



Van: Mooi Wageningen
bestuur@mooiwageningen.nl

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland
p.a.: p.muller@gelderland.nl | post@gelderland.nl

Betreft: advies voorliggende varianten beter bereikbaar Wageningen (Zaaknummer 2018-002849)

Wageningen, 17 juli 2020

Geacht college,

Hierbij geven wij op uw verzoek ons advies ten aanzien van de voorliggende varianten in het project Beter Bereikbaar Wageningen (Zaaknummer 2018-002849). Wij baseren ons daarbij op de resultaten van de MER Beter Bereikbaar Wageningen, de antwoorden op de vragen die in eerdere instantie zijn gesteld, de bredere maatschappelijke discussies over bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied en wetenschappelijk studies over bereikbaarheid en effecten van autoverkeer en de aanleg van nieuwe wegen.

Op basis hiervan concluderen wij dat het **verbeteren van de huidige infrastructuur zoals voorgesteld in het Alternatief Bestaande Route (ABR) de beste mogelijkheden biedt om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren**. Wij adviseren u dan ook om met dit alternatief verder te gaan. Wel adviseren wij u daarbij om de **eenzijdige focus op autoverkeer los te laten** en bij de uitwerking vanuit een **breder en integraal perspectief naar bereikbaarheid te kijken en daarbij nadrukkelijk oog te hebben voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het plangebied**.

Hieronder zullen we dit advies verder toelichten.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de MER Beter Bereikbaar Wageningen waarin de verschillende varianten en hun effecten op milieu en leefbaarheid worden vergeleken. De uitkomsten van de MER bevestigen dat er geen nieuwe weg nodig is om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren en dat de aanleg van een nieuwe weg grote schade toebrengt aan de ruimtelijke kwaliteiten en leefbaarheid van het gebied.

Wat opvalt is dat het hele project een eenzijdige focus heeft op autoverkeer. Wij willen hierbij nogmaals benadrukken dat bereikbaarheid breder moet worden beschouwd. Vele studies hebben al laten zien dat het **faciliteren van autoverkeer** in de meeste situaties en zeker in een drukker stedelijke omgeving juist **leidt tot meer problemen met betrekking tot bereikbaarheid** in plaats van dat het een oplossing biedt^{1,2,3,4}.

¹ CE Delft, (2019) Een nieuwe kijk op bereikbaarheid. Duurzaam, persoonlijk en multimodaal. CE Delft.

² Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. Energy Research & Social Science, 66, 101486.

³ TfA (2020) Congestion. How more lanes and more money equals more traffic. <http://t4america.org/wp-content/uploads/2020/03/Congestion-Report-2020-FINAL.pdf>

⁴ Næss, P., Nicolaisen, M. S., & Strand, A. (2012). Traffic forecasts ignoring induced demand: a shaky fundament for cost-benefit analyses. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 12(3).

Simpel gezegd: de aanleg van wegen leidt tot meer autoverkeer, meer files en meer problemen die daar weer mee samenhangen. Dit is ook wat de MER laat zien.

Wetenschappelijk onderzoek heeft bij herhaling laten zien dat een **eenzijdige focus op autoverkeer een achterhaalde aanpak is met grote negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en tal van openbare belangen**, zoals het landschap, stilte, een goede luchtkwaliteit, sociale veiligheid, biodiversiteit en ruimte voor recreatie^{5,6,7}. Onderzoek heeft ook laten zien dat investeren in alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen en werken en studeren op afstand wel positieve resultaten opleveren^{1,8}.

Het plangebied betreft een publieke woon, werk- en leefomgeving. Het kleine aantal automobilisten dat enige vertraging ervaart als ze in de spits naar of langs de campus rijdt, valt in het niet bij de duizenden mensen die er wonen, wandelen, fietsen, met het ov reizen, werken, of ontspannen. Al die mensen hebben baat bij een gezonde, rustige en veilige leefomgeving en niet bij nog meer autoverkeer en nog meer autowegen. Het is heel vreemd als vele miljoenen worden uitgetrokken om een kleine groep automobilisten nog meer ruimte te geven terwijl dit nadrukkelijk ten koste gaan van de ruimte voor de vele andere gebruikers van het gebied.

Dat de eenzijdige focus op autoverkeer een zeer achterhaalde aanpak van bereikbaarheid betreft is nog eens onderstreept tijdens de corona-crisis. In die periode hebben veel mensen geleerd dat er vele geschikte alternatieven zijn om op afstand te werken of te studeren en dat zelfs het beperkt gebruiken van die alternatieven al leidt tot een forse afname van het autoverkeer en het vrijwel compleet verdwijnen van alle autofiles. Een breder en integraal perspectief op bereikbaarheid zou ook de bijdrage van deze alternatieven serieus moeten meewegen.

Veel knelpunten voor het autoverkeer zijn eenvoudig op te lossen met andere maatregelen dan de aanleg van meer wegen. De knelpunten ten aanzien van leefbaarheid en bredere bereikbaarheid vragen juist om de inzet van alternatieven voor autoverkeer.

Met oog op de volgende stappen in het besluitvormingsproces willen wij specifiek aandacht vragen voor de schade die een campusroute zou aanrichten, de planologische schaduwwerking van een nieuwe weg en de vele alternatieven die er zijn om de bereikbaarheid te verbeteren zonder schade aan te richten.

Specifiek vragen we nog aandacht voor de volgende punten:

1. De schade die een nieuwe weg aan zou richten aan natuur en landschap is enorm en staat in geen houding tot de omvang van het vermeende bereikbaarheidsprobleem. Het gebied is een beschermd open landschap, het maakt onderdeel uit van het stiltegebied Binnenveld en is een belangrijk leefgebied voor bedreigde soorten als de patrijs en gele kwikstaart. Daarnaast zou de aanleg van het gebied een van de oudste bosjes van Nederland, met nog intacte rabattenstructuur vernielen, evenals de monumentale boerderij aan de Kielekampsteeg. Ook heeft de aanleg van de weg zeer negatieve gevolgen voor de functie als leef-, werk-, en recreatiegebied. Het gebied wordt verder versnipperd, verstoord en vervuild, met zeer negatieve gevolgen voor de mensen die er wonen, werken, wandelen of fietsen.
2. Wees beducht voor de planologische schaduwwerking van de aanleg van een nieuwe weg en de toename van sluipverkeer die daar het gevolg van zijn. De aanleg van een nieuwe weg leidt niet alleen

⁵ Bleijenberg, A. N. (1988). Waardering van negatieve externe effecten van het autoverkeer.

⁶ Dings, J. M., & Sevenster, M. N. (2002). De werkelijke kosten van verkeer: overzicht van externe kosten en de relatie met prijsbeleid. CE, Oplossingen voor milieu, economie en technologie.

⁷ Ligterink, N. E., van Gijlswijk, R. N., Kadijk, G., Vermeulen, R. J., Indrajana, A. P., Elstgeest, M., ... & en Waterstaat, M. V. I. (2019). Emissiefactoren wegverkeer-Actualisatie 2019 (No. TNO 2019 R10825). TNO.

⁸ Snellen, D., Hamers, D., Tennekes, J. Nabielek, K., van Hoorn, A. & van den Broek, L. (2019) Scenario's voor stedelijke ontwikkeling, infrastructuur en mobiliteit. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag.

tot een verdere versnippering van het landschap, het zet ook de deur open naar een verdere verstedelijking van het gebied en de aanleg van nog meer wegen. Ook zal als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg het verkeer dat via Wageningen van de A12 naar de A50 rijdt nog verder toenemen. De aanleg van een nieuwe weg over de Wageningse Eng die dan genoemd wordt als oplossing wordt door veel bewoners van Wageningen als zeer ongewenst beschouwd. Deze planologische schaduwwerking en de effecten die dit weer heeft op het verkeer in het gebied zijn ten onrechte niet in beschouwing genomen bij de MER.

3. Gelukkig zijn er goede alternatieven om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren:
 - Het substantieel verminderen en voorkomen van snelwegsluipverkeer door Wageningen. Dit verkeer vormt zeker in de spits een flink deel van het huidige autoverkeer. Door de route onaantrekkelijk te maken voor dit sluipverkeer ontstaat structurele ruimte voor bestemmingsverkeer zonder dat meer asfalt hoeft te worden aangelegd.
 - Bestrijding van geluidshinder in de wijken Roghorst en Tarthorst door plaatsing van hoge geluidsschermen direct langs de Nijenoord Allee.
 - Optimalisatie van de bestaande route Mansholtlaan – Nijenoord Allee door het huidige kruispunt te veranderen in een driesprong, waarbij de route Mansholtlaan – Nijenoord Allee een doorgaande weg vormt.
 - Realisatie van een Westelijke ingang tot de campus via de busbaan. Doorgaand verkeer via de campus voorkomen met een knip.
 - Mobiliteitsmanagement en betaald parkeren op de campus.
 - Online werken en studeren, spreiding in tijd.

Samenvattend adviseren wij u een uitwerking te maken van alternatief 'Alternatief Bestaande Route' (ABR). Wij adviseren u om bij de verdere uitwerking te kiezen voor een duurzame, innovatieve en integrale aanpak van het bereikbaarheidsvraagstuk, als onderdeel van een brede visie op de toekomst van het gebied. Stop met de eenzijdige focus op autoverkeer en stel bij de verdere uitwerking de kwaliteit van de leefomgeving centraal, waarbij bereikbaarheid integraal en bij voorkeur met veel meer aandacht voor andere vormen van vervoer zoals fietsen en openbaar vervoer. Accepteer dat reizen met de auto, en dan met name in de spits, een keuze is die met zich meebrengt dat er een risico is op vertraging. De ruimteclaim voor het faciliteren van dat autoverkeer is enorm in vergelijking met andere vormen van vervoer. Investeer daarom vooral in het verbeteren van alternatieven. Dat is dan uiteindelijk ook het beste voor diegenen die er nog steeds voor kiezen om met de auto te reizen.

Hoogachtend,

Bestuur Vereniging Mooi Wageningen