



Statenbrief

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Inlichtingen

Provincieloket
026 359 99 99
post@gelderland.nl

Blad

1 van 8

Onderwerp

Beter Bereikbaar Wageningen

Portefeuillehouder

Christianne van der Wal

Ambitie en thema

Mobiliteit (Regionale Bereikbaarheid en Regionaal OV)

Doel van deze brief

Gedeputeerde Staten verzoeken Provinciale Staten om:
de inhoud van deze brief voor kennisgeving aan te nemen (informatieplicht)

1 Inhoud voorstel (beoogd resultaat/doel)

Deze Statenbrief heeft als doel u te informeren over de voortgang in het project Beter Bereikbaar Wageningen. We informeren u over:

- de uitkomsten uit het Milieueffectrapport
- de mate waarin de varianten onze doelen behalen
- de kosten van alle varianten
- de wijze waarop we de omgeving de komende periode betrekken.

Wij hebben uitdrukkelijk nog geen keuze gemaakt voor een oplossing. Er is nog geen variant gekozen. Dit doen wij pas nadat we alle adviezen hebben ontvangen van de klankbordgroep partijen, de gemeenten, Commissie voor de milieueffectrapportage, de veiligheidsregio en het waterschap.

2 Aanleiding

In nauwe samenwerking met de regio, het bedrijfsleven en relevante kennisinstututen bouwt provincie Gelderland in lijn met de gebiedsagenda Foodvalley haar sterke positie op het gebied van Food & Agribusiness verder uit. Een goede en vlotte bereikbaarheid van de Foodvalley en Wageningen in het bijzonder, is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751



Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

2 van 8

Daarom werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer, het optimaliseren van fietsroutes en de verbetering van de doorstroming voor het autoverkeer. Het project Beter Bereikbaar Wageningen heeft als doel: *“Het realiseren van een goede bereikbaarheid om het vestigingsklimaat van Foodvalley te verbeteren en de potentie van Wageningen, met in het bijzonder de Wageningen Campus – universiteit, research, bedrijven –, te benutten en te vergroten.”*

Sinds 2009 werken gemeente Wageningen en provincie Gelderland samen aan de bereikbaarheid van Wageningen. In 2017 nam ons College de regie over van de gemeente in de zoektocht naar de oplossing. Wij hebben de afgelopen jaren veelvuldig met u hierover gecommuniceerd of gedebatteerd (PS2017-509, PS2018-157, PS2018-582, PS2018-641, PS2019-88, PS2019-531, PS2019-681). Ons College wil op een zorgvuldige en voortvarende manier verder werken richting de keuze die Wageningen op een toekomstbestendige manier beter bereikbaar zal maken.

Er zijn twee oplossingsrichtingen in beeld: het uitbreiden van de bestaande wegen Mansholtlaan en de Nijenoord Allee. Deze oplossing noemen we Alternatief Bestaande Route (hierna: ABR). En daarnaast de aanleg van een nieuwe weg over de randen van de Wageningen Campus. Deze oplossing noemen we de Campusroute. Voor deze laatste oplossingsrichting zijn zes varianten onderzocht. Op afbeelding 1 ziet u de verschillende oplossingen.

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

3 van 8

Afbeelding 1: De ligging van de oplossingsrichtingen: Bestaande route opwaarderen en de Campusroute.



3 Bestaand beleid c.q. kader

In de omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' heeft de provincie zeven ambities geformuleerd voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Dit project draagt bij aan de ambities bereikbaarheid en vestigingsklimaat.

Samen met partners werken we in het kader van de gebiedsopgave Foodvalley intensief samen aan een integraal langjarig ontwikkelings- en investeringsprogramma voor het kennis- en innovatiecluster op het terrein van Agrifood rond Wageningen-Ede onder de werktitel Agrifood 2030. Goede multimodale bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het kennis- en innovatiecluster Agrifood Wageningen-Ede. Zo werken we aan de vernieuwing van station Ede – Wageningen, de nieuwe HOV-verbinding 'Rijnlijn' en snelfietsroute Ede – Wageningen. Ook werken we samen met onze partners in de regio aan het uitvoeren van een mobiliteitsconvenant.

Met Beter Bereikbaar Wageningen verbeteren we de autobereikbaarheid van Wageningen, waarbij we oog houden voor de fiets en het openbaar vervoer.

4 Argumenten/afwegingen/risico's

In deze paragraaf nemen we u mee in de doelen die zijn gesteld in dit project. In de mate waarin de varianten deze doelen bereiken en welke milieueffecten er zijn. De verwachte kosten komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Voor een overzichtelijke samenvatting verwijzen wij naar het iReport ([klik hier](#)). Hier krijgt u een goed beeld van alle uitkomsten.

Bereikbaarheidsdoelen

Om het doel voor het project Beter Bereikbaar Wageningen zoveel mogelijk meetbaar te maken, zijn de volgende (sub)doelen gesteld:

1. Doorstroming: Het streven is dat de reistijd tijdens de spits niet langer is dan 1,5 keer de reistijd buiten de spits. Dit streven is er voor het jaar 2030.
2. Robuustheid: Wij willen ook een toekomstbestendige oplossing, ook na 2030. Daarom hebben we nog eens 10% verkeer toegevoegd (ca. 1% per jaar) om te onderzoeken of de varianten tot 2040 nog een doorstroming bieden in de spits. Daarnaast kijken we naar de doorstroming bij calamiteiten. En of varianten, na realisatie, nog uitgebreid of aangepast kunnen worden op wat nodig is.
3. Fietsoversteekbaarheid: We willen de fietsoversteekbaarheid van de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee van een voldoende niveau blijven voorzien. We willen de wachttijd voor fietsers bij oversteekpunten beperken.
4. Verkeersveiligheid: Tot slot is de eis gesteld dat de oplossing verkeersveilig moet zijn.

Lossen de varianten deze bereikbaarheidsdoelen in?

De conclusie is dat drie varianten (nr. 2, 4 en 5) van de Campusroute afvallen, omdat ze niet voldoen aan de randvoorwaarde veiligheid. Bij veiligheid kijken we naar de vorm, de functie en het gebruik van de weg. Deze moeten in evenwicht zijn. Het noordelijk deel van deze varianten is 50 km/u terwijl ze in het buitengebied liggen. Buitengebied wil in dit geval zeggen dat er geen of onvoldoende bebouwing direct rondom de weg aanwezig is. Bij een weg in het buitengebied, die een flinke hoeveelheid verkeer verwerkt, past geen snelheidsregime van 50 km/u. Hier past 80 km/u. Toch nemen we deze varianten mee in verder onderzoek, omdat ze voortkomen uit een participatieproces met bewoners en andere betrokkenen. We hebben het veiligheidsaspect toegelicht, maar de deelnemers wilden de varianten toch graag verder onderzoeken. Enige wijze om deze varianten passend te maken, is het bebouwen van de gronden (proefvelden) rondom de weg. Dit is echter geen ambitie van de WUR, noch van de gemeente noch van ons.

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

5 van 8

De andere drie varianten (1, 3 en 6) van de Campusroute voldoen aan de doelen voor doorstroming, fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Op het onderdeel 'robuustheid' halen deze varianten het niet in de avondspits: de gewenste doorstroming wordt in 2040 niet gehaald.

Het Alternatief Bestaande Route voldoet aan de randvoorwaarde 'verkeersveiligheid'. Het ABR haalt het doel voor 'doorstroming' nét niet. Met een reistijdfactor van bijna 1,6 komt het net boven ons streven. De score op robuustheid wordt ook niet gehaald. De 10% extra verkeer veroorzaakt dezelfde problemen als bij de Campusroutevarianten 1, 3 en 6. Op 'Fietsoversteekbaarheid' voldoet het ABR bij de Churchillweg niet aan het gestelde doel.

Wat zijn de verschillen in milieueffecten?

We verwijzen graag nogmaals naar het iReport ([klik hier](#)). In het iReport vindt u in vogelvlucht de belangrijkste conclusies uit het MER. In deze brief volstaan we met een heel beknopte opsomming.

Een Milieueffectrapport maken we om van alle onderzochte aspecten de effecten volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming. Het gaat in het MER om per onderzocht aspect de verschillen tussen de varianten in beeld te brengen.

In zijn algemeenheid beschouwd zijn het Alternatief Bestaande Route en de Campusroutevarianten op veel aspecten onderscheidend van elkaar, met uitzondering van de aspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie en bodem. Deze scores veelal neutraal.

Op de aspecten trillingen, natuur, landschap en cultuurhistorie, water, ruimtegebruik, sociale aspecten en duurzaamheid/klimaat scoort het ABR overwegend positiever dan de Campusroutevarianten. Op de andere aspecten (verkeer en verkeersveiligheid, geluid, gezondheid en licht) is geen duidelijk verschil waarneembaar tussen de Campusroutevarianten en het ABR. De negatieve effecten zijn meestal te verzachten door het nemen van mitigerende maatregelen. Dit kunnen maatregelen zijn zoals geluidsschermen of maatregelen gericht op optimaal inpassen van de varianten in het landschap.

Welke risico's zijn er?

Wij hebben de partijen uit klankbordgroep en de gemeente Wageningen begin dit jaar individueel geïnformeerd over de stappen dit jaar en wat we van hen vragen: vanuit het vertegenwoordigde belang GS adviseren over de oplossing. Deze adviezen betrekken we bij ons besluit na de zomer. Op die manier hopen we op een zo breed mogelijk gedragen oplossing. We zijn ons daarbij van bewust dat de opinie sterk verdeeld is over beide oplossingen (uitbreiding bestaande weg en een nieuwe weg).

Het project bevindt zich deels binnen de bebouwde kom van Wageningen, op het gemeentelijke wegennet. Het uitgevoerde verkeersonderzoek naar automobilititeit en fietsers laat zien dat ook buiten het projectgebied dat onderdeel uitmaakt van Beter Bereikbaar Wageningen bijkomende

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

6 van 8

effecten zijn. Zo zien we de (nu al) forse fietsstromen verder doorgroeien, hetgeen in de komende jaren tot knelpunten kan leiden op het gemeentelijke wegennet. Afhankelijk van de keuze voor een Campusroutevariant of ABR wordt problematiek zichtbaar op verschillende plekken. Gemeente Wageningen is vroegtijdig hierover geïnformeerd en zij betreft deze zaken bij haar advisering richting ons college.

Zowel het Alternatief Bestaande Route als de Campusroutevarianten veroorzaken stikstofdepositie. Dat ligt bij de Campusroutevarianten hoger dan bij het ABR. Voor beide oplossingen zal, na de keuze, verder onderzoek gedaan moeten worden naar de ecologische gevolgen en de mogelijke mitigerende maatregelen.

Is er wel iets te kiezen?

De gestelde doelen voor bereikbaarheid zijn vrijwel haalbaar. Alle varianten laten een grote verbetering zien op de doorstroming ten opzichte van de situatie in 2030 als er niets zou veranderen aan het wegennet. Alle varianten dragen bij aan een verbetering van het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid van Wageningen. Door de wegontwerpen op sommige punten te optimaliseren, lijken de gestelde doelen haalbaar. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van extra rijstroken bij kruisingen en een fietstunnel bij de Churchillweg.

De varianten laten verschillen zien in effecten op milieu en de omgeving. Ook de kosten laten in mindere mate verschillen tussen oplossingen zien (zie onder 5). De afweging tussen de mate van doelbereik, de milieueffecten en de kosten is bepalend welke variant het beste uit de bus komt: wij betrekken daarbij alle adviezen die wij voor de zomer hopen te ontvangen (zie proces en evaluatie).

5 Financiële consequenties

Op dit moment is een reservering opgenomen van 14 miljoen euro. Deze reservering is onvoldoende om het project te kunnen realiseren, omdat alle varianten hoger zijn geraamd. Per variant is een kostennota opgesteld. Hieronder is een overzicht van de investeringskosten, prijspeil januari 2020, van de 7 varianten gegeven. In de eerste kolom staan de kosten voor de varianten. De varianten die afvallen, vanwege het 50 km/u regime, zijn licht grijs gemaakt. De kosten van de fietstunnel Churchillweg worden geraamd op 6 miljoen euro exclusief BTW.

Indien als voorkeur wordt besloten tot een Campusroutevariant, blijven er binnen het projectgebied op de N781 andere investeringen noodzakelijk. Dit zijn de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Born Oost op de provinciale weg en de verbreding van het fietspad aan de oostzijde van de Mansholtlaan. Deze aanvullende kosten, buiten de Campusroutevarianten, zijn geraamd op 6 miljoen euro exclusief BTW. Deze maatregelen maken integraal onderdeel uit van het Alternatief Bestaande Route en de kostenraming van die variant.

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

7 van 8

| | Investeringskosten ¹ excl. BTW |
|---------------|---|
| Variant 1 CR | 22 miljoen |
| Variant 2 CR | 24 miljoen |
| Variant 3 CR | 18 miljoen |
| Variant 4 CR | 23 miljoen |
| Variant 5 CR | 58 miljoen |
| Variant 6 CR | 22 miljoen |
| Variant 7 ABR | 23 miljoen |

6 Proces en evaluatie

Na de vrijgave van de uitkomsten van de milieueffecten, de mate waarin doelen worden bereikt en de kosten van de 7 varianten, start het adviestraject. Vanzelfsprekend volgen wij de maatregelen vanwege COVID-19 op. Hierdoor is het – in ieder geval – tot begin juni niet mogelijk om inloopbijeenkomsten te organiseren zoals we dat normaal gesproken doen.

Wij hebben nu het volgende traject voor ogen:

- Iedereen kan na de vrijgave van het MER verhelderende vragen indienen. Deze vragen verzamelen en bundelen we per thema en we geven een toelichting op deze vragen. Dit doen we zoveel mogelijk gebruik makend van de mogelijkheden die het internet ons biedt. Daarnaast bieden we de mogelijkheid om het telefonisch te doen voor degene die digitaal minder vaardig zijn.
- Voor de klankbordgroep organiseren wij vervolgens nog een digitaal contactmoment, zodat zij goed geïnformeerd zijn en hun advies kunnen voorbereiden. Eenzelfde digitale avond kunnen we verzorgen voor de gemeenteraad van Wageningen, als zij dit wensen.
- Wij vragen de klankbordgroep partijen advies. Als onderdeel van de gekozen participatiestrategie vragen wij hen om vanuit het belang dat zij per partij vertegenwoordigen aan ons college hun voorkeur voor een variant te adviseren.
- Wij vragen advies aan gemeente Wageningen en gemeente Ede, de GGD, de veiligheidsregio en het waterschap. Deze partijen zijn mede-overheden, onafhankelijke adviseurs en overlegpartners die wij vaker (al dan niet verplicht) om advies vragen in ruimtelijke procedures.
- Wij vragen advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Zij zullen het MER toetsen op kwaliteit en volledigheid. Hierdoor borgt ons college dat de vergelijking tussen de varianten op voldoende betrouwbare basis kan worden gemaakt en wij kunnen komen tot zorgvuldige besluitvorming.

¹ Deze investeringskosten hebben een prijspeil van januari 2020 en zijn exclusief eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

Datum

21 april 2020

Zaaknummer

2018-002849

Blad

8 van 8

Voor het zomerreces ontvangen wij alle adviezen. Op basis van deze adviezen, het MER en de kosten kiest ons college na het zomerreces een voorkeursvariant. Over dit besluit wisselen wij dit najaar met uw Staten van gedachten.

Hierna starten we het derde ontwerpatelier. In dit atelier werken we de gekozen variant samen met belangstellenden uit: de landschappelijke inpassing komt aan bod, we kijken naar maatregelen voor bijvoorbeeld ecologie en geluid. Na dit atelier en de uitwerking daarvan, start de ruimtelijke procedure voor een inpassingsplan of een Projectbesluit (afhankelijk van de invoering van de Omgevingswet).

Gedeputeerde Staten van Gelderland

John Berends - Commissaris van de Koning

Pieter Hilhorst - secretaris

Bijlagen:

Milieueffectrapport Beter Bereikbaar Wageningen, inclusief bijlagen