiemogelijkheden. Deze weg ontsluit de Campus, de woonwijken Noordwest, Nieuw Kortenoord en de Nude. Tevens de bedrijventerreinen Agro Bussinesspark, Nudepark 1, Nudepark 2 en de haven. De Groene Rondweg loopt over de bestaande infrastructuur en wordt een 60 km/uur weg. Hij begint bij de verkeerslichten aan de Manholtlaan/Dreeslaan over de Kielekampersteeg naar de N225 ter hoogte van het in aanleg zijnde Nudepark 2.

Deze weg is goed voor vrijwel alle aspecten:

- robuuste en toekomstgerichte oplossing voor de bereikbaarheid met de groei van de universiteit, bedrijven/onderzoekcentra én het inwonersaantal in Wageningen en omliggende gemeenten;
- naast het gebied rond de campus zal de bereikbaarheid op alle andere drukke doorgaande wegen verbeteren.
Bijvoorbeeld de Groene Rondweg biedt mogelijkheden om het verkeer op de Lawickse Allee, Stadsbrink en Ritzemabosweg te verminderen en daardoor de leefbaarheid van de binnenstad wordt vergroot. Ook voorziet de Groene Rondweg in een betere bereikbaarheid voor verkeer van/naar Ede, Bennekom en Rhenen;
- voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte omdat het verkeer om de stad geleid wordt. Oversteekproblemen bij de Nijenoord Allee en de Kortenoord Allee worden opgelost. De verkeersveiligheid in Wageningen wordt verbeterd;
- gezondheid verbetert doordat er minder hoge concentraties luchtvervuiling en verkeersgeluid voorkomen. En door de betere befietsbaarheid en andere recreatiemogelijkheden wordt bewegen gestimuleerd. Met name de verkeersdruk van de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan wordt beter verdeeld over de hele gemeenschap;
- het feit dat de bestaande infrastructuur, zoals de Kielekampersteeg, 2 meter breder wordt gaat niet ten koste van natuurwaarden en landschapsinrichting als je dat op een respectvolle manier doet.
Natuur en biodiversiteit zullen er zelfs op vooruit gaan als je het vergelijkt met de monocultuur van de bestaande akkers. De groenstrook langs de groene rondweg biedt bovendien een goede groene verbinding tussen de natuurgebieden van de Veluwe en de Utrechtse heuvelrug;
- wegvang van CO2 door bossen en struwelen;
- de Groene Rondweg sluit aan bij de inzet van de provincie om de komende 10 jaar 10% meer bos in Gelderland te realiseren om het klimaat niet verder te verslechteren.

Ook beveelt onze groep aan om te onderzoeken om in de bebouwde kom van Wageningen zo veel mogelijk 30 km/uur in te stellen. Dit zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat het verschil in snelheid tussen fietsers en auto's kleiner is en motiveert om met de fiets te gaan. Studentenstad Wageningen kent in Nederland verhoudingsgewijs de meeste fietsers en dat willen we zo houden. Bovendien ontstaat er minder overlast van geluid en stank van het gemotoriseerde verkeer wat de gezondheid ten goede komt.

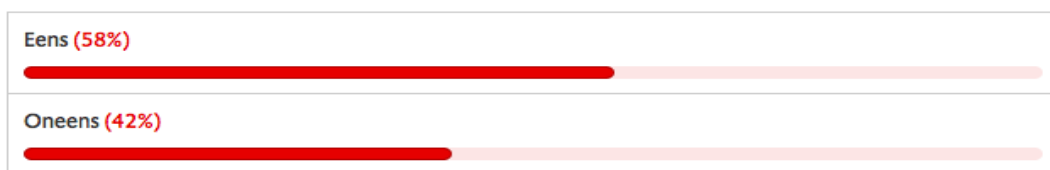
Steun grootste deel Wageningse bevolking

De initiatiefgroep van inmiddels vele honderden bewoners geeft regelmatig een (digitale) nieuwsbrief/update van de vorderingen uit en kent aanhangers uit de hele stad. Er komt bijna geen straat in Wageningen voor waar mensen deze update niet ontvangen. Zelfs in Noordwest bestaat er grote belangstelling en hebben enkele tientallen bewoners zich aangesloten. Er is duidelijk een groot draagvlak onder de Wageningse bevolking. In 2017 heeft dit idee al in de Gelderlander gestaan waarbij de krant een lezersonderzoek heeft gedaan. Wat bleek: van de ruim 700 reactie was bijna 60% voor een rondweg (toen zelfs nog zonder het idee van een bos-/struweelstrook van 100 meter aan weerszijden van deze weg). Dus het is goed mogelijk dat een nog grotere meerderheid voor de Groene Rondweg is!



Wat vindt u?

Een rondweg is de ideale oplossing voor dit probleem.



Totaal: 738 stemmen

Bron: De Gelderlander

Ander varianten onvoldoende

Vergeleken met de huidige mogelijkheden om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren (varianten over de campus of verbreding van de Mansholtlaan) is de Groene Rondweg nu weliswaar een duurdere oplossing. Maar: op termijn zal men duurder uit zijn als over enkele jaren blijkt dat de bereikbaarheid ondanks aanpassingen onvoldoende wordt door de groei van de universiteit (met name Born Oost), de bijbehorende uitbreiding van bedrijven in de Foodvalley en de - in Nederland onomkeerbare - bevolkingsgroei. Naast bereikbaarheid en de verkeersveiligheid zullen dan ook aspecten als gezondheid (fijnstof, NOx en verkeersgeluid) nog meer problemen leiden.

Dat de huidige oplossingen onvoldoende blijken wordt ook gedeeld door vele Wageningse politieke partijen als CDA, VVD, Stadspartij en D66. Op termijn verwachten zij dat er een rondweg zal moeten komen.

Van open landschap naar natuur

De aanleg van de Groene Rondweg doet het landschap natuurlijker veranderen: in plaats van een open agrarisch (mono)cultuur wordt het deel rond Wageningen meer boom- en struweelgebied. Dit bosrijke gebied zal overigens van zelf ontstaan als de mens niet voortdurend ingrijpt. Vanaf 1300 is hierdoor het gebied steeds minder biodivers geworden. De inrichting van het landschap is geen absolute wetenschap/waarheid. De Groene Rondweg concurreert niet met de bestaande natuurwaarden in het huidige Binnenveld.

Marc Roosjen, namens initiatiefgroep 'Groene Rondweg biedt uitweg' - Juli 2020