

Postbus 9101 | 6700 HB Wageningen

Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland  
Postbus 9090  
6800 GX ARNHEM

### **Belang Beter Bereikbaar Wageningen (BBW)**

Voor WUR is het vooral van belang dat de bereikbaarheid van Wageningen en Wageningen Campus in het bijzonder wordt opgelost en dat er na jaren van onderzoek en debat een haalbare oplossing wordt gekozen die binnen afzienbare tijd tot uitvoering komt.

In de eerste plaats is BBW – naast een actief mobiliteitsbeleid - van belang voor de werving van eigen medewerkers, waarvan een deel om voor hen moverende redenen met de auto naar de Campus komt. Veel van onze collega's starten met tijdelijke contracten en/of zijn gebonden aan de huidige woonplaats, bijvoorbeeld door werk van de partner of de schoolsituatie van kinderen. Onze medewerkers wonen door het hele land, waarbij voor een deel van hen woon-werkverkeer per auto de enige of met afstand de meest reële optie is.

In de tweede plaats is BBW van belang voor versterking van het kennisecosysteem en verdere ontwikkeling van Wageningen Campus. De bedrijven en andere organisaties in ons kennisnetwerk hebben nu al te maken met problemen met de bereikbaarheid en de verwachting is dat dit probleem met de groei van woningen en bedrijfsleven in Wageningen alleen maar groter wordt. De vestiging van nieuwe bedrijven en organisaties op Wageningen Campus, waaronder Business Strip, Born-Oost en het Business en Science Park Wageningen, komt direct in gevaar als er geen vooruitzicht is op een betere bereikbaarheid van deze locaties.

### **Nadere afweging Campusroute en Alternatief Bestaande Route (ABR)**

Uitgaande van het primaire belang dat de bereikbaarheid van Wageningen moet verbeteren en in die zin zowel de Campusroute als de ABR daaraan bijdragen, hebben beide alternatieven voor- en nadelen. Qua robuustheid heeft de Campusroute de voorkeur. Qua interferentie met het onderzoek op de Campus heeft het ABR de voorkeur. Mocht de Campusroute aan de orde zijn dan is een belangrijke voorwaarde dat zowel de onderzoekpercelen als de onderzoekaccommodaties zoveel mogelijk worden gespaard danwel op een zo groot mogelijke afstand worden gepasseerd. Zie voor een bredere toelichting het advies van de W12, dat ingaat op de aspecten Doorstroming, Robuustheid en Fietsoversteekbaarheid als ook andere belangrijke factoren bij inpassing van de routevarianten.

Wageningen  
University & Research

DATUM

30 juni 2020

ONDERWERP

Advies WUR inzake BBW

ONS KENMERK

2017158

POSTADRES

Postbus 9101  
6700 HB Wageningen

BEZOEKADRES

Wageningen Campus  
Gebouw 104  
Droevendaalsesteeg 4  
6708 PB Wageningen

INTERNET

[www.wur.nl](http://www.wur.nl)

KVK NUMMER

09098104

CONTACTPERSOON

L.A.C. Buchwaldt MBA

TELEFOON

+31 317 483795

E-MAIL

[rens.buchwaldt@wur.nl](mailto:rens.buchwaldt@wur.nl)

### **Campusroute – varianten en gevolgen**

Meer specifiek voor WUR hebben de verschillende varianten van de Campusroute, (zie voor de routes bijlage 3) evenwel aanzienlijke impact op de voor onderwijs en onderzoek essentiële proefvelden, onderzoekaccommodaties en -voorzieningen (zie bijv. voor beslag op proefvelden bijlage 4). Er is in de MER onderzoeken geen route opgenomen die deze belangen afdoende ontziet.

Het gaat daarbij om effecten op:

- Proefvelden (PSG en ASG): bij alle Campusroute varianten is sprake van een aanzienlijk grondverlies van aan de Campus grenzende proefvelden. Het gaat om een verlies van 10 tot 12 hectare grond bij varianten 1, 2, 3 en 6, grotendeels in gebruik bij Unifarm en deels bij Carus. Varianten 4 en 5 lopen zelfs dwars door de terreinen en leiden tot een nog groter grondverlies van respectievelijk 18 hectare en 20 hectare. Deze gronden zijn gezien hun ligging, samenstelling, conditie en aaneensluitend gebruik voor langdurige proeven van essentieel belang voor onderwijs en onderzoek en kunnen niet simpelweg zomaar elders gecompenseerd worden.
- Proefbedrijf (Droevendaal): het biologisch proefbedrijf verliest in alle Campusroute varianten een deel van de aangrenzende, gecertificeerde proefvelden (0,5 tot 1,3 hectare, meegerekend in voorgaande) en de bereikbaarheid vanaf de weg, met name ook voor landbouwverkeer, wordt aanzienlijk minder hetgeen het gebruik van de onderzoeksaccommodatie gedeeltelijk belemmert en in alle gevallen hindert.
- Carus (ASG): met name bij de Campusroute varianten 2, 3 en 4 die vlak langs de accommodaties voor koeien, katten, honden, boomkijkers en vissen lopen en het effect van trillingen, geluid en luchtkwaliteit daarop. In het bijzonder bij variant 5, waarbij de accommodatie geheel moet worden gesloopt en nieuw gebouwd. En in mindere mate ook bij varianten 1 en 6.
- Vitae (WFSR): met name bij de Campusroute varianten 3 en 5 die vlak langs het gebouw lopen, is er een groot effect van trillingen, geluid en luchtkwaliteit op het essentiële onderzoek en de analyses die daar plaatsvinden voor uitvoering van de wettelijke onderzoekstaken van WFSR. In de andere varianten is dit een punt van nader onderzoek in het bijzonder vanwege de effecten van de (nog te ontwerpen) kruispunten en de mitigerende maatregelen om effecten weg te nemen.
- Financiële compensatie: met name de Campusroute varianten hebben consequenties voor WUR in zowel direct te maken kosten als mitigerende maatregelen. De verliezen zijn eigenlijk niet in kosten uit te drukken, maar om ze wel te benoemen, grote kostenposten zijn: grondverlies, functieverlies op Carus, aanpassingen kavelpaden, aanpassingen op Proefbedrijf Droevendaal, de Kleine Born en aanpassingen aan Vitae vanwege de nabij gelegen kruispunten en de Westelijke Entree. Het is voor ons niet duidelijk in hoeverre deze kosten nu in het projectbudget zijn meegenomen, dit lijkt bij eerste beschouwing van het MER onderzoek niet volledig.

Gezien bovenstaande worden de varianten 4 en 5 als onacceptabel gezien. De varianten route 2 en 3 worden voor een groot deel als onacceptabel gezien, behoudens enkele onderdelen van de tracés die gunstiger uitpakken en mogelijk onderdeel kunnen zijn van een mix van de varianten. Tot slot de varianten 1 en 6 worden vanuit het grote ruimteverlies op de proefvelden als onoverkomelijk gezien tenzij een mix van varianten aan de orde is.

Mocht de Alternatief Bestaande Route afvallen, zal vanuit onderzoeksbelang goed gekeken moeten worden hoe het verlies aan proefvelden en de impact op de onderzoeksaccommodaties en -voorzieningen tot een aanvaardbaar niveau beperkt kan worden.

DATUM  
30 juni 2020

ONS KENMERK  
2017158

PAGINA  
3 van 4

In dat geval zou gezocht moeten worden naar een mix van de huidige voorgestelde varianten en geven wij daartoe de volgende overwegingen mee:

- Het ruimtebeslag rondom Proefbedrijf Droevendaal kan minder: door landbouwverkeer op de Campusroute toe te laten en daarmee minder cq. minder ruime parallelwegen aan te leggen worden bestaande structuren beter behouden en blijven meer aaneengesloten gronden behouden voor proeven. Ook wordt het functieverlies op het aangelegen proefbedrijf daarmee beperkt. Het maakt daarbij minder uit welk tracé gekozen wordt. Uitgangspunt kan zijn tracé 1 of 6, maar vergt nadere uitwerking in een ontwerpatelier.
- Het ruimtebeslag op de proefvelden tussen Bornsesteeg en Dijkgraaf moet en kan mogelijk minder: eveneens door landbouwverkeer op de Campusroute toe te laten, maar bovenal door ter plekke van de kruising Dijkgraaf/Plassteeg een kleinere bocht of eventuele kruising op te nemen. Een kleinere bocht zit in variant 2, met een 50km/h regime. Een kruising zit nog in geen enkele variant, maar lijkt qua tracé ter plaatse ook op variant 2. Voordeel van een kruising is dat naast een groter aaneengesloten terrein voor proeven, ook verkeer naar het Binnenveld en mogelijk naar de wijk Noord-West mogelijk is, waardoor minder parallelwegen nodig zijn en bestaande landschappelijke structuren gehandhaafd worden. In de MER varianten is er op voorhand van uitgegaan dat landbouwverkeer niet op provinciale wegen mag rijden, maar hierop zijn diverse uitzonderingen bekend waaronder ook de Mansholtlaan en Dreeslaan waarop de routevarianten aansluiten.
- De effecten op Vitae en Carus kunnen tot een minimum beperkt worden: door keuze voor variant 1 of 6. De effecten voor de gebouwen Carus E (runderen), Carus B (vissen) en Vitae (WFSR) zal bij de uitwerking van het wegontwerp onderzocht moeten worden, waaronder mitigerende maatregelen om negatief effect van trillingen, geluid en luchtkwaliteit op onderzoek en wettelijke taken weg te nemen. Ook zijn daarin nog optimalisaties mogelijk om de accommodaties te ontzien. Wij voorzien op basis van de MER onderzoeken in alle gevallen een zodanig functieverlies voor Carus gebouw D. dat een nieuwe locatie gerealiseerd moet worden.

### **Campusroute - Samengevat**

Samengevat zou een geoptimaliseerde Campusroute grotendeels bestaan uit een mix van tracé 1 en 6 met in de Noordwesthoek nadrukkelijk het verloop van variant 2. Een voorkeur voor (delen van) tracé 1 of 6 is op voorhand niet te geven, hier kan het eerder geduide onderzoek in een verdiepende ontwerpessie inzicht in geven.

### **ABR – oversteken en bereikbaarheid voorzieningen**

Voor wat betreft het ABR kan meer specifiek vanuit WUR als belangrijke aandachtspunten opgemerkt worden, dat er een oplossing gevonden moet worden voor de oversteek van het tracé bij de Churchillweg. Daarbij zal voorzien moeten worden in de bereikbaarheid van de sportaccommodatie(s) en de studentenflat per auto, fiets en te voet (tevens vanaf de bushaltes). Zonder goede inpassing van alle verkeersstromen voldoet deze variant niet.

DATUM  
30 juni 2020

ONS KENMERK  
2017158

PAGINA  
4 van 4

Ook is de oversteek van het tracé bij de Mondriaanlaan en het 3<sup>e</sup> Onderwijsgebouw een aandachtspunt, waar nog niet voldoende in is voorzien. Deze kruising is voor zowel ABR als Campusroute varianten een punt van uitwerking, gezien de grote en groeiende stroom fietsers.

Namens Wageningen University & Research

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L.A.C. Buchwaldt', written over a horizontal line.

L.A.C. Buchwaldt MBA  
Lid Raad van Bestuur