

Voortgangsrapportage Beter Bereikbaar Wageningen

1 Inleiding

Om Gelderland gezond, veilig, schoon en welvarend te maken en te houden, grijpen we als provincie kansen en stimuleren ontwikkelingen. Zo beschermen we wat voor ons van waarde is en wat we willen behouden.

In nauwe samenwerking met de regio, het bedrijfsleven en relevante kennisinstituten bouwt de provincie momenteel de sterke positie op het gebied van Food & Agribusiness uit. Wageningen vormt in deze ontwikkeling het centrale middelpunt: met de WUR campus als hét kruispunt waar kennis, innovatie en bedrijvigheid samenkomen. Die bundeling van krachten trekt de aandacht van het (internationale) bedrijfsleven: de belangstelling om zich te vestigen in het hart van *Foodvalley* is groot. Positief voor Gelderland én positief voor Nederland dat zich graag profileert als kenniseconomie van internationale betekenis.

Een goede en vlotte bereikbaarheid van *Foodvalley* is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren. De bereikbaarheid van Wageningen staat echter onder druk en onderzoek laat zien dat die druk de komende jaren verder toeneemt. Daarom werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer en het optimaliseren van fietsroutes. Daarnaast onderzoekt de provincie - samen met omgevingspartijen – hoe zij de automobilititeit een impuls kan geven.

Afgelopen februari informeerden wij u over de voortgang van het project Beter Bereikbaar Wageningen, waarin we onderzoeken op welke wijze de automobilititeit het best kunnen optimaliseren. Wij kondigden onder andere aan dat – naast de zes varianten van de Campusroute – er ook een alternatief over de bestaande wegen onderzocht gaat worden, aangeduid met alternatief Bestaande Route. Voor dit alternatief is één variant ontworpen. Afbeelding 1 laat de zeven varianten zien.



Afbeelding 1: de ligging van de 6 varianten van de Campusroute langs de randen van de Wageningen Campus en 1 variant over de bestaande wegen Mantsholtlaan en Nijenoord Allee.

In deze voortgangsrapportage informeren wij u over:

- De wijziging in de participatie-aanpak door de verbrede scope (paragraaf 2)
- De gevolgen van de snelle fietsroute Ede – Wageningen en de doorwerking in het verkeersmodel (paragraaf 3)
- De invloed van het thema trillingen (paragraaf 4)
- De nieuwe planning en vervolgstappen dit jaar (paragraaf 5)

2 Participatie

Het project Beter Bereikbaar Wageningen raakt de belangen van vele partijen. Deze partijen in Wageningen kunnen worden gekarakteriseerd als maatschappelijk betrokken, mondig, geïnteresseerd én goed thuis in de wereld van de planvorming. Bovendien beschikken deze partijen over ruime kennis van het gebied en kennen de geschiedenis van zowel het gebied als het project.

Om die reden willen wij samen met deze partijen de bereikbaarheidsopgave aanpakken. Hiervoor is er – tegelijkertijd met het plan van aanpak voor het Milieueffectrapport, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau – in april 2018 een communicatie- en participatieplan vastgesteld. Dit maakte duidelijk wanneer, welke mate van betrokkenheid wordt gevraagd en hoe doelgroepen op de hoogte worden gehouden over het project enerzijds en de vorderingen en het rendement van de participatie-inspanningen anderzijds.

Ontwerpateliers

Eén van de participatie-momenten uit dit plan zijn de ontwerpateliers. De eerste twee ontwerpateliers hadden tot doel om – samen met bewoners en andere geïnteresseerden – verschillende mogelijke routes te ontwerpen in het vastgestelde zoekgebied rond de WUR campus. Dit heeft in het najaar van 2018 zes varianten opgeleverd voor de Campusroute. Bij het opstellen van het participatieplan is destijds ook een derde ontwerpatelier voorzien, het zogenaamde impactatelier. Doel van dit derde atelier is om samen met belanghebbenden en geïnteresseerden maatregelen te bedenken om negatieve effecten van de routes te verminderen of voorkomen. Ook wordt de exacte vormgeving van de weg tot meer in detail uitgewerkt evenals de inpassing van de weg in haar omgeving.

Aanpakevaluatie door het alternatief bestaande route

De participatie-aanpak ging er - tot aan de toevoeging van het alternatief Bestaande route - vanuit dat er alleen verschillende varianten van de Campusroute ontworpen zouden worden. Een communicatie- en participatieplan is een zogenaamd 'levend document'. Dit betekent dat de aanpak kan veranderen als er daar in het project aanleiding voor is. Door de toevoeging van een alternatief over de bestaande wegen is opnieuw gekeken naar de juiste vorm en wijze van participatie.

Met het alternatief Bestaande Route verbreedt de focus zich ook naar buiten het oorspronkelijk gedefinieerde zoekgebied.

De toevoeging van dit alternatief leidt ertoe dat het aantal (potentiele) belanghebbenden aanzienlijk is vergroot. Dat heeft ertoe geleid dat het proces rond het derde ontwerpatelier opnieuw is vormgegeven. Om te voorkomen dat 7 varianten tot in detail worden bediscussieerd en uitgewerkt, wordt ervoor gekozen om het 3^e ontwerpatelier te organiseren na de keuze voor een voorkeursvariant. Het beoogde detailniveau van dit atelier is ook niet noodzakelijk voor een goede vergelijking tussen de varianten en om een onderbouwde keuze te kunnen maken. Juist het MER is het instrument dat daarvoor is bedoeld.

Gedeputeerde Staten maken de keuze voor een variant gebaseerd op milieueffecten (inclusief de eventuele verplichte maatregelen, zoals geluidswerende voorzieningen) de mate waarin de oplossing bijdraagt aan de vooraf gestelde doelen, de kosten en de adviezen van de verschillende partijen uit de klankbordgroep (dit laatste zoals opgenomen in het participatieplan). Deze partijen vertegenwoordigen verschillende bewoners-, bedrijven en belangenorganisaties.

Na de keuze van de voorkeursvariant door Gedeputeerde Staten kan er samen met de bewoners, aanwonenden en andere geïnteresseerden verder in detail ontworpen worden aan de (inpassing van de) weg.

In de bijlage is het geactualiseerde communicatie- en participatieplan toegevoegd.

3 Snelle Fietsroute en verkeersmodel

Provincie Gelderland werkt aan de verbetering van het openbaar vervoer netwerk en de fietsverbindingen. Inmiddels is vrijwel zeker dat er een snelle fietsroute Snelle Fietsroute tussen Ede en Wageningen aangelegd wordt.

Deze fietsroute, die wordt gerealiseerd op een bestaande weg, betekent (onder andere) dat de Grintweg in Wageningen en de daarop aansluitende Bovenweg in Bennekom worden omgevormd tot fietsstraat waar de auto te gast zal zijn. In de huidige situatie is dit een druk bereden route. Door het omvormen tot autoluwe fietsroute zullen auto's onder andere kiezen voor de route over de Mantsholtlaan. Dit sluit ook aan bij de functionele indeling van het lokale en regionale wegennet.

Deze fietsroute was nog niet opgenomen in het verkeersmodel van Ede en Wageningen omdat de snelle fietsroute ten tijde van de modelactualisatie nog niet als autonome ontwikkeling gold. Inmiddels is de ontwikkeling van de snelle fietsroute zover gevorderd dat we ervan moeten uitgaan dat hij wordt gerealiseerd. Omdat de effecten van de snelle fietsroute als gevolg van de veranderende routekeuze van het autoverkeer invloed zal gaan hebben op het verkeer op de Mansholtlaan, hebben we het verkeersmodel hierop aangepast. Ook omgevingsfactoren als geluid en fijnstof worden direct beïnvloed door de hoeveelheid verkeer. Met deze toevoeging sluit het verkeersmodel nu weer zo goed mogelijk aan op de toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

Inmiddels zijn we gestart met de modelberekeningen van de verschillende oplossingen voor het autobereikbaarheidsprobleem en de milieueffecten die dat veroorzaakt.

4 Onderzoek naar trillingen

In een Milieueffectrapportage voor een nieuwe weg wordt vrijwel altijd een standaardonderzoek gedaan naar trillingen in relatie tot woningen langs de weg. Daarnaast kunnen er andere trillingsgevoelige gebouwen of functies aanwezig zijn. In overleg met de bedrijven, onderzoeksinstituten en de Wageningen Universiteit zijn deze functies rond de verschillende varianten geïnventariseerd. Hieruit is gebleken dat in de zoekgebieden van zowel het alternatief Campusroute als het alternatief Bestaande Route mogelijk voor trillingen gevoelige onderzoekslocaties zijn. Hier wordt gewerkt met fijngevoelige meetapparatuur en onderzoeken uitgevoerd waarvan de werking en/of resultaten door trillingen kunnen worden verstoord. Het gaat daarbij om trillingsniveaus die voor de mens niet waarneembaar zijn.

De bedrijven en onderzoeksinstituten voeren onderzoek uit met (inter)nationale belangen. Daarom is een - op de situatie toegesneden - onderzoeksopzet uitgewerkt waarbij wordt onderzocht of de trillingen die de verschillende tracés veroorzaken van invloed zijn op de functionaliteit van de betreffende onderzoekslocaties. Dit wordt vergeleken met de bestaande situatie. Het trillingsniveau is sterk afhankelijk van de wegdekeigenschappen, de bodemsamenstelling, de constructies van gebouwen en de fundering daarvan. Daarom worden er meerdere metingen in het veld uitgevoerd en wordt er een uitgebreide data-analyse gedaan.

5 Planning en vervolgstappen

Na de toevoeging van het alternatief voor de Bestaande Route en het updaten van het verkeersmodel zijn we gestart met de milieuonderzoeken.

De toevoeging van het alternatief Bestaande Route, de daarmee samenhangende uitbreiding van de scope van het milieueffectonderzoek, bijbehorende onderzoeken en de toevoeging van de Snelle Fietsroute, leiden tot

een noodzakelijke aanpassing van de planning. De noodzakelijke extra tijd is nodig om de kwaliteit van het MER te waarborgen en een zorgvuldige afweging te kunnen maken.

Nadat de uitkomsten van de milieueffecten van de zeven varianten bekend zijn, hebben de afzonderlijke partijen in de klankbordgroep de gelegenheid om hun advies voor één of meerdere varianten kenbaar te maken. Op basis van de uitkomsten van de milieuonderzoeken, de mate waarin de varianten de doelen bereiken, de kosten en deze adviezen nemen de Gedeputeerde Staten een besluit over een voorkeursvariant.

Wij voorzien de volgende mijlpalen:

Oktober:	Uitkomsten van de milieueffecten, de kosten en de mate waarin doelen worden bereikt van de zeven varianten (zes Campusroute, één Bestaande Route).
Oktober – november:	Informatie-bijeenkomsten over de uitkomsten van de milieuonderzoeken Beeldvorming – Provinciale Staten
Eind 2019 – begin 2020:	Keuze van de voorkeursvariant door Gedeputeerde Staten
Begin 2020:	Overleg Gedeputeerde Staten met Provinciale Staten over de voorkeursvariant (Oordeelsvorming)
Begin 2020:	Ontwerpatelier 3
Medio 2020:	Ontwerp inpassingsplan en ter inzagelegging
Eind 2020:	Vaststelling inpassingsplan door Provinciale Staten (Besluitvorming)