

WGoW vragen over het MER van BBW

In onderstaande tabel staan onze vragen over de beoordeling aan de criteria en de weging daarvan schematisch weergegeven gebaseerd op in het MER opgenomen tabel. In de bijlage staan de hoofdvragen uitgewerkt en stellen wij een aantal inleidende vragen.

De hoofdvragen en opmerkingen bij de beoordeelde effecten op criteria zijn in tabel samengevat. De meest storende onbalans in de beoordeling is met geel gemarkeerd.

Criteria (en subcriteria)	Vragen over beoordeling/ aannames	Opmerkingen
Verkeer en vervoer		
Doorstroming	Hoe groot zijn de verschillen in absolute reistijd? Is reistijd geen betere maat dan reistijdverhouding (zie zie MER)?	
	Waarom wordt de factor 1,5 gehanteerd?	
	is het aanzuigende effect van campusroutevarianten op meer auto's (sluipverkeer richting Rhenen en A50) ook meegewogen bij de campusroutevarianten?	
	Is rekening gehouden met mogelijke filevorming en probleemverplaatsing naar kruising Mondriaanlaan?	
	Wat zijn de tijden als de maatregelen van de Ladder van Verdaas verbeterd worden meegenomen?	Is er een bereikbaarheidsprobleem?
Robuustheid	Hoe robuust is de aanname van 10% groei in de tijden van het nieuwe normaal?	Mogelijkheden compartimentering ABR zijn niet voldoende in beeld en beoordeeld >te negatief
Fiets-oversteekbaarheid	Is de veronderstelling dat er geen fietsprobleem is bij de Campusroutes juist (aannee 50% minder autoverkeer bestaande route)?	Complexe kruising Mondriaanlaan niet meegenomen. Oplossingen voor ABR: in onze geactualiseerde Draagvlakvariant geven wij oplossingen voor kruisingen aan door de aanleg van tunnels
	Wat zijn de verschillen in reistijd voor fietsers bij alle kruisingen in de verschillende varianten?	
Verkeersveiligheid	Varianten 2, 4 en 5 voldoen niet aan de criteria voor verkeersveiligheid. Betekent dit dat deze varianten niet meer meegewogen zouden moeten worden?	
	Leiden de varianten campusroutes niet tot meer kruisingen en onveilige oversteken bij Plassteeg-Kielekampsteeg? Moeten de varianten 1, 2, 4 en 6 niet ook afvallen vanwege de grote onveiligheid, die dit kruispunt zal opleveren voor alle weggebruikers?	Fietsverkeer langs Plassteeg wordt complex en gevaarlijk. Krap profiel tussen boerderijen.
Geluid	Hoe kan het dat er sprake is van afname van geluidshinder bij Campusvarianten? Hoe kan het dat het ABR méér nachtrustverstoring en geluidshinder zou opleveren dan de Campusroutes terwijl er meer mensen bijkomen die hinder ondervinden? Wordt er niet gekeken naar de relatieve veranderingen in geluidshinder?	Dat er veel nieuwe geluidgehinderden bijkomen bij Campusroutes blijkt niet uit het oordeel. Bij effecten trillingen wordt wel rekening gehouden met extra gehinderden. Betreft niet zozeer aantal dB's maar toename beleving van geluid en

		ruis.
Gezondheid		Effect op positieve gezondheid ontbreekt.
Geluid	Zie geluid	
Gevoelige bestemmingen binnen grens van 50 meter	Zijn sportvelden meegenomen?	Sportvelden langs Dijkgraaf, Zorgboerderij Hoge Born.
Stiltegebied	Hoe verhoudt het beleid voor stiltegebieden zich tot het aanleggen van nieuwe wegen in de onmiddellijke omgeving hiervan?	
Trillingen	De vrijstaande woningen langs de Dijkgraaf zijn alle niet onderheid. Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor deze woningen en haar bewoners als gevolg van genoemde trillingen?	
	Wat zijn de (financiële) gevolgen van trillingen voor het wetenschappelijk onderzoek bij Carus bij de campusvarianten?	
Natuur		
Natura 2000	Stikstof ontbreekt	Onderscheid tussen -- en - Campusroute- ABR is te klein. De toename van stikstofdepositie ligt bij de Campusroutevarianten aanzienlijk hoger dan bij de ABR.
GNN en ontwikkelzone	Waarom is het doorkruisen van de ecologische verbindingszone niet opgenomen in de effectscores van de criteria voor natuur?	
Houtopstanden	Is de waarde van bossen, struwelen en laanbomen bekend en het verschil daarin? Waarom wordt het biodiversiteits- en ecosysteemverlies van het Dassenbos bij de Campusvarianten niet uitgemeten/meegewogen bij de criteria voor 'natuur'?	Houtopstanden zijn heel verschillend in waarde. Vernietiging van het boscossysteem Dassenbos is iets anders dan kleine laanbomen.
Habitats	Is er aandacht voor de habitats van (kwetsbare) soorten en verbindingen daartussen?	Verlies open weide- en akkerland met soorten ontbreekt.
	Kunt u aangeven wat het zou kosten om de noodzakelijke mitigerende maatregelen te nemen voor het grote verlies aan natuur?	
Landschap en cultuurhistorie		
landschap	Moeten de scores voor variant 5 en 6 op het gebied van aantasting beleving van het landschap geen dubbele min bevatten?	Beleving landschap wordt door alle Campusroutes onherstelbaar verstoord.
	Waarom wordt de aantasting van gebouwen en natuur (zoals het Dassenbos) door de Campusvarianten als minder negatief gescoord dan de monumentale boerderij die zou moeten wijken voor de ABR?	Onderscheid tussen -- en - Campusroute- ABR is te klein Bij Campusroutes wordt een groot deel van het landschap, het Dassenbos en park Noordwest of Blauwe bergen onherstelbaar aangetast.
	Hoe kunnen varianten worden beoordeeld zonder maatregelen voor landschappelijke inpassing?	Uitwerking varianten ontbreekt, effecten onvolledig.
Cultuurhistorie	Is het verlies van de cultuurhistorische waarde van het eeuwenoude Dassenbos meegewogen? Alle Campusvarianten komen hier in de buurt.	Het nieuwe onderwijsgebouw wordt tegen het Dassenbos aangezet.
	Hoe zijn de monumenten beoordeeld en gemitigeerd?	Waarde monumentale boerderij Kielekampsteeg onderbelicht. Onderscheid tussen -- en -- Campusroute- ABR is te klein
Beleving: Recreatief gebruik		Gebruik Dijkgraaf, park Noordwest (zoekgebied is stiekem in park uitgebreid sinds

		NRD)
Bodem en water		Zijn de negatieve effecten van een heel nieuw weglichaam Campusroutes wel meegenomen?
Lichthinder	Waarom heeft lichthinder bij variant 1 en 3 score 0?	
Ruimtegebruik	Waarom is het ruimtegebruik bij de Campusvarianten licht negatief gescoord terwijl dit omvangrijk is?	Onderscheid tussen – en - Campusroute en ABR is te klein.
	Kunt u aangeven hoe en waar de gevolgen van de Campusvarianten voor het nieuwe onderwijs gebouw bij het Dassenbos zijn meegenomen? Hoe kan het dat dit gebouw in het zoekgebied is geplaatst? En hoe kan het zoekgebied zijn uitgebreid in park Noordwest?	
Sociale aspecten	Waarom zijn sociale veiligheid en barrièrewerking, niet meegenomen?	Woongenot Noordwest neemt sterk af door overlast, barrièrewerking en isolatie.
Duurzaamheid en klimaat		
Materiaalgebruik	Is grondverzet en ander materiaalgebruik wel voldoende meegenomen in varianten	Moet negatiever gescoord bij campusroutes, veel nieuw materiaal nodig.
Hittestress	Heeft u bij de campusvarianten de hitte stress van de (blijvende) bestaande route meegewogen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verklaart u dan dat het aanleggen van meer asfalt in minder hittestress oplevert dan aanpassing van een reeds bestaande weg.	ABR foutief negatiever gescoord, oppervlakte asfalt en afname Dassenbos moet meegerekend.

Conclusie weging:

De algemene conclusie van de vergelijking van effecten is in de woorden van het MER op blz. 76: *Op de aspecten trillingen, natuur, landschap en cultuurhistorie, ruimtegebruik, sociale aspecten en duurzaamheid/klimaat scoort het ABR **overwegend positiever** dan de Campusroute varianten. Op de andere aspecten (verkeer en verkeersveiligheid, geluid, gezondheid en licht) is **geen duidelijk verschil** waarneembaar tussen de varianten Campusroute en het ABR.*

Wageningen, 5 mei 2020

Namens Wageningen Goed op Weg,
Peter Spitteler, voorzitter

Bijlage

Toelichting:

In onderstaande inventarisatie stellen wij u een aantal inleidende vragen. Deze onderscheiden wij in een drietal categorieën:

- a. Vragen over het nieuwe normaal: effecten coronacrisis, nieuw licht op uitgangspunten model en effecten van de ladder van Verdaas als gevolg van de coronacrisis.
- b. Vragen over varianten: Zijn de varianten wel vergelijkbaar uitgewerkt en zijn alle maatregelen wel meegenomen?
- c. Vragen over de waarderingsmethodiek: hoe arbitrair is de indeling van --, -, 0, +, ++? Missen er criteria? Waarom zijn kosten niet meegenomen? De Kostenberekening.

Vervolgens stellen wij een aantal algemene vragen en tot slot vragen volgens de voorgestelde rubricering van de projectleiding.

Inleidende vragen:

a. Vragen over het nieuwe normaal:

- De recessie waar we mee te maken krijgen als gevolg van de Coronacrisis, kan enkele jaren aanhouden. De totale omvang van de economische krimp zal zeker in de orde van grote liggen van de groei die de MER nu nog aanneemt voor de periode 2020-2030. Ook zullen de pre-corona bouwplannen voor het gebied Ede/Wageningen vertraging oplopen door de lockdown of zelfs worden geschrapt door uit de crisis voortkomende problemen. Op de Campus en met name bij WUR is in de afgelopen jaren sterk in de online infrastructuur geïnvesteerd. Bij de lockdown bleek overschakelen op 100% online werkwijze daarmee snel mogelijk. Medewerkers werken vanuit huis, vergaderingen zijn online en de studenten hebben online onderwijs inclusief online examinering. Bijzonder is dat de productiviteit van de hele organisatie op vrijwel het oude hoge niveau is gebleven. Ook na de coronacrisis zal veel van deze aanpak in stand blijven, omdat het goed bevalt en past in het duurzaamheidsbeleid. De fysieke mobiliteit zal daarmee flink afnemen; sterker nog dan de landelijke trend die het KIM aangeeft

www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/20/coronacrisis-verandert-werksituatie-en-mobiliteit-mogelijk-blijvend.

De combinatie van de twee effecten heeft een flinke afname van de mobiliteit tot gevolg die deels (het 2^e effect) structureel is. Daarmee zijn pre-corona berekeningen op basis van groeiende mobiliteit niet meer bruikbaar.

Vraag: In hoeverre is het huidige verkeersmodel nog valide gezien bovenstaande ontwikkelingen en moet het model hier niet op aangepast worden?

Vraag: Kunt u de berekeningen maken met een afname van de mobiliteit in de periode 2020-2030 als gevolg van bovenstaande effecten en dit alsnog meenemen in de doorrekeningen?

- Het doel dat de provincie voor ogen heeft is: “Het realiseren van een goede bereikbaarheid om het vestigingsklimaat van Food Valley te verbeteren en de potentie van Wageningen, met in het bijzonder de Wageningen Campus – universiteit, research, bedrijven –, te benutten en te vergroten”. De bereikbaarheid van food Valley en in het bijzonder Wageningen Campus

speelt zich in zeer hoge mate online af. Dit betreft niet alleen de contacten tussen alle in- en externe partijen maar ook het produceren en afleveren van de innovaties en het onderwijs aan studenten en promovendi, en dat alles wereldwijd. Tijdens de Coronacrisis viel de fysieke mobiliteit vrijwel volledig uit. Dankzij de hoge mate van internet mobiliteit had dit maar geringe gevolgen. Voor de gehele campus bleef de productiviteit in termen van innovaties, publicaties en advies op het normale hoge niveau en ook het onderwijs voor 16.000 studenten/ promovendi is gewoon online door gegaan.

Er is bijna geen autoverkeer meer naar en op de Campus. Ook gaat alle fysieke mobiliteit op de Campus te voet of per fiets; door de compacte opzet speelt de auto daarbij geen rol.

Vraag: Bent u het met ons eens dat deze periode laat zien hoe onbelangrijk autoverkeer voor de Wageningen Campus is?

- Wat betreft de reis naar en van de Campus maakt een grote groep van 20.000 studenten, promovendi en medewerkers van de campusbedrijven vrijwel uitsluitend gebruik van de fiets en het OV. De auto is daarbij van zeer ondergeschikt belang, en dat belang gaat nog verder afnemen door de sterke verschuiving naar thuiswerken, online vergaderen en colleges op afstand na de Corona crisis. Ook verwacht men veel minder buitenlandse studenten. En het gaat ook nog verder afnemen door de uitvoering van de plannen voor (verbetering van) het HOV. De MER heeft zich tot nu toe in analyse beperkt tot facetten van autoverkeer in een klein gebied. De doelstelling betreft echter de bereikbaarheid voor de hele doelgroep en de MER moet zich dus daar ook op richten.

Vraag: Kunt u gezien de doelstelling berekeningen toevoegen van de gemiddelde reistijd van de gehele doelgroep (dus inclusief de 20.000 die geen gebruik van de auto maakt)?

Vraag: En de verandering in de gemiddelde reistijd van de gehele doelgroep bij de varianten in het MER-rapport, inclusief het effect van de al besloten verbetering van het HOV en fietsverkeer vanaf 2022, met ook het effect van minder autogebruik erdoor?

Vraag: En dezelfde vraag bij de uitvoering van nog meer integraal HOV en fietsbeleid zoals staat in het rapport Draagvlakvariant (<https://wageningengoodopweg.nl/downloads/>)?

- U geeft aan dat uitgegaan wordt van het jaar 2030. Hoe ziet de wereld er dan uit en kunnen we wel reëel inschatten hoeveel extra auto's er bijvoorbeeld gaan rijden? Ten gevolge van de Coronacrisis en haar gevolgen zullen toekomstscenario's die tot nu toe gehanteerd worden, grondig moeten worden bijgesteld. De ontwikkelingen die tot voor kort plaatsvonden kunnen niet meer lineair-exponentieel worden doorgetrokken. Dat geldt ook voor mobiliteitsscenario's. Zoals eerder aangegeven wordt verwacht dat thuiswerken, thuiswinkelen en thuis studeren, proportioneel blijvend een groter aandeel zullen gaan vormen, met als gevolg minder automobilititeit en een grotere behoefte aan recreatie in de nabijheid van de eigen woon- en leefsituatie en betere fietsverbindingen. Wij kunnen ons de discussie over de verkeerprognoses nog herinneren. Die bleken aanzienlijk naar beneden bijgesteld worden op basis van feitelijke tellingen. Waar zijn de berekeningen nu op gebaseerd en vooral: waar zijn interpretaties op gebaseerd? Daar hangt veel van af. Maar wat voor berekeningen en interpretaties dan ook: het kan eigenlijk de prullenbak in met de huidige corona crisis. Wij kunnen ons niet voorstellen dat er ingrijpende infrastructurele beslissingen worden genomen zonder dat de gevolgen van de coronacrisis voor de toekomst en het toekomstige verkeer duidelijker zijn.

Vraag: Hoe wordt met deze ontwikkelingen omgegaan bij het interpreteren van de uitkomsten van het MER en verdere besluitvorming?

Vraag: In navolging van het bovenstaande: hoe meetbaar zijn de meetbare doelen die worden gehanteerd bij het vinden van een 'oplossing' nu nog?

- In het MER is door u als provincie nadrukkelijk alleen het groeiscenario "HOOG" als enige optie aangegeven omdat dit past bij de ambitie die u aangeeft. Daarnaast wordt er nog eens 10 % groei bovenop gezet tot 2040. Wat wij zien is dat een laag groeiscenario een geheel andere en meer realistische toetsing oplevert en dat de ABR er dan in positieve zin uitspringt v.w.b. de door u nu gehanteerde type toetsingscriteria. In Wageningen is er bovendien sinds 2010 geen sprake meer van groei van het autoverkeer op de provinciale wegen N781 en N225.

Vraag: Waarop baseert u de stelling dat er komende jaren van groei sprake zou zijn als dat al jaren niet het geval is?

U geeft aan dat files toenemen. Heeft u hier onderzoek naar gedaan om dat te onderbouwen?

Wanneer is een file te lang?

Weet u dat files kunnen helpen bij het veranderen van reisgedrag?

Vraag: Bent u bereid mede gelet op de huidige crisis en de gevolgen daarvan voor minder automobilititeit een nieuwe doorrekening te maken van de toekomstige mobiliteitsontwikkeling in Wageningen

- Er wordt, ook door u, een grote groei verwacht van het fietsgebruik. Als gevolg van de coronacrisis neemt het fietsen en wandelen enorm toe. Waarom vertaalt dat zich in dit project niet in meer en bredere fiets- en voetpaden, zoals u dat nu wel voornemens bent voor auto? De CROW-richtlijnen geven aan dat 3,50 meter breedte langs de Mansholtlaan voor een dubbelrichtingsfietspad veel te smal (minimaal 4,50 m nodig) is en de fietspaden langs Nijenoord Allee zijn dat nu al. Ook ontbreken overal voetpaden, terwijl deze wegen alle binnen de bebouwde kom liggen. 50 % van het autoverkeer dat rijdt op de Mansholtlaan rijdt niet verder dan 7 km, dat is fietsafstand.
- In uw Mobiliteitsvisie geeft u aan voor de korte afstanden (tot 15 km) vooral de fiets te willen stimuleren. Investeren in fiets kan de druk op de autowegen verminderen, zonder dat daarvoor extra autoasfalt nodig is.

Vraag: Kan het uitbreiden van fiets- en voetpadeninfrastructuur, waar nu echt behoefte aan is, bij de uitwerking van een gekozen variant worden meegenomen?

b. Vragen over de varianten:

- Vraag: Waarom beperkt de m.e.r. zich tot slechts één variant van de bestaande route? In het voortraject is immers duidelijk geworden dat ook hier diverse varianten mogelijk zijn (zie o.a. bijdragen Wageningen Goed op Weg).
- U constateert dat er niet één variant is die aan alle 'meetbare doelen' voldoet om verschillende redenen.
Vraag: Hoe moet je die dan tegen elkaar afwegen?
- Er staan diverse no(some)-regretmaatregelen op stapel. Die nog niet zijn meegenomen in de referentiesituatie (o-variant).
Vraag: Kunnen die alsnog worden meegenomen om het effect hiervan op het gebied van doorstroming te zien?
- Er vindt nu al een behoorlijke reorganisatie plaats van de intensieve veehouderij als gevolg van de stikstofcrisis en de klimaatcrisis. Ook de dreigende zoönosen zullen leiden tot een ander landbouwbeleid. Bevolkingsdichtheid en dierdichtheid blijken zich niet meer te verdragen en experts beschouwen deze als grote bedreigingen. Dat zal gevolgen hebben voor de intensieve veehouderij in de Vallei.
Vraag: Heeft u deze maatschappelijke tendens met consequenties (vermindering) voor het vrachtverkeer van de voedertak van Agruniek Rijnvallei meegenomen in uw berekeningen?
- Vraag: Hoe zit het met het knelpunt Mansholtlaan/Dreeslaan om in de ochtend de A12 op te komen waar regelmatig sprake is van filevorming naar de A12 vanaf de Van Balverenweg? Zijn er plannen in voorbereiding om de filevorming aldaar op te lossen?
- U geeft aan dat de referentieontwerpen indicatief zijn om inzicht te geven in de soort en situering van maatregelen ten opzichte van de omgeving.
Vraag: Gelet op bovenstaande, waarom wordt er dan gesproken over het moeten slopen van een historische boerderij als dat één van de opgaven is als het niet gaat om een nagenoeg definitief ontwerp? M.a.w. waarom acht het projectteam het onvermijdelijk dat bij de ABR de monumentale boerderij Mansholtlaan 20 wordt 'geamoveerd'?
Volgens ons kan deze gespaard worden door bijvoorbeeld aanpassing van het ontwerp of verplaatsing van de boerderij.
- U meldt "De uitbreiding van het gehele profiel Mansholtlaan is aan de oostzijde voorzien, dit in verband met de aansluiting op bestaande infrastructuur en de ruimtelijke inpasbaarheid." De "laanbomen" bij ABR kunnen naar onze mening gespaard worden hetgeen een 0 score voor de ABR tot gevolg zal hebben.
Vraag: Is een keuze om de weg aan de westkant te verbreden niet een veel logischere keuze gelet op het huidige wegprofiel en waarbij bomen en historische boerderij niet hoeven te worden verwijderd?
- In het licht van de constructieve suggesties die bij de KBG de revue zijn gepasseerd en ook bij de 'tussentijdse (no-regret) maatregelen' aan de orde komen, zijn de MER-wegontwerpen niet altijd optimaal. Dan hebben we het uitsluitend over ontwerpen-op-maaiveld, dus niet over eventuele ongelijkvloerse kruisingen.

Vraag: Welke invloed kan een aldus verbeterd wegontwerp hebben op met name de beoordelingscriteria doorstroming en fietsoversteekbaarheid?

- Eenzelfde vraag over Landschap: Voor de effectbeoordeling op landschap is uitgegaan van het schetsontwerp waarbij inpassingsmaatregelen (zoals landschappelijke inpassing, maar ook eventuele geluidwerende voorzieningen) nog niet zijn uitgewerkt. Geluidwerende voorzieningen kunnen ook weer een effect hebben op het landschap. Bij de nadere uitwerking van de voorkeursvariant dienen de effecten van de inpassingsmaatregelen onderzocht te worden.

Vraag: Waar wordt de keuze voor een voorkeursvariant op gebaseerd als de gevolgen nog niet in beeld zijn gebracht?

c. Vragen over de waarderingsmethodiek en kostenberekening:

- In de Milieueffectrapportage geeft u met scores aan wat de gevolgen zijn van de diverse effecten bij de varianten. U gebruikt hiervoor plussen, nulletjes, minnen en dubbel minnen. Wij constateren dat er veel discussie en onduidelijkheid is over genoemde scores. Het is onduidelijk wanneer en waarom gekozen is voor bijvoorbeeld een min of een dubbel min. Het suggereert exactheid terwijl er interpretatieverschillen zijn bij beoordeling. Wij zien ook dat vaak met een relatief kleine aanpassing een min kan worden teruggebracht tot een nul.
Vraag: Kunt u aangeven hoe u genoemde scores hanteert en de onderliggende argumenten laten zien?

Met deze conclusie lijkt het voor de hand te liggen een geoptimaliseerde versie van de ABR als basis te nemen voor het Voorkeursalternatief.

Slotvraag: deelt u die conclusie?

- Wij hebben ook in (andere) projecten een wat uitgebreidere methodiek gezien van b.v. min, dubbel min en driemaal min.

Vraag: Kunt u niet een methodiek als deze hanteren om iets helderder te kunnen schetsen wat de gevolgen van een aspect/criterium is?

- U geeft aan dat in de volgende fase van het proces de voorkeursvariant nader wordt uitgewerkt. U geeft een opsomming aan van de aspecten waarvoor u een verdiepingsslag maakt. Daarbij zien wij een aantal aspecten ontbreken t.w. landschap, erfgoed en gebruiksfuncties. Deze aspecten omvatten naast het beschermen van aanwezige waarden, ook het borgen van de ruimtelijke kwaliteit.

Vraag: Kunt u door ons aangegeven ontbrekende aspecten alsnog toevoegen bij uw volgende verdiepingsslag?

- Op blz. 12 merkt u op: "Dit kan het ABR of de Campusroute zijn. In het geval van de Campusroute geldt dat de voorkeursvariant 1 van de 6 onderzochte varianten is of een samenstelling op onderdelen van de 6 onderzochte varianten voor de Campusroute." De ABR kent slechts één variant waarbij wij eerder constateerden dat er meerdere varianten kunnen zijn van de ABR. Ook dan zou gekozen kunnen worden uit een samenstelling van onderdelen van de ABR-varianten.

Vraag: Hoe kunt u een goede weging van varianten maken als voor de campusroute 6 varianten zijn uitgewerkt en voor de ABR slechts één variant?

- Natuur: De gevolgen van de toename van stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitats worden in een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant, nader onderzocht.

Vraag: Waarom neemt u de gevolgen in de overwegingen niet nu mee voor dit belangrijke aspect?

- Vraag: De provincie denkt de bereikbaarheid te verbeteren door investeringen in autoinfrastructuur. Is de provincie bekend met de recente onderzoeken, die aantonen dat investeren in OV en fiets de bereikbaarheid tot 4 keer meer verbetert dan investeren in auto?

Bron: <https://www.fietzersbond.nl/nieuws/investeren-in-fiets-verbetert-bereikbaarheid-meer-dan-in-auto-of-ov/>

- In 2018 stelde de provincie het Koersdocument Duurzame Mobiliteit vast met duidelijke doelen voor een verduurzaming van de mobiliteit in Gelderland. Een van de pijlers is de trias energetica. Deze is gebaseerd op verminderen (van autogebruik), veranderen (inzetten op fiets en OV, thuiswerken, e.d.) en vergroenen (elektrisch maken van vervoer).

[https://gelderland.notubiz.nl/document/6653528/1/](https:// gelderland.notubiz.nl/document/6653528/1/)

[Bijlage I Notitie Koersdocument Duurzame Mobiliteit](#)

Vraag: Op welke manier past het uitbreiden van de autoinfrastructuur in uw eigen mobiliteitsbeleid en dit koersdocument?

Financiën

- GS zal een besluit nemen voor een VKA op basis van de milieueffecten, mate waarin de variant het probleem oplost, kosten en de adviezen en reacties die zij hebben ontvangen.

U heeft in de aanbestedingsbrief opmerkingen gemaakt over de hoogte van de kosten maar wij zien uitwerking/onderbouwing daarvan niet in de stukken. In de Statenbrief geeft u aan dat per variant een kostennota is opgesteld.

Vraag: Kunt u ons genoemde kostennota's toesturen?

Vraag: In hoeverre heeft u daarbij per variant een bedrag in beeld gebracht voor mitigerende en compenserende maatregelen? Zo ja, kunnen wij daar dan ook inzicht in krijgen?

Zo nee, kunt u deze alsnog opstellen? Wij hebben namelijk graag zicht op de totale kosten, die alle varianten met zich meebrengen.

In het verleden hebben wij nadrukkelijk aangedrongen op een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse wat ondersteuning kan bieden bij uw besluitvorming in overeenstemming met processen zoals die elders binnen de provincie worden toegepast. U heeft toentertijd aangegeven dat niet nodig te vinden. Ook nu willen wij nogmaals naar voren brengen om dit instrument op te pakken opdat een zorgvuldige afweging kan plaats vinden.

Vraag: Bent u bereid alsnog een MKBA als instrument in te zetten om u bij uw besluitvormingsproces te ondersteunen?

Algemene vragen:

- Algemeen: Wij constateren dat MER-hoofdrapport niet voldoet aan het door de provincie gevraagde B1-niveau voor leesbaarheid. Een groot deel van onze bevolking heeft moeite met lezen en schrijven.
Vraag: Gaat u nog iets doen om ook genoemde doelgroep in staat te stellen kennis te nemen van de inhoud van het MER?
- U maakt melding dat de Omgevingswet is uitgesteld en (waarschijnlijk) per 1-1-2022 ingaat.
Vraag: Kunt u aangeven of dit gevolgen heeft voor het project BBW?
- Vraag: Is de provincie bekend met het advies van de raad voor leefmilieu (van b naar anders), die pleit voor een totaal andere aanpak van mobiliteit (integraler en duurzamer) en welke consequenties trekt u hieruit voor dit project, dat sectoraal gericht is op het verbeteren van autobereikbaarheid? <https://www.rli.nl/publicaties/2018/advies/van-b-naar-anders>
- De ABR scoort minder voor compartimentering dan de Campusroutes wat ons vrij logisch lijkt als je een extra weg aanlegt. In het kader van verbeteren van de ABR kan voor noodgevallen meer gebruik gemaakt worden van bestaande wegen die nu niet toegankelijk zijn voor autoverkeer. U sluit echter de busbaan en de wegen over de campus uit als alternatief.
Vraag: Waarom zou de busbaan niet geschikt zijn om in noodgevallen in te zetten voor autoverkeer?
- U geeft in de Statenbrief aan dat u ook advies vraagt aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.
Vraag: Stuurt u de gestelde vragen van eenieder door aan genoemde commissie en zo ja is dat inclusief uw beantwoording? Zo nee, is het dan niet zinvol deze alsnog te sturen opdat de commissie de vragen en beantwoording daarvan kan betrekken bij zijn advies?

Toetsingscriteria verkeer en vervoer

- Hierin lijkt de ABR minder goed te scoren, maar hoe 'hard' zijn de criteria, wegen ze allemaal even zwaar en bij welke aspecten zijn kanttekeningen te plaatsen? Bijvoorbeeld bij de reistijdverhoudingen en wachttijdverschillen voor fietsers?
- Provincie gaat uit van jaarlijks 1 % groei autoverkeer tot 2040. Er is sinds 2010 geen groei (zelfs daling) meer op provinciale wegen rond Wageningen (tellingen N781 en N225).
Waarom blijft de provincie uitgaan van deze grote groei?
- De provincie streeft naar een reistijdfactor van 1,5. Het is rijksbeleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) om als reistijdfactor 2.0 aan te houden voor wegen rond steden. Dat doen de ook de andere provincies. Waarom blijft de provincie bij zo'n hoge streefwaarde, mede gezien het aanzuigend effect hiervan op het autogebruik?
- Wij verwijzen u naar onze eerdere brief hierover van februari 2019:

- <https://wageningengoodopweg.nl/wp-content/uploads/190223-brief-van-wgow-aan-provinciale-staten-nav-voortgangsrapportage.pdf>
Bronnen:
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie I&M 2012, p 120
- IPvE en FO Noordelijke Randweg Utrecht, juli 2018, p 56
- Integrale rapportage ZuidasDok, maart 2016, p. 12

VRAGEN OVER TOETSING

Verkeer en vervoer:

- Er staan onjuistheden in de totaaltabellen, waardoor de ABR veel negatiever naar voren komt in de weging van verkeer en vervoer. De tabel in paragraaf 8.8 is de score op verkeer en vervoer voor de MER (score varianten t.o.v. referentie). Deze scores zijn niet overgenomen in de totaaltabellen van paragraaf 6.2 en de score per variant op de website. ABR scoort bv. + in 8.8 en -- in 6.2 op redundantie, maar er staan meer fouten in. In de totaalscore moet volgens ons de score uit 8.8 worden opgenomen.

Vraag: Kunt u dit zo snel mogelijk aanpassen, anders ontstaat er naar de buitenwacht een verkeerd beeld over de ABR?

- Het gebruikte verkeersmodel gaat er van uit dat de drukte op wegen afhankelijk is van externe factoren zoals aantal woonhuizen. In de praktijk is echter vooral het compensatiegedrag van individuen van belang. Bij meer drukte op de weg is de keuze eerder om buiten de spits, met het OV, per fiets te reizen, te verhuizen, een andere baan te zoeken, minder maar langere dagen te werken, te carpoolen, en vooral zoals in een eerdere vraag genoemd meer thuis te werken en online te vergaderen.

Vraag: Kunt u berekeningen maken die het afvlakken van verschillen tussen alle varianten als gevolg van dit compensatiegedrag in beeld brengen, en de rapportage op basis van deze berekeningen corrigeren?

- In het MER wordt melding gemaakt dat het centrum van Wageningen last heeft van verminderde doorstroming. Wij als inwoners van Wageningen herkennen deze stelling niet.

Vraag: Waar baseert u deze aanname op?

- 'Ook het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van deze verminderde verkeersdoorstroming, omdat de Mansholtlaan de belangrijkste en meest gebruikte route tussen Wageningen en het landelijk hoofdwegennet is (pag. 23)'. Het is wel de weg met de hoogste intensiteit tijdens de spits.
- Vraag: Is de A12 in combinatie met de Mansholtlaan wel de belangrijkste aan-/afvoerroute naar de haven, gezien de A50, een belangrijke schakel naar de A15, naar Arnhem-Zuid, naar Nijmegen, naar het zuiden en via Apeldoorn en het oosten en noorden)?

Op pag. 17 meldt u: 'De bereikbaarheid van Wageningen via de A50 is groter dan die via de A12'. Is dat meegenomen in de bereikbaarheidsvraag voor de haven en het Agro Business & Science Park? Is daar wel een probleem?

Vraag: Klopt uw stelling wel t.a.v. last van verminderde doorstroming gelet op het feit dat het merendeel van het vrachtverkeer uit de haven via de oostkant Wageningen uit rijdt en daar geen problemen zijn?

- U maakt melding dat er verkeer via het Binnenveld rijdt (pag. 27). Wij constateren dat het gaat om sluipverkeer. De gemeente Wageningen is een visie voor het Buitengebied aan het voorbereiden die kort na de zomer door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Waar breed draagvlak voor lijkt te zijn is om het Binnenveld af te sluiten voor doorgaand (sluip) verkeer; bestemmingsverkeer daarbij natuurlijk uitgezonderd.

Vraag: Neemt u dit gemeentelijk voornemen mee in uw verdere overwegingen en teksten?

- In de samenvatting spreekt u over “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.”

U spreekt over bereikbaarheid maar doelt blijkbaar op autobereikbaarheid.

Vraag: Waaruit blijkt dat de bereikbaarheid onder druk staat (er is al jaren geen groei van het autoverkeer in Wageningen)?

Waarom beperkt u het verbeteren van bereikbaarheid tot het verbeteren van de autodoorstroming, terwijl deze op vele andere manieren verbeterd kan worden volgens de Ladder van Verdaas? Zoals inzetten op minder autogebruik, parkeerbeleid en bevorderen thuiswerken, fiets en OV. De Ladder is de basis van het Wagenings mobiliteitsbeleid en wordt door de provincie ook onderschreven.

- Bij de toetsing aan de door u vastgestelde criteria spreekt u over ‘het ABR voldoet net niet aan het doel van de reistijd in de spits’. Het verschil blijkt inderdaad miniem te zijn en alleen in de avondspits op 3 van de 6 gemeten trajecten.

Een klein verschil in reistijdverhouding kan, afhankelijk van traject(-lengte) en de reistijd (buiten de spits), enkele tientallen seconden in reistijd zijn op een totale reistijd van enkele minuten’. Dit maakt ons nieuwsgierig om hoeveel minuten/seconden overschrijding we het bij de ABR-variant daadwerkelijk hebben om het als punt van afweging in het juiste perspectief te kunnen plaatsen.

Vraag: Kunt u aangeven over hoeveel tijd in minuten er wordt gesproken als zijnde overschrijding van het criterium reistijdfactor op bijvoorbeeld de afstand Arnhem – Wageningen Campus?

- U geeft aan dat de doelstelling (bereikbaarheid van Wageningen) voorzien moet zijn van “meetbare subdoelen en criteria”. Naast doorstroming en robuustheid als thema’s waaraan de bereikbaarheid getoetst kan worden, zijn fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid belangrijke thema’s die onderdeel uitmaken van de doelstelling van dit project”.

Vraag: Betekent dit dat andere aspecten, zoals Natuur, Landschap, Geluidshinder minder belangrijk worden geacht?

Vraag: Is het niet de rol van de Commissie m.e.r. om te bepalen of genoemde aspecten van natuur e.d. gelijkwaardig aan aspecten als doorstroming en robuustheid dienen te worden getoetst en niet de Provincie?

- Bij de Campusroutes zal het kruispunt Mondriaanlaan-Dijkgraaf v.w.b. doorstroming naar onze verwachting problemen gaan opleveren. Dit betekent dat de doorstroom zal haperen (en er files gaan ontstaan voor het kruispunt. Het lijkt nu op het verplaatsen van de files van de Mansholtlaan naar de nieuwe rondweg. Waar ook geen rekening mee is gehouden is met de beperkte ontsluiting van Noordwest, vanwege hetzelfde kruispunt.
Vraag: Kunt u aangeven of hiermee rekening is gehouden en of/hoe is dat verwerkt in de modellen?
- Voor de doelstelling van het project heeft u meetbare subdoelen en criteria opgesteld.
Vraag: Kunt u aangeven wat de milieu toetsingscriteria zijn?
- Uit de tabel Reistijdverhouding ochtendspits huidige situatie 2018, referentiesituatie 2030 Hoog en 2030 Laag is te concluderen dat het knelpunt voornamelijk gaat over de autobereikbaarheid van de Campus vanaf de A12.
Vraag: Waarom richt u de maatregelen niet specifiek op het oplossen van dit probleem ofwel het huidige knelpunt rotonde Droevendaalsesteeg?
- U geeft aan dat de fietsoversteekbaarheid bij de Churchillweg/Nijenoord Allee beperkend is voor de automobilititeit op de Nijenoord Allee. Onduidelijk is hoe de aansluiting van het fietsverkeer geregeld wordt in de verschillende Campusvarianten. Zo zal het huidige fietsknelpunt Mondriaan met de busbaan alleen maar groter worden is onze verwachting.
Vraag: Kunt u aangeven hoe de fietsaansluitingen bij de zes Campusvarianten worden geregeld?
- In het MER wordt gesproken over een 'Clash snelfietsroute en ontwerp ABR' (pagina 614).
Vraag: Kunt u nader duiden wat u daarmee bedoelt?
Vraag: Kunt u aangeven of u oplossingen ziet om deze op te lossen en wat betekent dat dan?
- Robuustheid: U spreekt dat er bij een tweetal Campusroutes meer capaciteit is voor compartimentering dan de referentiesituatie en ABR. Alle Campusroute varianten en ABR kennen beperkingen in veerkracht en aanpassingsvermogen. De ABR kent meerdere plekken langs de route die tot beperkingen leiden en deels ook over grotere lengte, vergelijkbaar met de referentiesituatie 2030. Juist bij kruisingen, waar veelal aanpassingen gewenst zijn, is nauwelijks ruimte beschikbaar. Aldus het rapport.
Vraag: In onze geactualiseerde Draagvlakvariant geven wij oplossingen voor kruisingen aan door de aanleg van tunnels. Is datgene wat u constateert vooral ingegeven door de financiële invulling van oplossingen?
- U schetst bij de aansluiting van een aantal Campusroutes naar de Mansholtlaan een weg tussen een tweetal boerderijen door.
Vraag: Wordt dit niet onveilig en onleefbaar?
- Verkeersveiligheid is een randvoorwaardelijk uitgangspunt. De Campusroute varianten 2, 4 en 5 voldoen niet aan de doelstelling van Duurzaam Veilig aangezien vorm, functie en gebruik niet in overeenstemming zijn. De Campusroute varianten 1, 3 en 6 en ABR worden ingericht volgens principes "Duurzaam Veilig".
Vraag: Waarom kunnen die andere varianten niet ingericht worden als "Duurzaam Veilig"? En wat betekent dat dan als dat niet zou kunnen?

Dan vallen ze dus simpelweg af?

- Er wordt bij de toetsing van de verkeersveiligheid van de campusvarianten niets gezegd over de doorsnijding van de Mondriaanlaan en diverse fietsroutes met zowel de huidige busbaan als de varianten 1, 2, 4 en 6. Dit kruispunt is nu al een uitermate onveilig en onoverzichtelijk. Dit wordt alleen maar onveiliger met de aansluiting van de Campusroutes op dit kruispunt.
Vraag: Moeten de varianten 1, 2, 4 en 6 niet ook afvallen vanwege de grote onveiligheid, die dit kruispunt zal opleveren voor alle weggebruikers?

Geluid:

- Stiltegebied:
"In de nabijheid van het plangebied ligt een stiltegebied. De Campusroute varianten leiden alle tot een toename van geluidsbelasting op dit stiltegebied."
Vraag: Als gekozen wordt voor een Campusroute als VKA wat betekent dat dan voor dit gebied?
Vraag: Betekenen mitigerende maatregelen in dit kader aanzienlijk dure investeringen om het te behouden als Stiltegebied en waar kan je daarbij aan denken?
- Bij de analyse van het geluid is alleen gekeken naar het aantal mensen dat door het geluid gehinderd wordt.
Vraag: Wordt er niet gekeken naar de relatieve veranderingen in geluidshinder, ofwel hoeveel meer mensen in de nieuwe situatie relatief meer last zullen hebben van toename van geluid omdat zij nu in een geluidarme omgeving wonen ten opzichte van mensen die hun woning hebben betrokken in de wetenschap dat er altijd enige mate van geluidshinder aanwezig was door de bestaande weg?
- Het beleid op het gebied van Stiltegebieden is opgenomen in de omgevingsvisie van de provincie Gelderland. Hierin wordt aangegeven dat het doel van het beleid is om het geluidniveau van deze gebieden niet te laten toenemen en bij voorkeur af laten nemen.
Vraag: Hoe verhoudt dit beleid zich tot het aanleggen van nieuwe wegen in de onmiddellijke omgeving hiervan?
- U merkt op dat alle varianten van de Campusroute behalve variant 2 zouden zorgen voor afname van de geluidshinder. Het lijkt eerder uit te draaien op behoud van minstens de helft van de geluidshinder (verbetering met op zijn best -3 dB dus) aan de noordrand van Roghorst en Tarthorst en van verplaatsing van de rest naar de oostrand van Noordwest met door aanzuigende werking van autoverkeer zelfs toename van geluidshinder.
Vraag: Kunt u nadere uitleg geven hoe u tot de conclusie komt dat er sprake is van afname van geluidshinder?
- De geluidseffecten bij woningen omgerekend naar (ernstig) gehinderden. Opmerkelijk is dat de varianten 1, 4, 5 en 6 een + krijgen. En dat terwijl met name variant 6 over een langere afstand vlak langs de woningen aan de Dijkgraaf in Noordwest loopt. Deze plus is vermoedelijk het effect van een rekensom in termen van het aantal Db, waaraan aantallen bewoners worden blootgesteld; minder bewoners met overlast geeft dan een +. Echter,

bewoners langs de bestaande route zijn gewend aan geluid; bewoners aan de Dijkgraaf zijn gewend aan weldadige rust.

-

Vraag: Bent het u met ons eens dat de effecten voor hen daarom veel groter zijn dan voor de bewoners langs de bestaande route. En waarom wordt met de beleving van geluidsoverlast geen rekening gehouden?

- U geeft in de MER de gevolgen voor geluidsgehinderten weer (pag. 144). U gebruikt daarbij het onderscheid tussen ernstig geluidgehinderten en geluidgehinderten. Bij het creëren van een extra categorie gematigd gehinderden krijgen we naar onze mening een helder beeld. Want waarschijnlijk neemt het aantal (matig) gehinderden bij een Campusroute wel toe. Dat blijkt ook uit de toename van het geluidsbelast oppervlak.

Vraag: Kunt voor een betere weergave ook niet een categorie matig gehinderden toevoegen?

- Ten zuiden van de voorgenomen Campusroutes ligt de zorgboerderij De Hoge Born (gezondheidszorgfunctie) waarbij sprake is van psychiatrische patiënten die overgevoelig zijn voor geluid en lawaai.

Vraag: Kunt u aangeven wat de eventuele aanleg van een Campusroute voor gevolg heeft voor het verblijf en de behandeling van de aldaar woonachtige patiënten?

U geeft aan dat er geen gevoelige bestemmingen liggen binnen de 50 meter van de varianten. De kinderopvang Dijkgraaf, de Hoge Born en het nieuwe Onderwijsgebouw liggen echter allen binnen die zone.

Kunt u dit aanpassen in de MER en alsnog meenemen in de toetsing?

Wat zijn de mogelijke kosten voor het beperken van de geluidsoverlast van de verschillende varianten?

Trillingen:

- Trillingen: Bij de varianten voor de Campusroute is sprake van een zeer negatief effect (--), met toename van meer dan 20% gehinderden in woningen.

Vraag: De vrijstaande woningen langs de Dijkgraaf zijn alle niet onderheid. Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor deze woningen en haar bewoners als gevolg van genoemde trillingen?

- U constateert dat er (veel) meer hinder van trillingen in woningen bij de Campusroutes is dan bij de ABR zou zijn, maar minder geluidshinder en nachtrustverstoring? Voor ons onbegrijpelijk. Geluidshinder voor en gezondheid van wie zijn vergeleken? Als de bewoners van Noordwest zijn meegenomen, hoe kan het dan dat de ABR méér nachtrustverstoring en geluidshinder zou opleveren dan de Campusroutes? Het aantal slaapgestoorden zal mogelijk ietsje toenemen, maar de genoemde 3 dB lijkt te weinig voor een substantieel effect. Hier heeft ondanks de neutrale waardering voor luchtkwaliteit deze plotseling een negatieve waardering voor effecten op de levensverwachting.

Vraag: Kunt u dit nader toelichten?

- U maakt melding in het rapport van trillingen van onderzoeks- en onderwijsgebouwen. Bij een aantal gebouwen van Carus leidt dit tot een verhoogd trillingsniveau dat wordt beoordeeld als zeer negatief (--). Bij alle varianten van de Campusroute geldt dat het dieronderzoek dat in Carus-gebouwen plaatsvindt beïnvloed wordt en mogelijk niet voortgezet kan worden.
Vraag: Alvorens er een keuze gemaakt wordt voor de een of andere Campusvariant, is het dan niet noodzakelijk te weten wat de exacte gevolgen zijn voor het onderzoek bij Carus?
Vraag: En als het inderdaad gevolgen heeft voor de voortzetting van het dieronderzoek, in hoeverre zijn de kosten van de eventuele verplaatsing van het onderzoek meegenomen bij de totalen van de diverse varianten? Zo niet wat betekent dat in financiële zin?
- Trillingen: Door de verkeersdynamiek is er een beïnvloeding van de onderzoeksgebouwen en de woningen aan het plangebied. Vooral streefwaarden zijn erop gericht om hinder door trillingen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Men zegt dat overschrijding van deze streefwaarden dan ook zoveel mogelijk vermeden dient te worden. De situatie waaronder de te beoordelen trillingssterkte optreedt, is bij de afweging van de toe te laten trillingssterkte van belang. De SBR-richtlijn maakt daarbij onderscheid tussen een bestaande situatie, een nieuwe situatie en een gewijzigde situatie. In het geval van het ABR is er sprake van een gewijzigde situatie. Voor de woningen aan de Campusroute is voor het grootste deel sprake van een nieuwe situatie en voor een kleiner deel sprake van een gewijzigde situatie. Voor de beoordeling van een gewijzigde situatie of nieuwe situatie, zoals bij dit project, geldt als uitgangspunt dat de wijzigingssituatie of nieuwe situatie niet tot een verhoging van de al aanwezige trillingssterkte mag leiden. Dit betekent dat de trillingssterkte in de ongewijzigde situatie (huidige situatie) bekend moet zijn voordat de wijziging plaats vindt. Vervolgens dient het volgende schema gevolgd te worden.
- Vraag: Is die trillingssterkte in de ongewijzigde situatie bekend van de woningen die mogelijk aangetast worden?
 En hoe wordt dit verder afgewogen tegen de situatie van de al bestaande hinder met trillingen van de woningen aan de ABR (is analoog aan de visuele hinder en geluidshinder)?
- Tot op heden zijn er geen richtlijnen in wetgeving vastgelegd om de effecten van trillinghinder objectief en systematisch in beeld te brengen ten behoeve van de beoordeling in een MER-procedure. Wel zijn er richtlijnen om trillinghinder te beoordelen ten behoeve van ruimtelijke besluiten, zoals tracébesluiten en bestemmingsplanprocedures. Er wordt gebruik gemaakt van de SBR richtlijn, deel B, om de hinder voor omwonenden te beoordelen. Omdat deze richtlijnen geen directe aanwijzingen geven om de milieueffecten van trillinghinder te beschrijven, zijn deze niet direct bruikbaar voor de toepassing in een m.e.r.-procedure. Belangrijk voor een juiste beoordeling van de effecten van trillinghinder is dat de methode aansluit bij de eisen uit de MER-wetgeving, die aansluit bij de hinderbeleving van omwonenden en voldoende onderscheidend vermogen heeft, zodat het mogelijk is om een juiste variantenkeuze te maken.
Vraag: Gaat dat inderdaad dan ook zo gebeuren als je ziet dat er slechts twee criteria worden gebruikt op dit moment? (Dat zijn 1) Beïnvloeding onderzoeksgebouwen en 2) Aantal gehinderde woningen.)

Luchtkwaliteit (CO2, fijnstof en stikstof) en gezondheid:

- U meldt: Mogelijke toename op CO2-uitstoot is niet meegenomen in de beoordeling omdat u aangeeft dat de 'provincie Gelderland, binnen dit project, geen directe invloed kan uitoefenen op de (motor)voertuigkeuze (brandstofmotor/elektrisch of OV/fiets) van de weggebruikers. Daarbij komt ook kijken dat het op termijn de verwachting is dat de motorvoertuigen verduurzamen en daarmee de CO2-uitstoot, ongeacht de intensiteit op de wegen, minimaliseert c.q. verdwijnt. Dit gaat uit van de veronderstelling dat we in 2030 allemaal elektrisch zouden rijden. Provincie wil reductie van 55 % uitstoot in 2030.

Wij zijn van mening dat de Provincie wel degelijk invloed kan uitoefenen binnen dit project op de voertuigkeuze: o.a. door niet steeds meer asfalt aan te leggen en vooral in te zetten op duurzame alternatieven. Asfalt aanleggen is bewust kiezen voor meer CO2 en vergt elektrisch rijden nog steeds extra energieverbruik.

Vraag: Kunnen de hoeveelheid CO2, die elke variant extra oplevert alsnog worden meegenomen in de besluitvorming, zodat de impact op het klimaat duidelijk is?

Waarom maakt u de keuze voor het bevorderen van autogebruik door meer autoasfalt aan te leggen en niet conform uw eigen beleid het verminderen van autogebruik, versterken van alternatieven en het vergroenen, conform uw eigen beleid (Koersdocument Duurzame Mobiliteit 2018)?

Ook in de nieuwe Mobiliteitsvisie geeft u aan dat mobiliteit een grote bijdrage levert aan de CO2-uitstoot en er dus ingezet moet worden op duurzaam vervoer.

Vraag: Waarom daarmee niet beginnen in Wageningen, waar al een groot aandeel fiets- en OV-gebruik is?

- De huidige coronacrisis heeft o.a. duidelijk gemaakt dat reisgedrag weldegelijk is te beïnvloeden. Wij hebben u eerder attent gemaakt op projecten (door de provincie zelf georganiseerd) waar reisgedrag werd beïnvloed en mensen meer met OV en fiets naar hun werk gaan. Niet in de laatste plaats kan naar voorbeeld van andere Universiteitscampussen (b.v. Nijmegen en Utrecht) een instrument als betaald parkeren gedrag beïnvloeden. Op deze campussen is het autogebruik gedaald naar minder dan 20 %, waar het bij de WUR inmiddels boven de 40 % zit.

Zie hiervoor onze brief van begin 2019:

<https://wageningengoodopweg.nl/wp-content/uploads/190223-brief-van-wgow-aan-provinciale-staten-nav-voortgangsrapportage.pdf>

De WUR wil daarvoor vooralsnog niet kiezen, echter de overheid moet dan maar op rekening van de burger zorgen voor een verbeterde bereikbaarheid per auto door aanleg van meer asfalt. Een extra weg zoals de Campusroutes stimuleert het vervoer per auto. In het MER wordt ten onrechte gesproken van een autonome ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn nooit autonoom, maar een rechtstreeks gevolg van de keuzes die de betrokken overheden maken. Het is dus zuiverder om die keuzes te benoemen en daarbij aan te geven dat met die keuzes de verantwoordelijke overheden kiezen voor het creëren van meer autoverkeer en de vertraging voor automobilisten die daarbij hoort.

Vraag: In hoeverre rijmt uw opstelling dat u geen invloed uit kan oefenen op de afname van de CO2 uitstoot en een andere vervoerswijze keuze?

- Bent u bekend met het rapport “Een minimale afstand tot de weg voor nieuwe gevoelige bestemmingen”. Een verkenning van de effecten op de luchtkwaliteit (ministerie van VROM, november 2007). Geadviseerd wordt om bij de aanleg van nieuwe provinciale wegen een minimale afstand van 50 meter naar woningen aan te houden.
- Vraag: Kunt u aangeven op hoeveel afstand de Campusroutes zijn ingetekend en in hoeverre u aan dit advies kan voldoen?
- Burgers die wonen aan de Rooseveltweg en de Hoef maken zich enorme zorgen om de toename van het verkeer. Het verkeer gaat daar bij de aanleg van een Campusroute verdubbelen of meer dan verdubbelen. Inwoners voorzien een toename aan opstoppingen en ongelukken, maar ook eenzelfde toename aan geluidsoverlast voor omwonende van de Rooseveltweg en de Hoef. Op de Rooseveltweg is maar heel weinig ruimte om de geluidsoverlast te verminderen met behulp van bijvoorbeeld geluidswallen. Ook de bereikbaarheid van de Tarthorst vanuit het zuiden wordt moeilijker. Genoemde straten zijn door u niet opgenomen in het zo geheten zoekgebied.

Vraag: Hoe verwacht u deze geschetste problemen op te lossen? Zijn de gevolgen voor de Rooseveltweg en Hoef op geluidsoverlast en verkeersonveiligheid meegenomen in de MER?

- Effect op Positieve Gezondheid wordt niet gescoord:
Wij constateren dat een weging van de effecten voor positieve gezondheid in de varianten op mogelijkheden voor sport, recreatie en ontmoeting ten onrechte ontbreekt.

In de tekst staat ten onrechte dat er nu geen (langzaam verkeer-) verbinding zou zijn tussen Noordwest en de Campus, waardoor die niet verslechtert bij de Campus varianten. Deze is er wel degelijk (sinds 2010) ter hoogte van de busbaan en wordt dus doorsneden door de Campusroutes. De Campusvarianten hebben grote negatieve impact op volgende recreatie- en bewegingsmogelijkheden voor bewoners, werknemers WUR en studenten: Park Noordwest, Blauwe Bergen, Campus, het gebruik van Dijkgraaf/Plassteeg, stiltegebied en Binnenveld. Dit treft de mogelijkheid om bv. ommetjes te maken, sporten, ontmoeten e.d.. Tenslotte heeft een Campusroute ook negatieve impact op de sporters van ONA’53 en WAVV, qua luchtkwaliteit. Het weglaten hiervan is ons inziens niet terecht. Gezondheid is een belang dat niet voor niets wordt meegenomen in de nieuwe Omgevingswet. Hoe is het effect van een nieuwe weg op de gezondheid van sportende kinderen en jongeren pal naast de nieuwe weg? Wij verwachten dat de Campusroutes een dubbele min scoren op dit punt en de ABR neutraal.

Vraag: Kunt u de weging van de Positieve Gezondheid alsnog opnemen in de MER?

Natuur:

- De Campusroutes hebben zeer nadelige gevolgen voor de natuur. Voor ons is dat één van de belangrijke redenen om tegen de Campusroutes te zijn.
Vraag: Kunt u aangeven wat het zou kosten om de noodzakelijke mitigerende maatregelen te nemen voor het grote verlies aan natuur?

Vraag: Waarom wordt het biodiversiteits- en ecosysteemverlies van het Dassenbos bij de Campusvarianten niet uitgemeten/meegewogen bij ‘natuur’?

- In totaal heeft het ABR minder negatieve effecten op beschermde soorten dan de Campusroute, omdat bij het ABR in de huidige situatie ook al drukke wegen aanwezig zijn, terwijl bij de Campusroute ook nieuwe infrastructuur wordt aangelegd.
Vraag: Het MER is een hulpmiddel bij uw afwegingsproces. In hoeverre bent u bereid natuur en milieu evenredig mee te wegen t.o.v. de door u geformuleerde doelstellingen zoals doorstroming en robuustheid?

Stikstof: Het ABR en Campusroute leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden. De toename van stikstofdepositie is bij de Campusroute varianten aanzienlijk hoger dan bij het ABR. De gevolgen van de toename van stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitats worden in een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant, nader onderzocht. Ook wordt dan bepaald op welke wijze de effecten gemitigeerd kunnen worden. Ons is in de klankbordgroep toegezegd dat de PAS-wetgeving en de gevolgen daarvan in het MER zouden worden meegenomen.

Vraag: Waarom worden deze mogelijke mitigerende maatregelen niet meegenomen en financieel in beeld gebracht, vóórdat er een variant gekozen wordt? Dit is van essentieel belang in een MER en bovendien van belang voor de kostenraming van de gekozen variant.

Op blz. 82 wordt gesteld dat voor Natura 2000 stikstofdepositie het enige relevante aspect is. Het maximale planeffect binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is bij de Campusroute aanzienlijk hoger dan bij het ABR. De score voor alle varianten van de Campusroute is daarom zeer negatief (- -). De score van het ABR is negatief (-). Dit doet geen recht aan het grote verschil tussen de effecten van de campusroute-varianten en de ABR op de stikstofdepositie. Om het verschil aan te tonen zou de ABR een 0 volgens ons moeten scoren en de campusroutes dubbel -.

Vraag: Bent u het met ons eens dat de weging van effecten van het criterium van de stikstofdepositie tussen de Campusroute-varianten en de ABR onjuist is gekalibreerd en bent u bereid dit aan te passen?

- Er is bij alle varianten van de Campusroute sprake van ernstige aantasting door vernietiging van belangrijke leefgebied van meerdere beschermde soorten. Voor aantasting van (het leefgebied van) beschermde soorten moeten mitigerende/compenserende maatregelen genomen worden. De genoemde locatie is b.v. broedgebied van een aanzienlijk aantal broedparen patrijzen en ook gele kwikstaarten, beide beschermde en zeldzame vogelsoorten. Wil je de negatieve effecten daarvan mitigeren moet je op zoek naar een gebied van minimaal 60 ha om de patrijzen een nieuw leefgebied te bieden.

Vraag: Kunt u aangeven wat de ernst is van de aantasting en wat het zou kosten om een dergelijk gebied aan te kopen en in te richten?

- De verschillende Campusroutes hebben een negatief effect op de mogelijkheid om de noordelijke ecologische verbinding te realiseren, omdat het wegtracé de te realiseren verbindingzone kruist. In Hoofdstuk 15.2 wordt de “noordelijke ecologische verbindingzone”, als onderdeel van het gemeentelijk beleid, genoemd. In Hoofdstuk 15.7 is deze verbindingzone ook opgenomen. De verbindingzone belichaamt ons inziens een belangrijke potentiële natuurwaarde en is daarom ook opgenomen in het gemeentelijk beleid als te realiseren verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld.

Vraag: Waarom is deze verbindingzone vervolgens niet opgenomen in de effectscores van de criteria voor natuur, zoals opgenomen in Tabel 15-14 (blz. 269)?

- De commissie m.e.r. geeft in haar advies op de N.R.D. aan dat duidelijk dient te worden ingegaan op "... de barrièrewerking van de nieuwe verbindingsweg (de Campusroutes) voor het open weide- en akkergebied van het Binnenveld. Het MER moet duidelijk ingaan op welke wijze verzachting of compensatie plaatsvindt". Het gaat hierbij onder meer om de voor een groot deel nog aan te leggen lokale ecologische verbindingszone. In de voorliggende MER wordt hier maar kort op ingegaan (blz. 265).

Vraag: Waarom is in het MER niet duidelijker ingegaan op welke wijze migratie of compensatie kan plaatsvinden voor onder meer de lokale verbindingszone, indien gekozen wordt voor een van de Campusroutes?

In het geval er op dit moment onvoldoende kennis is om nader in te gaan op de in de vorige vraag genoemde mitigatie of compensatie:

Vraag: Waarom is dit aspect niet opgenomen onder de "Leemten in kennis" (blz. 269)?

- Houtopstanden:

Onder het kopje "Houtopstanden" wordt vermeld dat het aantal bomen dat gekapt moet worden voor de verschillende alternatieven/varianten dicht bij elkaar ligt. De varianten van de Campusroute die langs de buitenrand van het Dassenbos lopen leiden tot het minste verlies van bomen. Doordat variant 4 een korter stuk van de Plassteeg volgt, heeft deze variant ook minder verlies van bomen tot gevolg dan de varianten 1, 5 en 6. Omdat bij het ABR de bomenrijen ten oosten van de Mansholtlaan binnen het ontwerp vallen, is het verlies van bomen bij deze variant net als bij de varianten 1, 5 en 6, vrij groot. Vanwege de grote aantasting van houtopstanden is de score voor alle alternatieven zeer negatief (- -).

Het is zeer bijzonder dat het Dassenbos hier geclassificeerd wordt als een houtopstand terwijl dit niet het wezen van het bosje is. Het is een bosecosysteem waar de natuur zijn gang kan gaan en waar een bosontwikkeling en vogelonderzoek (NIOO) plaatsvindt. Bovendien is het van cultuurhistorische waarde als een van de laatste bosjes in het Binnenveld.

Het is daarom bijzonder vreemd dat het bij de effecten van criterium Natuur gaat om het verschil tussen het aantal bomen in een eeuwenoud bosecosysteem en het aantal laanbomen aan de kant van de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee. Totaal onvergelykbare zaken. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet te vergelijken. De laanbomen langs de Mansholtlaan zijn nog te verplanten of te sparen en langs de Nijenoord Allee gaat het om enkele populieren, die al een tijd kaprijp zijn.

Wij vinden dan ook dat de Campusroutes op dit punt een dubbele -- scoren en een 0 bij de bestaande route.

De vraag: Bent u het met ons eens dat het Dassenbosje meer dan een houtopstand is, maar een bosecosysteem met flora en fauna dat al eeuwen in ontwikkeling is? Hoe kan het dan dat de effecten voor de campusroutes die door het Dassenbosje gaan even negatief scoren als de ABR? Wij vragen om een aanpassing van de score.

- In het rapport wordt gesproken over "Zo is voor natuur het wettelijk verplicht om in geval van negatieve effecten op beschermde soorten en/of gebieden mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen voor het verkrijgen van een ontheffing."

Vraag: Kunt u aangeven waar dan aan moet worden gedacht?

- Voorstanders van Campusroutes spreken over het creëren van “nieuwe Natuur”.
Vraag: Kunt u aangeven of dat een mogelijk mitigerende maatregel kan zijn?
Vraag: Zo ja, waar en hoe kan dat dan eventueel worden gerealiseerd en wat zou dat kosten?

Landschap en Cultuurhistorie:

- Landschap:
 U geeft aan dat het ABR grotendeels neutraal scoort omdat deze de bestaande landschappelijke structuur niet aantast. Toch merkt u op dat de aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische elementen ook negatief uitvalt bij de ABR omdat hier laanbomen voor moeten wijken. Hier wreekt zich dat er slechts één variant is ontwikkeld van de ABR en er geen ontwerpessies zijn gehouden hiervoor.
Vraag: Bent u met ons van mening dat behoud van laanbomen door een aangepast ontwerp van de ABR of verplanten van bomen weldegelijk mogelijk is en dat dit dus tot een andere weging moet leiden?
- ‘Aantasting beleving van het landschap’. Het is opmerkelijk dat de varianten 5 en 6 ‘negatief’ en niet ‘zeer negatief’ scoren bij ‘aantasting beleving van het landschap’. De Dijkgraaf is voor heel veel Wageningers een intensief gebruikte en hooggewaardeerde recreatieve as. Wanneer daar verkeer langs raast is van de beleving van rust, ruimte, natuur en landschap weinig meer over. Is er rekening met het recreatieve aspect van de Dijkgraaf (tijdens de huidige crisis nog eens extra bewezen als onmisbaar uitloopgebied en het aanliggende open gebied gehouden bij de effectbeoordeling)?
Vraag: Moeten de scores voor variant 5 en 6 op het gebied van aantasting landschap geen dubbele min bevatten?
- U meldt bij Landschap en cultuurhistorie dat alle campusroutes gebouwen en natuur van cultuurhistorische waarde aantasten. Welke dat zijn wordt niet genoemd. Bij de ABR bent u wel concreet en noemt u dat een ‘monumentale boerderij’ zou moeten wijken wat dan een ‘zeer nadelig gevolg’ zou zijn. Het lijkt op ‘met twee maten meten’. Bij de ABR noemt u een concreet nadeel, bij de Campusroutes geen. Het is bovendien de vraag of deze monumentale boerderij inderdaad moet wijken.
Vraag: Kunt u concreet aangeven over welke gebouwen, landschap en natuur u spreekt als u het heeft over aantasting cultuurhistorische waarden bij de Campusroutes?
- ‘Aantasting landschappelijke karakteristiek’. Een weg door het Dassenbos, vlak langs de bebouwing, is een aantasting van de landschappelijke karakteristiek van formaat! Het Dassenbos is een door zeer velen gekoesterd landschapselement! Het Dassenbos heeft ook een interessant cultuurhistorische component. B.v. de oude Dijkgraafkade in het Dassenbos die pal langs de Dijkgraaf loopt en deze zal bij aanleg van variant 6 niet overleven.
Vraag: Waarom slechts een ‘negatieve’ beoordeling?
Vraag: Is met dit aspect van cultuurhistorie rekening gehouden?
- U meldt het volgende: “Het ABR leidt tot een zeer negatief effect op cultuurhistorie, omdat in dit alternatief de boerderij aan de Mansholtlaan nummer 20, met monumentale status, niet behouden kan blijven.” Wij constateren daarbij overigens dat genoemde boerderij in elk geval slecht onderhouden is, o.a. scheuren in de gevel heeft, versleten schilderwerk, plaatselijk slecht metselwerk en licht verzakte bijgebouwen.

Vraag: Wat is de reden dat de boerderij gesloopt moet worden? Is het niet mogelijk door het westelijk verbreden van de Mansholtlaan de boerderij te behouden?

Water:

- De Campusroutevarianten zullen in een gebied in een gebied met ondiepere grondwaterspiegel lopen. De vraag is of gekeken is naar doorsnijding hiervan via drains en de gevolgen hiervan. Campusroutes liggen voor een belangrijk deel in een kwelgebied.
Vraag: Kunt u aangeven of u zoals hierboven aangegeven of rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van een kwelgebied op de locaties van de Campusroutes en heeft u daarvan de gevolgen meegenomen?

Lichthinder:

- Lichthinder:
De Campusroute varianten 1 en 3 leiden tot een beperkte toename van lichthinder op de woningen die noordelijk liggen in de wijk Noordwest.
Vraag: In het kader van mitigerende maatregelen zal hier afscherming van woningen moeten plaats vinden. Dat zal kosten met zich meebrengen. Is hier rekening mee gehouden?
- Lichthinder kan ontstaan door verlichting langs een weg. Dit kan effect hebben op de omwonenden. De specificaties van de lichtbronnen zijn echter nog niet gedefinieerd.
Vraag: Hoe kunnen hier conclusies uit getrokken worden als zowel bij de Campusroute varianten als bij het ABR de locaties van de toekomstige verlichting nog onduidelijk zijn?

Ruimtegebruik:

- Ruimtegebruik:
“Campusroute varianten 1 en 4 leiden tot een beperkt ruimtebeslag op park Noordwest.”
Het park Noordwest is een substantiële stuk openbaar groen in de wijk en speelt ook een rol in de groenvoorziening van de Weiden. Het loopbrugje over de Nijenoordallee ligt er niet voor niets. Hetzelfde geldt voor de Blauwe Bergen bij de varianten 3 en 5. Dat gebied is oorspronkelijk in de jaren '70 aangelegd als groenvoorziening voor de groenarme wijk Tarthorst en voor de Roghorst.
Vraag: Kunt u aangeven hoe, uitgaande van de rol die met de aanleg van de groenvoorzieningen voor de diverse wijken is toebedeeld, deze groenvoorziening kan worden gecompenseerd of gemitigeerd?
- In de zonering rond de Campusroutes van 50 meter ontbreken volgende gevoelige bestemmingen: kinderopvang Dijkgraaf, De Hoge Born en het nieuwe onderwijsgebouw op de campus.
Vraag: Kunt u dit toevoegen en meewegen?
- Het nieuwe onderwijsgebouw wordt tegen het Dassenbos aangezet. Alle Campusvarianten komen hier in de buurt.
Vraag: Kunt u aangeven hoe en waar de gevolgen van de Campusvarianten voor dit gebouw zijn meegenomen?

Sociale Aspecten:

- Met sociale aspecten worden in dit project bedoeld de veranderingen in sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking als gevolg van de nieuwe weg en aanpassingen aan de bestaande wegen.' Alleen de visuele hinder wordt van toepassing verklaard.
Wij bestrijden dat barrièrewerking en sociale veiligheid hier niet van toepassing zouden zijn. De Campusroutes zullen een barrière met het landschap en met de Campus vormen, die er nu niet is. De fiets- en voetverbindingen met de Campus worden doorsneden door de weg. Ook zal langsrazend autoverkeer de sociale veiligheid verslechteren en het sociale contact tussen mensen verminderen.
- Het sociale aspect visuele hinder:
'De Campusroute kan wel leiden tot visuele hinder voor omwonenden uit de wijk Noordwest. De varianten van de Campusroute scoren daarom negatief op visuele hinder'.
De kwaliteit van het uitzicht is voor vele inwoners van Noordwest reden geweest aan de rand van Noordwest te willen wonen. Ook veel wandelaars en fietsers zien het mooie weidse uitzicht over onder andere de proefvelden van de WUR als zeer waardevol. Visuele hinder is wel een erg beperkte invulling van dit item.
Wageningen Noordwest kent een hoogwaardig woonklimaat, met name door de bijzondere kwaliteiten van de ligging tegen het Binnenveld en het Dassenbos en direct naast de campus, waardoor velen met de fiets en te voet naar hun werk kunnen. Het woongenot van een belangrijk deel van de bewoners van Noordwest wordt ernstig aangetast bij aanleg van een van de Campusroutes. Waarom komen dit type effecten nergens expliciet tot uitdrukking? Nog afgezien van de economische effecten in termen van waardedaling van onroerend goed.

Vraag: Waarom wordt de tekst geformuleerd als 'kan wel leiden tot visuele hinder' terwijl dat in de praktijk bij de aanleg van een Campusroute door vele inwoners als dramatisch wordt beschouwd en bovenstaande grote gevolgen zal hebben voor diverse aspecten? Wij vragen u om de score uit te breiden met de andere aspecten en de Campusroutes voor het sociale aspect op dubbel negatief te scoren.

- U maakt melding van leemten in kennis en de onvolledigheid van het onderzoek: V.w.b. Licht: Op dit moment is er weinig bekend over de toe te passen verlichting. Waar de lichtbronnen zich bevinden en wat voor lampen er precies worden toegepast is niet bekend. Wanneer meer bekend is over de verlichting, kan een uitgebreider lichtonderzoek plaatsvinden om het daadwerkelijk effect op de omgeving te bepalen.

Vraag: Waar wordt een voorkeursvariant in dit kader dan op gebaseerd?

- En eenzelfde vraag geldt voor Geluid en luchtkwaliteit: Het huidige ontwerp van de weg en het akoestische- en lucht kwaliteitsrekenmodel zijn geschikt voor het MER, maar hebben te weinig detail om gebruikt te worden het inpassingsplan. De in het kader van deze MER uitgevoerde toetsing aan de wettelijke normen is bruikbaar als indicatie en kan dus niet één op één gebruikt worden voor het inpassingsplan. In aanvulling moeten voor het inpassingsplan het gedetailleerde wegontwerp (incl. kruispunten/aansluitingen) onderzocht worden en getoetst aan de wettelijke normen. Hierbij wordt dan ook bepaald welke mitigerende maatregelen doelmatig zijn.

Vraag: Waar wordt een voorkeursvariant in dit kader dan op gebaseerd?

Wageningen, 5 mei 2020