

**Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland**  
**Postbus 9090**  
**6800 GX Arnhem**

**Wageningen, 3 juli 2020**

**Tevens per mail verzenden aan: [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)**

Onderwerp: Voorkeurstracé WOC/W12 inzake Beter Bereikbaar Wageningen (BBW)

Geacht GS,

Als deelnemende partij in de klankbordgroep van “Beter Bereikbaar Wageningen” is ons als WOC/W12 gevraagd om onze onderbouwde voorkeur in te brengen bij GS, ter voorbereiding op een definitieve keuze. Wij willen de Provincie complimenteren met het verrichte voorwerk. Het is van belang dat, ongeacht de keuze, nu snel de benodigde stappen richting realisatie gezet worden.

Namens de Wageningse ondernemers verenigd in WOC, in combinatie met de 12 grootste werkgevers in Wageningen verenigd in de W12, geven wij nadrukkelijk de voorkeur aan een nieuw tracé langs en gedeeltelijk over de Wageningen Campus, in plaats van het opwaarderen van de bestaande route over de Mansholtlaan en Nijenoordallee (ABR).

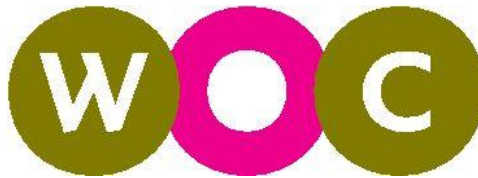
Het WOC is de belangenbehartiger voor ondernemend Wageningen. Bijna 200 bedrijven zijn lid van het WOC. De W12 bestaat, als initiatief van het WOC, uit de 12 grootste werkgevers van Wageningen. Dit zijn Aeres, AgruniekRijnvallei, Eurofins, Friesland Campina, KeyGene, MARIN, Menzis, NIOO, Noldus, RijnIJssel, Unilever en Wageningen University & Research. Samen vertegenwoordigen ze meer dan 8.000 arbeidsplaatsen en ruim 20.000 belanghebbenden, zoals toeleveranciers en studenten.

Gezien het belang van de te maken keuze voor de economische en bedrijfsmatige ontwikkelingen in Wageningen en de regio, hebben een aantal relevante brancheverenigingen en belangenbehartigers aangegeven onze inbreng te ondersteunen. Het betreffen VNO-NCW Gelderland / VeluweVallei, Federatie Ondernemerskringen Valleiregio (FOV), Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland (TLN).

Tijdens onze actieve deelname in de klankbordgroep BBW en na bestudering van de door u op 21 april jl. vrijgegeven MER-rapportage, zijn wij ervan overtuigd geraakt dat de keuze voor één van de Campusroutes (of een mix daarvan), de beste keus is voor Wageningen, voor de regio Food Valley en voor de Provincie Gelderland. Dit gezien de gewenste economische ontwikkelingen in de regio en vanuit het perspectief van leefbaarheid en bereikbaarheid op langere termijn.

Van de geboden varianten over de Campus verdient variant 1 de voorkeur, met variant 6 als “naast beste” alternatief. Een mix van de geboden varianten kan mogelijk nog beter zijn.

In onderstaande onderbouwing zal worden toegelicht waarom de keuze voor een Campusroute de meest wenselijke is.



## **Onderbouwing**

### **Algemeen**

Een goede ontsluiting van Wageningen is van belang voor zowel Wageningen als de regio Food Valley. Bij de te maken keuze dient rekening gehouden te worden met de aantrekkingskracht en ontwikkeling van Food Valley als geheel en met het vestigingsklimaat voor nieuwe partijen. De te maken keuze dient niet alleen de huidige problemen op te lossen, maar moet ook de gewenste (economische) ontwikkelingen in Wageningen en in de regio kunnen faciliteren. De Provincie Gelderland voorziet immers ook na 2030 een verdere ontwikkeling van bedrijvigheid en wonen in Wageningen.

Daarnaast dient de gekozen oplossing passend te zijn voor de verkeersafwikkeling van geheel Wageningen, inclusief de bedrijven buiten de Wageningen Campus en het Business & Science Park. Een aantal van de grootste werkgevers van Wageningen bevinden zich namelijk buiten deze gebieden (Menzis, Marin, AgruniekRijnvallei, Eurofins, etc.). De potentie van de overslag van goederen via de haven ten behoeve van de regio, is groter dan nu benut. Bij stimulering van transport over het water is een goede en robuuste plaatselijke afwikkeling van het goederentransport over de weg essentieel.

Wil Wageningen het bekende kenniscentrum van Food Valley blijven, met bijhorende internationale aantrekkingskracht en mogelijkheden van het gehele kenniscluster, dan dient Wageningen als “complete” stad aantrekkelijk te zijn en te blijven. Zowel voor werken, als voor wonen en recreatie. Hier hoort een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad bij. Het vergroten van de scheiding tussen binnenstad en Wageningen Campus met een haast niet oversteekbare Nijnoordallee na opwaardering (ABR), is daarom een slecht alternatief en niet aantrekkelijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt en vestigingsklimaat.

Hoewel de verschillen soms klein lijken, valt het voordeel ten aanzien van doorstroming, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid duidelijk uit naar één van de Campusroutes in plaats van het ABR.

### **Verkeersdoorstroming**

De reistijdverhoudingen voor de Campusroutes blijven onder de streefwaarde 1,5 en voldoen daarmee aan de doelstelling. Voor het ABR liggen de reistijdverhoudingen op een deel van het traject boven de streefwaarde waarmee het ABR niet voldoet aan deze doelstelling. In het geval van het ABR dient het autoverkeer bovendien 8 kruispunten met verkeerslichten te passeren tussen de Kielekampsteeg en de Kortenoordallee. Hoe vaker vrachtverkeer moet afremmen en optrekken, des te meer uitstoot en overlast voor omwonenden en natuur. Bij de Campusroute neemt, naast een betere score op reistijdverhouding, de absolute capaciteit toe doordat er in dat geval een nieuwe weg bij komt en de bestaande route blijft bestaan. Een tweede route is van grote meerwaarde gezien de verwachte en gewenste economische ontwikkelingen in Wageningen en in de regio.



## **Robuustheid**

Bij de beoordeling op robuustheid is vooral gekeken naar de mate waarin het gekozen tracé de verkeersdoorstroming borgt, ook als de ontwikkelingen in 2030 boven de verwachte ontwikkelingen liggen (>10%). Wat echter minstens zo belangrijk is dat ook bij calamiteiten het verkeer goed afgewikkeld kan worden (ongevallen, brand, afzettingen, groot onderhoud). In het geval van het opwaarderen van het huidige tracé (ABR) blijft er nog steeds maar één route om de Wageningen Campus te bereiken of te passeren. In het geval van de Campusroute blijft de Nijenoordallee als route bestaan. Hierdoor kan dus altijd teruggevallen worden op een alternatief. Indien gekozen wordt voor alleen de Nijenoordallee ontstaan bij de verwachte ontwikkelingen in de toekomst direct problemen in het geval van een calamiteit. Bewoners en gasten komen dan Wageningen niet meer in of uit met alle gevolgen van dien. De Campusroute scoort dan ook ruimschoots beter op het onderdeel "Compartmentering".

Door de verwachte ontwikkelingen tot 2030 mee te nemen is meteen ook gezegd dat de ontwikkelingen direct na 2030 niet meegenomen zijn in de berekeningen. Zo wordt bijvoorbeeld maar de helft van het aantal arbeidsplaatsen op de Born Oost meegerekend die nu al bij planvorming wordt voorzien (1000 i.p.v. 2000 arbeidsplaatsen). Bij de verwachting dat ook voor 2030 de aantrekkingskracht van Food Valley haar effect zal hebben (reëel groeiscenario), zal de gekozen oplossing in 2030 mogelijk alweer tekortschieten. Bij de keuze voor de ABR-variant zal dit zeker het geval zijn, gezien de beperkingen ten aanzien van robuustheid. We wijzen er daarbij op dat de nieuwe wegen volgens de planning pas in 2023 gereed zullen zijn en het rekenjaar daar slechts zeven jaar van verwijderd is.

## **Fietsoversteekbaarheid**

De mate van oversteekbaarheid door fietsverkeer is een belangrijk criterium. In het geval van de ABR-route is sprake van een aantal knelpunten tussen auto en fietsverkeer. Het regelen via VRI's biedt op enig moment geen soelaas meer. Het langer laten wachten van fietsers leidt tot het negeren van rood licht met alle verkeersveiligheidsproblemen van dien. Het langer laten wachten van het gemotoriseerd verkeer leidt tot vermindering van de doorstroming tot onder de daarvoor door GS gestelde normen en extra belasting van milieu en gezondheid. Het aanleggen van een Campus-route reduceert het aantal knelpunten tussen Campus en de stad direct in grote mate.

Het ABR voldoet niet op het beoordelingspunt fietsoversteekbaarheid. In het geval van de ABR dient het belangrijkste knelpunt bij de Churchillweg opgelost te worden met een fietstunnel. Hoewel de tunnel buiten de projectscope valt, is deze natuurlijk wel noodzakelijk. Gezien de locatie waar de tunnel gerealiseerd zou moeten worden kan ernstig getwijfeld worden aan het geraamde budget van 6 miljoen euro. De verwachting is dat de kosten in de praktijk veel hoger uit zullen vallen. Ook kan ernstig worden getwijfeld aan de uitvoerbaarheid en inpasbaarheid en zullen er negatieve effecten zijn ten aanzien van sociale veiligheid.



### **Verkeersveiligheid**

Van de Campusroutes vallen varianten 2, 4 en 5 af omdat ze slechter scoren op het onderdeel verkeersveiligheid. Omdat de veiligheid van fietsers ook een onderdeel is van verkeersveiligheid dient het ABR ook af te vallen. Het aantal conflicten met het gemotoriseerd verkeer is te groot.

### **Natuur**

In tegenstelling tot hetgeen gesteld wordt in de MER, zal de Campusroute een lagere invloed hebben op stikstofgevoelige gebieden dan het ABR. Naast het feit dat de Campusroute niet leidt tot toename van de N-depositie op de Rijntakken, ligt deze variant absoluut gezien verder af van het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied (Veluwe). In de MER wordt gesteld dat de grotere toename door de Campusroute in vergelijking met het ABR, alleen veroorzaakt wordt door een toename van het verkeer op de van Balverenweg in Bennekom. Het verdient naar onze mening een nadere studie om te beoordelen of deze toename terecht is en toe te wijzen is aan een keuze voor de Campusroute. In de MER wordt echter al gesteld dat het effect van stikstofdepositie passend beoordeeld dient te worden bij de uitwerking van de voorkeursvariant.

Dit neemt niet weg dat we bij de Campusroute een serieuze uitdaging zien voor het beschermen van de natuur en wij zijn ons als ondernemers terdege bewust van het belang van natuur voor onze wereld. Bij verdere uitwerking van de Campusroute dient hier dan ook zeker aandacht voor te zijn. Wij pleiten dan ook voor een variant van de Campusroute die het Dassenbos waar mogelijk toch ontziet en een inpassing die de essentiële routes voor vleermuizen en leefgebieden van patrijzen in stand houdt danwel mitigeert. Dit naast mitigatie of compensatie van andere effecten op natuur, zoals dit in de onderzoeken van de MER en in de inbreng van anderen in de klankbordgroep afdoende worden bepleit en beschreven.

### **Kosten**

In eerdere studies is gebleken dat een afdoende toekomstige afwikkeling van het verkeer over het bestaande tracé, ofwel niet zou voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van doorstroming, dan wel veel te hoog zou uitpakken qua kosten. De kosten voor het huidige ABR liggen lager dan de kosten voor de destijds onderzochte varianten. Bij de huidige kosten echter dienen de kosten voor de fietstunnel opgeteld te worden. De geraamde kosten van 6 miljoen kunnen naar onze mening in twijfel getrokken worden. Te verwachten valt dat deze veel duurder uitvalt. De tunnel is een vereiste voor realisatie van het AB, doch lastig in te passen en voor de negatieve effecten voor de bereikbaarheid aan weerszijden van de tunnel moet nog een oplossing gevonden worden.

De ontsluiting van de Born-Oost is in alle gevallen juist een gewenste maatregel. Deze is niet direct afhankelijk van de tracékeuze en dient in de vergelijking van de kosten dan ook buiten beschouwing gelaten te worden.



## **Hinder**

Hoewel dat voor individuele gevallen anders kan zijn, leidt een Campusroute per saldo tot minder gehinderden zoals het aantal slaapgestoorden. Dat geldt ook voor verkeershinder tijdens het bouwproject. De bouwwerkzaamheden kunnen uitgevoerd worden zonder het verkeer op het huidige tracé zwaar te hinderen. Dit neemt niet weg dat ook wij als ondernemers vinden dat hier afdoende mitigerende maatregelen genomen moeten worden om negatieve effecten weg te nemen en schade in zowel nachtrust als gezondheid van aanwonenden te voorkomen. De Campusroute varianten bieden daar dan wel (veel) meer ruimte voor dan het ABR.

Naast aanwonenden kunnen ook bedrijven hinder ondervinden. We pleiten er dan ook voor, zeker tijdens de bouwfase, de hinder voor de bedrijven tot een minimum te beperken.

## **Voorkeurstracé**

De zes onderzochte Campusroutes verschillen qua route en inrichting. Het verdient de voorkeur om het bestaande Campusterrein zo groot mogelijk te houden ten behoeve van toekomstige ontwikkelingen en vestigingen. Ook om de bestaande proefvelden zoveel mogelijk in stand te houden en het onderzoek op de WUR zo min mogelijk te verstoren, verdient het de voorkeur om het nieuwe tracé zo ruim mogelijk óm het Campusterrein heen te plannen

Voor een goede bereikbaarheid van en doorstroming naar gebieden aan de Kortenoordallee en verder de stad in (Nude I en II, havengebied, binnenstad) verdient een vloeiende verbinding tussen de nieuwe Campusroute en de Nijenoordallee de voorkeur.

Aangezien bij Campusroute 1 geen dure fietstunnel nodig is en de minste derving geeft ten aanzien van o.a. gebouwen en proefvelden, leidt deze variant tot de minste onzekerheid ten aanzien van de kosten en gaat de voorkeur, voor wat betreft de geboden varianten, dan ook uit naar dit tracé.

Indien Campusroute 1 naar de mening van GS een te groot effect heeft op het Dassenbos of andere aspecten uit de MER-rapportage, dan zou Campusroute 6 of een combinatie van beide routes een redelijk alternatief kunnen zijn. Nadeel is echter dat er geen vloeiende overgang zal zijn van de nieuwe Campusroute naar de Nijenoordallee. In dat geval zal gezorgd moeten worden voor voldoende doorstroming van het verkeer op het kruispunt Mondriaanlaan – Nijenoordallee. Dit verdient nog de nodige aandacht.

Campusroute 3 leidt in onze opinie tot een te groot aantal knelpunten op de Nijenoordallee veroorzaakt door het feit dat er een extra kruispunt bijkomt. De Campusroutes 4 en 5 leiden tot een te groot verlies aan proefvelden en ontwikkelruimte (veel kleine reststroken) en voldoen samen met Campusroute 2 niet aan de gestelde criteria ten aanzien van verkeersveiligheid. In algemene zin zal bij de keuze voor de varianten van belang zijn om zowel de onderzoekspercelen op de route, als de onderzoeksaccommodaties aan de route, zoveel mogelijk te sparen en op een zo groot mogelijke afstand van de gebouwen te blijven. Een mix van de routes 1,2 en 6 biedt daartoe een optie. In de aanvullende inbreng van de WUR wordt daar nader op ingegaan.



Aanvullend adviseren wij het volgende:

- Zorg in alle gevallen voor voldoende mitigerende maatregelen voor mens en natuur.
- Zorg voor voldoende geluidswerende maatregelen ter hoogte van de wijk Noord-West.
- Probeer de overlast voor het verkeer tijdens de aanleg, in overleg met de ondernemers, tot een minimum te beperken.
- Bij een keuze voor een Campusroute mag de bestaande Nijnoordallee niet afgewaardeerd worden. De behaalde winst in doorstroming en alternatieve routes gaat anders voor een deel weer verloren.

Tot slot verwijzen wij graag naar het ambtelijk advies van de Gemeente Wageningen op het gebied van EZ, hetgeen we als bijlage hebben toegevoegd aan dit schrijven.

Met vriendelijke groet,

Wagenings Ondernemers Contact/W12

Sjirk Bijma  
Voorzitter WOC bestuur

*Bijlage:*

- [Ambtelijk advies EZ Gemeente Wageningen](#)