



# Beter Bereikbaar Wageningen

Keuze voorkeursvariant

7 OKTOBER 2020

## Inhoud

1	Inleiding .....	3
2	Doelstelling.....	3
3	Gaaf én bereikbaar Gelderland .....	4
4	Afweging naar een voorkeursvariant .....	4
5	Doelbereik .....	5
5.1	Doorstroming en robuustheid.....	5
5.2	Fietsoversteekbaarheid .....	6
5.3	Veiligheid .....	6
5.4	Conclusie.....	6
6	Adviezen .....	6
6.1	Advies Commissie m.e.r. ....	6
6.2	Gemeente Wageningen .....	7
6.3	Wageningen University and Research (WUR).....	8
6.4	Andere partijen .....	8
6.5	Waterschap, Veiligheidsregio en Ede .....	9
7	Effecten.....	9
8	Kosten.....	10
9	Alternatief Bestaande Route maakt Wageningen beter Bereikbaar.....	10
10	Doorkijk naar volgende fase .....	12

## 1 Inleiding

Voor u ligt de notitie waarin u leest welke oplossing wij – Gedeputeerde Staten van Gelderland - kiezen om Wageningen Beter Bereikbaar te maken. Wilt u direct lezen wat onze keuze is, leest u dan hoofdstuk 9.

Wageningen, gelegen in Foodvalley, is voor ons een belangrijke plek. Hier komen kennis en bedrijfsleven samen. Er wordt gewerkt aan mondiale vraagstukken op het gebied van voedsel en landbouw. Deze plek willen we bereikbaar houden – nu en in de toekomst. Voor zowel de inwoners van Wageningen, het onderwijs als het bedrijfsleven. Deze bereikbaarheid staat echter onder druk.

In april 2020 hebben wij het Milieueffectrapport (hierna MER) vrijgegeven. Hierin kon iedereen lezen wat de effecten zijn van de oplossingen die zijn onderzocht, namelijk het Alternatief Bestaande Route (hierna: ABR) en de 6 varianten over de Campus (hierna: Campusroute). Wij ontvingen van verschillende organisaties en partijen in totaal 21 adviezen.

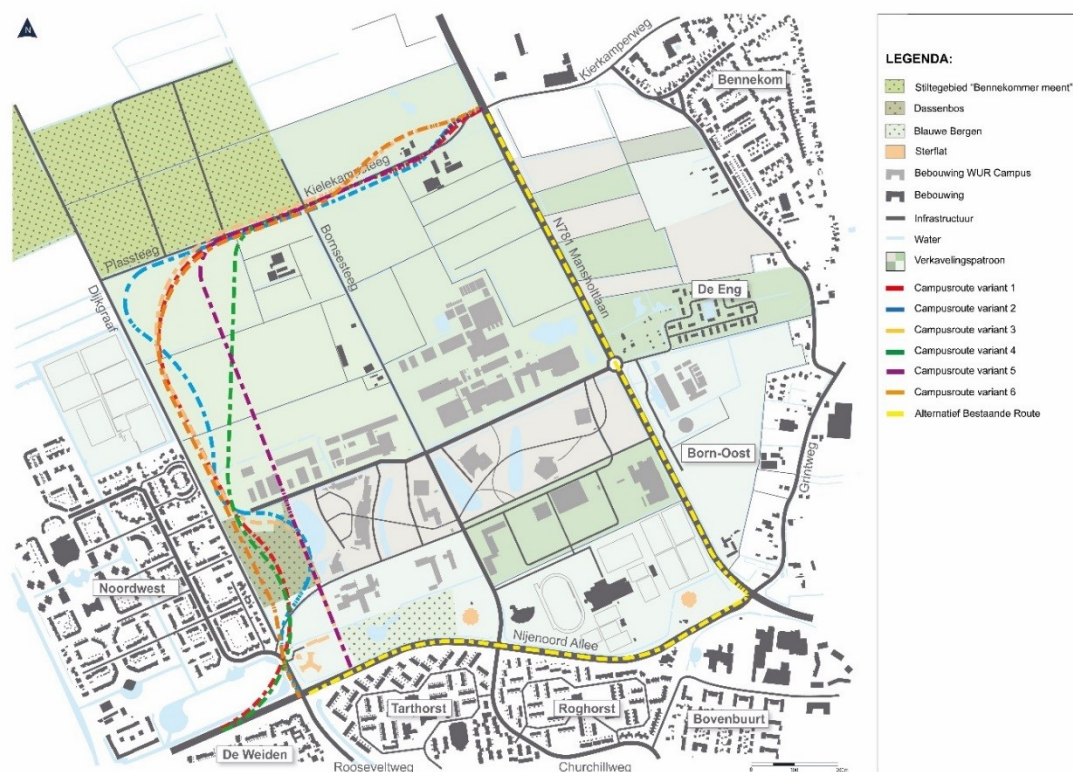
In deze notitie leest u in hoofdstuk 2 de doelstelling van het project Beter Bereikbaar Wageningen: waarom willen we hier de bereikbaarheid verbeteren? Ook zetten we de verschillende varianten op de kaart. In hoofdstuk 3 leest u over onze visie op Gaaf Gelderland en de Visie voor een Bereikbaar Gelderland. Na dit hoofdstuk leggen we uit op basis van welke criteria we een keuze hebben gemaakt. In hoofdstuk 5 tot en met 8 nemen we u mee in het doelbereik, de effecten, alle adviezen en de kosten. In hoofdstuk 9 volgt onze keuze. Tot slot gaat het laatste hoofdstuk over het proces vanaf oktober 2020 en verder.

## 2 Doelstelling

Samen met de regio, het bedrijfsleven en kennisinstituten 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 Foodvalley en Wageningen in het bijzonder, is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren.

Daarom werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer, het optimaliseren van fietsroutes en met het project Beter Bereikbaar Wageningen aan de verbetering van de doorstroming voor het autoverkeer. Zie ook dit [filmpje](#). 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.”*

Er zijn 2 oplossingsrichtingen onderzocht: het uitbreiden van de bestaande wegen Mansholtlaan en de Nijenoord Allee. Deze oplossing heet het Alternatief Bestaande Route (hierna: ABR). En daarnaast de aanleg van een nieuwe weg over de randen van de Wageningen Campus. Deze oplossing heet de Campusroute. Voor deze laatste oplossingsrichting ontwikkelden we, samen met bewoners en geïnteresseerden uit de omgeving, 6 varianten. Op figuur 1 brengen we de routes van de verschillende oplossingen in beeld.



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

### 3 Gaaf én bereikbaar Gelderland

Gaaf Gelderland (2018) en onze Visie voor een bereikbaar Gelderland (2020) vertellen onze ambities voor de provincie. In Gaaf Gelderland is bereikbaarheid bestempeld als kritische succesfactor. Goede bereikbaarheid is nodig voor een krachtige en duurzame economie, waaronder in de regio Foodvalley. In onze aanpak staat het benutten en optimaliseren van bestaande mogelijkheden centraal, voordat we kiezen voor nieuwe infrastructuur. Mobiliteit is verder uitgewerkt in onze visie voor een Bereikbaar Gelderland. Onze focus gaat in die visie uit naar de bereikbaarheid van én in de drie belangrijke stedelijke netwerken, waaronder Foodvalley. De duurzame bereikbaarheid van de Campus Wageningen behoort tot de belangrijkste mobiliteitsvraagstukken in deze regio. De reizigers staan verder centraal. Wij willen hen verleiden om de slimste en schoonste keuze te maken. We werken vanuit drie invalshoeken: verbinden, veranderen en vergroenen.

### 4 Afweging naar een voorkeursvariant

Hoe maken we een keuze voor de beste oplossing? Wij gebruiken daarvoor de volgende 4 ingrediënten:

- Doelbereik. De mate waarin de oplossing de doelen haalt die we vooraf vastgesteld hebben. We kijken naar doorstroming, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en veiligheid. Die laatste is een randvoorwaarde. De eerste drie zijn een zogenaamd ‘streven’.

- Effecten. De varianten hebben allemaal hun effect op de directe omgeving en soms ver daarbuiten, zoals bij stikstofdepositie. De effecten op de omgeving wegen mee in onze voorkeur voor de Campusroute of het ABR.
- Adviezen uit de omgeving. Wij hebben partijen uit de omgeving – van wijkverenigingen, ondernemers tot milieugroeperingen – gevraagd hun voorkeur te geven. Ook vroegen wij gemeente Wageningen naar haar voorkeur. De Commissie m.e.r. is gevraagd om de kwaliteit van het MER te toetsen. Tot slot zijn de gemeente Ede, de Veiligheidsregio en het Waterschap gevraagd om hun adviespunten mee te geven. Een notitie waarin we uitgebreider stilstaan bij deze adviezen vindt u in bijlage 1.
- Kosten. Van alle varianten zijn de investeringskosten uitgerekend.

## 5 Doelbereik

Ons doel voor een beter bereikbaar Wageningen hebben we uitgesplitst in vier onderdelen:

- 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.
- Robuustheid: wij willen een toekomstbestendige oplossing, ook na 2030. Daarom hebben we in onze berekeningen nog eens 10% extra verkeer meegenomen om te onderzoeken of het verkeer bij deze varianten na 2030 nog goed doorstroomt in de spits. Daarnaast kijken we naar de doorstroming bij calamiteiten. En of varianten, nadat het is aangelegd, nog uitgebreid of aangepast kunnen worden op wat nodig is.
- Fietsoversteekbaarheid: wij 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.
- Verkeersveiligheid: tot slot is de eis gesteld dat de oplossing verkeersveilig moet zijn.

In paragraaf 5.1 t/m 5.4 leest u hoe de Campusroute en het ABR scoren op deze 4 onderdelen.

### 5.1 Doorstroming en robuustheid

We zien dat de Campusroute voldoet aan de streefwaarde voor doorstroming. Het ABR voldoet er nagenoeg aan.

Zowel de Campusroutevarianten als het ABR voldoen niet aan het doel voor robuustheid. De Campusroutes zijn wel meer robuust dan het ABR. Bij beide oplossingen ligt een belangrijk aandachtspunt in de verdere toekomst op dezelfde plek: de kruising Van Balverenweg in de gemeente Ede. Op deze plek loopt het mogelijk na 2030 vast. Het is goed dat dit potentiële toekomstige knelpunt bekend is. Wij houden dit punt via monitoring in de gaten en pakken dit in de toekomst – waar nodig – als apart project op.

### 5.2 Fietsoversteekbaarheid

De fietsoversteekbaarheid is bij de Campusroutes goed. Bij het ABR voldoet het op één punt niet. De oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg-Bornsesteeg is anno

2020 al niet goed en wordt in de toekomst nog slechter door zowel toenemend auto- als fietsverkeer. Zonder een oplossing hiervoor kan de ABR niet gekozen worden als voorkeursvariant. Dit komt in vele adviezen, waaronder van de gemeente Wageningen, terug.

### **5.3 Veiligheid**

Veiligheid is randvoorwaardelijk in dit project. Drie van de zes Campusroutevarianten (nr. 2, 4 en 5) voldoen niet aan deze randvoorwaarde. Het ABR en de overige Campusroutevarianten voldoen hier wel aan.

### **5.4 Conclusie**

De conclusie is dat de Campusroute beter scoort op het doelbereik dan het ABR. Het doelbereik is geformuleerd als 'streven'. Daarom is het juist ook van belang om naar de achterliggende cijfers te kijken. Op doorstroming is het verschil dan klein. Op robuustheid scoort de Campusroute beter, maar beiden kennen hetzelfde aandachtspunt bij de Van Balverenweg. Een groter verschil tussen beiden zit er op het aspect fietsoversteekbaarheid. Zonder oplossing bij het ABR nabij de Churchillweg-Bornsesteeg kan deze variant niet gekozen worden.

## **6 Adviezen**

Wij vroegen verschillende partijen om advies, in totaal zijn er 21 adviezen gegeven. In dit hoofdstuk behandelen we deze adviezen in het kort. Voor een uitgebreidere reactie wordt verwezen naar bijlage 1. Hieronder treft u achtereenvolgend het advies van de Commissie m.e.r., gemeente Wageningen, partijen uit de klankbordgroep<sup>2</sup>, het Waterschap Vallei en Veluwe, de Veiligheidsregio Gelderland Midden en gemeente Ede.

### **6.1 Advies Commissie m.e.r.**

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) concludeerde het volgende: "In het MER zijn uitvoerige en goede onderzoeken gedaan. De doelstellingen zijn goed beschreven en meetbaar gemaakt aan de hand van kwantitatieve criteria. De alternatieven en varianten zijn in principe goed met elkaar te vergelijken door een breed beoordelingskader." Naast deze positieve conclusie ziet zij 4 punten waarop het MER verbeterd moet worden, voordat wij een keuze kunnen maken voor een voorkeursvariant. Hieronder geven we kort aan wat uit elk verbeterpunt is gekomen. Een uitgebreide reactie en onderzoek op deze punten vindt u in bijlage 1.

Verbeterpunt 1. De Commissie adviseert een aanvullende onderbouwing waarom andere opties zijn afgevallen of waarom geen maatregelen denkbaar zijn om toch aan de doelstellingen te voldoen. Wij onderschrijven de stelling van de Commissie dat een heldere en eenduidige onderbouwing van afgevallen alternatieven bijdraagt aan het procesverloop en de uitvoering van het project. Wij hebben met een nadere analyse op basis van expert judgement nogmaals onderbouwd waarom er geen andere reële alternatieven zijn die in het MER onderzocht dienen te worden, buiten de Campusroute en het ABR.

---

<sup>1</sup> Met uitzondering van het aspect veiligheid. Dat is een harde randvoorwaarde.

<sup>2</sup> In de klankbordgroep zitten bewonersverenigingen, de ondernemersvereniging, milieu- en landschapsgroepen en andere belangenverenigingen, zie de [website](#)

Verbeterpunt 2. De Commissie adviseert om de effecten op de thema's lucht, geluid en gezondheid per deelgebied inzichtelijk te maken. Wij hebben er voor gekozen - in lijn met het advies van de Commissie - dit per deelgebied uit te werken. Het aanvullende onderzoek geeft vooral inzicht voor de omwonenden in de verschillende wijken en de gevolgen die zij op deze thema's ondervinden. Wij vinden het belangrijk om te onderstrepen dat wij voor de afweging tussen de varianten hebben gekeken naar het totale effect op het hele gebied en niet naar de verdeling tussen de wijken.

Verbeterpunt 3. De Commissie adviseert de kans op een vergunning op het thema natuur nu al te onderzoeken. In het MER zijn de effecten op natuur - gebiedsbescherming, soortenbescherming en houtopstanden – onderzocht om de varianten te kunnen vergelijken. Dit is op een goede wijze gebeurd. De Commissie adviseerde ons om alvast verder te kijken: wat is de kans van slagen op een ontheffing of vergunning Wet Natuurbescherming. Deze stap wordt normaal gesproken gedaan als een voorkeursvariant is gekozen en in detail uitgewerkt. Deze doorkijk onderbouwt datgene wat er in het MER ook al stond: de kansrijkheid van een Campusroute is duidelijk minder groot dan het ABR. Met name vanwege de effecten op beschermde soorten en de relatief hogere stikstofdepositie. Het ABR biedt meer kans op vergunbaarheid.

Verbeterpunt 4. De Commissie adviseerde om 3D-visualisaties te maken van vier wegdelen in de varianten van de Campusroute. Wij hebben deze visualisaties gemaakt. Hoewel er ook twijfels waren, omdat de landschappelijke inpassing nog niet was ontworpen. Dit betekent dat de visualisaties geen suggestie van een eindbeeld zijn. Er liggen nu 3D visualisaties van zowel de Campusroutes als het ABR.

## **6.2 Gemeente Wageningen**

Gemeente Wageningen adviseert om het Alternatief Bestaande Route aan te wijzen als voorkeursvariant. Hieraan verbindt zij wel de voorwaarde dat er een ongelijkvloerse fietsoversteek moet komen ter hoogte van de Churchillweg/Nijenoord Allee/Bornsesteeg. Als hiervoor gekozen wordt, wil de gemeente graag in gesprek gaan over een passend ontwerp en over de kostenverdeling.

Redenen van gemeente Wageningen om voor het ABR te kiezen:

- verkeerskundig verschillen het ABR en de Campusroutes weinig (mits de fietsoversteekbaarheid nabij de Churchillweg wordt opgelost).
- De effecten op ecologie, landschap en duurzaamheid en klimaat zijn bij een ABR beduidend minder verstrekkend.
- Daarnaast speelt mee dat Wageningen met een andere bril naar infrastructuur wil kijken: anders gebruik van infrastructuur en inzet op nieuwe vervoerswijzen. Daar past nieuwe infrastructuur niet bij. Wageningen ziet aanknopingspunten in de Gelderse 'Visie voor een bereikbaar Gelderland'.

De gemeente beseft dat de voorkeur voor het ABR tot meer overlast leidt bij onder andere de bewoners van de Roghorst en de Tarthorst. Zij wil daarom, bij keuze voor het ABR, in gesprek met omwonenden om hun voorkeur toe te lichten en met de bewoners onderzoeken hoe de negatieve effecten zo beperkt mogelijk gehouden kunnen worden.

### 6.3 Wageningen University and Research (WUR)

De WUR sluit zich aan bij het advies van de ondernemers verenigd in de W12. Voor de WUR is het echter bovenal van belang dat de bereikbaarheid van Wageningen - en de Wageningen Campus in het bijzonder – op afzienbare tijd wordt opgelost. Zij zien in beide oplossingen voor- en nadelen en werken aan beide oplossingen mee. Zij zien wel – net als gemeente Wageningen – een noodzakelijke oplossing voor de oversteek Churchillweg-Bornsesteeg als er gekozen wordt voor het ABR.

### 6.4 Andere partijen

Wij vroegen alle klankbordgroep partijen ons te adviseren over hun voorkeur. Er zijn 18 adviezen uitgebracht door de klankbordgroepartijen. Het ABR wordt het meest geadviseerd, namelijk 10 keer. De Campusroute wordt 5 keer geadviseerd. 3 partijen/organisaties hebben geen voorkeur aangedragen, maar wel aandachtspunten meegegeven. 1 partij, Idealis, heeft niets ingestuurd. In de tabel hieronder is dit weergegeven.

<b>Alternatief Bestaande Route</b>	<b>Campusroute</b>	<b>Geen voorkeur / geen advies</b>
Bewoners Noordwest	Bewoners Roghorst	Bewoners Diedenweg
Bewoners Roosenveltweg	Bewoners Tarthorst	Idealis
Dorpsraad Bennekom	Groene rondweg biedt wel uitweg	NIOO
Fietzersbond	W12/WOC (ondernemers)	Wageningen Monumentaal
Mooi Wageningen	WUR	
Platform Duurzaam Wageningen		
Student Alliance Wageningen		
Wageningen Goed op Weg		
Wagenings Milieuoverleg		
Weidevogelgroep Binnenveld Oost		

Tabel 1: Klankbordgroepartijen ingedeeld bij hun voorkeur

Deze meeste partijen adviseren het ABR. Hun belangrijkste argumenten zijn:

- duurzaamheid - eerst uitbreiden dan pas nieuw bouwen;
- de effecten op het landschap - deze zijn geringer bij het ABR, de Campusroute doorsnijdt provinciaal waardevol open gebied en gaat vlak langs/door het buitengebied;
- de ecologie – de Campusroute tast in grotere mate het leefgebied van beschermde soorten aan, het Dassenbos en heeft relatief meer stikstofdepositie.

Daartegenover staan de bewoners uit de wijken Roghorst en Tarthorst, die langs het ABR wonen. Zij ervaren nu al overlast en zien dit met de eventuele komst van een Campusroute sterk verminderen. De ondernemers, waaronder de WUR, willen de meest toekomstbestendige oplossing. Zij zien dat in de Campusroute omdat deze variant het best scoort op verkeersdoorstroming.



We hebben de adviezen met interesse en aandacht gelezen. Ze hebben meegewogen in de totale afweging. Daarnaast nemen we de genoemde aandachtspunten – waar mogelijk – mee in het vervolgproces.

Partijen vragen onder andere aandacht voor:

- de negatieve gevolgen voor de bewoners van de wijk(en) die worden geconfronteerd met de voorkeurskeuze.
- de fietsveiligheid bij de oversteek Churchillweg en de bereikbaarheid van de bestemmingen rond deze kruising.
- voor het OV, fietsers en voetgangers en de landschappelijke inpassing van de gekozen oplossing

Buiten de gevraagde adviezen van de Klankbordgroep zijn nog drie adviezen ingediend door een groep verontruste aanwonenden uit de wijk Noordwest, een individuele bewoner en door CampusrouteNEE. Ook van deze adviezen hebben we kennisgenomen.

#### **6.5 Waterschap, Veiligheidsregio en Ede**

Het Waterschap Vallei en Veluwe, de Veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland Midden en gemeente Ede<sup>3</sup> zijn – zoals vaker in ruimtelijke procedures – om hun reactie en adviespunten op het Milieueffectrapport gevraagd. In bijlage 1 leest u de samenvatting van de adviezen en onze reactie. Gemeente Ede vraagt om de effecten op de ecologie, het landschap en de cultuurhistorie en de Gelderse Visie voor een bereikbaar Gelderland uitdrukkelijk mee te laten wegen in de keuze. Het Waterschap vraagt aandacht voor het watersysteem van de Dijkgraaf en de vijvers nabij de Mondriaanlaan. De Campusroutes scoren in hun ogen negatiever dan hoe ze beoordeeld worden in het MER. Tot slot vraagt de Veiligheidsregio aandacht voor routing van gevaarlijke stoffen, de bereikbaarheid van de hulpdiensten en om gezondheid mee te laten wegen in de keuze.

## **7 Effecten**

In het MER zijn de effecten van de verschillende varianten onderzocht op de volgende thema's:

- verkeer
- geluid
- lucht
- gezondheid
- trillingen
- licht
- externe veiligheid
- natuur
- landschap en cultuurhistorie
- archeologie
- bodem
- water
- ruimtegebruik

---

<sup>3</sup> Bij de voorbereiding van inpassingsplannen wordt de betreffende gemeente, en soms ook de direct grenzende buurgemeente om advies gevraagd in de voorbereiding van het plan.

- sociale aspecten
- duurzaamheid en klimaat

Hier of in paragraaf 6.2 van het MER vindt u het totaaloverzicht van alle effecten per variant. De effecten van het ABR en de Campusroute varianten zijn voor de aspecten luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie en bodem gelijk. Op andere aspecten verschillen ze van elkaar. Zo scoort het ABR positiever op de aspecten trillingen, natuur, landschap en cultuurhistorie, water, ruimtegebruik, sociale aspecten en duurzaamheid/klimaat. Op de aspecten verkeer en verkeersveiligheid, geluid, gezondheid en licht is geen duidelijk verschil waarneembaar tussen de varianten Campusroute en het ABR.

Het aanvullende onderzoek naar aanleiding van de Commissie m.e.r. heeft ons geleerd dat de kans op vergunning en ontheffing voor de Wet natuurbescherming voor de Campusroute heel lastig is. Voor het ABR geldt dat in veel mindere mate.

Over het algemeen gezien scoort het Alternatief Bestaande Route op basis van deze milieueffecten beter dan de Campusroute.

## 8 Kosten

De kostenramingen vertellen dat het ABR, zonder ongelijkvloerse kruisingen, een investering vraagt van 23 miljoen euro. Voor de Campusroutes ligt dit tussen de 18 en 58 miljoen euro.

Belangrijk daarbij is dat de kosten voor de ontsluiting van de Born Oost (uitbreiding Wageningen Campus) en de verbreding van het fietspad aan de oostzijde van de Mansholtlaan integraal onderdeel zijn van de investeringskosten van het ABR, omdat dit – bij keuze voor het ABR - binnen het project valt. Dat is niet het geval bij de Campusroutes, terwijl die maatregelen - ook bij een keuze voor een Campusroute – nodig zijn. Het gaat om een bedrag van ca. 5 miljoen euro. Een fietstunnel nabij de Churchillweg is geraamd op 6 miljoen euro. Een fietstunnel is een minimale noodzakelijke ingreep om het ABR te laten voldoen aan het doelbereik.

	<b>Investeringskosten<sup>4</sup> excl. BTW</b>	<b>Aanvullende kosten</b>
Variant 1 CR	22 miljoen	5 miljoen <sup>5</sup>
Variant 2 CR	24 miljoen	5 miljoen <sup>6</sup>
Variant 3 CR	18 miljoen	5 miljoen <sup>7</sup>
Variant 4 CR	23 miljoen	5 miljoen <sup>8</sup>
Variant 5 CR	58 miljoen	5 miljoen <sup>9</sup>
Variant 6 CR	22 miljoen	5 miljoen <sup>10</sup>

<sup>4</sup> Deze investeringskosten hebben een prijspeil van januari 2020 en zijn exclusief eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

<sup>5</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

<sup>6</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

<sup>7</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

<sup>8</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

<sup>9</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

<sup>10</sup> Voor de aansluiting Born Oost op de Mansholtlaan en het verleggen van het fietspad

Variant 7 ABR	23 miljoen	6 miljoen <sup>11</sup>
---------------	------------	-------------------------

Tabel 2 Investeringskosten en aanvullende kosten ingedeeld bij variant

## 9 Alternatief Bestaande Route maakt Wageningen beter Bereikbaar

Op basis van alle voorgaande uitkomsten kiezen wij voor het ABR als voorkeursvariant, inclusief de onderdoorgang op de Nijenoord Allee voor autoverkeer.

Voor de fietsoversteekbaarheid bij de Churchillweg is eerst de optie van een fietstunnel onderzocht. Deze heeft als groot nadeel dat de autobereikbaarheid van de omliggende bestemmingen, waaronder de woonwijken Tarthorst en Roghorst, het zwembad en andere sportaccommodaties, teveel wordt ingeperkt. Een onderdoorgang voor het doorgaande autoverkeer op de Nijenoord Allee kent dat probleem niet. Het zorgt voor een onbelemmerde doorgang voor de fiets op de Churchillweg-Bornsesteeg, voor het autoverkeer op de Nijenoord Allee en de woonwijken en sportaccommodaties behouden hun volledige bereikbaarheid. Hiermee wordt het doel voor fietsoversteekbaarheid gehaald en de doorstroming wordt nog verder verbeterd.

De keuze voor het ABR is in onze ogen de beste afweging tussen bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en milieu. Het ABR zorgt voor een betere doorstroming van de auto en de fiets.

### Doelbereik:

Nu we kiezen voor een onderdoorgang ter hoogte van de Churchillweg voldoet het ABR vrijwel aan alle vooraf gestelde bereikbaarheidsdoelen. Als wij dan kijken naar onze eigen visie voor een bereikbaar Gelderland, dan kiezen wij bewust om bestaande infrastructuur uit te breiden voordat we overgaan tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

### Effecten:

De effecten van het ABR zijn over het algemeen minder negatief dan de Campusroute. In het oog springende effecten zijn de effecten voor de ecologie, zowel in de directe nabijheid op de soorten en op het provinciale stiltegebied als op de stikstofgevoelige natuur in natura 2000 gebieden. Daarnaast speelt de impact op het waardevolle open landschap een rol. Ook duurzaamheid en klimaat, mede in het licht van Gaaf Gelderland en onze Visie op een Bereikbaar Gelderland, heeft duidelijk een doorslaggevende rol gespeeld.

We hebben speciale aandacht voor de effecten op geluid en gezondheid. De wijken Roghorst en Tarthorst ondervinden in de huidige situatie al geluidsoverlast en zien dat in de toekomst groeien bij de keuze voor het ABR. Zij hebben ook aandacht gevraagd voor het behoud van de autobereikbaarheid van de wijken, het zwembad en sportvelden. Door te kiezen voor een onderdoorgang ter hoogte van de Churchillweg blijven de wijken op dezelfde wijze bereikbaar als in de huidige situatie. De fietsoversteekbaarheid verbetert hier sterk ten opzichte van de huidige situatie. Mogelijk zorgt de onderdoorgang – met aandacht voor de juiste vormgeving en constructie – voor geluidsreductie. Wij onderzoeken in het vervolgproces wat de geluidsbelasting wordt en voldoen vanzelfsprekend aan de wettelijke normen. Gemeente Wageningen pakt de handschoen op om samen met de bewoners van de Roghorst en de Tarthorst te onderzoeken of en zo ja welke

<sup>11</sup> Voor een fietstunnel, dit is minimaal nodig om deze variant haalbaar te maken

bovenwettelijke maatregelen zij kan treffen om de effecten van geluid en gezondheid verder te verzachten.

Adviezen:

Wij zien dat vele partijen de voorkeur hebben voor het ABR, met ieder zijn of haar eigen redenen. Wij verwachten dan ook dan een meerderheid uit de omgeving achter dit besluit staat. Dat maakt dat wij juist in het vervolgtraject extra aandacht willen hebben voor - met name - de wijken Roghorst en Tarthorst. De gemeente benoemt dit ook in haar advies over de voorkeursvariant. Hiervoor is al aangegeven dat wij een onderdoorgang willen aanleggen. Wij willen dat graag samen met omwonenden, de gemeente en andere belangstellenden in een volgend ontwerpatelier oppakken.

Kijkend naar gemeente Ede, het waterschap en de Veiligheidsregio zien wij dat met name de eerste twee partijen gewezen hebben op het laten meewegen van de effecten landschap, cultuurhistorie, ecologie, duurzaam gebruik van infrastructuur en water. Op al deze aspecten scoort het ABR beter. Wij hebben dit meegenomen in onze afweging om te komen tot een voorkeursvariant. Voor het onderwerp veiligheid is er geen verschil.

Samenwerking met gemeente Wageningen en WUR:

Gemeente Wageningen en de WUR steunen de voorkeursvariant. Wij werken dan ook graag samen met hen toe naar de uitvoering van het project. Wij houden de regie en zijn verantwoordelijk voor de verdere uitwerking van het ABR richting het inpassingsplan. Daarbij houden wij ons aan de wettelijke kaders en financieren de reconstructie van de doorgaande route, inclusief onderdoorgang. Gemeente Wageningen gaat in gesprek met de bewoners en belangengroeperingen over gewenste bovenwettelijke maatregelen of verkeerskundige optimalisaties van de aangrenzende, gemeentelijke infrastructuur. De gemeente financiert deze maatregelen. Waar mogelijk en gewenst wordt de realisatie gecombineerd met de werkzaamheden van de provincie. De WUR stelt voldoende ruimte beschikbaar zodat de Mansholtlaan, die de Wageningen Campus als het ware doorsnijdt, kan worden opgevaardeerd en op een goede manier ingepast. Het resultaat wordt een mooie entree voor zowel de stad als de Wageningen Campus.

Kosten:

De kosten voor een onderdoorgang voor autoverkeer zijn geraamd op 12,5 miljoen euro ex. btw. De kosten voor de voorkeursvariant komen daardoor in de range van 32 – 38 miljoen euro excl. BTW te liggen. We kunnen nog geen exact bedrag noemen, want de mitigerende en compenserende maatregelen volgen in de volgende fase.

## 10 Doorkijk naar volgende fase

De keuze voor het ABR, inclusief een onderdoorgang, betekent dat we nu het wegontwerp voor het ABR kunnen detailleren. Hierin staan we voor een aantal uitdagingen:

De 3D visualisatie en de landschappelijke uitgangspunten (zie bijlage 1) leren ons dat de ABR vraagt om meer fysieke ruimte en innovatief denken om van de toekomstige Mansholtlaan een uitnodigende entree van Wageningen te maken.

Voor de Nijenoord Allee geldt de uitdaging met aan de ene kant de inpassing van en onderdoorgang en daarnaast de aanleg van vernieuwde kruising met de Mondriaanlaan, de Roosenveltweg en de nieuw te realiseren westelijke ontsluiting van de Campus.

Tot slot is er een ontwerpopgave voor de westelijke entree van de Wageningen Campus.

We zien de volgende stappen voor ons chronologisch in de tijd:

- Ontwerpatelier: dit doen we samen met de omgeving
- Ontwerp inpassingsplan + mogelijkheid tot geven van reactie (zienswijze)
- Definitief inpassingsplan + mogelijkheid tot geven van reactie bij de rechter (beroep)

Wij kijken uit naar een voortvarend en gezamenlijk vervolg van dit project.