



Oplossing Beter Bereikbaar Wageningen stap dichterbij

Als middelpunt van Foodvalley is Wageningen volop in ontwikkeling. De succesvolle samenwerking tussen onderwijs, onderzoek en bedrijfsleven zorgt voor economische kansen. Tegelijkertijd neemt met de komst van nieuwe woningen en bedrijven het verkeer verder toe. Daarom onderzoekt provincie Gelderland samen met betrokken partijen oplossingen om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren. Benieuwd naar de resultaten en vervolgstappen? In dit bericht leest u er alles over.

Vooral in de spits heeft Wageningen veel files. En door de groei van het aantal studenten neemt ook het fietsverkeer in de stad toe. Onder de noemer 'Beter Bereikbaar Wageningen' streven we naar een duurzame oplossing voor een goede bereikbaarheid. We zijn daarbij uitgegaan van het jaar 2030. Hoe ziet de wereld er dan uit: hoeveel extra auto's gaan er bijvoorbeeld rijden? We willen een oplossing die in 2030 aan de volgende meetbare doelen voldoet:

- De reistijd in de spits is niet langer dan anderhalf keer de reistijd buiten de spits.
- De oplossing zorgt:
 - over twintig jaar ook nog voor voldoende doorstroming en kan 10 procent extra verkeer aan;
 - bij calamiteiten voor voldoende doorstroming;
 - na realisatie nog voor de mogelijkheid tot uitbreiding of aanpassing.
- De wachttijd voor fietsers bij oversteekpunten is niet te lang.
- De oplossing is verkeersveilig.

Naar welke oplossingen kijken we?

We onderzoeken de volgende twee oplossingen:

- Uitbreiden van de wegen Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze oplossing noemen we het 'Alternatief Bestaande Route', kortweg ABR.
- Aanleg van een nieuwe weg langs Wageningen Campus. Hiervoor zijn zes varianten bedacht. Deze oplossing noemen we de Campusroute.

Eerst hebben we gekeken in hoeverre de oplossingen aan de doelen voldoen. Dit gaf de volgende resultaten:

- Drie varianten van de Campusroute voldoen niet aan verkeersveiligheid. Daarbij kijken we of de vorm, functie en het gebruik van de weg in evenwicht zijn. De varianten 2, 4 en 5 voldoen daar niet aan: bij een weg in het buitengebied waar flink veel verkeer overheen gaat, past geen snelheid van 50 kilometer per uur. Toch hebben we deze varianten meegenomen in een milieueffectonderzoek, omdat ze ontstaan zijn uit een participatieproces met bewoners en andere betrokkenen. We hebben het veiligheidsaspect toegelicht, maar de deelnemers wilden de varianten toch graag verder onderzoeken.
- De varianten 1, 3 en 6 van de Campusroute voldoen in de avondspits net niet aan voldoende doorstroming over twintig jaar.
- Het ABR voldoet net niet aan het doel van de reistijd in de spits en voldoende doorstroming over twintig jaar. De fietsoversteek bij de Churchillweg voldoet niet.

Wat zijn de effecten op het milieu?

Als tweede hebben we onderzocht wat de effecten van deze oplossingen op het milieu zijn. We hebben hierbij per oplossing naar verschillende onderwerpen gekeken en de totaalscore van een onderwerp is de optelling van alle effecten binnen het onderzochte gebied. Bijvoorbeeld: bij de aanleg van een nieuwe route verplaatst een deel van het verkeer zich, waardoor effecten op de ene plaats verminderen en op de andere ontstaan. Een aantal resultaten zetten we hier op een rij.

Geluidshinder

- Alle varianten van de Campusroute, behalve variant 2, zorgen voor een afname van geluidshinder. De sterkste afname is te zien bij variant 1. Bij het ABR is sprake van een lichte toename.
- Wel leiden alle varianten van de Campusroute tot een toename van geluidshinder in een nabijgelegen stiltegebied. Bij het ABR is er nauwelijks extra geluidshinder in het stiltegebied.

Luchtkwaliteit

- Alle varianten van de Campusroute en het ABR voldoen in 2030 ruim aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

Gezondheid

- Hierbij is onder meer gekeken naar het verstoren van de nachtrust van inwoners. De varianten 1, 4, 5 en 6 van de Campusroute leiden tot minder verstoring. Bij variant 3 blijft de verstoring gelijk. Variant 2 en het ABR leiden tot meer verstoring.
- Daarnaast is het effect van luchtverontreiniging op de levensverwachting van inwoners onderzocht. Alle varianten van de Campusroute leiden tot een verlies aan levensdagen. Bij variant 6 van de Campusroute is dit effect het grootst, bij variant 4 het kleinst. Bij het ABR is ook sprake van een klein verlies aan levensdagen.

Natuur

- Zowel de Campusroutevarianten als het ABR leiden tot een toename van schadelijke stikstofneerslag in de beschermde natuurgebieden Natura 2000. Bij de Campusroutevarianten is de toename aanzienlijk hoger dan bij het ABR.
- De Campusroutevarianten leiden daarnaast tot vernietiging van belangrijk leefgebied van meerdere beschermde planten- en diersoorten. Bij het ABR zijn de nadelige gevolgen kleiner.

Landschap en cultuurhistorie

- De varianten van de Campusroute hebben een grote invloed op de huidige inrichting van het landschap. Wel kunnen bij variant 1, 3, 5 en 6 de nadelige effecten met de juiste maatregelen worden verzacht. Het ABR heeft nauwelijks effect op het landschap.
- Daarnaast tasten de Campusroutevarianten gebouwen en natuur van cultuurhistorische waarde aan. Bij variant 2 is het effect het kleinst, omdat het Dassenbos voor het grootste deel wordt ontzien. Het ABR leidt tot het zeer nadelige gevolg dat een monumentale boerderij moet wijken.

Hoeveel kost het?

We hebben ook de kosten van de oplossingen in kaart gebracht. Voor het aanleggen of aanpassen van de weg gelden de volgende ramingen in euro's:

- Campusroutevariant 1: 22 miljoen
- Campusroutevariant 2: 24 miljoen
- Campusroutevariant 3: 18 miljoen
- Campusroutevariant 4: 23 miljoen
- Campusroutevariant 5: 58 miljoen
- Campusroutevariant 6: 22 miljoen
- Alternatief Bestaande Route: 23 miljoen

In geval van een Campusroute zijn op de Mansholtlaan investeringen noodzakelijk om:

- de rotonde Droevendaalsesteeg te vervangen door een kruising met verkeerslichten;
- een tweede ontsluiting van de Born Oost te realiseren;
- het fietspad richting Ede te verbreden.

Deze kosten worden geraamd op 6 miljoen euro.

Daarnaast zijn nog investeringen nodig voor compenserende, verzachtende maatregelen. De kosten hiervoor werken we uit voor een voorkeursvariant. De hoogte hiervan varieert van enkele tonnen euro's voor geluid- en faunamaatregelen tot miljoenen euro's voor een fietstunnel (een fietstunnel bij de Churchillweg kost circa 6 miljoen euro).

Welke vervolgstappen nemen we?

Na de zomer van 2020 neemt het Gelderse college van Gedeputeerde Staten een besluit over een voorkeursvariant. Hiervoor kijkt het college naar de milieueffecten, de mate waarin het bereikbaarheidsprobleem wordt opgelost, de kosten en de adviezen van betrokken partijen. De provincie heeft meerdere partijen gevraagd nog voor de zomer kenbaar te maken welke oplossingsvariant hun voorkeur heeft. Dit betreft zeventien belangengroepen, gemeente Wageningen, gemeente Ede, waterschap Vallei en Veluwe, Veiligheidsregio Gelderland-Midden, de GGD en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Op basis van het besluit van het college werken we de voorkeursvariant samen met belangstellenden uit. Naar verwachting bouwen we deze route in 2023. We houden u op de hoogte via onze website.