Gedeputeerde Staten van Gelderland

Nota van Antwoord

Behorend bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van het Inpassingsplan

‘Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute’

provincie Gelderland

Inhoudsopgave

1. Inleiding 6
   1.1. Procedure terinzagelegging 6
   1.2. Leeswijzer 6
   1.3. Anonimisering 6
2. Zienswijzen 7
   2.1. Zienswijze 1 7
   2.2. Zienswijze 2 7
   2.3. Zienswijze 3 8
   2.4. Zienswijze 4 10
   2.5. Zienswijze 5 12
   2.6. Zienswijze 6 14
   2.7. Zienswijze 7 15
   2.8. Zienswijze 8 18
   2.9. Zienswijze 9 19
   2.10. Zienswijze 10 21
   2.11. Zienswijze 11 22
   2.12. Zienswijze 12 24
   2.13. Zienswijze 13 26
   2.14. Zienswijze 14 29
   2.15. Zienswijze 15 29
   2.16. Zienswijze 16 32
   2.17. Zienswijze 17 34
   2.18. Zienswijze 18 36
   2.19. Zienswijze 19 38
   2.20. Zienswijze 20 42
   2.21. Zienswijze 21 46
   2.22. Zienswijze 22 49
   2.23. Zienswijze 23 51
   2.24. Zienswijze 24 52
   2.25. Zienswijze 25 58
   2.26. Zienswijze 26 59
   2.27. Zienswijze 27 63
   2.28. Zienswijze 28 65
   2.29. Zienswijze 29 74
   2.30. Zienswijze 30 75
   2.31. Zienswijze 31 76
   2.32. Zienswijze 32 78
   2.33. Zienswijze 33 81
   2.34. Zienswijze 34 85
   2.35. Zienswijze 35 90
   2.36. Zienswijze 36 93

2.37. Zienswijze 37 100
2.38. Zienswijze 38 101
2.39. Zienswijze 39 104
2.40. Zienswijze 40 108
2.41. Zienswijze 41 109
2.42. Zienswijze 42 110
2.43. Zienswijze 43 112
2.44. Zienswijze 44 113
2.45. Zienswijze 45 114
2.46. Zienswijze 46 121
2.47. Zienswijze 47 122
2.48. Zienswijze 48 124
2.49. Zienswijze 49 134
2.50. Zienswijze 50 141
2.51. Zienswijze 51 146
2.52. Zienswijze 52 149
2.53. Zienswijze 53 161
2.54. Zienswijze 54 166
2.55. Zienswijze 55 170
2.56. Zienswijze 56 171
2.57. Zienswijze 57 173
2.58. Zienswijze 58 178
2.59. Zienswijze 59 181
2.60. Zienswijze 60 184
2.61. Zienswijze 61 189
2.62. Zienswijze 62 200
2.63. Zienswijze 63 211
2.64. Zienswijze 64 213
2.65. Zienswijze 65 216
2.66. Zienswijze 66 217
2.67. Zienswijze 67 225
2.68. Zienswijze 68 227
2.69. Zienswijze 69 230
2.70. Zienswijze 70 233
2.71. Zienswijze 71 234
2.72. Zienswijze 72 244
2.73. Zienswijze 73 252
2.74. Zienswijze 74 256
2.75. Zienswijze 75 259
2.76. Zienswijze 76 259
2.77. Zienswijze 77 263
2.78. Zienswijze 78 266

2.79. Zienswijze 79 270
2.80. Zienswijze 80 273
2.81. Zienswijze 81 274
2.82. Zienswijze 82 277
2.83. Zienswijze 83 278
2.84. Zienswijze 84 280
2.85. Zienswijze 85 280
2.86. Zienswijze 86 282
2.87. Zienswijze 87 283
2.88. Zienswijze 88 288
2.89. Zienswijze 89 293
2.90. Zienswijze 90 298
2.91. Zienswijze 91 300
2.92. Zienswijze 92 306
2.93. Zienswijze 93 307
2.94. Zienswijze 94 310
2.95. Zienswijze 95 315
2.96. Zienswijze 96 317
2.97. Zienswijze 97 318
2.98. Zienswijze 98 321
2.99. Zienswijze 99 324
2.100. Zienswijze 100 329
2.101. Zienswijze 101 331
2.102. Zienswijze 102 336
2.103. Zienswijze 103 340
2.104. Zienswijze 104 344
2.105. Zienswijze 105 360
2.106. Zienswijze 106 361
2.107. Zienswijze 107 365
2.108. Zienswijze 108 367
2.109. Zienswijze 109 370
2.110. Zienswijze 110 371
2.111. Zienswijze 111 373
2.112. Zienswijze 112 377
2.113. Zienswijze 113 386
2.114. Zienswijze 114 389
2.115. Zienswijze 115 391
2.116. Zienswijze 116 400
2.117. Zienswijze 117 401
2.118. Zienswijze 118 404
2.119. Zienswijze 119 410
2.120. Zienswijze 120 415

2.121. Zienswijze 121 418
2.122. Zienswijze 122 420
2.123. Zienswijze 123 421
2.124. Zienswijze 124 426
2.125. Zienswijze 125 428
2.126. Zienswijze 126 433
2.127. Zienswijze 127 434
2.128. Zienswijze 128 435
2.129. Zienswijze 129 436
2.130. Zienswijze 130 437
2.131. Zienswijze 131 438
2.132. Zienswijze 132 439
2.133. Zienswijze 133 440
2.134. Zienswijze 134 441
2.135. Zienswijze 135 444
2.136. Zienswijze 136 444
2.137. Advies 137 449
2.138. Advies 138 450
2.139. Advies 139 450

1. Inleiding

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft de inhoud en diepgang van het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het in voorbereiding zijnde inpassingsplan voor de Campusroute in Wageningen.

1.1. Procedure terinzagelegging

De NRD heeft van 15 maart tot en met 25 april 2018 ter inzage gelegen. Iedereen kon in deze weken een zienswijze indienen. Daarnaast hebben wij specifiek advies gevraagd aan de gemeenten Wageningen en Ede, het Waterschap Vallei en Veluwe, de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden, de N.V. Nederlandse Gasunie, Waterbedrijf Vitens N.V. en nutsbedrijf Alliander N.V. Gemeente Ede, Vitens en de Gasunie hebben een advies gegeven. Onze reactie hierop is ook opgenomen in deze Nota. Het College van B&W van de gemeente Wageningen heeft op de NRD gereageerd middels een zienswijze.

In totaal hebben 139 personen en instanties een zienswijze of advies ingediend. Twee zienswijzen zijn ingediend na de deadline van 25 april, maar zijn wel in de beantwoording meegenomen.

1.2. Leeswijzer

In deze Nota is elke zienswijze afzonderlijk beantwoord. In het navolgende hoofdstuk zijn de samenvattingen van de zienswijzen en de antwoorden terug te lezen. We hebben gekozen om de NRD zelf niet te wijzigen, maar een oplegnotitie vast te stellen. Deze oplegnotitie beschrijft de wijzigingen en geeft een verduidelijking op de aanpak van het project en het nog op te stellen MER. Ook het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en de gevolgen van de verkeerstellingen van afgelopen voorjaar zijn in deze oplegnotitie verwerkt. Daarnaast gaat de oplegnotitie in op een aantal vaak terugkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen. De oplegnotitie en de Nota van Antwoord maken integraal onderdeel uit van de definitieve NRD.

1.3. Anonimisering

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan de persoonsgegevens (NAW-gegevens) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. Daarom noemen wij de indieners van zienswijzen – voor zover het natuurlijke personen betreft – in deze Nota niet bij naam.

2. Zienswijzen

2.1. Zienswijze 1

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.1.1	Inspreker verzoekt de provincie het groen en de leefbaarheid van Wageningen te behouden.	De provincie onderzoekt de effecten van de weg op allerlei thema's, waaronder natuur, landschap en leefbaarheidsaspecten. Na inzicht in al deze effecten wordt afgewogen wat de beste ligging van de weg is en welke maatregelen nodig zijn om groen (waar mogelijk) te kunnen behouden en de leefbaarheid in stand te houden.
2.1.2	Inspreker verzoekt de provincie te accepteren dat er in de spits een piek in het verkeersaanbod is.	Het is inderdaad zo dat in de spitsperioden een piek in het verkeersaanbod is. De provincie richt haar wegen in op de noodzakelijke capaciteit in de maatgevende spitsperiode (in het toekomstjaar).
2.1.3	Inspreker is tegen de aanleg van nieuw asfalt en tegen de aanleg van de Campusroute.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.

2.2. Zienswijze 2

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.2.1	Inspreker is van mening dat er iets moet gebeuren in Wageningen, maar verzoekt de provincie om een integrale benadering van de situatie om te voorkomen dat met de oplossing van het ene probleem een ander probleem wordt veroorzaakt. Inspreker vraagt zich namelijk af de ontwikkelingen op de N225/Diedenweg en zelfs de knelpunten in Rhenen wel in de oplossingsrichtingen zijn meegenomen.	In het vooronderzoek is gebleken dat het meeste verkeer van en naar Wageningen een herkomst of bestemming heeft in de richting Ede/A12. Dat betekent dat de focus in dit project ligt op de noordelijke ontsluitingsroute. De N225 is onderdeel van de reguliere trajectaanpak van de provincie, waarin periodiek, gekoppeld aan het asfaltonderhoud gekeken wordt naar maatregelen om o.a. de bereikbaarheid te vergroten. Ontwikkelingen verder van Wageningen zoals aanpassing van de brug bij Rhenen zijn meegenomen in de verkeersanalyse voor zover het vastgesteld beleid is. Voor Rhenen betekent dat hier uitgegaan wordt van een Tidal Flow met in totaal 3 rijstroken op de brug. Een Tidal Flow is een tijdelijke wisselstrook, waarbij afhankelijk van de verkeersdruk de rijrichting van deze extra strook wordt gewisseld.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.2.2	Op de N225/Diedenweg is het in beide richtingen druk door sluipverkeer tussen de A12 en A50 (30% volgens de gemeente), onder meer doordat vrachtwagens 'slaafs' hun navigatiesysteem volgen en daardoor dwars door Wageningen komen en het andere verkeer ophouden. Verder heeft de versmalling en de aanleg van een middenberm op de N225 richting Renkum weinig invloed gehad op de verkeersdruk en overlast door te hard rijden. Als de ingreep rondom de campus een aanzuigende werking heeft worden de problemen voor de omwonenden van de N226/Diedenweg alleen maar groter.	Uit verkeersonderzoek lijkt geen significante verkeersaantrekkende werking aanwezig op de Diedenweg. In het MER zal dit nader onderzocht worden. Wij zullen in het verkeersonderzoek in het MER de etmaalintensiteiten van de Diedenweg expliciet opnemen en een verschilanalyse maken.

2.3. Zienswijze 3

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.3.1	Inspreker is van mening dat met het voorgestelde zoekgebied alleen het 'Rondje Campus' wordt uitgewerkt en bij de bewoners door de strot wordt geduwd zodat de campus, WUR en Unilever hun zin krijgen. Er wordt totaal geen rekening gehouden met de bewoners van Wageningen en vooral de bewoners van de wijk Noordwest.	Afgelopen jaren is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. De provincie houdt wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.3.2	Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergroten zodat ook gekeken kan worden naar een échte oplossing die zorgt voor minder verkeersproblemen in Wageningen, in plaats van het verplaatsen van de problemen van de campus naar de wijk Noordwest.	In het voortraject zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Deze bleken óf geen oplossing voor het probleem óf te duur. In de trechternotitie staat dit nader beschreven. Een weg in het beschreven zoekgebied draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor heel Wageningen.
2.3.3	Inspreker stelt dat er een veel drukker kruispunt in de wijk Noordwest komt te liggen waardoor inspreker vreest voor meer opstoppingen in de wijk.	De ontsluiting van de wijk Noordwest op de Campusroute vereist inderdaad aandacht. In de ontwerpateliers en de nadere verkeersanalyses moet blijken hoe deze ontsluiting vormgegeven kan worden, waarbij het streven is om geen opstoppingen te veroorzaken.
2.3.4	Inspreker vreest dat de toegang en uitgang van de wijk Noordwest nog gevaarlijker wordt voor fietsers. Dat gevaar is volgens inspreker al ontstaan door de aanleg van de busbaan.	In de uitwerking van de plannen houden we rekening met de verkeersveiligheid van alle typen verkeersdeelnemers, bekijken we waar mogelijke conflictlocaties liggen en hoe deze veilig kunnen worden ingericht. Tijdens de ontwerpateliers staan we hierbij specifiek stil, in samenspraak met de deelnemers.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.3.5	Doordat er meer verkeer langs de wijk Noordwest rijdt zal er meer luchtvervuiling plaatsvinden door de uitstoot van uitlaatgassen.	In het MER worden de effecten van de nieuwe weg op de luchtkwaliteit onderzocht en wordt getoetst aan de wettelijke normen. Dit gebeurt voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$).
2.3.6	Inspreker vraag de provincie of er ook wordt gekeken naar de waarde van de huizen langs de route. Deze staan nu op een zeer mooie locatie met rust en ruimte, maar krijgen met de voorgestelde variant een weg voor de deur met waardedaling van hun huis tot gevolg.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.3.7	Inspreker is van mening dat een reeds afgevallen variant (rondweg om de wijken Noordwest en Nieuw Kortenoord met een aansluiting in de Nude) het probleem daadwerkelijk zou aanpakken. Inspreker vermoedt dat deze variant is afgevallen vanwege de hoge kosten en omdat Gedeputeerde Staten afwachten wat de provincie Utrecht doet met de verbreding van de rondweg in Veenendaal, de doortrekking van de A12 naar de A15 en het viaduct bij Rhenen. Hiermee kan het verkeersprobleem opgelost worden en kunnen de wegen worden aangesloten op de wijken, zodat de bewoners van deze wijken ook profijt hebben van een nieuwe weg. Het ‘Rondje Campus’ levert alleen maar profijt op voor de WUR, campus en Unilever en een hoop problemen voor de bewoners van Noordwest. Inspreker wijst erop dat het zoekgebied voor de rondweg veel groter moet worden gemaakt.	De westelijke rondweg is, zoals beschreven staat in de trechternotitie, inderdaad afgevallen vanwege effecten op landschap, natuur en de hoge kosten. Gelderland en Utrecht werken nauw samen in het project N233 Rijnbrug. Vooralsnog wordt daar de oplossing gezocht op de locatie van de bestaande brug. Daarmee is de impact van het project op Wageningen beperkt.

2.4. Zienswijze 4

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.4.1	Inspreker merkt op dat het “Rondje Campus” is geboren uit de gedachte dat de bereikbaarheid van Wageningen niet goed is. Inspreker heeft het gevoel dat de universiteit, FoodValley en de betrokken bedrijven, om de argumentatie te versterken, nu spreken van een ‘westelijke campus’ (het Agro Business Park) en dat ook de haven of het havengebied wordt genoemd. De bereikbaarheid is in de spits misschien niet optimaal, maar de onbereikbaarheid wordt zwaar overdreven. Dat geldt met name voor het Agro Business Park en het havengebied. Een rondweg snijdt bovendien niet alleen Noordwest af, maar ook Kortenoord en de Nude.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Voor wat betreft de opmerking ten aanzien van het havengebied en het Agro Business Park geldt dat zij last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. Dit is ook een toegangsweg van deze locaties vanuit de noordkant.
2.4.2	Inspreker vraagt de provincie of het verkeer (herkomst, doel, fileprobleem, tijdstip) wel voldoende is onderzocht en of daarbij behalve de automobilist die naar de campus gaat ook andere verkeersdeelnemers, met andere doelen en transportmiddelen, zijn meegewogen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.4.3	Inspreker is van mening dat het Rondje Campus de verkeersproblemen niet oplost. De problemen liggen onder meer bij sluipverkeer als het verkeer vaststaat op de A12, bij de rotonde, bij de wegversmalling net voor de campus vanuit Ede en wellicht ook bij de doorstroming op de rotonde. Inspreker vraagt de provincie of de verkeersgevolgen van een Rondje Campus te meten zijn.	De verkeersgevolgen zijn in het vooronderzoek in beeld gebracht met het verkeersmodel. Daarbij is naast bereikbaarheid en fietsoversteekbaarheid ook gekeken naar de hoeveelheid verkeer door de woonwijken van Wageningen i.v.m. leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tevens is geconstateerd dat het mijden van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 het probleem niet volledig zal oplossen in 2030 én dat de provincie onvoldoende mogelijkheden ziet om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten. In het MER worden de verkeersgevolgen opnieuw in beeld gebracht. Zoals in de oplegnotitie staat beschreven gaan wij het verkeersmodel actualiseren.
2.4.4	Inspreker merkt op dat de gevolgen voor Rhenen wellicht buiten het gezichtsveld van de provincie Gelderland liggen. Een eventuele verbreding van de brug over de Rijn bij Rhenen in combinatie met het “Rondje Campus” maakt dat het niet alleen meer gaat over de bereikbaarheid van Wageningen, maar ook over verkeersstomen via Wageningen naar Rhenen. Inspreker vraagt de provincie of de consequenties van het “Rondje Campus” met Rhenen of de provincie Utrecht zijn besproken.	De provincies Gelderland en Utrecht stemmen regelmatig af over de regionale bereikbaarheidsknelpunten en de aanpak daarvan. De hoeveelheid verkeer op de relatie tussen de A12 en Rhenen (en verder) via Wageningen is dusdanig beperkt dat we geen grote consequenties verwachten op deze relatie als gevolg van de realisatie van de Campusroute. Verder heeft de provincie Utrecht besloten tot verbreding van de rondweg Veenendaal-Oost, waardoor die route voor doorgaand verkeer op de relatie A12-Rhenen nog aantrekkelijker zal worden ten opzichte van de route door Wageningen.
2.4.5	Inspreker geeft aan dat bewoners van Noordwest vier mogelijkheden hebben om de wijk te verlaten, waarvan er twee richting het Binnenveld gaan. Die ontsluitingen zijn alleen te gebruiken door fietsers, voetgangers en hardlopers (zoals inspreker). Voor het grootste deel verlaten de auto’s, fietsers en voetgangers de wijk via de Mondriaanlaan en het volgens inspreker vreemde kruispunt met de busbaan. Dat is voornamelijk gevaarlijk voor de fietsende scholieren die naar De Pantarijn gaan. Inspreker geeft aan zich nog niet voor te kunnen stellen wat er gebeurt als hier de rondweg komt en dat het voor Noordwest alleen maar hachelijker lijkt te worden. Inspreker vraagt de provincie of zij zich realiseert dat de bereikbaarheid en de veiligheid van de bewoners van Noordwest ook in het geding is.	In de uitwerking van de plannen houden we rekening met de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van alle typen verkeersdeelnemers, bekijken waar mogelijke conflictlocaties liggen en hoe deze veilig kunnen worden ingericht. Tijdens de ontwerpateliers staan we hierbij specifiek stil, in samenspraak met de deelnemers.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.4.6	Inspreker geeft aan te vermoeden dat de betekenis van het Dassenbosje wordt onderschat, zoals vaker gebeurt bij groen en leefbaarheid. Zo zit het Dassenbosje vol met vogels, is het een natuurhistorisch object, vormt het een groene afscheiding van de campus en verhoogt het voor Noordwest en aanwonenden de leefbaarheid in de wijk. Dit vindt inspreker lastig, omdat het op de korte termijn geen cijfers of geld oplevert maar inspreker vraagt de provincie of zij dit wel eerlijk heeft meegewogen.	We onderzoeken voor wat betreft natuur datgene wat wettelijke is voorgeschreven. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. Onder het thema landschap wordt wel gekeken naar de beleving van de omgeving en het effect van de nieuwe weg hierop.
2.4.7	Inspreker is geen direct aanwonende, maar geeft aan wel zeer met deze mensen te doen te hebben. Inspreker woont op ca. honderd meter van het fietspad langs de Dijkgraaf en gebruikt – al dan niet hardlopend of fietsend – dagelijks tot zes keer dit pad om naar Bennekom, naar de campus of het centrum van Wageningen te gaan. Inspreker vraagt de provincie hoe dit moet als de Campusroute is aangelegd.	We begrijpen de zorgen van inspreker. Tijdens de ontwerpateliers wordt er gekeken naar de effecten van de Campusroute op de omliggende bestaande wegen en fietspaden. Dan wordt ook onderzocht op welke manier deze aansluitingen behouden dan wel verlegd kunnen worden.
2.4.8	Inspreker realiseert zich dat de politieke druk en de economische argumenten zwaar wegen, maar hoopt van harte dat de provincie zich nog bedenkt en alternatieven (zoals openbaar vervoer, wegverbreding op de Mansholtlaan of een anders tracé naar de campus) bedenkt die de gevolgen voor het Binnenveld, natuur en milieu, bewoners van Noordwest en doorstroom naar de A50 via de Wageningse berg of naar Rhenen meer mee laat wegen dan in het voorstel zoals dat er nu ligt.	In de trechternotitie is beschreven dat de Varianten A (opwaarderen bestaande tracé) te duur zijn, het probleem niet oplossen of ongewenste verkeerskundige neveneffecten hebben. Wel wordt als onderdeel van het mobiliteitsconvenant verder gezocht naar oplossing om de verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer in de spitsperioden te spreiden. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

2.5. Zienswijze 5

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.5.1	Inspreker vraagt de provincie waarom een eventuele rondweg beperkt is tot het smalle randje langs de campus. Volgens inspreker is het ‘friemelen in de marge’, zonder toekomstvisie op de groei van Wageningen. In het hele gebied (stiltegebied, Dassenbos, woningen langs de Dijkgraaf en Mondriaanlaan, ‘sterflat’ de Dijkgraaf en de Blauwe Bergen) vindt hiermee aantasting plaats van milieu, leefomgeving en flora en fauna.	Het zoekgebied is tot stand gekomen na een trechteringsproces waarbij gekeken is naar de huidige verkeerssituatie en de toekomstige ontwikkelingen. Zoals in de oplegnotitie beschreven gaan we het verkeersmodel actualiseren waarbij recente tellingen en toekomstscenario's worden verwerkt. Met deze recente gegevens wordt het MER opgesteld, waarbij de effecten op milieu, de leefomgeving en flora en fauna worden onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.5.2	Inspreker geeft aan dat de leefomgeving veel minder wordt aangetast als de weg door het Binnenveld zou lopen omdat daar veel minder mensen wonen. Omdat daar al een B-weg ligt – met deels beperkte verkeerstoegang – zou de aantasting beperkt kunnen worden tot een uitbreiding met één baan en een uitbreiding van de toegangsbeperking. Inspreker stelt daarom voor om het 'rondje campus' te laten lopen vanaf de Kielekampsteeg, Plassteeg, Dijkgraaf, Bennekomsesteeg, Rijnsteeg, Egelsteef naar het Nieuwe Kanaal. Als voordelen voert inspreker aan dat: • dit een oplossing is voor de lange termijn waarbij rekening wordt gehouden met de groei van Wageningen; • er een aansluiting komt met het Agro Business Park, de haven, bedrijvenpark Nude en diverse supermarkten in het centrum (bevoorrading); • de hele campus en de kruising Nijenoord Allee-Mondriaanlaan worden ontzien; • een afslag naar het parkeerterrein bij de voetbalvelden ONA'54 en WAVV de kleine Menno ter Braakstraat kan ontlasten. Vrachtverkeer vanaf de afslag Doctor Willem Dreeslaan-Kielekampsteeg moet geweigerd worden (eventueel tijdens de spitstijden wel toegestaan) en alleen via de afslag Kielekampsteeg de stad in. Verder is een fietstunnel ter hoogte van de kruising Nijenoord Allee-Churchillweg een vereiste voor de fietsende studenten.	De voorgestelde oplossing heeft parallellen met de westelijke rondweg zoals eerder onderzocht. Om een goed functionerende verbinding rond Wageningen te maken volstaat het niet om enkel bestaande wegen op te waarderen. Ook in technisch opzicht is dit niet eenvoudig, waardoor de kosten vermoedelijk vergelijkbaar zijn met die van een westelijke rondweg, die reeds is afgevallen in verband met de hoge kosten en effecten op landschap en natuur. Daarom wordt deze variant niet nader onderzocht.
2.5.3	Inspreker doet de suggestie om de problematiek op te lossen door het verbreden van de Mansholtlaan vanaf de A12 tot aan de rotonde ter hoogte van de Droevendaalsesteeg. Volgens inspreker werkt de huidige weg als een fuik en zou met deze verbreding de problematiek opgelost kunnen worden.	Het wegvak tussen de A12 en de Mansholtlaan heeft juist ruim voldoende capaciteit om het verkeersaanbod nu en in 2030 te verwerken. De fuik wordt veroorzaakt door de rotonde Droevendaalsesteeg zelf.

2.6. Zienswijze 6

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.6.1	Het is inspreker opgevallen dat de ingebrachte ideeën van o.a. “Wageningen Goed op Weg” zijn genegeerd.	De provincie heeft alle ingebrachte ideeën en voorstellen zorgvuldig bestudeerd. Ook die van Wageningen Goed op Weg. Waarom de voorstellen van Wageningen Goed op Weg zijn afgevallen leest u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Toch houdt de provincie wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.6.2	Inspreker is van mening dat er voor de Campusroute eerst een goede ontsluiting van de Campus zelf moet worden gerealiseerd. Inspreker stelt dat hiervoor de rotonde op de Mansholtlaan moet worden verbeterd om er voor te zorgen dat het verkeer direct het campusterrein op kan rijden. Inspreker stelt dat grote bedrijven, het centrum, de haven en het Agrobusiness Park meer gebaat zijn bij een goede ontsluiting aan de voorkant van de campus dan een rondweg. Inspreker geeft aan dat de verhoogde intensiteiten tijdens de spits kunnen worden weggenomen door kleine ingrepen. Een nieuwe weg is volgens inspreker niet te rechtvaardigen wanneer er niet eerst wordt gekeken naar deeloplossingen. Een van de deeloplossingen die inspreker graag onderzocht ziet is betaald parkeren op de Campus, om automobilisten te motiveren minder gebruik te laten maken van de auto.	In het vooronderzoek is gebleken dat deeloplossingen onvoldoende bij kunnen dragen aan een toekomstvaste oplossing van het probleem. Desondanks kijkt de provincie wel naar no-regret- en tijdelijke maatregelen om het knelpunt te verzachten. Zo is de noordelijke inprikker gerealiseerd en wordt gekeken naar no-regretmaatregelen bij de rotonde Droevendaalsesteeg. De gemeente Wageningen kijkt samen met de provincie naar o.a. mobiliteitsmanagementmaatregelen in het kader van het mobiliteitsconvenant. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.6.3	Inspreker heeft kennis genomen van het zoekgebied voor de Campusroute. Inspreker is van mening dat er binnen het zoekgebied weinig ruimte is, waardoor de weg langs de wijk Noordwest wordt geprojecteerd. Een nieuwe weg langs de wijk Noordwest is tegen de zin van de bewoners. Inspreker vraagt zich af of het zoekgebied niet moet worden uitgebreid naar het westen tot aan de Mansholtlaan.	In de trechternotitie is beschreven dat de Varianten A (opwaarderen bestaande tracé) en varianten over het campusterrein die buiten het zoekgebied vallen te duur zijn, het probleem niet oplossen of ongewenste verkeerskundige neveneffecten hebben.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.6.4	Wanneer de Campusroute langs wijk Noordwest wordt gerealiseerd stelt inspreker dat dit zal leiden tot aantasting van natuurlijke- en landschappelijke waarden.	Het is voor ons nog niet bekend welk effect de Campusroute precies zal hebben op de omliggende waarden. Dit wordt juist worden onderzocht in het MER. Daarmee wegen deze effecten mee in de uiteindelijke besluitvorming.
2.6.5	Wanneer de Campusroute langs wijk Noordwest wordt gerealiseerd stelt inspreker dat dit zal leiden tot aantasting van natuurlijke- (stiltegebied en Dassenbos) en landschappelijke waarden.	Het effect van de Campusroute op de omliggende natuurlijke en landschappelijke waarden wordt onderzocht in het MER. In dit onderzoek wordt ook gekeken naar verzachtende (ook wel mitigerende) en waar nodig compenserende maatregelen ingepast kunnen worden. Uiteindelijk zal er bij de definitieve keuze over de Campusroute een afweging plaatsvinden tussen alle effecten
2.6.6	Inspreker geeft aan direct belanghebbende te zijn. Hierdoor wil inspreker graag deelnemen aan een van de ontwerpateliers om zo inspraak te kunnen hebben in de uitvoering.	Fijn om te horen dat u wilt deelnemen aan de ontwerpateliers. Bij het selecteren van deelnemers voor de bijeenkomsten streeft de provincie naar een goede afspiegeling van al de belangen die spelen in het gebied, denk aan de WUR, studenten, bedrijven, bewoners van Noordwest, bewoners van overige wijken, fietsers, cultuurhistorie, natuur en milieu. Binnenkort nemen we persoonlijk contact op met de mensen die zich hebben aangemeld.
2.6.7	Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van de haven een beperkt probleem is. Daarnaast meent inspreker dat door strenge milieueisen er geen nieuwe industrie mogelijk is in de haven, waardoor “verbeterede toegankelijkheid om het vestigingsklimaat te verbeteren” hier niet opgaat.	Het gaat om de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. Dit is ook een toegangsweg, van onder andere de bestaande haven, vanuit de noordkant.

2.7. Zienswijze 7

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.7.1	Inspreker heeft in de NRD gelezen dat het verkeer richting de haven dagelijks vaststaat. Inspreker geeft aan een bedrijf te hebben in de haven waar wekelijks ongeveer 150 klanten komen, deze geven aan geen last te hebben van verkeersdrukte. Hierdoor lijkt inspreker dit geen argument om een nieuwe weg te realiseren.	Het is goed om te horen dat de klanten de verkeerssituatie niet als problematisch zien. De provincie kijkt naar het hele gebied, inclusief de ontwikkelpotentie. In dat opzicht zien wij wel een knelpunt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.7.2	Inspreker geeft het aan vreemd te vinden dat er voor een rondweg wordt gekozen, zonder dat er eerst alternatieven worden gerealiseerd om zowel het verkeer van de campus als de Nijenoord Allee naar de Mansholtlaan beter te laten doorstromen.	In de trechternotitie is beschreven dat de Varianten A (opwaarderen bestaande tracé) te duur zijn, het probleem niet oplossen of ongewenste verkeerskundige neveneffecten hebben. Daarom is gekozen het zoekgebied zoals aangeduid in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De gemeente Wageningen kijkt samen met de provincie naar o.a. mobiliteitsmanagementmaatregelen in het kader van het mobiliteitsconvenant. Op basis van de huidige inzichten gaan we er vanuit dat dit onvoldoende effect heeft om het probleem op te lossen. Daarom kiezen we ook voor de Campusroute.
2.7.3	Inspreker stelt dat er ook veel mensen uit Wageningen met de auto naar de campus gaan. In de huidige situatie moeten deze via de Nijenoord Allee naar de Mansholtlaan rijden. Inspreker geeft aan dat dit opgelost kan worden door de campus ook via de Bornesteeg bereikbaar te maken, dan moet er wel voor worden gezorgd dat er geen sluipverkeer via de campus rijdt. Als de campus via de Bornesteeg bereikbaar wordt zal dit ook de kruising Nijenoord Allee-Grintweg-Mansholtlaan ontzien.	Deze mogelijkheid om de Bornsesteeg voor auto's open te stellen is onderzocht. De combinatie autoverkeer met de grote stroom fietsers is niet gewenst en is daardoor in de trechtering van de varianten afgevallen. Kans op doorgaand verkeer over de Campus is niet gewenst.
2.7.4	Inspreker stelt dat de rotonde op de Mansholtlaan verbeterd kan worden wat de verkeersdoorstroming, o.a. naar de campus, zal verbeteren. Inspreker staat achter een verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen. Echter, inspreker stelt dat de WUR en grote bedrijven meer gebaat zijn bij een goede ontsluiting aan de voorkant van de campus dan een rondweg.	Op dit moment fungeert de rotonde Droevendaalsesteeg als kraan in het verkeerssysteem. Als hier sprake van goede doorstroming zou zijn ontstaan er op de Nijenoord Allee knelpunten, die richting 2030 gaan verergeren. De Campusroute biedt hier een integrale oplossing voor. Desondanks kijkt de provincie wel naar no-regret- en tijdelijke maatregelen om het knelpunt te verzachten. Zo is de noordelijke inprikker gerealiseerd en wordt gekeken naar no-regretmaatregelen bij de rotonde Droevendaalsesteeg. De gemeente Wageningen kijkt samen met de provincie naar o.a. mobiliteitsmanagementmaatregelen in het kader van het mobiliteitsconvenant.
2.7.5	Inspreker is van mening dat de ingebrachte ideeën door Wageningen Goed op Weg lijken te worden genegeerd en dat alleen de WUR wordt gehoord. Inspreker verzoekt de provincie om deze manier van handelen te veranderen.	De provincie heeft alle ingebrachte ideeën zorgvuldig bestudeerd. Ook die van Wageningen Goed op Weg. Waarom deze zijn afgevallen staat beschreven in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Toch houdt de provincie wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.7.6	Inspreker geeft aan dat het plan “Campus busbaan” geleid heeft tot een minder veilige verkeersituatie op de campus. Inspreker is niet tevreden over de manier waarop de provincie heeft gehandeld tijdens het project “Campus busbaan”. Inspreker verzoekt de provincie om het project Campusroute niet op dezelfde manier af te handelen als het project “Campus busbaan”.	De provincie betrekt de omgeving actief bij de planvorming voor de Campusroute (meer informatie vindt u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD). In het MER worden de effecten van verschillende varianten van de Campusroute op de verkeersveiligheid onderzocht.
2.7.7	Inspreker heeft kennis genomen van het zoekgebied voor de Campusroute. Inspreker is van mening dat er binnen het zoekgebied weinig ruimte is, waardoor de weg langs de wijk Noordwest wordt geprojecteerd. Een nieuwe weg langs de wijk Noordwest is tegen de zin van de bewoners. Inspreker vraagt zich af of het zoekgebied niet moet worden uitgebreid naar het westen tot aan de Mansholtlaan.	In de trechternotitie is beschreven dat de Varianten A (opwaarderen bestaande tracé) en varianten over het campusterrein die buiten het zoekgebied vallen te duur zijn, het probleem niet oplossen of ongewenste verkeerskundige neveneffecten hebben.
2.7.8	Wanneer de Campusroute langs wijk Noordwest wordt gerealiseerd stelt inspreker dat dit zal leiden tot aantasting van natuurlijke (Dassenbos en stiltegebied) en landschappelijke waarden. De nieuwe weg door het binnenveld zal ten koste zijn van de landschappelijke charme van Wageningen.	Het effect van de Campusroute op de omliggende natuurlijke en landschappelijke waarden wordt onderzocht in het MER. In dit onderzoek wordt ook gekeken naar verzachtende (ook wel mitigerende) en waar nodig compenserende maatregelen ingepast kunnen worden. Uiteindelijk zal er bij de definitieve keuze over de Campusroute een afweging plaatsvinden tussen alle effecten
2.7.9	Inspreker zou graag zien dat het idee van een Campusroute komt te vervallen. Inspreker wil graag dat er eerst deeloplossingen worden uitgevoerd.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.8. Zienswijze 8

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.8.1	Inspreker geeft aan tegen de keuze voor meer asfalt te zijn, omdat het ten koste gaat van de toch al zo schaarse natuur in Nederland. Voor de Campusroute Wageningen wordt het kostbare stuk Binnenveld opgeofferd.	De Campusroute is niet voorzien binnen beschermd natuurgebied. De effecten van de Campusroute op flora en fauna wordt onderzocht en waar nodig worden er maatregelen genomen om de effecten te verzachten of te compenseren. Onder het thema landschap wordt gekeken naar de beleving van de omgeving en het effect van de nieuwe weg hierop.
2.8.2	Wanneer in de toekomst blijkt dat meer asfalt niet de oplossing is, dan geeft inspreker aan dat de stad Wageningen, haar inwoners en de flora en fauna hinder ondervinden die nooit meer terug gedraaid kan worden.	Wij bezien de verkeerssituatie nu en in het toekomstjaar 2030. In het MER onderzoeken we het effect van de Campusroute op de omliggende functies. Bij de uiteindelijke besluitvorming wegen we af of dit acceptabel is en de nut en noodzaak van de Campusroute goed onderbouwd wordt.
2.8.3	Inspreker heeft de voorkeur voor gefaseerd verkeer als verbeterende maatregel. Dit wordt alleen genoemd in het rapport bij de Ladder van Verdaas, maar inspreker vraagt nogmaals te rekenen en de maatregel te heroverwegen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.8.4	Inspreker begrijpt dat alle keuzes geld gerelateerd zijn, maar dat mag niet de belangrijkste drijfveer zijn. Zeker met het ook op dat Universiteit Wageningen de groenste universiteit van Nederland is. Inspreker voorziet hierdoor (inter)nationale imagoschade.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan. Overigens is de WUR betrokken bij het project en is zij via die weg is staat haar belangen te bewaken.
2.8.5	Inspreker geeft aan dat Wageningen over hoogopgeleide mensen beschikt die oog hebben voor groen. Daarnaast is de participatiebereidheid zeer groot in de gemeente, wordt er ook kritisch meegedacht en wordt hulp aangeboden om te helpen in denkprocessen. Provincie zou dit positief moeten oppakken.	De provincie weet dat er in Wageningen veel kennis aanwezig is over groen. De grote bereidheid van Wageningers om vooraf mee te denken over de Campusroute ziet ze als een uitgelezen kans om te komen tot een goed plan voor een optimaal ingepaste weg die zorgt voor maximale bereikbaarheid. Hoe de provincie de omgeving betrekt, wanneer en de mate waarin staat beschreven in het communicatie- en participatieplan dat de provincie hiervoor heeft opgesteld. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.8.6	Inspreker stelt voor om de Campustoegankelijkheid te vergroten door goede in- en uitvoegstroken, hierbij de inwoners maximaal te betrekken en samen tot een conclusie te komen.	In het vooronderzoek is gebleken dat deeloplossingen onvoldoende bij kunnen dragen aan een toekomstvaste oplossing van het probleem. Desondanks kijkt de provincie wel naar no-regret- en tijdelijke maatregelen om het knelpunt te verzachten. Zoals gezegd wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.

2.9. Zienswijze 9

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.9.1	Inspreker geeft aan dat Royal HaskoningDHV de onderzochte oplossingen niet bezien heeft vanuit het perspectief van de bewoners van de wijk Noordwest. Hierdoor is het een rapport met eenzijdige beeldvorming. Inspreker vereist een bijstelling van het rapport vanuit een integraal perspectief.	De provincie is van mening dat er in de voorfase goed is gekeken naar effecten op de omliggende woonwijken, waaronder ook de woonwijk Noordwest. Dat blijkt onder meer uit de wijze waarop het traject is ingestoken (participatie middels de klankbordgroep en bewonersavonden) en het al betrekken van de omgevingsfactoren in het voortraject. Bij de verdere uitwerking van de oplossingsrichtingen binnen het zoekgebied zal wederom rekening worden gehouden met het perspectief van de bewoners van de omliggende wijken.
2.9.2	Inspreker geeft aan dat er onvoldoende is ingezoomd op de details van de variant ‘Rondje Campus’. Daardoor worden de risico’s voor de veiligheid van vooral bewoners uit NoordWest en studenten onderschat. Dit met een dodelijk ongeluk als gevolg.	De exacte vormgeving van de Campusroute en de kruisingen worden tijdens de Ontwerpateliers bepaald en uitgewerkt. De verkeersveiligheid van alle typen verkeersdeelnemers zijn hierbij een belangrijk aandachtspunt en vormt dan ook een van de te onderzoeken effecten in het MER.
2.9.3	Inspreker onderkent dat Wageningen een bereikbaarheidsprobleem heeft dat de komende tijd zal toenemen door uitbreiding van activiteiten op en rond het Campusterrein. Ondanks technische ontwikkelingen, zoals “zelfrijdende” auto’s, en meer telewerken zullen de vervoersbewegingen blijven.	Dit is ook onze verwachting.
2.9.4	Inspreker vindt uitbreiding van de activiteiten een goede zaak voor de stad Wageningen, de Provincie Gelderland en Nederland. WUR is uniek op het gebied van onderzoek van voedsel en milieu in Nederland en heeft ook wereldwijd toegevoegde waarde. De bundeling van kennis en onderzoek is van belang voor wetenschap en samenleving.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.9.5	Inspreker geeft aan dat goede bereikbaarheid, ook voor autoverkeer, een belangrijke voorwaarde is voor de groei van WUR-agglomeratie/FoodValley.	Hier sluiten wij ons bij aan.
2.9.6	Inspreker geeft met referenties uit beide rapporten van Royal HaskoningDHV (“Varianten bereikbaarheid Wageningen” van oktober 2014 en ‘NRD” van februari 2018) aan dat de basis voor de besluitvorming eenzijdig was en daar op is doorgeredeneerd.	Het verkeerskundige onderzoek leidde in eerste instantie tot twee oplossingsrichtingen voor het bereikbaarheidsprobleem, de A en B variant. Omdat de gemeente een sterke voorkeur had voor het opwaarderen van bestaande infrastructuur heeft zij op basis daarvan diverse mogelijkheden onderzocht en getoetst aan de kaders. Om verschillende redenen bleken deze niet te voldoen en werd verder gezocht totdat de conclusie getrokken werd dat de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem gevonden zou worden door aanleg van nieuwe infrastructuur over de Wageningen Campus. De provincie deelt de mening van inspreker dan ook niet dat de basis voor besluitvorming eenzijdig was.
2.9.7	Inspreker geeft aan dat de verkeersstromen vanuit perspectief van NoordWest niet zijn meegenomen in de afweging.	Het verkeersmodel waarmee de prognoseberekeningen zijn uitgevoerd omvat ook de gehele wijk Noordwest en de belangrijkste wegen in deze wijk.
2.9.8	Voor variant ‘Rondje Campus’ is gebruik gemaakt van eenzijdige visualisatie, waar niet de beleving vanuit de wijk zichtbaar is. Door dit niet te schetsen wordt de besluitvorming gestuurd.	Rondje Campus, de oorspronkelijke B variant is indertijd, door de provincie, uitgewerkt uitsluitend om te kunnen bepalen wat daarvan de aanlegkosten zouden zijn. Het Rondje Campus is sinds de gemeente de regie nam buiten beschouwing gebleven omdat de gemeente dit een te grote aantasting vond van de aanwonenden in Noordwest. Daarom is deze verder niet uitgewerkt en heeft deze geen onderdeel uitgemaakt van het vervolgonderzoek.
2.9.9	Inspreker geeft aan dat er vooraf een veto is gegeven voor tracé van de busbaan. Echter, inspreker ziet graag dat het bustracé gebruikt wordt, want dat ligt er al.	De provincie heeft als beleid om haar HOV-verbindingen daar waar mogelijk vrijliggend te maken. Dit beleid is uitgangspunt voor de nadere uitwerking. In het voortraject is aangetoond dat een ruggengraatvariant met gebruik van de busbaan op maaiveld niet haalbaar is, o.a. door de ongelijkvloerse kruisingen die noodzakelijk zijn voor langzaam verkeer. Zie voor een nadere toelichting ook de oplegnotitie.
2.9.10	Inspreker ziet variant ‘Rondje Campus’ als opmaat naar een structurele oplossing voor de lange termijn. Tolereer tot die tijd doorgaand verkeer op de Campus.	De Campusroute voorziet in een robuuste, toekomstvaste oplossing tot ten minste 2030. Verregaande aanvullende infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen, zoals een westelijke rondweg, zijn op dit moment niet aan de orde.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.9.11	Inspreker geeft een fietsers-veilig kruispunt aan, zonder de doorstroming van autoverkeer te belemmeren, door aanleg van fietstunnels. Gemeente Wageningen concludeert uit eigen onderzoek dat tunnel en brug niet mogelijk zijn. Inspreker schat in dat externe experts wel mogelijkheden zullen aandragen voor een veilige oversteek.	Wij streven naar veilige routes voor fietsers en voetgangers, zeker ook daar waar deze de Campusroute kruisen, en richten de situatie daarop in. Op basis van de verwachte afwikkelingskwaliteit en verkeersveiligheid optimaliseren wij de inrichtingen.

2.10. Zienswijze 10

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.10.1	De voorgestelde route ligt op ongeveer 50 meter van het huis van de inspreker. Het zware vrachtverkeer over de route veroorzaakt trillingen die de niet geheide woning kunnen beschadigen.	De trillingseffecten die de aanleg van de weg en het verkeer dat van de weg gebruik zal maken met zich meebrengt wordt onderzocht in het MER. Op basis van dit rapport is ook in te schatten in welke mate trillingen de woning van inspreker beïnvloeden en wat hier aan te doen is. Mocht inspreker onverhoopt toch trillingsschade aan de woning ondervinden dan kan inspreker zich wenden tot de provincie.
2.10.2	Vlakbij het huis van de inspreker komt een kruispunt met verkeerslichten. Inspreker verwacht aanzienlijke geluidsoverlast doordat het verkeer niet direct kan doorstromen.	In het milieueffectrapport wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van verschillende varianten van de weg. Bij deze onderzoeken worden kruispuntcorrecties opgenomen voor optrekkend en stilstaand verkeer, dus bij de berekeningen van de geluidsbelasting wordt ook rekening gehouden met kruispunten. Op dit moment is echter nog niet bekend hoeveel geluid de weg op welke locatie gaat geven.
2.10.3	Vlakbij het huis van de inspreker komt een kruispunt met verkeerslichten. Inspreker verwacht aanzienlijke uitstoot van CO_2 en fijnstof, doordat het verkeer niet direct kan doorstromen.	In het MER worden de effecten van de nieuwe weg op de luchtkwaliteit onderzocht en wordt getoetst aan de wettelijke normen. Dit gebeurt voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$).
2.10.4	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied voor de Campusroute zo klein is, dat er voor insprekers situatie geen gunstiger voorstel binnen dit gebied mogelijk is.	Het is duidelijk dat een weg binnen het zoekgebied tot effecten leidt die van invloed zijn op de leefomgeving van omwonenden. In de uitwerking van de varianten zal getracht worden dit te beperken en de effecten zijn tevens onderdeel van de besluitvorming over de tracékeuze

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.10.5	Inspreker geeft aan dat het cultuurbosje eerst gespaard is vanwege het belang hiervan voor flora en fauna, maar dat het nu opgeofferd wordt in de nieuwe plannen.	In de Ontwerpateliers worden verschillende varianten van routes uitgedacht en daar volgt uit op welke manier er met het cultuurbosje wordt omgegaan. Tegelijkertijd wordt het bosje onderzocht op de aanwezige flora en fauna en de cultuurhistorische betekenis ervan. Uiteindelijk zal het effect van de verschillende varianten op het cultuurbosje meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. Op dat moment is duidelijk of het cultuurbosje moet verdwijnen, op welke manier de effecten verzacht of gecompenseerd kunnen en/of moeten worden.
2.10.6	Inspreker vraagt met klem om de alternatieven die geboden zijn door diverse belangengroepen opnieuw te bestuderen.	De ingebrachte alternatieven zijn door de gemeente bestudeerd en afgevallen op de mate waarin ze het probleem oplossen en de kosten. Op basis van de onderzoeksresultaten ziet de provincie geen aanleiding om dit te heroverwegen.
2.10.7	Inspreker denkt dat de Campusroute niet nodig is, omdat er nauwelijks filevorming op de Nijenoord Allee is. De voorgestelde route zou alleen een klein gedeelte van deze weg richting de haven ontlasten. De verkeersdruk op het overige deel van de route blijft gelijk.	Op dit moment fungeert de rotonde Droevendaalsesteeg als kraan in het verkeerssysteem. Als hier sprake van goede doorstroming zou zijn ontstaan er op de Nijenoord Allee knelpunten, die richting 2030 gaan verergeren. De Campusroute biedt hier een integrale oplossing voor.
2.10.8	Inspreker denkt dat de Campusroute niet nodig is, omdat de werkelijke problemen in de spits op de Mansholtlaan/Diedenweg zijn. Daar is een begin gemaakt met het ontlasten van deze route. Deze effecten zijn nog niet opgenomen in de notitie. Daarnaast gaat de rotonde bij de (hoofd)toegangsweg naar de Campus in de toekomst ook verbeterd worden, wat een gunstig effect zal hebben op de doorstroming. Er loopt nu een onderzoek hoe het sluipverkeer teruggedrongen kan worden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.11. Zienswijze 11

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.11.1	Inspreker geeft dat het probleem, als er al een probleem is, wordt verlegd van de Mansholtlaan naar de kruising Nijenoord Allee-Rooseveltweg.	Voor iedere kruising aan de Campusroute bekijken wij op welke manier deze vormgegeven dient te worden om een adequate verkeersafwikkeling te realiseren. Om dit voor de kruising Nijenoord Allee - Rooseveltweg te bewerkstelligen is rond deze kruising een relatief ruim zoekgebied aangehouden in de NRD.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.11.2	Inspreker vindt de aanleg van een drukke weg langs een woonwijk totaal onverantwoord in verband met geluidoverlast.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel geluid de weg op welke locatie gaat geven. Het zal in ieder geval moeten voldoen aan wet- en regelgeving en daarmee een verantwoord woon- en leefklimaat voor de naastgelegen woonwijk garanderen.
2.11.3	Inspreker vindt de aanleg van een drukke weg langs een woonwijk totaal onverantwoord in verband met fijnstof.	In het MER worden de effecten van de nieuwe weg op de luchtkwaliteit onderzocht en wordt getoetst aan de wettelijke normen. Dit gebeurt voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). De luchtkwaliteit zal in ieder geval moeten voldoen aan wet- en regelgeving en niet in strijd zijn met een verantwoord woon- en leefklimaat voor de naastgelegen woonwijken.
2.11.4	Inspreker verwacht dat de nu al levensgevaarlijke kruising Busbaan/Mondriaanlaan nog gevaarlijker wordt.	Aangezien de Campusroute op of nabij deze kruising aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt en de effecten op de verkeersveiligheid zullen dan ook worden onderzocht in het MER.
2.11.5	Inspreker vindt het nadelig dat een gedeelte van het 200 jaar oude Dassenbos wordt gerooid. Met de aanleg van de busbaan is er al een rand van het bos weggehaald.	In de Ontwerpateliers worden verschillende varianten van routes uitgedacht en daar volgt uit op welke manier er met het Dassenbos wordt omgegaan. Tegelijkertijd wordt het bosje onderzocht op de aanwezige flora en fauna en de cultuurhistorische betekenis ervan. Uiteindelijk zal het effect van de verschillende varianten op het Dassenbos meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. Op dat moment is duidelijk of het Dassenbos (gedeeltelijk) moet verdwijnen, op welke manier de effecten verzacht of gecompenseerd kunnen en/of moeten worden.
2.11.6	Inspreker vindt het een nadeel dat er enorme kosten worden uitgekeerd voor planschade.	Het klopt dat de weg impact zal hebben op de directe leefomgeving en daarmee mogelijk ook op de waarde van nabijgelegen woningen. Planschade zal door de provincie worden vergoed en bij het ontwerpen van de weg zal ook met dit aspect rekening worden gehouden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.11.7	Inspreker stelt een alternatief voor met de volgende oplossingen: • Verwijderen van de flessenhals uit de Mansholtlaan door deze met 4 rijbanen door te trekken tot aan de kruising met de Nijenoord Allee; • Verander de huidige rotonde voor een dubbele rotonde bij de ingang van de Campus, en; • Laat de alternatieve route via Wageningen uit het navigatiesysteem TomTom verwijderen als er files staan op de A12.	Uit het vooronderzoek is gebleken dat bij het verbreden van enkel de Mansholtlaan op de Nijenoord Allee afwikkelingsknelpunten blijven bestaan. Hiermee wordt het ambitieniveau bereikbaarheid en robuustheid onvoldoende gehaald. Meerstrooksrotondevarianten (bijvoorbeeld een turborotonde) hebben daarnaast niet de voorkeur ter hoogte van de Droevendaalsesteeg in verband met de verdeling van de verkeersstromen. Deze is beter te faciliteren met verkeerslichten. In-car-systemen werken veelal met live verkeersdata. Het verwijderen van deze route uit Tomtom is daarnaast onwenselijk vanuit het verkeersmanagementsysteem. Bij calamiteiten op de A50 en A12 moet de N225 en N781 als alternatief kunnen functioneren voor het regionale verkeer.

2.12. Zienswijze 12

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.12.1	Inspreker vindt dat het proces niet goed is gevoerd. Het uitgangspunt was het volgen van de Ladder van Verdaas. Nergens in deze notitie of in eerdere notities is helder uiteengezet welke stappen in deze ladder gevolgd zijn en wat daar het effect van was.	Lopende het proces is de Ladder van Verdaas naast de uitgevoerde onderzoeken gelegd om te zien of in de geest daarvan is gehandeld en te toetsen of alle treden zijn gebruikt. In het MER zal nader worden onderbouwd waarom met het doorlopen van de Ladder van Verdaas, uitgaande van de doelstellingen van het project en op basis van de meest recente informatie, er geen alternatieven zijn die in de toekomstige mobiliteitsbehoefte voorzien zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur.
2.12.2	Inspreker geeft aan dat de input van burgers en de werkgroep “Wageningen Goed op Weg” (WGOG) niet serieus is bekeken. Het enige uitgangspunt was een financieel uitgangspunt. Inspreker hoopt dat de provincie de input van burgers en WGOW opnieuw in ogenschouw neemt en serieus bekijkt.	De provincie heeft alle ingebrachte ideeën zorgvuldig bestudeerd. Ook die van Wageningen Goed op Weg. Tussen 2012 en 2017 is een aantal voorstellen en varianten afgevallen. Een uitgebreide beschrijving van de criteria op basis waarvan de provincie geselecteerd heeft en de redenen voor het afvallen van voorstellen en varianten vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Hoe en tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.12.3	De provincie heeft de regie over genomen van de gemeente Wageningen en verweet dat de gemeente niet het bredere plaatje in ogenschouw heeft genomen. Echter, inspreker geeft aan dat de provincie nu precies hetzelfde doet. De provincie stelt namelijk een deeloplossing voor, waarmee de verkeersproblematiek van Wageningen niet wordt opgelost.	Het college van B&W heeft in lijn met het onderzoeksresultaat een voorstel ter besluitvorming voorgelegd waar de provincie zich in kon vinden. Met dit resultaat wordt het bereikbaarheidsprobleem opgelost. De gemeenteraad amendeerde dit voorstel echter waarbij zij een nieuwe, niet onderzochte, variant introduceerde en de variant die volgde uit het onderzoeksresultaat blokkeerde. Daarop heeft de provincie de regie genomen en is zij gestart met het vervolgproces gebaseerd op het onderzoeksresultaat, aangevuld met de variant die de gemeenteraad voorstelde zodat ook die onderdeel van de m.e.r. studie uitmaakt.
2.12.4	Inspreker geeft aan dat noordelijke inprikken zijn gerealiseerd en dat tellingen zijn verricht op sluipverkeer A50-A12. Deze aanpassingen zijn niet meegenomen in deze notitie. Inspreker concludeert dat de notitie op oude gegevens is gebaseerd en geen recht doet aan de werkelijkheid.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.12.5	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied zo beperkt is dat er geen mogelijkheden zijn voor alternatieven.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.12.6	Inspreker ziet dat de WUR een belangrijke speler is. De mening van de WUR is voor de provincie belangrijker dan de mening van de burger. Inspreker vraagt zich af wie de provincie gediend heeft: de burgers, voor wie de provincie de vertegenwoordiger is, of het grote geld?	De provincie wil een goed vestigingsklimaat nastreven voor FoodValley. Daar hoort in onze ogen een goede bereikbaarheid bij, waaronder de bereikbaarheid met de auto. Dit geldt voor werknemers en bewoners van en in Wageningen. De provincie maakt daar in een afweging waarin alle belangen meewegen. De belangen van bewoners, werknemers, bedrijven (waaronder ook onderwijsinstellingen). Hoe en tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD.

2.13. Zienswijze 13

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.13.1	Inspreker vindt dat het proces niet goed is gevoerd. Het uitgangspunt was het volgen van de Ladder van Verdaas. Nergens in deze notitie of in eerdere notities is helder uiteengezet welke stappen in deze ladder gevolgd zijn en wat daar het effect van was.	Lopende het proces is de Ladder van Verdaas naast de uitgevoerde onderzoeken gelegd om te zien of in de geest daarvan is gehandeld en te toetsen of alle treden zijn gebruikt. In het MER zal nader worden onderbouwd waarom met het doorlopen van de Ladder van Verdaas, uitgaande van de doelstellingen van het project en op basis van de meest recente informatie, er geen alternatieven zijn die in de toekomstige mobiliteitsbehoefte voorzien zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur.
2.13.2	Inspreker geeft aan dat de input van burgers en de werkgroep “Wageningen Goed op Weg” (WGOG) niet serieus is bekeken. Het enige uitgangspunt was een financieel uitgangspunt. Inspreker hoopt dat de provincie de input van burgers en WGOW opnieuw in ogenschouw neemt en serieus bekijkt.	De provincie heeft alle ingebrachte ideeën zorgvuldig bestudeerd. Ook die van Wageningen Goed op Weg. Tussen 2012 en 2017 is een aantal voorstellen en varianten afgevallen. Een uitgebreide beschrijving van de criteria op basis waarvan de provincie geselecteerd heeft en de redenen voor het afvallen van voorstellen en varianten vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.13.3	Inspreker geeft aan dat er geen offers van het Wageningse bedrijfsleven zijn gevraagd die de mobiliteit en bereikbaarheid kunnen verbeteren zonder daar direct nieuw asfalt voor neer te leggen. Inspreker denkt bijvoorbeeld aan bevorderen fietsverkeer en (betaald) parkeerbeleid.	Zoals in de oplegnotitie staat beschreven wordt het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. Op basis hiervan wordt helder welke afname in verkeer in de toekomst noodzakelijk is. In het MER wordt vervolgens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, met andere maatregelen dan infrastructuur en de opwaardering van bestaande infrastructuur, nog klopt met de probleemanalyse en uitgangspunten. Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant (op initiatief van de gemeente) waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder.
2.13.4	Inspreker geeft aan dat het economische aspect het enige werkelijk ertoe doende criterium is. Het belang van de economie weegt zwaarder dan zaken als gezondheid, overlast en natuur. Keuze is gemaakt voor de “goedkoopste” oplossing die ten koste gaat van de natuur en lokale bewoners.	De provincie kijkt vanuit economisch perspectief naar de bereikbaarheid van Wageningen, maar niet uitsluitend. Zo maken de door inspreker genoemde aspecten deel uit van de milieuonderzoeken zodat ook die volwaardig kunnen worden meegenomen in de uiteindelijke afweging. Verder is een verbetering van de verkeersveiligheid ook een belangrijk doel van de Campusroute. De filevorming leidt namelijk tot ongewenst gedrag van verkeersdeelnemers waardoor kans op ongevallen als gevolg van ongewenst gedrag en sluipverkeer toeneemt. Als gevolg van filevorming verplaatst de verkeersdruk zich bovendien ook richting de gemeentelijke wegenstructuur waardoor ook verkeersproblemen ontstaan op het lokale wegennet en in de wijken en dat moet worden voorkomen. De provincie moet verantwoord omgaan met gemeenschapsgeld waarbij op provinciale schaal de afwegingen wordt gemaakt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.13.5	Inspreker geeft aan dat noordelijke inprikken zijn gerealiseerd en dat tellingen zijn verricht op sluipverkeer A50-A12. Deze aanpassingen zijn niet meegenomen in deze notitie. Inspreker concludeert dat de notitie op oude gegevens is gebaseerd en geen recht doet aan de werkelijkheid.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er - mede naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. - is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu.
2.13.6	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied zo beperkt is dat er geen mogelijkheden zijn voor alternatieven.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel. Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.13.7	Inspreker ziet dat de WUR een belangrijke speler is. De mening van de WUR is voor de provincie belangrijker dan de mening van de burger. Inspreker vraagt zich af wie de provincie gediend heeft: de burgers, voor wie de provincie de vertegenwoordiger is, of het grote geld?	De provincie wil een goed vestigingsklimaat nastreven voor FoodValley. Daar hoort in onze ogen een goede bereikbaarheid bij, waaronder de bereikbaarheid met de auto. Dit geldt voor werknemers en bewoners van en in Wageningen. De provincie maakt daar in een afweging waarin alle belangen meewegen. De belangen van bewoners, werknemers, bedrijven (waaronder ook onderwijsinstellingen). Hoe en tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD.

2.14. Zienswijze 14

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.14.1	Inspreker tekent bezwaar in tegen verder aantasting van het Binnenveld. Er is een aanzienlijke populatie van bedreigde weidevogels aanwezig, het is (nog) een stiltegebied en het is één van de weinige plekken waar 's nachts weinig lichtvervuiling is. De rondweg rond de Campus tast dit alles ernstig aan. Bovendien heeft een belangrijk deel van de bevolking op verscheiden inspraakavonden en via een petitie te kennen gegeven waarde te hechten aan een landelijk Binnenveld.	Wij weten dat er veel waarde wordt gehecht aan het buitengebied van Wageningen, direct ten noorden van het zoekgebied en de wijk Noordwest. In het MER worden de effecten van de Campusroute onderzocht. Dit zal meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. Op dat moment is duidelijk of effecten voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen en/of moeten worden.
2.14.2	Het valt de inspreker op dat een aanzienlijke verkeersstroom sluipverkeer tussen de A12 en A50 via Renkum is. Die verkeersstroom heeft niets te maken me de bereikbaarheid van Wageningen.	Op bepaalde momenten is er inderdaad een zekere hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Wageningen. Gegeven de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie stellen we echter dat de bereikbaarheid van Wageningen tekortschiet, zelfs in de theoretische situatie dat er geen doorgaand verkeer meer door Wageningen zal rijden. Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren.
2.14.3	Inspreker ondersteunt de aangeboden alternatieven van platform "Wageningen Goed op Weg". Alleen al de verdubbeling van de Mansholtlaan tot aan de Droevendaalsesteeg moet al een grote verbetering geven.	De alternatieven van Wageningen Goed op Weg zijn in het voortraject onderzocht en zoals in de trechternotitie beschreven staat afgevallen vanwege hoge kosten, de mate waarin de knelpunten worden opgelost en verkeerskundig ongewenste neveneffecten (verkeer door woonstraten in Wageningen).

2.15. Zienswijze 15

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.15.1	Inspreker is van mening dat met het voorgestelde zoekgebied alleen het 'Rondje Campus' wordt uitgewerkt en bij de bewoners door de strot wordt geduwd zodat de campus, WUR en Unilever hun zin krijgen. Er wordt totaal geen rekening gehouden met de bewoners van Wageningen en vooral de bewoners van de wijk Noordwest.	Afgelopen jaren is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. De provincie houdt wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.15.2	Inspreker is van mening dat wanneer een oplossing binnen het huidige zoekgebied wordt gekozen hiermee alleen de verkeersproblemen van de campus naar de wijk Noordwest worden verplaatst. Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergroten zodat ook gekeken kan worden naar een oplossing die zorgt voor minder verkeersproblemen in Wageningen.	In de afweging om te komen tot het zoekgebied zijn de milieueffecten van een nieuwe weg op de woonomgeving meegewogen. In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. "
2.15.3	Inspreker verwacht dat er een veel drukker kruispunt in de wijk Noordwest komt te liggen waardoor inspreker vreest voor meer opstoppingen in de wijk.	De ontsluiting van de wijk Noordwest op de Campusroute vereist inderdaad aandacht. In de ontwerpateliers en de nadere verkeersanalyses moet blijken hoe deze ontsluiting vormgegeven kan worden, waarbij het streven is om geen opstoppingen te veroorzaken.
2.15.4	Inspreker vreest dat de toegang en uitgang van de wijk Noordwest onveiliger wordt voor fietsers. Onveilige situaties zijn volgens inspreker al ontstaan door de aanleg van de busbaan.	In de uitwerking van de plannen houden we rekening met de verkeersveiligheid van alle typen verkeersdeelnemers, bekijken waar mogelijke conflictlocaties liggen en hoe deze veilig kunnen worden ingericht. Tijdens de ontwerpateliers staan we hierbij specifiek stil, in samenspraak met de deelnemers.
2.15.5	Doordat er meer verkeer langs de wijk Noordwest rijdt zal er meer luchtvervuiling plaatsvinden door de uitstoot van uitlaadgassen.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.15.6	Inspreker vraag de provincie of er ook wordt gekeken naar de waarde van de huizen langs de route. Deze staan nu op een zeer mooie locatie met rust en ruimte, maar kregen met de voorgestelde variant een weg voor de deur met waardedaling van hun huis tot gevolg.	Hoewel bij het ontwerp van de weg ook een goed woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd, zal dit wel veranderen. Het klopt dus dat de weg impact heeft op de directe leefomgeving en daarmee mogelijk ook op de waarde van nabijgelegen woningen. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.15.7	Inspreker is van mening dat een reeds afgevallen variant (rondweg om de wijken Noordwest en Nieuw Kortenoord met een aansluiting in de Nude) het probleem daadwerkelijk zou aanpakken. Inspreker vermoedt dat deze variant is afgevallen vanwege de hoge kosten en omdat Gedeputeerde Staten afwachten wat de provincie Utrecht doet met de verbreding van de rondweg in Veenendaal, de doortrekking van de A12 naar de A15 en het viaduct bij Rhenen. Hiermee kan het verkeersprobleem opgelost worden en kunnen de wegen worden aangesloten op de wijken, zodat de bewoners van deze wijken ook profijt hebben van een nieuwe weg. Het ‘Rondje Campus’ levert alleen maar profijt op voor de WUR, campus en Unilever en een hoop problemen voor de bewoners van Noordwest. Inspreker wijst erop dat het zoekgebied voor de rondweg veel groter moet worden gemaakt.	De westelijke rondweg is zoals beschreven staat in de trechternotitie inderdaad afgevallen vanwege de effecten op landschap en natuur en de hoge kosten. Gelderland en Utrecht werken nauw samen in het project N233 Rijnbrug. Vooralsnog wordt daar de oplossing gezocht op de locatie van de bestaande brug. Daarmee is de impact van het project op Wageningen beperkt.

2.16. Zienswijze 16

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.16.1	Inspreker verzoekt met een andere oplossing te komen. Inspreker vindt dat het doel van deze rondweg niet in verhouding staat met de overlast die de weg teweeg gaat brengen.	In het vooronderzoek zijn verschillende alternatieven en varianten tegen elkaar afgewogen op de werking van de oplossing, milieueffecten en kosten. Daar is inderdaad naar voren gekomen dat de milieueffecten van de Campusroute groot zijn. Geen van de andere werkende oplossingen bleek echter binnen het beschikbare budget te vallen. Zo was opwaarderen van het bestaande tracé ten minste dubbel zo duur.
2.16.2	Inspreker is van mening dat de oplossingen niet meer van toepassing zijn op de huidige situatie, gezien er in 2014 nog geen busbaan was.	De busbaan faciliteert een belangrijk deel van de vervoersvraag van en naar Wageningen en specifiek de Campus. Uit de probleemanalyse, waarin ook de busbaan is meegenomen, blijkt echter dat de autoproblematiek blijft en verergert richting 2030. Overigens, zoals in de oplegnotitie is toegelicht wordt deze probleemanalyse geactualiseerd.
2.16.3	Inspreker is van mening dat er geen rekening wordt gehouden met omwonenden. De toekomstige situatie is in beeld gebracht met behulp van afbeeldingen. Echter zijn de woningen langs het fietspad niet opgenomen in deze afbeeldingen. Inspreker vindt dat hierdoor een onrealistisch beeld ontstaat en omwonenden op het verkeerde been worden gezet.	Op verschillende afbeeldingen in de NRD is bebouwing zichtbaar en is ook vermeld dat dit om woonwijken in Wageningen gaat. Ook in de tekst wordt dit benoemd. In het MER wordt straks ook gekeken naar de verschillende effecten, bijvoorbeeld luchtkwaliteit, landschap en geluid, op de omgeving, waaronder de woningen langs het fietspad. Wij zijn daarom van mening dat de juiste informatie over de huidige situatie rondom en in het zoekgebied wordt gegeven.
2.16.4	De Campusroute is de uitkomst van onderzoek dat door de gemeente is uitgevoerd. Het m.e.r. onderzoek zal in beeld brengen wat de effecten zijn voor de omgeving. Daarbij kijkt de provincie ook naar het vigerende beleid van de gemeente en wordt hier, waar mogelijk, rekening mee gehouden.	De Campusroute is de uitkomst van onderzoek dat door de gemeente is uitgevoerd. Het m.e.r. onderzoek zal in beeld brengen wat de effecten zijn voor de omgeving. Daarbij kijkt de provincie ook naar het vigerende beleid van de gemeente en wordt hier, waar mogelijk, rekening mee gehouden.
2.16.5	Inspreker vreest dat de Campusroute zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit door meer fijnstof. Dit zal ten kosten gaan van het welzijn van de bewoners en het natuurgebied. Daarnaast is de echtgenoot van inspreker cara patiënt. Door verslechtering van de luchtkwaliteit verwacht inspreker verdere verslechtering van de gezondheid van insprekers echtgenoot. Inspreker geeft aan tegen het Binnenveld aan te zijn gaan wonen voor de rust.	Wij begrijpen de zorgen van inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.16.6	Inspreker is van mening dat er geen rekening wordt gehouden met de waardedaling van de woningen aan het fietspad.	Het klopt dat de weg impact zal hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.16.7	Inspreker heeft geconstateerd dat de WUR Wageningen toegankelijker wil maken, maar niet bereid is om concessies te doen. Inspreker vreest dat de gemeente het onderspit zal delven, waarmee het belang van de WUR en grote bedrijven verkozen wordt boven dat van de burgers. Inspreker stelt dat het probleem is op te lossen door het toegankelijk maken van de Bornesteeg voor bestemmingsverkeer en/of gebruik te maken van de busbaan. Inspreker vraagt zich af waarom de WUR dit niet wil. Inspreker vraagt zich af waarom de WUR en samenhangende bedrijven niet verhuizen naar een industrieterrein in Ede.	Omdat de zienswijze grotendeels gericht is aan de WUR neemt de provincie deze voor kennisgeving aan. Ten aanzien van de busbaan heeft de provincie heeft als beleid om haar HOV-verbindingen daar waar mogelijk vrijliggend te maken. Dit beleid is uitgangspunt voor de nadere uitwerking. In het voortraject is aangetoond dat een ruggengraatvariant met gebruik van de busbaan op maaiveld niet haalbaar is, o.a. door de ongelijkvloerse kruisingen die noodzakelijk zijn voor langzaam verkeer.
2.16.8	Inspreker ziet graag dat het probleem van het sluipverkeer wordt opgelost. Inspreker stelt dat de Mansholtlaan wordt gebruikt door sluipverkeer. Doordat de A12 vastloopt bij de afslag Wageningen, slaat het verkeer bij Wageningen af om vervolgens weer bij Renkum de snelweg op te gaan.	Op bepaalde momenten is er inderdaad een zekere hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Wageningen. Gegeven de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie stellen we echter dat de bereikbaarheid van Wageningen tekortschiet, zelfs in de theoretische situatie dat er geen doorgaand verkeer meer door Wageningen zal rijden. De provincie ziet onvoldoende mogelijkheden om het doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat onder meer word ingeschakeld bij calamiteiten. Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel wel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.16.9	Inspreker geeft als suggestie dat een fietstunnel onder de Nijenoord Allee ook kan bijdragen aan minder opstoppingen.	onderdeel van de ontwerpateliers is om de fietsstructuur en vormgeving daarvan aan te laten sluiten op de verschillende varianten in het zoekgebied. In het voortraject is wel gebleken dat enkel ongelijkvloerse kruising van fietsverkeer het knelpunt niet oplost én een grote impact heeft op de omliggende bebouwing en percelen i.v.m. het hoogteverschil dat overbrugd moet worden.
2.16.10	Inspreker stelt dat sinds de aanleg van de busbaan de verkeersveiligheid op de Mondriaanlaan (toegang tot Noordwest) is verminderd. Inspreker verwacht dat wanneer de rondweg ook op dit knelpunt uitkomt, de verkeersveiligheid verder verslechtert.	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.16.11	Inspreker verwacht dat de verkeersdrukte van de Mansholtlaan naar de toegang en uitgang van de wijk Noordwest verplaatsen. Inspreker vraagt zich af hoe dit probleem wordt opgelost.	De ontsluiting van de wijk Noordwest op de Campusroute vereist inderdaad aandacht. In de ontwerpateliers en de nadere verkeersanalyses moet blijken hoe deze ontsluiting vormgegeven kan worden, waarbij het streven is om geen opstoppingen te veroorzaken.
2.16.12	Inspreker geeft aan dat bij de realisatie van de rondweg inspreker zich genoodzaakt voelt om uit te gaan kijken naar een andere woning. Inspreker stelt dat het belang van grote bedrijven wordt verkozen boven dat van burgers. Inspreker voelt zich overgeleverd aan de nukken van de provincie en de WUR.	We betreuren het gevoel van de inspreker dat hij zich genoodzaakt voelt om te kijken naar een andere woning. In het MER onderzoeken we de effecten van de Campusroute op de omgeving. Hierbij wordt ook gekeken naar verzachtende en waar nodig mitigerende maatregelen. Uiteindelijk wordt bij de definitieve keuze voor de Campusroute een afweging gemaakt tussen alle effecten en belangen. Daarbij moet een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in ieder geval behouden blijven.

2.17. Zienswijze 17

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.17.1	Inspreker vraagt zich af of hiermee de acute problemen op korte termijn aantoonbaar worden opgelost. Voor inspreker gaat het hierbij in het bijzonder om de acute fietsproblematiek op de Mansholtlaan (doorstroming van en naar de rotonde Droevendaalsesteeg) en fietsovergangen Nijenoord Allee en Costerweg. In het algemeen gaat het inspreker om toenamen van allerlei soorten verkeer drukkend op de (buitenste) rondweg en overlast die aanwonenden daarvan ervaren. Inspreker vraagt zich af hoe een oplossing binnen het huidige zoekgebied de acute problemen op kan lossen, omdat de knelpunten buiten het zoekgebied liggen.	In het voortraject is gebleken dat een oplossing op de locatie van de knelpunten zelf mogelijk is (variant A), maar dat deze grote kosten met zich meebrengt. Een weg in het zoekgebied leidt tot minder verkeer ter hoogte van de bestaande knelpunten. Door de lagere verkeersdruk van gemotoriseerd verkeer op de knelpuntlocaties verbetert de verkeerssituatie daar.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.17.2	Inspreker vraagt zich of hiermee de voorzienbare lange termijnproblemen worden opgelost. Daarnaast vraagt inspreker zich af of de oplossingen die bedacht worden binnen het aangeduide zoekgebied voorsorteren op een lange termijnoplossing, en welke dat dan is. Inspreker is van mening dat die lange termijnoplossing geen ander kan zijn dan de realisatie van een nieuwe ringweg rondom Wageningen.	De Campusroute wordt zo vormgegeven dat deze de toekomstige verkeersstromen in 2030 kan verwerken. Daarnaast is in het voortraject onderzocht dat er restcapaciteit is om een eventuele onverwachte groei voor of na 2030 op te kunnen vangen.
2.17.3	Inspreker vraagt zich af op welke wijze er een koppeling gemaakt kan worden met een structurele lange termijn oplossing van de huidige en voorzienbare problematiek. Inspreker stelt daarbij voor om het zoekgebied uit te breiden zodat een rondweg rondom Wageningen ook wordt onderzocht.	Voor het onderzoek in het MER gaan we uit van de meest actuele verkeerscijfers van dit jaar en actualiseren wij ook het verkeersmodel. Daarbij gaan we uit van toekomstige ontwikkelingen in en rondom Wageningen. Dit betekent dat de huidige situatie, die inspreker benoemt, aangevuld met de verkeerskundige situatie in de toekomst (door de toekomstige ontwikkelingen) met elkaar worden vergeleken. Van belang daarbij is dat de Campusroute juist ook de verkeerskundige problemen in de toekomst moet voorkomen. Dit noemen we ook wel 'de robuustheid' van de oplossing. Wij zien vooralsnog geen aanleiding om de rondweg rondom Wageningen opnieuw te onderzoeken, omdat deze in de voorafgaande trechtering op juiste gronden is afgevallen.
2.17.4	Inspreker stelt voor om het zoekgebied te verruimen, minimaal zodanig dat de hotspots er binnen komen te vallen. Inspreker verzoekt heel Wageningen en directe omgeving bij het zoekgebied te voegen, om zo een oplossing voor de lange termijn te kunnen ontwikkelen.	In het vooronderzoek zijn verschillende alternatieven en varianten tegen elkaar afgewogen op de werking van de oplossing, milieueffecten en kosten. Deze bleken óf geen oplossing voor het probleem óf te duur. In de trechternotitie staat dit nader beschreven. Een weg in het beschreven zoekgebied draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor heel Wageningen. De Campusroute wordt zo vormgegeven dat deze de toekomstige verkeersstromen in 2030 kan verwerken. Daarnaast is in het voortraject onderzocht dat er restcapaciteit is om een eventuele onverwachte groei voor of na 2030 op te kunnen vangen.
2.17.5	Volgens inspreker zijn er binnen de grenzen van het zoekgebied geen reële alternatieven aanwezig. Vanwege de bestaande en geplande gebouwen van de WUR is het enige alternatief om weg parallel en dicht bij de Dijkgraaf aan te leggen. Inspreker is van mening dat niemand dit wil en dat dit het probleem niet (op lange termijn) op zal lossen.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel. Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Op voorhand vormt bebouwing of geplande bebouwing geen reden tot uitsluiten van een variant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.17.6	Inspreker verzoekt de provincie om het proces op een andere manier vorm te geven. Inspreker is van mening dat met deze uitgangspositie er slechts zicht is op 1 uitkomst; een rondweg parallel en dicht langs de Dijkgraaf. Ook vindt inspreker dat er hierdoor geen goede invulling is gegeven aan “participatieve planvorming”.	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op de bereikbaarheid van Wageningen. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend. Tussen 2012 en 2017 is een aantal varianten afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Hoe en in welke mate de provincie de bewoners betrekt bij de planvorming leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.

2.18. Zienswijze 18

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.18.1	Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ geeft aan te verwachten dat het project bij zal dragen aan een verbetering van de verkeersafwikkeling. Echter voorziet Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ wel problemen op langere termijn. Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ verwacht problemen op gebied van luchtkwaliteit. De gemeente Wageningen heeft aangegeven te willen voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit zoals opgesteld door de WHO (deze norm is de helft van de EU-norm). Tijdens metingen langs de Nijenoord Allee zijn bij metingen door de gemeente nu al overschrijdingen van de EU-normen geconstateerd. Dit betekent een ruime overschrijding van de WHO-norm.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Daarbij zal worden getoetst aan de WHO normen. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.18.2	Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ stelt een Groene Rondweg om het noordwesten van Wageningen voor, waardoor het effect op de leefbaarheid (stank, geluid en verkeersveiligheid) en landschap en ecologie verbetert. Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ stelt voor om aan weerzijden een strook van 100 meter groen aan te brengen ter demping van het geluid en de absorptie van uitlaatgassen. Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ stelt dat dit voorstel ecologisch gezien op de korte termijn een negatief effect zal hebben, maar op de lange termijn de biodiversiteit zal doen toenemen omdat akkerbouw en veeteelt verdwijnt en bos en struwelen ontstaan. Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ stelt dat de groene rondweg de enige variant is waarbij er geen kruising van gemotoriseerd en fietsverkeer (in/naar stad, zelfs Noordwest) plaatsvindt én voorkomen wordt dat de stad in tweeën wordt gesplitst. Daarnaast stelt Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ dat het de meest verkeersveilige variant is en zeker als er op deze weg max. 60 km/uur wordt ingevoerd. Daarnaast is dit de enige variant die	De westelijke rondweg is zoals beschreven staat in de trechternotitie afgevallen vanwege de effecten op landschap, natuur en de hoge kosten. De suggestie voor een groene inpassing met aandacht voor o.a. leefbaarheid en ecologie worden meegenomen bij de uitwerking van de varianten voor de Campusroute. Ook het snelheidsregime wordt daarin meegenomen, waarbij uitgangspunt is dat deze tussen 50 en 80 km/u kan komen te liggen en verkeersveilig is.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	mogelijkheden biedt om het superdrukke fietsverkeer in Tarthorst rond het winkelcentrum te verminderen	
2.18.3	Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ verwacht een versterking van het verkeersprobleem door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.	In het verkeersmodel worden ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. De verkeersproducerende en aantrekkende werking hiervan is verwerkt in de verkeerscijfers. Zoals in de oplegnotitie is beschreven wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Daarbij nemen wij ook weer deze ruimtelijke ontwikkelingen mee.
2.18.4	Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ stelt dat als er gekozen wordt voor het Rondje Campus of nog beter de Groene Rondweg ontlasting van de verkeersdrukte bij scholengemeenschap Pantarijn en sporthal De Vlinder mogelijk is. Doordat het verkeer bij Hoevestein richting Nijenoord Allee slechts lokaal is, is ontsluiting van (eveneens lokaal) verkeer vanaf de Churchillweg naar Hoevestein weer mogelijk. Hierdoor hoeft gemotoriseerd verkeer niet meer over de Hollandseweg langs scholengemeenschap de Pantarijn en sporthal de Vlinder. Dit betekent veel minder auto’s op de Hollandse weg met veel schoolgaande fietsers. Bovendien wordt het verkeer tussen Hoevestein en Asserpark over de Diedenweg verminderd (verkeer hoeft niet om te rijden) wat bevorderlijk is voor de doorstroming van verkeer op de Diedenweg. Net als voor de Grintweg kan i.v.m. snelfietsverbinding er 30 km/uur worden ingesteld op Hoevestein/Churchillweg.	De vooronderzoeken laten inderdaad zien dat de Nijenoord Allee ontlast zal worden als gevolg van de aanleg van de Campusroute. Eventuele aanvullende maatregelen aan de Churchillweg maken geen deel uit van de scope van het Campusroute-project. Wij raden u aan om uw voorstellen te delen met de gemeente Wageningen. Deze optie is wel onderzocht bij het Ruggengraat model. Dit veroorzaakt meer verkeer op de Churchillweg en dit past niet in het verkeersbeleid van de gemeente Wageningen.
2.18.5	Gezien voornoemde verzoekt Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ om het zoekgebied uit te breiden met het noordwesten van Wageningen: ruwweg vanaf de Plasweg naar het westen naar de Egelsteeg met een bocht ombuigend naar de Slagsteeg en vanaf de Nieuwe Kanaal om Nieuw Kortenoord naar het zuiden naar de N225 met aansluiting op de rotonde bij de Nude (Gamma).	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een westelijke rondweg om Wageningen leidt tot hoge kosten en grote impact op Natura 2000. Daarmee is dit geen reëel alternatief en wordt het niet onderzocht in het MER. Zie voor een nadere toelichting de trechternotitie.
2.18.6	Indien Nudepark 2 wordt gerealiseerd doet Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ de suggestie ook te overwegen de aansluiting op de N225 meer naar het westen te realiseren ter hoogte waar nu de hoogspanningskabels de N225 kruisen (ten oosten van het Huppelpad). Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’, verzoekt voor dit tracé een MER uit te voeren. Dit is volgens Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’, zeker belangrijk indien besloten wordt om ook eerder afgevallen varianten (op verzoek van de Wageningse politiek) toch in het vervolgtraject te betrekken. Initiatiefgroep ‘Rondweg biedt wel uitweg’ geeft aan dat die varianten in het voortraject minder geschikt zijn gebleken	De westelijke rondweg is zoals beschreven staat in de trechternotitie inderdaad afgevallen vanwege de hoge kosten. De ontwikkeling van Nude Park is meegenomen in deze afweging. De suggestie voor een groene inpassing met aandacht voor o.a. leefbaarheid en ecologie worden meegenomen bij de uitwerking van de varianten voor de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	dan het Rondje Campus terwijl de Groene Rondweg met name om financiële redenen al vroeg is afgevallen maar goed beschouwd gewoon de enige echte oplossing is.	

2.19. Zienswijze 19

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.1	Inspreker stelt dat binnen het huidige zoekgebied geen oplossing gevonden kan worden die voor een betere bereikbaarheid van heel Wageningen zal zorgen. Inspreker stelt dat het zoekgebied drastisch moet worden uitgebreid als heel Wageningen (i.p.v. alleen de WUR) hiervan wil profiteren. Inspreker stelt ook dat er geen sprake is van een rondweg door de ligging van het geprojecteerde tracé.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel. Een weg in het beschreven zoekgebied draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor heel Wageningen. De Campusroute wordt zo vormgegeven dat deze de toekomstige verkeersstromen in 2030 kan verwerken. Daarnaast is in het voortraject onderzocht dat er restcapaciteit is om een eventuele onverwachte groei voor of na 2030 op te kunnen vangen.
2.19.2	Inspreker heeft geconstateerd dat er in de Campusroute 4 VRI installaties zijn gepland, op een stuk weg van ongeveer 2,5 km hetgeen de doorstroming niet zal bevorderen. Veel remmen en weer optrekken met als gevolg veel lawaai, fijnstof en CO_2. En vlak langs een woonwijk waar mensen zijn gaan wonen voor hun rust.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. Met de aanleg van de Campusroute wordt de verkeersstroom gesplitst waardoor het verkeer beter afwikkelt. Hierdoor wordt ook de uitstoot van uitlaatgassen verdeeld over beide routes met als het gevolg minder uitstoot op de bestaande route. Doordat de filevorming wordt opgelost wordt uitstoot als gevolg van stilstaand en optrekkend verkeer teruggedrongen. Naar verwachting zal op termijn, als gevolg van toenemend gebruik van elektrische auto's, de uitstoot van CO_2 worden teruggedrongen. Voor wat betreft het geluid wordt in de rekenmethode het optrekken en stoppen meegenomen bij de bepaling van de geluidsbelasting (kruispuntcorrectie). Om de gevolgen van de Campusroute op de omgeving te beperken worden waar noodzakelijk compenserende maatregelen getroffen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.3	Doordat de noordelijke inprikker al is gerealiseerd stelt inspreker de volgende, minder ingrijpende, maatregelen voor: a) De verbetering van de rotonde bij de ingang van de campus is daarbij een eerste vereiste. b) En eventueel de invoering van een pasjessysteem voor het toestaan van beperkt lokaal verkeer op de busbaan via de ingang van de campus op de Mondriaanlaan; dit om het bestemmingsverkeer vanuit Rhenen en het Agro-business park eerder af te leiden. c) Verbeterde scheiding van fietsverkeer en autoverkeer, waardoor de stoplichten minder vaak op rood staan voor de automobilist en de doorstroming bevorderd wordt, en de veiligheid van de fietser enorm verhoogd wordt. d) Mobiliteitsplan Universiteit uitwerken en toepassen. e) Invoering van betaald parkeren op de campus zal de druk verder doen afnemen etc. etc. (Ladder van Verdaas gebruiken). f) Sluipverkeer van A12 naar A50 en visa versa ontmoedigen. g) Een MKBA opstellen.	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de afzonderlijke punten van de zienswijze: a) Dit wordt onderkend en was ook integraal onderdeel van alle varianten die uitgingen van opwaardering van het bestaande tracé. Een integrale oplossing op het bestaande tracé is echter te duur gebleken. b) Het provinciale beleid ligt vast in de OV-visie. De n781 heeft een belangrijke functie in het OV-net en de betrouwbaarheid van de verbinding staat daarin voorop. Belangrijk uitgangspunt voor een HOV-verbinding is betrouwbaarheid. Het CROW zegt daarover in haar publicatie over busvriendelijk wegontwerp "Een betrouwbare en snelle dienstregeling is gebaat bij een voorspelbare en korte rijtijd tussen de haltes. Dat verlangt een goede afstemming tussen wegbeheerder, concessieverlener en vervoerder. Verkeersdrukte zal echter altijd een deels onvoorspelbare en onbeheersbare factor zijn die invloed blijft hebben op de rijtijd. Alleen bij een volledig of nagenoeg geheel vrije baan met busstroken en busbanen en maximale ov-prioriteit bij verkeerslichten is die factor uit te sluiten." Gezien het belang van de HOV verbinding tussen Ede en Wageningen vindt de provincie het opheffen van een bestaande vrijliggende busvoorziening t.b.v. autoverkeer niet in lijn met het eigen beleid. De busbaan ligt op maaiveld en is vormgegeven gebaseerd op passerende bussen (dus met gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer). In de spitsperiode passeert hier 6x per uur per richting een bus. (per december 2018 8x per uur). Het openstellen van de busbaan is onwenselijk omdat dit zal leiden tot vertraging voor de bus ter hoogte van kruispunten en haltevoorzieningen. Daarnaast is de huidige vormgeving niet verkeersveilig voor de verwachte hoeveelheden verkeer die van de busbaan gebruik zouden gaan maken (10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per dag). Dit vereist ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer en grootschalige

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		kruispuntoplossingen (verkeerslichten met veel opstelvakken, turborotondes). Dergelijke infrastructuur heeft een grote impact op het Campusterrein, dat momenteel is ingericht als verblijfsgebied. De vormgeving zou vergelijkbaar kunnen zijn met de ruggengraat 2.0, welke eerder is afgevallen i.v.m. de hoge kosten en de impact op het campusterrein. c) Dit zou bereikt kunnen worden met ongelijkvloerse kruisingen, zoals bijvoorbeeld opgenomen in de varianten van Wageningen Goed op Weg. Deze zijn afgevallen i.v.m. de hoge kosten en verkeer door woonstraten in Wageningen. d) e) Dit wordt onderzocht in samenwerking met de gemeente en het bedrijfsleven in het kader van het mobiliteitsconvenant. f) De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. g) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.4	Inspreker is van mening dat het probleem veel minder groot is dan wordt verondersteld. Inspreker vraagt zich af of de aannames in het verkeersmodel wel juist zijn. Inspreker is van mening dat het model geëvalueerd moet worden.	De gemeente Wageningen heeft een second opinion uit laten voeren op het verkeersmodel. Daarin is de kwaliteit van het verkeersmodel bevestigd. De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.19.5	Inspreker stelt dat de Ladder van Verdaas te makkelijk wordt weggeschreven in de NRD. Zo is het mogelijk dat de treden bij elkaar opgeteld wel genoeg oplossend vermogen hebben of dat er grote interactie bestaat tussen verschillende oplossingen binnen de ladder. Inspreker stelt voor om de stappen van de ladder fysiek op te pakken en niet alleen op papier.	Op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen wordt het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel. Trede 4 en 5 van de ladder worden opgepakt als onderdeel van het mobiliteitsconvenant.
2.19.6	Inspreker geeft aan dat er patrijzenparen, gele kwikstaarten en ringmussen leven in het Binnenveld. Daarnaast is het een wandel- en fietsgebied. Inspreker geeft aan dit niet te willen offeren, zeker niet als het onnodig is.	Het onderzoek naar flora en fauna, waaronder vogels, is opgestart. De effecten op de flora en fauna, op de omliggende infra (waaronder wandel-fietspaden) van de Campusroute wordt in het MER onderzocht. Daarna worden ze meegenomen in de besluitvorming over de uiteindelijke Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.19.7	Er staan in de door het amendement toegevoegde verbreding gebouwen van de WUR die afgebroken zouden moeten worden als de weg daar de voorkeur zou hebben. Inspreker stelt dat dit erg veel geld kost en dat dan niet binnen de beoogde 14 miljoen euro kan worden gebleven. Gevolg de route is alleen haalbaar langs de rand van de campus en door het dassenbos. Hierdoor stelt inspreker dat het zoekgebied alleen voor de schijn wordt gebruikt.	Uit nader onderzoek in de MER-fase moet blijken in hoeverre de verschillende alternatieven die ontwikkeld worden binnen het zoekgebied binnen het taakstellend budget blijven. Dit is onderdeel van de tracékeuze.

2.20. Zienswijze 20

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.20.1	Inspreker geeft aan dat de Rondwegontsluiting een aanslag en ontluistering is op de natuur en het “Stiltegebied Binnenveld”.	Beschermde natuurwaarden en ook de effecten op het stiltegebied worden onderzocht en meegewogen bij de keuze voor het tracé.
2.20.2	Inspreker vreest dat de NRD het begin kan zijn van een geniepig sluipende bevestiging om te komen tot een zogenaamde rondweg door Binnenveld. Het is volgens inspreker een kortzichtige visie van de provincie met een autoritair door hen opgelegde oplossing volgens een kort termijnbeleid.	In het voortraject is onderzoek gedaan naar een volledige rondweg. Die oplossing is om duidelijk gemotiveerde redenen afgevallen. De meerwaarde weegt niet op tegen de aantasting van de omgeving en de meerkosten.
2.20.3	Inspreker stelt dat het lijkt alsof de provincie onbekend is met de kwetsbare lokale situatie en gegevenheden, te weten de nabijgelegen woonwijk en de waardevolle natuurelementen.	De provincie kent de directe omgeving van het zoekgebied. Beschermde natuurwaarden en ook de effecten op de nabijgelegen woonwijk worden onderzocht en meegewogen bij de keuze voor het tracé.
2.20.4	Inspreker stelt dat het “Rondje Campus” niet nodig is. Het zou geen grote bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de Campus, maar eerder aan de bereikbaarheid van de binnenstad. Dat de bereikbaarheid van de Campus verbetert, is een drogreden omdat de weg rondom de WUR Campus leidt.	De Campusroute vormt voor de WUR een alternatief voor de bestaande ingang via het kruispunt Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg. Daardoor wordt de campus beter en van meer kanten goed bereikbaar. Daarnaast heeft de Campusroute inderdaad een belangrijke bijdrage in de bereikbaarheid van Wageningen in algemene zin.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.20.5	Inspreker geeft aan dat de rondweg zelfs een riante sluiproute zou betekenen voor doorgaand verkeer. De rondweg zou een drukke route worden voor verkeer tussen Ede en de Nude, resp. Rhenen, omdat daarmee de stoplichten bij de kruispunten Nijenoord Allee / Grintweg + Mansholtlaan en Nijenoord Allee + Churchillweg / Bornsesteeg kunnen worden vermeden. De weg zou extra verkeersdruk veroorzaken en zou ook een lastige kruising vormen bij de Mondriaanlaan waardoor in de woonwijk een onevenredige verkeersdruk ontstaat, met als volgend op te lossen knelpunt de aansluiting van de Mondriaanlaan op de Nijenoord Allee. Met name voor zwaar vrachtverkeer zal de route een sluipweg kunnen vormen omdat deze met de rondweg lastige stoplichten kunnen vermijden. Inspreker stelt een inrijverbod voor zwaar vrachtverkeer voor, met handhaving door middel van een camerabewaking en boeteclausule bij overtreding. De benodigde flitspaal kan volgens inspreker automatisch worden bediend. Ten overvloede kan een waarschuwingsboord het geheel vervolmaken.	Uit verkeersberekeningen is gebleken dat er geen significante verkeersaantrekkende werking op de route Rhenen-Nude-Ede is door de Campusroute. Het doel van de route is om aantrekkelijk te zijn voor verkeer van en naar Wageningen, inclusief vrachtverkeer. Wel is het ongewenst dat doorgaand vrachtverkeer door woonstraten en wijken gaat rijden. Dit effect wordt onderzocht in het MER en zo nodig worden maatregelen uitgewerkt om dit te voorkomen.
2.20.6	Inspreker stelt dat de Campus al prima bereikbaar is. Vanuit Ede en de Rijksweg A12 is de ontsluiting van de Campus uitstekend verbeterd en bereikbaar via de aansluiting Mansholtlaan / Droevendaalsesteeg en via de noordelijke inprikker: de afslag Kielekampsteeg –Bornsesteeg.	De provincie heeft de noordelijke inprikker gerealiseerd om meer capaciteit te bieden aan verkeer van en naar de campus. Tegelijkertijd was ten tijde van de realisatie bekend dat dit geen definitieve oplossing zou zijn.
2.20.7	De Bornse beek die via de Bornsesteeg en de Plassteeg afwatert op de Nergenase beek zorgt voor de verwerking van het kwelwater dat tussen de Proefboerderij Droevendaal en Alterra vanaf de Veluwe opwelt. Er is zorg voor gedragen dat deze mini-beek operationeel en landschappelijk zichtbaar blijft. Echter, voor een rondweg Campusroute zullen twee problemen moeten worden opgelost. De weg zal moeten geleid om de monumentale boerderij “De Born”. De weg zal dus een slinger moeten maken naar het zuiden over het terrein van het Biologisch Proef-en Leerbedrijf “Droevendaal” van de WUR aan de Kielekampsteeg 32. Vervolgens –als men de monumentale toekomstbomen aan de zuidzijde van de Kielekampsteeg wil handhaven– zal de weg een slinger naar het noorden moeten maken.	De wijze waarop de Campusroute ingepast kan worden wordt uiteraard rekening gehouden met de waterhuishouding in het gebied, waarvan deze mini-beek onderdeel van uitmaakt. Ook de historische boerderij komt terug in de Ontwerpateliers. Vervolgens wordt in meer detail het effect van deze ontworpen varianten onderzocht in het MER en worden waar nodig maatregelen voorgesteld om de effecten te verzachten. In het MER worden dus de effecten van de Campusroute op water en bebouwing onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.20.8	Inspreker stelt enkele alternatieve oplossingen voor: 1) Een verdubbeling van de rotonde bij de kruising Mansholtlaan + Droevendaalsesteeg. Dit zal volgens inspreker een grote verbetering opleveren voor de afwikkeling van het spitsverkeer van de Universiteit. Deze maatregel, plus de aanleg van een rotonde Nijenoord Allee + Churchillweg / Bornsesteeg en een tijdelijke spitsuurwijziging (ochtend en avond) van de stoplichten bij Mansholtlaan + Nijenoord Allee / Grindweg zal wellicht de meest efficiënte oplossing blijken te zijn voor de afwikkeling van het spitsverkeer. 2) Zonder de rondweg zou de Campus vanuit het zuiden al heel goed bereikbaarder kunnen worden gemaakt via de bus route vanaf de Mondriaanlaan. Aan de westzijde bij de aansluiting aan de Mondriaan laan zou een ontsluiting voor autoverkeer door werknemers en bezoekers van de WUR kunnen plaatsvinden door middel van een “Sluis”. Dit kan plaatsvinden door de slagboom te ontsluiten voor pashouders en bezoekers. Door Inprikker en Sluis is aanleg van een autoweg via Plassteeg en Dassenbos tussen de Campus en de wijk Noord –West overbodig. 3) Inspreker dringt aan op de aanleg van een “Fietstunnel Rooseveltweg – Mondriaanlaan” voor fietsverkeer in beide richtingen. Dat maakt deze fietsroute aantrekkelijk en ontlast de fietsoversteek bij de Bornsesteeg. Indien deze westelijke fietstunnel eerst wordt aangelegd, dan wordt de westelijke fietsroute naar de Campus aantrekkelijker en vlugger (geen stoplichten) voor het fietsverkeer uit Wageningen West. Een fietsbrug in het verlengde van de Ooststeeg over de vaart zou de fietsroute dan perfectioneren. Inspreker vraagt de provincie bij de realisatie rekening te houden met een toekomstige aanleg van een rotonde voor het kruispunt Nijenoord Allee + Rooseveltweg / Mondriaanlaan. Deze rotonde zou op termijn kunnen worden gerealiseerd nadat de rotonde voor het kruispunt Nijenoord Allee + Churchillweg / Bornsesteeg is gerealiseerd.	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de afzonderlijke punten van de zienswijze: 1) 1) meerstrooksrotondevarianten hebben als nadeel dat de fietsers alleen ongelijkvloers op een verkeersveilige manier kunnen kruisen. Qua capaciteit en kosten is deze maatregel vergelijkbaar met de verkeerslichten zoals opgenomen in variant A. Gebleken is dat daarnaast extra capaciteit noodzakelijk is op de Nijenoord Allee. Een enkelstrooksrotonde voldoet daar niet. 2) Het provinciale beleid ligt vast in de OV-visie. De n781 heeft een belangrijke functie in het OV-net en de betrouwbaarheid van de verbinding staat daarin voorop. Belangrijk uitgangspunt voor een HOV-verbinding is betrouwbaarheid. Het CROW zegt daarover in haar publicatie over busvriendelijk wegontwerp "Een betrouwbare en snelle dienstregeling is gebaat bij een voorspelbare en korte rijtijd tussen de haltes. Dat verlangt een goede afstemming tussen wegbeheerder, concessieverlener en vervoerder. Verkeersdrukte zal echter altijd een deels onvoorspelbare en onbeheersbare factor zijn die invloed blijft hebben op de rijtijd. Alleen bij een volledig of nagenoeg geheel vrije baan met busstroken en busbanen en maximale ov-prioriteit bij verkeerslichten is die factor uit te sluiten." Gezien het belang van de HOV verbinding tussen Ede en Wageningen vindt de provincie het opheffen van een bestaande vrijliggende busvoorziening t.b.v. autoverkeer niet in lijn met het eigen beleid. De busbaan ligt op maaiveld en is vormgegeven gebaseerd op passerende bussen (dus met gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer). In de spitsperiode passeert hier 6x per uur per richting een bus. (e intentie is om dit te intensiveren tot 8x per uur). Het openstellen van de busbaan is onwenselijk omdat dit zal leiden tot vertraging voor de bus ter hoogte van kruispunten en haltevoorzieningen. Daarnaast is de huidige vormgeving niet verkeersveilig voor de verwachte hoeveelheden verkeer die van de

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		busbaan gebruik zouden gaan maken (10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per dag). Dit vereist ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer en grootschalige kruispuntoplossingen (verkeerslichten met veel opstelvakken, turborotondes). Dergelijke infrastructuur heeft een grote impact op het Campusterrein, dat momenteel is ingericht als verblijfsgebied. De vormgeving zou vergelijkbaar kunnen zijn met de ruggengraat 2.0, welke eerder is afgevallen i.v.m. de hoge kosten en de impact op het campusterrein. 3) Op dit moment lijkt een verkeerslicht de meest optimale kruispuntvorm voor het kruispunt Rooseveltweg - Nijenoord Allee. Uit de nieuwe verkeersberekening en de ontwerpateliers moet blijken of dit inderdaad het geval is. Ook naar de inpassing, locatie en vormgeving van een fietsverbinding of -tunnel wordt in het verdere ontwerptraject en de ontwerpateliers gekeken.
2.20.9	Inspreker haalt een onderzoek aan (van Bureau Goudappel Coffeng aan de Wageningse Gemeenteraad) waarin is gesteld dat "de wegvakken zelf binnen een plaats als Wageningen vaak niet de beperkende factorzijn qua capaciteit voor het verkeer maar de kruispunten". Snellere verkeersafwikkeling draagt bij aan een klimaatneutraal Wageningen omdat stationair draaien van wachtende auto's extra brandstof verbruikt. Een rotonde draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling voor afslaand autoverkeer. Inspreker verwijst naar het succes van enkele rotondes die in de omgeving zijn aangelegd. Inspreker dringt aan op het voortvarend voorrang geven aan de aanleg van de rotonde voor het kruispunt Nijenoord Allee + Bornsesteeg/Churchillweg. Rondom dit kruispunt is nog ruimte genoeg voor de aanleg van een rotonde inclusief fietstunnel. Voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer is het gewenst zo niet noodzakelijk ongelijkvloerse kruisingen te maken tussen auto en fietsverkeer. Een fietstunnel neemt relatief weinig ruimte in beslag en heeft een geringe hellinghoek. Het is een duurzame oplossing. Het lange termijnbeleid (stroomlijning van het verkeer over de Nijenoord Allee) moet voorrang krijgen en inspreker stelt voor de beoogde fondsen daaraan te besteden.	Een enkelstrooksrotonde heeft onvoldoende capaciteit om de huidige en verwachte verkeersstromen op alle kruispunten op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan af te wikkelen. Naar de locatie, wenselijkheid, noodzaak en vormgeving van fietstunnels onder de Campusroute wordt in het ontwerptraject nadrukkelijk aandacht besteed.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.20.10	De Dijkgraaf met de Droevendaalse beek dient een “Groene Vinger” te blijven volgens het Groenbeleidsplan. Een “Rondje Campus” zou betekenen dat het Dassenbos zeker voor meer dan de helft zou moeten verdwijnen. Wageningen dient voorzichtig en zuinig om te gaan met haar natuur.	Ook de provincie is zuinig op de natuur binnen Gelderland. De effecten van de Campusroute op de natuur en de directe omgeving worden daarom in beeld gebracht in het MER en afgewogen in de besluitvorming. Daarbij kijkt de provincie ook naar het vigerende beleid van de gemeente en wordt hier, waar mogelijk, rekening mee gehouden. Het Groenbeleidsplan geeft (o.a.) een visie op het groen van de gemeente, het biedt geen wettelijke bescherming. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm hier rekening mee kan worden gehouden. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke invulling waarbij verschillende belangen, zoals natuur, bereikbaarheid en leefomgeving tegen elkaar worden afgewogen.

2.21. Zienswijze 21

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.21.1	De Campusroute als voorkeur tracé zal naar mening van inspreker ernstige schade aan de woning van inspreker veroorzaken doordat deze plaatgefundeerd is en er door grondtrillingen van het (zwaar)verkeer verandering van grondspanning in de omgeving gaan plaatsvinden. Daardoor zal ook mogelijk de fundering van de woning verzakken en dat zal zeker resulteren in scheuren van gevels en binnenmuren.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar de mate van hinder door trillingen als gevolg van de nieuwe weg. Hierbij wordt getoetst aan de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen en verzachten van deze effecten. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.21.2	Doordat er mogelijk verkeersaanpassingen moeten plaatsvinden in de vorm van verkeerslichten etc. in verband met het aansluiten op het kruispunt nabij de Mondriaanlaan en de Nijenoord Allee zullen er opstoppingen komen die veel overlast zullen veroorzaken n de vorm van, geluid, extra trillingen en fijnstof. Dit tast het leefmilieu voor inspreker en direct aanwonenden ernstig aan.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend. De effecten wegen mee in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. Op dat moment is duidelijk of effecten voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen en/of moeten worden.
2.21.3	Het uitrijden van het woonerf van inspreker zal worden gesitueerd op een zeer onoverzichtelijk kruispunt, dat nu al door het fietsverkeer met aansluiting op het fietspad naar de campus als bijzonder gevaarlijk wordt ervaren. Hiertegen heeft inspreker groot bezwaar	Aangezien de Campusroute op of nabij deze kruising aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.21.4	Het plan zal een stuk natuurschoon met grote ecologische waarde aantasten wat volgens inspreker te voorkomen is door gebruik te maken van het huidige wegenplan met speciale aanpassingen voor het fietsverkeer naar de campus.	In het vooronderzoek zijn verschillende alternatieven en varianten tegen elkaar afgewogen op de werking van de oplossing, milieueffecten en kosten. Daar is inderdaad naar voren gekomen dat de milieueffecten van de Campusroute groot zijn. Geen van de andere oplossingen bleek echter binnen het beschikbare budget te vallen. Zo was opwaarderen van het bestaande tracé ten minste dubbel zo duur. In het MER worden de beschermde ecologische waarden in beeld gebracht, evenals het effect dat de Campusroute op deze waarden heeft.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.21.5	De uitbreiding met extra asfalt is naar mening van inspreker niet nodig. Opstoppingen en/of filevorming op de Mansholtlaan zijn minimaal en dan alleen nog tijdens de spitstijd. Als er voor een ruimer verkeersrotonde wordt gekozen met separate oprij mogelijkheden zal daardoor de huidige remmende obstakels worden weggenomen. Gezien de verkeersintensiteitsmeting vanaf 2012 is er geen vermeerdering van verkeer ontstaan en het zal nodig zijn om met een aantal verkeersdoorstromende maatregelen de prognose tot 2030 te gaan herzien. Zeker ook omdat de invloed van de noordelijke inprikker naar de campus niet is meegenomen. Ook de invloed van de verbeteringen aan de Al2 zijn merkbaar positief, zodat het sluipverkeer minimaal is.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Op basis van de nieuwe uitgangspunten wordt gekeken wat de gewenste capaciteit van de kruispunten is en welke vorm daar het beste bij past.
2.21.6	Het bezwaar van inspreker spitst zich ook toe op het gegeven dat er geen significante verbetering wordt bereikt voor de bereikbaarheid van de bedrijven na de kruising Nijenoord Allee/Rooseveltweg/ Mondriaanlaan. Ook dan gaat het verkeer door een woonwijk met de nodige obstakels, rotondes en verkeerslichten.	Uit vooronderzoek is gebleken dat de kruispunten op de route na de kruising Nijenoord Allee/Rooseveltweg/Mondriaanlaan voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen. In het MER wordt de verkeersafwikkeling in beeld gebracht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.21.7	Inspreker stelt dat, gezien voorgaande bezwaren, de aanleg van de voorgestelde Campusroute een overbodige actie is die met zoveel bezwaren is omgeven dat het niet te rechtvaardigen valt om zoveel overlast aan omwonenden en natuur te doen. Ook zal met uitbreiding van het voorgenomen asfalt het leefmilieu in de directe omgeving voor recreanten verleden tijd zijn.	De aanleg van de Campusroute roept in de aangrenzende woonwijk en een deel van de belangengroeperingen veel weerstand op. Bij de aanleg van een nieuwe weg is dat niet ongebruikelijk. Met mitigerende maatregelen en een goede landschappelijke inpassing van de weg beperken we de negatieve effecten. Het m.e.r. onderzoek zal worden gebruikt om de effecten op de omgeving goed in beeld te brengen, af te wegen en te komen tot de juiste mitigerende maatregelen. Overigens wordt naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de doelstelling (waar mogelijk) gekwantificeerd. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd.
2.21.8	Inspreker stelt dat de voorgestelde Campusroute niet het doel bereikt van een betere bereikbaarheid van Wageningen, maar het resultaat is van afspraken die zijn gemaakt naar het bedrijfsleven. Zodoende wordt een gekunstelde oplossing opgelegd ten goede van het bedrijfsleven maar die bewoners, recreanten en natuurliefhebbers zullen schaden.	De Campusroute is het resultaat van onafhankelijk verkeerskundig onderzoek en hij voldoet aan de uitgangspunten van het project. Er bestaan geen afspraken als waarop de inspreker doelt. Wel zijn in regionaal verband (FoodValley) afspraken tussen overheden gemaakt om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren.

2.22. Zienswijze 22

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.22.1	Insprekers onderschrijven de constatering van de provincie dat het versterken van de bereikbaarheid van Wageningen campus van groot economisch belang is. Echter zijn insprekers van mening dat de voorgestelde oplossingsrichting marginaal aan deze bereikbaarheid zal bijdragen op de korte termijn, en contraproductief zal zijn op de langere termijn.	Wij delen deze mening niet. Het nut en de noodzaak zullen ook in het MER en het inpassingsplan onderbouwd worden. Daarbij gaan we, zoals in de oplegnotitie is beschreven, uit van een geactualiseerd verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.22.2	Insprekers geven aan dat de route langs Wageningen al decennialang een aantrekkelijk alternatief vormt voor doorgaand verkeer tussen de A12 en A50, doordat een fors aantal kilometers kan worden bespaard. Pas afgelopen jaar is voor het eerst (!) onderzoek gedaan naar deze doorgaande verkeersstroom. Hieruit bleek dat door de vrijwel dagelijkse file op de snelwegen A12/A50 nu reeds 30% van het verkeersaanbod op de Mansholtlaan bestaat uit doorgaand verkeer tussen beide snelwegen. Buiten de spits om is dit percentage nog steeds 12%. Door de gunstige economische ontwikkelingen is de voorspelde groei van de files in de komende jaren 50%. De groei van het verkeer dat via de Mansholtlaan de drukte op de snelwegen vermijdt, zal daarmee gelijke tred houden. De voorgestelde Campusroute zal daarom geen oplossing bieden voor de oorzaak van de slechte toegankelijkheid van de campus: het probleem van de verkeersstroom tussen A12 en A50.	Het onderzoek van de gemeente toont aan dat bij forse filevorming op de route A12/A50 op de Diedenweg ca. 30% van het verkeer in de spits doorgaand is. Gemiddeld genomen ligt dit lager. Op de Mansholtlaan ligt het percentage ook lager, omdat hier in absolute zin meer verkeer rijdt. Het voorkomen van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 zal het probleem niet volledig kunnen oplossen in 2030 én de provincie ziet onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten.
2.22.3	In het verlengde van de onvolledige probleemanalyse is volgens insprekers de keuze van het zoekgebied zodanig beperkt dat een structurele oplossing voor de bereikbaarheid van de Wageningen campus onmogelijk wordt. Insprekers pleiten ervoor om het zoekgebied zodanig uit te breiden, dat het ook de rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan omvat. De aanpassing van de inrichting dient zo te zijn, dat de ontsluiting van de Wageningen campus aanzienlijk wordt verbeterd, terwijl tegelijkertijd de aantrekkelijkheid van deze doorgaande route voor het verkeer van A12/A50 wordt verminderd.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.22.4	Naar het inzien van insprekers kan naast de bereikbaarheid van de campus ook de leefbaarheid voor de bewoners van Wageningen vergroot worden als een passende oplossing wordt gezocht voor het afremmen van de doorgaande verkeersstroom A12/A50. In de probleemanalyse van de voorliggende conceptnotitie is deze problematiek onvoldoende meegenomen en leidt daarmee tot een inadequate oplossingsrichting.	Op de Mansholtlaan aan de noordzijde van de rotonde Droevendaalsesteeg zijn de percentages doorgaand verkeer op etmaalbasis relatief laag: 6 à 7% en in de avondspits ca. 11%. Dit neemt niet weg dat doorgaand verkeer in principe via de A12 en A50 dient te rijden, maar deze hoeveelheid doorgaand verkeer op deze locatie is dusdanig laag dat deze op langere termijn niet doorslaggevend zal zijn in de omvang van het bereikbaarheidsprobleem. Dit neemt niet weg dat doorgaand verkeer in principe via het hoofdwegennet dient te rijden, daarom bestuderen we dit probleem en mogelijke oplossingen momenteel samen met de gemeente Wageningen en Rijkswaterstaat.

2.23. Zienswijze 23

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.23.1	Zorglandgoed Stichting De Hoge Born exploiteert een kwekerij met pluktuinen waarop 50 soorten biologische streekproducten (groenten en fruit) worden gekweekt. Het geoogste product wordt verkocht in de bij het Zorglandgoed behorende biologische winkel. Zorglandgoed Stichting De Hoge Born is een therapeutische leef- en werkgemeenschap met zorgboerderij waar psychiatrische behandeling en begeleiding wordt geboden. Tevens biedt het dagbesteding aan mensen met een verstandelijke beperking. Kortom, het gaat hierbij om een unieke combinatie van zorg met dagbesteding. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden zoekgebieden aangegeven voor de Campusvariant. Als gevolg van een raadsbesluit van de gemeente Wageningen is het zoekgebied voor de weg zelfs uitgebreid naar het oosten, nog dichterbij de monumentale boerderij.	De specifieke zorg en de combinatie met dagbesteding is bij de provincie bekend. Er is al contact met insprekers en met hen is afgesproken dat zij nauw betrokken worden bij de stappen die gezet worden en aandacht uit zal gaan naar de invloed die dit heeft op de zorgboerderij. In de uiteindelijke afweging van alle belangen en de effecten van de Campusroute op haar omgeving nemen we de door inspreker genoemde belangen mee. Overigens krijgt de zorgboerderij mogelijk als 'ander geluidgevoelig gebouw' net als een woning bescherming tegen geluidhinder: zie hiervoor de website https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wgh-geluidsgevoelige/.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.23.2	Het zoekgebied laat zien dat de weg over de teeltgronden van het Zorglandgoed gesitueerd kan worden. Hiermede zal noodgedwongen de biologische teelt beëindigd moeten worden. Het gaat hierbij om een biologisch teelt die vanwege het geschikte bodemleven moeilijk te herplaatsen zal zijn. De betreffende biologische teeltgronden zijn van groot belang voor de exploitatie van de winkel. Ook zal genoemde zorg met dagbesteding niet kunnen worden voortgezet. In verband hiermede verzoekt Stichting De Hoge Born dan ook om het zoekgebied voor de weg uit te breiden naar de noordzijde van de Plassteeg en de Kielemansteeg. Hiermede kunnen de belangrijke teeltgronden van de Stichting De Hoge Born behouden blijven. Als gevolg hiervan kunnen ook de zorgactiviteiten en dagbesteding blijven voortbestaan. Gelet op het vorenstaande wordt de provincie verzocht bij de keuze van het traject rekening te houden met de belangrijke functie van Stichting De Hoge Bom. Voorkomen moet worden dat de Stichting De Hoge Born als gevolg van de situering van het tracé haar activiteiten ter plaatse zal moeten beëindigen.	Daar waar, bijvoorbeeld vanwege verkeersveiligheid of duurzaamheid, blijkt dat we de grenzen van het zoekgebied enkele meters moeten verschuiven om een optimale inpassing te realiseren, willen we dit meenemen in de ontwerpateliers en in het Milieueffectrapport. We denken hierbij onder andere aan de aansluitingen van de Campusroute op de bestaande infrastructuur en het eventuele gebruik van de Kielekampsteeg en de Plassteeg. Bij de ontwerpateliers wordt er op basis van de milieuonderzoeken iteratief gewerkt (een wisselwerking tussen onderzoeken en ontwerpen) ten behoeve van de inpassing. Daarbij wordt ook rekening gehouden met effecten op de Hoge Born.

2.24. Zienswijze 24

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.1	Inleiding: In de derde alinea staat: ‘De bereikbaarheid van Wageningen staat nu al onder druk en de problemen nemen verder toe als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de verdere ontwikkeling van de Campus in Wageningen.’ Inspreker vraagt zich af wat de onderbouwing is van de eerste bewering. De minister van I&W heeft geantwoord op vragen van de VVD in de tweede kamer dat de wegvakken N781, N233 en N225 (ook in de recente Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van 2017) geen knelpunt vormen. Om welke bedrijventerreinen die ontwikkeld worden gaat het? Nudepark 2 is nog lang niet in werking en nog niet de helft van het verkeer van en naar Nudepark 1 en 2 gaat naar de A12 om zo noordwest Nederland te bereiken.	Op regionale schaal vindt de provincie de bereikbaarheid van Wageningen een belemmering in het vestigingsklimaat. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.2	Inleiding: In de vierde alinea staat: ‘Er gebeurt daarom ook al veel op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement.’ Inspreker vraagt om nadere toelichting. Wat gebeurt er dan? Wat houdt het mobiliteitsmanagement in en wie doet dat?	Er wordt door de provincie in samenwerking met verschillende partijen gewerkt aan een nieuw station Ede-Wageningen, gekeken naar de nieuwe Rijnlijn (HOV-verbinding), onderzoek uitgevoerd naar een snelfietsroute Ede-Wageningen en wordt de snelfietsroute Wageningen-Arnhem gerealiseerd. Provincie en de regio haken aan bij het initiatief van de gemeenteraad van Wageningen om te komen tot een mobiliteitsconvenant.
2.24.3	2.2 Terugblik: In de eerste alinea staat: ‘Dat leidde tot een besluit voor een bindend nieuw en niet onderzocht of besproken tracé. Omdat de gemeenteraad met haar besluit voorbij is gegaan aan het bovenregionale economische belang.’ De raad heeft in meerderheid een amendement aangenomen dat het college oproept een nieuw tracé in het rondje Campus nader te onderzoeken. Een amendement is bindend voor het college maar niet voor het tracé. Waarom is hier sprake van bindend, vraagt inspreker zich af. Waarop is de conclusie gebaseerd dat de raad voorbij is gegaan aan het bovenregionale economisch belang? Wordt dat geschaad met een route die niet vlak langs de wijk NoordWest loopt?	Met het amendement geeft de raad aan het college de opdracht om de oplossing te realiseren in het gebied zoals zij dat in het amendement definieerde. Dat gebied sluit het zoekgebied zoals dat uit onderzoek volgde uit. Omdat het in het amendement beschreven gebied vrijwel zeker leidt tot het verloren gaan van onderzoeksfaciliteiten en mogelijk (gedeeltelijke) sloop van gebouwen acht de provincie de kans klein dat hierin een realiseerbare oplossing wordt gevonden. Het zou leiden tot onnodige vertraging van het proces en, gezien het economisch belang van een snelle oplossing, heeft de provincie daarom de regie genomen. De provincie heeft altijd aangegeven dat het belangrijk is dat het probleem op korte termijn wordt opgelost, zij heeft randvoorwaarden meegegeven, maar niet aangegeven welke oplossing het zou moeten worden.
2.24.4	2.2 Terugblik: In het schema staat onder verbetering kruispunt Droevendaalsesteeg dat de provincie voor de rotonde Droevendaalsesteeg een onderzoek start naar mogelijke no-regret maatregelen. Inspreker vraagt zich af wat dit inhoudt en wanneer het klaar is. Aan wie wordt het gepresenteerd? Wordt het openbaar gemaakt en hoe?	Een eerste conclusie is dat er op de rotonde zelf geen maatregelen mogelijk zijn die effectief zijn, eenvoudig en snel gerealiseerd kunnen worden zonder de bereikbaarheid van Wageningen te beperken. Zodra het rapport gereed is zal deze op de webpagina van het project worden geplaatst.
2.24.5	3.1 Probleemanalyse: In de eerste zin staat: ‘In de ochtend- en avondspits zijn er in de huidige situatie files in Wageningen en zonder een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek zullen deze files in de toekomst alleen maar toenemen.’ In voetnoot 5 wordt uitgelegd dat de huidige situatie gebaseerd is op 2012. Sinds 2017 is de economische crisis voorbij en op dit moment zijn er enige files in de spits. Dan staat ook de snelweg in file en steeds meer mensen vermijden de file. Het probleem is 5 minuten vertraging groot in de spitstijd. Inspreker vraagt zich af waarom dat een probleem genoemd wordt.	Op regionale schaal vindt de provincie de bereikbaarheid van Wageningen een belemmering in het vestigingsklimaat. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.6	3.1 Probleemanalyse: ‘Er zijn in de spits wachtrijen op de Mansholtlaan.’ Volgens inspreker klopt dit wel, maar dat kan snel worden verholpen door een langere afslagopstelplaats te maken ten noorden van de Kielekampsteeg (voor de gebruikers van de noordelijke inprikker) en de Mansholtlaan vanaf dat punt vierbaans te maken met een rechterbaan (westzijde) voor afslaand verkeer naar de Campus.	Uit de analyses is gebleken dat ook de overige werk- en woonbestemmingen in Wageningen veel verkeer genereren. Dit leidt er toe dat ook aanpassingen op de Nijenoord Allee noodzakelijk zijn. Daarom heeft de provincie gekozen voor een integrale aanpak.
2.24.7	3.1 Probleemanalyse: In de eerste alinea onder het plaatje staat: ‘In de meest recente studie van de provincie Gelderland met het statische verkeersmodel Ede/Wageningen naar de verkeersafwikkelingen op de N781/Wageningen.’ Inspreker vraagt zich af of in dit onderzoek de bijdrage van sluipverkeer in de avondspits opgenomen is? Hoe groot is die? Als het sluipverkeer kan worden geweerd, is er dan nog sprake van een groot probleem?	De hoeveelheid doorgaand verkeer in het verkeersmodel komt overeen met de op straat gemeten hoeveelheid doorgaand verkeer. Gemeten is dat per etmaal 4 à 6% van het verkeer op de N781 aan de zuidzijde van de aansluiting Ede-A12 doorgaand is (bron: Kentekenonderzoek Wageningen, mei 2017). Of het (voor zover mogelijk) weren van doorgaand verkeer de bereikbaarheidsproblematiek voldoende oplost moet blijken uit de actualisatie van het verkeersmodel die deze zomer plaatsvindt.
2.24.8	3.3 Voornemen tot realisering van de Campusroute: Het zoekgebied in blauw over de Campus loopt tot halverwege het open proefgebied. Het amendement van de gemeente hield de mogelijkheid open dat de Bornsesteeg onderdeel zou worden van de Campusroute. Inspreker vraagt zich af of de Bornsesteeg kan worden opgenomen in het zoekgebied?	In het amendement van de raad wordt niet gesproken over de Bornsesteeg. Het huidige zoekgebied is gebaseerd op de onderzoeksresultaten van het gemeentelijke vooronderzoek, aangevuld met een gebied waarbinnen het mogelijk is om invulling te geven aan het amendement van de gemeenteraad.
2.24.9	5.2 Referentiesituatie: In kaart 4 zijn rode blokken ingetekend die in het kader niet juist getekend zijn volgens inspreker: • Het blok Uitbreiding onderwijs- en onderzoekslocaties is te groot. Het linker eenderde deel is al gerealiseerd. • Kortenoord ontbreekt. • Het rode blok op het Agro businesspark betreft studentenhuisvesting. Studenten komen grotendeels met de fiets naar de Campus.	Bij de uitwerking van de referentiesituatie in het MER wordt rekening gehouden met deze aandachtspunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.10	5.3 Alternatief Campusroute: In het MER is het wenselijk om het zoekgebied voor het alternatief uit te breiden tot de A-variant, namelijk over de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan. Dan kan in het MER de route over bestaand asfalt met verbredingen van twee naar vierbaans worden meegenomen volgens inspreker. Ook stelt inspreker dat het wenselijk is het zoekgebied iets meer naar het westen uit te breiden, zodat er een optie is om verkeer uit NoordWest via de Mondriaanlaan rechtuit te laten rijden door het groene park. Daarbij stelt inspreker dat het vervelend is om het park deels op te offeren, maar anderzijds biedt dit een ontlasting voor de westelijke toegang tot de rondweg wanneer deze ten westen van de Dijkgraafflat gelegd gaat worden.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Het zoekgebied is zo gekozen dat aangesloten kan worden op het bestaande tracé en dat invulling gegeven kan worden aan de zorgen die er zijn over de vormgeving van deze aansluitingen. Afhankelijk van de nadere uitwerking en variantenkeuze zal dit deel van het zoekgebied wel of niet nodig zijn voor het ontwerp van de Campusroute.
2.24.11	5.3 Alternatief Campusroute: In de uitgangspunten staat dat de maximale snelheid nog bepaald moet worden maar maximaal 80 km zal zijn. Inspreker vraagt zich af of, in overeenstemming met het amendement van de gemeenteraad, niet nu al maximaal 60 km worden aangehouden?	We willen deze bandbreedte behouden zodat we de effecten van de verschillende snelheden kunnen onderzoeken op onder andere doorstroming, ontwerp en milieueffecten.
2.24.12	6.2 Beoordelingskader: In het beoordelingskader is verkeer opgenomen. Volgens inspreker mist expliciet het kader “bereikbaarheid voor de bewoners van NoordWest” zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers.	De ontsluiting van de wijk Noordwest en de Dijkgraaf op de Campusroute, vereist inderdaad aandacht. In de ontwerpateliers en de nadere verkeersanalyses moet blijken hoe deze ontsluiting vormgegeven kan worden, waarbij het streven is om geen opstoppingen te veroorzaken. In het MER worden de effecten van de Campusroute op de bereikbaarheid van Noordwest onderzocht.
2.24.13	6.2 Beoordelingskader: Volgens inspreker moeten de kaders voor natuur worden aangevuld: gevolgen voor bestaand bosgebied. Het Dassenbos is al 200 jaar oud en aantasting ervan zou moeten worden meegewogen.	Onder natuur worden de effecten op beschermde soorten en gebieden als gevolg van de nieuwe weg in beeld gebracht. Het Dassenbos is geen beschermd gebied. Wel leven er naar verwachting beschermde soorten in het Dassenbos. In het MER worden de effecten op deze soorten onderzocht.
2.24.14	6.2 Beoordelingskader: Bij gezondheid zou nog het kader “beleving van het buitengebied” moeten worden opgenomen, hetgeen inhoudt: uitzicht, rust en stilte, landschap, vogelgeluiden, ongestoordheid, recreatief medegebruik.	De effecten van de nieuwe weg op het buitengebied komt aan de orde onder het aspect Landschap.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.15	6.2.1 Verkeer en vervoer: Er moet volgens inspreker aan een aantal zaken aandacht worden besteed: • Aan de gevolgen van het alternatief voor het verkeer van en naar NoordWest. Dit betreft zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. Scholieren en studenten kruisen elkaar op de fiets en hetzelfde geldt voor auto's uit NoordWest en die naar de Campus of de rondweg. Als extra verkeersregelinstallatie nodig zijn kunnen de wachttijden in de spits worden berekend. Een vergelijking is noodzakelijk met de referentiesituatie. • Aan de verkeersveiligheid van fietsers op het fietspad langs de Dijkgraaf, een van de belangrijkste fietsroutes van West Wageningen naar Ede. Ook de bereikbaarheid voor fietsers op deze route moet worden afgewogen. • Aan de bereikbaarheid van de Dijkgraafflat, die mogelijk aan alle kanten kan worden omgeven door wegen.	Zoals onder punt 24.12 is geantwoord vereist de omliggende, aansluitende en kruisende infrastructuur en de daarmee gepaard gaande verkeersveiligheid aandacht. In de ontwerpateliers wordt daarom ook ingezoomd op de genoemde punten van inspreker.
2.24.16	6.2.5 Lichthinder: Volgens inspreker zou expliciet moeten worden vermeld dat lichthinder door autolampen in beeld moeten worden gebracht en lichthinder door wegverlichting en verkeersregelinstallaties. Ook zou moeten worden meegewogen wat het alternatief betekent voor het nachtelijk donker in het Binnenveld. Deze waarde die zowel een belevingswaarde is, als een waarde voor de natuur en nachtdieren die gebaat zijn bij donkerte, moet apart worden meegewogen.	In het MER wordt onderzocht in welke mate de nieuwe verbinding leidt tot lichtoverlast op nabijgelegen woningen. In het MER wordt onderzocht door welke bronnen lichtoverlast kan ontstaan op woningen. Waar nodig worden maatregelen getroffen om de lichtoverlast te beperken. Als onderdeel van het natuuronderzoek wordt onderzoek verricht naar de mate van verstoring op beschermde diersoorten als gevolg van licht.
2.24.17	6.2.7 Natuur: Het alternatief komt aan de noordzijde precies te liggen op de locatie van de ecologische verbindingszone Wageningen Noord, die de Veluwe verbindt, via de Eng, het Binnenveld ten noorden van de Campus en de Grift, met de Utrechtse Heuvelrug. Deze zone moet nader worden ingericht. Het aanleggen van het alternatief biedt kansen als mitigerende maatregel.	In verschillende plannen wordt de wens/ambitie voor een ecologische verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld genoemd. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.
2.24.18	6.2.8 Landschap en cultuurhistorie. In de tekst wordt het effect op de cultuurhistorisch waardevolle boerderij genoemd. De boerderij De Hoge Born heeft ook een belangrijke waarde, die meegewogen moet worden volgens inspreker.	Het effect op boerderij De Hoge Born wordt meegenomen in de ontwerpateliers en in het MER.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.19	6.2.10 Water: Inspreker stelt dat er aandacht moet worden besteed aan de grondwatersituatie en de kwel die optreedt in dit gebied. De grondwaterkwaliteit is hier uitzonderlijk hoog en de kwel voedt allerlei beken die in dit gebied opwellen. De gevolgen van de aanleg en het gebruik van de nieuwe weg voor deze kwelsituatie moeten in beeld worden gebracht.	Dit aspect wordt onderzocht in het MER
2.24.20	6.2.12 Sociale aspecten: In de Hoge Born is een zorginstelling gevestigd. Het effect van het alternatief op de cliënten van de zorginstelling moet volgens inspreker worden meegewogen.	De mogelijke effecten van de nieuwe weg op de Hoge Born en haar bewoners worden onder de aspecten lucht, geluid en gezondheid onderzocht.
2.24.21	6.2.13 Klimaat: Volgens inspreker moet aandacht worden besteed aan de effecten van het alternatief voor het gebruik van de auto. Het verbeteren van de bereikbaarheid heeft een verkeersaantrekkende werking. Er is minder noodzaak om met de fiets of bus naar Ede of het station te gaan wanneer er geen belemmeringen voor het autoverkeer meer zijn. Meer autogebruik en een hogere snelheid leiden tot meer uitstoot van broeikasgassen en meer gebruik van fossiele brandstof.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals het nog verder stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden.
2.24.22	7. Communicatie en participatie: In deze paragraaf wordt aangegeven dat bewoners en omwonenden betrokken worden bij het proces. Hier ontbreekt het aandachtspunt dat bijeenkomsten tijdig, minstens drie weken tevoren, bekend worden gemaakt in de Stad Wageningen en via e-mails van betrokkenen die hun emailadres hebben opgegeven of die digitaal een zienswijze hebben ingediend.	Bewoners en belangstellenden zijn uitgenodigd voor de inloopbijeenkomst van 4 april middels een bericht in de huis-aan-huisbladen voor Wageningen, Bennekom, Renkum, Hoog en Laag en Rijnpost. En via een bericht op de websites van de gemeente Wageningen en de provincie. Ook toekomstige bijeenkomst worden tijdig en op verschillende wijze aangekondigd.
2.24.23	2.1 Mobiliteitsmaatregelen - Rapport Beter Bereikbaar Wageningen: In de voorbeelden van mobiliteitsmanagement wordt betaald parkeren op de Campus niet genoemd. Inspreker vraagt zich of dat kan worden aangevuld.	In de NRD is een niet-limitatief aantal voorbeelden genoemd. Overigens zijn de effecten van het invoeren van betaald parkeren op de Campus te beperkt voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom wordt deze maatregel als ontoereikend beschouwd. Wel zouden er in het mobiliteitsconvenant nadere afspraken over kunnen worden gemaakt zodat onnodige autoritten kunnen worden voorkomen, maar dit is een bevoegdheid van de WUR.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.24.24	4.2 Aanwezige beschermde soorten - Bijlage 5 Voortoets bij Rapport Beter Bereikbaar Wageningen: In de beschrijving van mogelijk voorkomende vogels ontbreken de rode lijst soorten Patrijs (jaarrond-soort) en Gele Kwikstaart. Voor de Patrijs zou deze locatie wel eens de grootste van Nederland kunnen zijn, in ieder geval in dichtheid van broedparen per hectare. De Veldleeuwerik broedde er tot enkel jaren gelden en zou kunnen terugkeren. Deze soort komt in de winter nog wel voor. Inspreker vraagt zich of dat kan worden aangevuld.	Beschermde natuurwaarden (soorten die beschermd worden onder de Wet natuurbescherming) worden meegenomen in het MER en de ontwerpateliers. Soorten die op de Rode Lijst staan worden in beeld gebracht en daar wordt bij het ontwerp zoveel als mogelijk rekening mee gehouden.

2.25. Zienswijze 25

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.25.1	Inspreker heeft jaren geleden het huis gekocht door onder andere het Dassenbos en het huis voor veel geld verbouwd. Inspreker vraagt zich af welke gebreken zij met de aanleg van de nieuwe weg krijgen en of de onkosten voor de provincie Gelderland zijn? Inspreker voorziet ongemakken en vermindering van de woning.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dan ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.25.2	Vlakbij het huis van de inspreker komt een kruispunt met verkeerslichten. Inspreker verwacht geluidsoverlast, extra trillingen en uitstoot van fijnstof, doordat het verkeer niet direct kan doorstromen. Het leefmilieu wordt ernstig aangetast.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de leefomgeving. De effecten zijn nu nog niet bekend. Voor geluid wordt in de geluidberekeningen rekening gehouden met optrekkend en remmend verkeer.
2.25.3	Vlakbij het huis van de inspreker komt een kruispunt met verkeerslichten. Inspreker verwacht geluidsoverlast, extra trillingen en uitstoot van fijnstof, doordat het verkeer niet direct kan doorstromen. Het leefmilieu wordt ernstig aangetast.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.25.4	Inspreker concludeert dat de voorgestelde Campusroute niet het doel bereikt van een betere bereikbaarheid van Wageningen, maar het resultaat is van afspraken die zijn gemaakt met het bedrijfsleven. Zodoende wordt een geknutselde oplossing opgelegd ten gunste van het bedrijfsleven, maar die de bewoners, de recreanten en de natuurliefhebbers zullen schaden.	De Campusroute is het resultaat van onafhankelijk verkeerskundig onderzoek en hij voldoet aan de uitgangspunten van het project. Er bestaan geen afspraken als waarop de inspreker doelt.

2.26. Zienswijze 26

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.26.1	Inspreker is niet uitgenodigd voor een door provincie Gelderland georganiseerde informatiebijeenkomst op 1 maart 2018.	Het klopt dat bewoners die in een straal van 30 meter van de nieuwe weg wonen, waren uitgenodigd voor deze bijeenkomst en bewoners die verderaf wonen niet. Reden voor deze selectie is dat die laatste groep een ander belang heeft. De provincie wilde in alle rust met de meest direct betrokken van gedachten kunnen wisselen.
2.26.2	Inspreker zal door de aanleg van de Campusroute ernstige schade van geluidshinder en fijnstof ondervinden. Daarnaast zal ook de directe leefomgeving van de inspreker aangetast worden door onherstelbare vernietiging van het Dassenbos.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.26.3	Inspreker zal door de aanleg van de Campusroute ernstige schade van geluidshinder en fijnstof ondervinden. Daarnaast zal ook de directe leefomgeving van de inspreker aangetast worden door onherstelbare vernietiging van het Dassenbos.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.26.4	Inspreker zal door de aanleg van de Campusroute ernstige schade van geluidshinder en fijnstof ondervinden. Daarnaast zal ook de directe leefomgeving van de inspreker aangetast worden door onherstelbare vernietiging van het Dassenbos.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar geluidseffect, effecten op luchtkwaliteit en leefomgeving van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.26.5	Inspreker geeft aan dat om de bereikbaarheid van Wageningen te onderzoeken het genoemde zoekgebied uitgebreid dient te worden met de belangrijkste autowegen van de stad. Dit zijn in elk geval Mansholtlaan, Diedenweg, Nijenoord Allee en Kortenoord Allee.	In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen het zoekgebied voor de weg en het studiegebied. Dit studiegebied wordt per milieuthema bepaald op basis van significante effecten. Voor verkeer wordt daarbij bijvoorbeeld ook gekeken naar toe- of afnames van verkeer buiten het zoekgebied. In het vooronderzoek is het verkeersprobleem van Wageningen geanalyseerd en zoekrichtingen hoe dit kan worden opgelost (variant A en B). Het vervolgonderzoek heeft zich gericht op variaties daarop en uiteindelijk is geconcludeerd dat binnen de gestelde kaders de oplossing gevonden zal worden in het zoekgebied zoals dat nu is gedefinieerd.
2.26.6	Inspreker is laat uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst van 4 april 2018, waardoor inspreker ruim een maand minder had om tot een weloverwogen zienswijze te komen. Inspreker beperkt zich nu tot enkele aspecten en gaat zo nodig uitvoeriger in op insprekers overige bezwaren in een volgende fase van de besluitvorming.	Vanaf 15 april lagen alle documenten ter inzage en had iedereen zes weken de tijd om een zienswijze in te dienen op de stukken. Dit is voorafgaand aan deze datum gepubliceerd in onder andere huis-aan-huis bladen en de Gelderlander. Daarboven op is er een informatieavond gehouden halverwege de ter inzage termijn. Alle bewoners en overige belanghebbenden zijn gelijktijdig uitgenodigd voor deze avond via berichtgeving in huis-aan-huisbladen.
2.26.7	Inspreker geeft aan dat de provincie de bouwstenen voor het opwaarderen van de huidige infrastructuur (Variant A) van tafel heeft geveegd zonder echt grondig onderbouwde argumenten. Deze bouwstenen zijn aangedragen door “Wageningen Goed op Weg”, de coalitie van verschillende bewonersorganisaties en maatschappelijke groeperingen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.26.8	Inspreker mist een gedegen, objectieve Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse van de Campusroute en van alle mogelijke alternatieve bouwstenen. Zo’n analyse is een noodzakelijke voorwaarde om tot een goede politieke afweging te komen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.26.9	Inspreker vindt dat het bij provincie Gelderland en WUR mist aan positieve bereidheid om aangedragen bouwstenen en verbetersuggesties als kansen en uitdagingen te zien.	De provincie wil graag gebruik maken van de kennis die in Wageningen aanwezig is en bewoners betrekken bij de planvorming. Hoe en in welke mate de provincie de bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Hoe en tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.26.10	Inspreker ziet kans om de Nijenoord Allee aanzienlijk te ontlasten door een zuidwestelijke entree van de Campus bij de Dijkgraaf te realiseren. Dit kan gerealiseerd worden door de slagboom van de busbaan naar het oosten te verplaatsen. Door dit te combineren met een goed door dacht compartimentering van het autoverkeer op de campus, zoals een toegangssysteem met pasjes of nummerbordherkenning, heeft dit een positief effect op de doorstroming van en naar de campus. Inspreker geeft aan dat de maatregelen, zoals compartimentering en verplichte parkeerplekken voor vaste medewerkers, een Campusroute overbodig maken.	Het percentage verkeer van en naar de campus bedraagt in de spitsperiode circa 20% van het totaal. Uit vooronderzoek blijkt dat ca. 60% van het verkeer naar Wageningen uit de richting Ede komt. Dit leidt er toe dat enkel compartimentering in combinatie met extra inprikkers onvoldoende probleemoplossend is. Daarnaast voldoet deze oplossing niet aan de randvoorwaarde van robuustheid en restcapaciteit.
2.26.11	Inspreker heeft de meest fundamentele vraag opgesteld voor wat betreft de bereikbaarheid van Wageningen: Hoe kunnen we er voor zorgen dat automobilisten die van elders komen binnen de gemeente Wageningen de kortste route naar de campus nemen, zodat de verkeersdrukte en overlast hier tijdens de spits zoveel mogelijk wordt beperkt?	Dit project omvat het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen, waarvan de Campus onderdeel uitmaakt. Op de vraag hoe automobilisten het best kunnen worden gemotiveerd om de gewenste routes te volgen kan in het algemeen worden gesteld dat zaken als weginrichting en bewegwijzering daarin een rol spelen.
2.26.12	Inspreker geeft aan dat het geweldig zou zijn als de WUR ook op haar eigen Wageningen Campus de uitdagingen en concrete toepassingen rondom stedelijk mobiliteitsbeleid aan zou willen gaan.	Dit zal onderwerp van gesprek zijn in het kader van het mobiliteitsconvenant.
2.26.13	Inspreker geeft aan dat WUR-medewerkers die met de auto naar de campus komen, verplicht kunnen worden om gebruik te maken van bepaalde parkeergelegenheden bij één van de entrees van de campus.	De provincie Gelderland kan dit niet verplichten, maar de suggestie wordt ingebracht in het kader van het mobiliteitsconvenant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.26.14	Inspreker geeft aan dat alleen door het toepassen van een dergelijk innovatief, toekomstgericht mobiliteitsbeleid voor de autoluwe WUR-campus niet ten koste gaat van de directe leefomgeving rond de Campus.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Daarnaast participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder.
2.26.15	Inspreker geeft aan dat het vooral gaat om de wil van met name de provincie en de WUR om samen met alle betrokken organisaties tot echt duurzame oplossingen te komen voor het Binnenveld.	De provincie wil in goed overleg met de bewoners en overige belanghebbenden komen tot een weg over de campus. Hoe en in welke mate de provincie de bewoners betrekt bij dit project leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.26.16	Inspreker geeft aan dat het Dassenbos een waardevol natuurgebied is en het dan ook van zeer groot belang is dat aantoonbaar onafhankelijk onderzoek wordt gedaan naar de ecologische waarden van dit gebied.	Het Dassenbos op zichzelf is geen beschermd natuurgebied, maar er leven mogelijk wel beschermde soorten. Er wordt onderzoek gedaan naar deze beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Dit wordt meegenomen in het MER.
2.26.17	Inspreker geeft een persoonlijke indruk van wat het Dassenbos persoonlijk voor de inspreker betekent. Inspreker doet dit aan de hand van opsomming van fauna, en anekdotes uit het Dassenbos.	Er wordt onderzoek gedaan naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Daarnaast onderzoeken we de cultuurhistorische betekenis. Dit wordt meegenomen in het MER.

2.27. Zienswijze 27

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.27.1	Inspreker woont op loopafstand van insprekers werk op de campus van Wageningen. In al die jaren heeft inspreker nog nooit meegemaakt dat het verkeer op de Mansholtlaan echt stil stond. De vertraging die de automobilisten ervaren is slechts enkele minuten. Inspreker geeft aan dat automobilisten deze vertraging dienen in te calculeren bij hun reistijd, waardoor er geen prioriteit dient te liggen bij de aanleg van meer asfalt.	Op regionale schaal vindt de provincie de bereikbaarheid van Wageningen een belemmering in het vestigingsklimaat. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.27.2	Inspreker geeft aan dat de zogeheten “noordelijke inprikker” een nadelig effect heeft op de snelheid (extra verkeerslicht), veiligheid (op autoweg rijden om extra verkeerslicht te omzeilen) en comfort van fietsers vanuit oostelijke richting.	Voor de Campusroute kijkt de provincie binnen het gehele studiegebied naar de effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Het studiegebied is groter dan alleen de Campusroute zelf en omvat ook de Noordelijke inprikker en de aansluiting daarvan op de Mansholtlaan. Het studiegebied voor verkeersveiligheid is het zoekgebied incl. de toeleidende wegen, waaronder ook fietsinfrastructuur.
2.27.3	Inspreker geeft aan dat de aantakking voor de busbaan naar de Nijenoord Allee van enkele jaren geleden de situatie onoverzichtelijk heeft gemaakt voor fietsers. Door een aantakking van een provinciale weg bij de Dikgraafflat wordt het een zeer oncomfortabele situatie voor fietsers en voetgangers.	Aangezien de Campusroute op of nabij deze kruising aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.27.4	Inspreker geeft aan dat Noordwest Wageningen matig bereikbaar is per openbaar vervoer, wat een ernstige beperking oplevert voor de mobiliteit van de bewoners van die wijk.	In het Campusroute project is het verbeteren van het openbaar vervoer géén doelstelling. Het OV dient minimaal op hetzelfde kwaliteitsniveau te blijven. Wel zijn provincie en gemeente in gesprek om het openbaar vervoer van en naar Wageningen zo optimaal mogelijk vorm te geven. Een voorbeeld daarvan in het onderzoek dat loopt in het kader van de Rijnlijn.
2.27.5	Inspreker geeft aan dat het prettig wonen is in wijk Noordwest door de nabijheid, de toegankelijkheid en de rust van het buitengebied.	We begrijpen dat insprekers' belang is om de prettige woonomgeving te behouden. We zullen daarom de impact van de nieuwe weg onderzoeken op de omliggende functie, waaronder de leefomgeving. Uiteindelijk zullen deze effecten meewegen in het uiteindelijke besluit over de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.27.6	Inspreker geeft aan dat een provinciale weg langs de wijk Noordwest inbreuk doet op de omliggende natuur en de leefomgeving van de bewoners. Daarnaast geeft het ook meer geluidsoverlast en ontstaat er lichtvervuiling door de nieuwe verlichting.	De effecten van de Campusroute op de omliggende natuur, de leefomgeving, de geluids- en lichteffecten worden onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden.
2.27.7	Inspreker geeft aan dat een provinciale weg langs de wijk Noordwest inbreuk doet op de omliggende natuur en de leefomgeving van de bewoners. Daarnaast geeft het ook meer geluidsoverlast en ontstaat er lichtvervuiling door de nieuwe verlichting.	De effecten van de Campusroute op de omliggende natuur, de leefomgeving, de geluids- en lichteffecten worden onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden.
2.27.8	Inspreker geeft aan dat stiltegebieden een gunstige invloed hebben op de gezondheid van mensen. Het is net voor niets dat de overheid ervoor heeft gekozen om stiltegebieden in te richten. De aanleg van de provinciale weg zal een grote aantasting zijn op het nabij gelegen stiltegebied en de route ernaartoe.	Het klopt dat we waarde hechten en stiltegebieden en dat deze zijn opgenomen in de omgevingsvisie. In MER wordt daarom onderzoek gedaan naar de effecten van de Campusroute op het stiltegebied. Uiteindelijk zal bij de keuze voor de Campusroute het belang van het stiltegebied betrokken worden.
2.27.9	Inspreker leeft heel milieubewust en duurzaam en voelt zich als kleine burger belachelijk gemaakt door een overheid voor wie uiteindelijk voornamelijk economische korte-termijnbelangen de doorslag geven. Inspreker hoopt dat de milieubewuste overwegingen ook een rol, misschien een hoofdrol, zullen spelen bij de beslissingen rond de autoweg,	Wij betreuren dat inspreker zich niet serieus genomen voelt. Gelderland heeft hoge milieu- en duurzaamheidseisen. Wij zijn van mening dat, na een goede afweging, nieuw asfalt niet uitgesloten hoeft te worden als dit in onze ogen noodzakelijk is. Bij de verdere planvorming en latere uitvoering wordt meegenomen hoe dit op een duurzame wijze kan gebeuren. In het MER onderzoeken we in ieder geval eerst de effecten van de Campusroute op de omgeving, zodat ook het milieu volwaardig in alle afwegingen meegenomen kan worden.
2.27.10	Inspreker richt zich op alternatieven hoe Wageningen aantrekkelijker gemaakt kan worden met andere vormen van mobiliteit dan de auto: 1. Het verbeteren van fietsverbindingen: comfortabel, veilig en snel. 2. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen op locaties waar verkeersstromen elkaar erg hinderen. 3. Het aanleggen van een transferium bij de afslag A12-Dreeslaan met een uitstekend busverbinding naar de campus en de terugkeer van de interliner tussen Wageningen en Arnhem 4. Eventueel gebruik maken van bestaand asfalt, bijvoorbeeld “noordelijke prikker” en die laten aansluiten op de busbaan richting Nijenoord Allee.	De fietsverbindingen tussen Arnhem en Wageningen en Wageningen en Ede worden opgewaardeerd tot snelfietsroute en snelle fietsroute. Deels zijn de maatregelen al uitgevoerd en deels zijn deze nog in studie. Voor zover er besluitvorming over plaats heeft gevonden zijn deze uitgangspunt voor het project de Campusroute. Het gebruik maken van bestaand asfalt met of zonder realisatie van ongelijkvloerse kruispunten op drukke locaties is onderzocht in de voorfase als onderdeel van de varianten A en het slingertracé over de campus. Deze zijn afgevallen in verband met de hoge kosten of omdat ze niet inpasbaar bleken. De suggestie voor een transferium wordt meegegeven aan de uitwerking van het mobiliteitsconvenant.

2.28. Zienswijze 28

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.1	Inspreker verwacht dat er behoorlijke filevorming gaat ontstaan voor de woning, en dat de verkeersveiligheid afneemt door de vele verkeersstromen die elkaar zullen gaan kruisen, wanneer de Campusroute aangelegd wordt.	De aansluiting van de Campusroute op bestaande wegen vereist inderdaad aandacht, ook voor fietsers. In de ontwerpateliers en de nadere verkeersanalyses moet blijken hoe deze ontsluiting vormgegeven kan worden, waarbij het streven is om geen opstoppingen te veroorzaken.
2.28.2	Inspreker geeft aan dat draagvlak een belangrijk criterium is voor provincie en gemeente. Echter, dit draagvlak ontbreekt. Een breder zoekgebied en breder blikveld kunnen leiden tot een groter draagvlak.	De provincie probeert door helder te communiceren, te luisteren naar geluiden uit Wageningen en bewoners en overige belanghebbenden te betrekken bij de planvorming, begrip en waar mogelijk draagvlak te creëren in dit project. Bij de uiteindelijke keuze voor de Campusroute door Provinciale Staten zal dit meegewogen worden in het besluit. Hoe, wanneer en in welke mate de omgeving wordt betrokken leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.28.3	Inspreker geeft aan dat de capaciteitsverbeteringen op de A12 en A50 tot verhoogde doorstroming hebben geleid. Uit eigen ervaring geeft inspreker aan dat er geen grote drukte is op de N781 door sluipverkeer, slechts een gebruikelijke vertraging in de spits.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.28.4	Inspreker geeft aan dat de ondersteunende studie uit is gegaan van een afgesloten Bornsesteeg, maar de Bornsesteeg is nu de noordelijke ontsluiting van de Campus.	In de vooronderzoeken uit 2012 was de Bornsesteeg inderdaad geknipt. Dit was destijds het vaststaand beleid van de gemeente. Later is gebleken dat een noordelijke inprikker een bijdrage kon leveren aan de bereikbaarheid op de Campus en is besloten om deze uit te voeren. In latere onderzoeken is de noordelijke inprikker wel opgenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.5	Inspreker heeft eigen tellingen uitgevoerd op het uitgaande verkeer via de Bornsesteeg. Hierbij is 50% minder uitgaand verkeer gemeten dan is aangenomen in de modellen. Dit heeft belangrijke gevolgen voor drukvermindering op het verkeer op de Mansholtlaan en rotonde Droevendaalsesteeg en voldoet aan de streefcijfers genoemd in de trechteringsnotitie. Inspreker geeft aan dat de huidige situatie rond de Bornsesteeg noord (de “noordelijke prikker”) en de ontstane drukvermindering moeten worden meegenomen als belangrijke ontwikkelingen. Die hebben invloed op de besluitvorming over noodzaak van de aanleg van de nieuwe weg. Door het goed functioneren van de Bornsesteeg kunnen grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voorkomen worden.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Daar zit dan ook het effect in van de 'noordelijke inprikker'.
2.28.6	Inspreker refereert aan het rapport van 14-12-2012 waarin staat dat de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholt – Nijenoord Allee aanpassingen nodig hebben voor een betere verkeersafwikkeling. Dit is voor de inspreker een logische conclusie, maar hier is tot op heden nog niets mee gedaan.	In de probleemanalyse is inderdaad geconstateerd dat er knelpunten zijn op deze kruispunten. De Campusroute lost dit knelpunt op door verkeer via een nieuwe route te leiden.
2.28.7	De rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholt – Nijenoord Allee zijn wel meegenomen in een veel complexere en duurdere aanpak, maar niet als zelfstandige oplossing. De rotonde bij de ingang van het WUR terrein word in de NRD als knelpunt benoemd, maar is merkwaardig genoeg niet in het zoekgebied opgenomen. Dit is daarmee een omissie in de gevolgde procedure, die dient te worden aangepast.	Het opwaarderen van de bestaande infrastructuur kan hooguit effectief zijn als zowel de Mansholtlaan als de Nijenoord Allee worden opgewaardeerd. Het aanpakken van slechts een deel van deze routes heeft tot gevolg dat de fileproblematiek zich op het andere deel zal blijven voordoen, waardoor er per saldo aan de bereikbaarheid van Wageningen weinig tot niets verbetert. De genoemde kruispunten zijn geen knelpunten meer bij toepassing Campusroute. De intensiteiten nemen af op deze kruispunten. Eventuele aanpassingen aan deze kruispunten worden meegenomen in andere projecten van de provincie Gelderland, gemeente Wageningen en of WUR. Dit betreft o.a. het onderzoek voor het bestemmingsplan Born Oost en de Snelle Fietsroute Ede Wageningen met aftakking naar de Campus.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.8	In de NRD staat dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro business & Science Park en de haven. Dit is echter niet onderzocht in de studies van Royal HaskoningDHV.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.28.9	Inspreker heeft resultaten modelanalyse vergeleken met eigen verzamelde gegevens en komt tot de conclusie dat het niet de capaciteit van het wegvak is ten noorden van het kruispunt Mansholtlaan en Kielekampsteeg, maar de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg, het kruispunt Mansholtlaan Nijenoord Allee en het tussenliggende 1x1 ontsluitingsweg, die belemmerend werkt op een goede doorstroming, zoals ook de conclusie was uit de studie uit 2012.	De rotonde Droevendaalsesteeg en het wegvak tussen de rotonde en de Nijenoord Allee zijn nu inderdaad de grootste bottlenecks op de verbinding tussen Ede / de A12 en Wageningen.
2.28.10	Inspreker geeft aan dat de trend in de modelverwachtingen van Royal HaskoningDHV niet overeen komt met de gemeten intensiteiten (provinciale tellingen in de periode 2012-2017). De verwachtingen waarvan is uitgegaan als basis voor de noodzaak een grootschalige aanpak van de wegenstructuur, zoals gesteld in de NRD, zijn niet reëel. Dit zal dus moeten worden herzien.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu.
2.28.11	Inspreker is van mening dat door het aanleggen van de Campusroute het autogebruik voor op de korte afstand gestimuleerd wordt. In elke richting heeft het autoverkeer de kortste route. Hierdoor zullen het auto- en sluipverkeer toenemen, welke gevolgen heeft voor gezondheid, milieu en leefbaarheid.	Uit de verkeersmodellen blijkt dat er op sommige relaties inderdaad sprake is van een lichte verkeersaantrekkende werking bij de realisatie van een Campusroute. Dit is inherent aan het toevoegen van capaciteit aan het wegennet.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.12	Inspreker geeft aan dat de grootte van het zoekgebied alleen een route mogelijk maakt over de Campus. Dit zoekgebied gaat voorbij aan de oplossingen die in 2012 zijn geboden voor de problematische kruispunten. Het Raad van Bestuur van de WUR heeft met het oog op een nieuw onderwijsgebouw aan gegeven dat zij voor een verbreding van het zoekgebied zijn en voor het opnemen van meer alternatieven om vertraging in de procedure te voorkomen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Een verzoek van de Raad van Bestuur om het zoekgebied uit te breiden is bij de provincie niet bekend.
2.28.13	In de NRD wordt aan gegeven dat het zoekgebied is gekozen op basis van de trechteringsnotitie en het raadbesluit van gemeente Wageningen op 3-7-2017. Inspreker geeft aan dat bij beide momenten er geen procedure is geweest voor de burgers om zienswijzen in te dienen.	Dat klopt en daartoe was de raad ook niet verplicht. De trechteringsnotitie lag in deze fase van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wel ter inzage en een ieder kon een zienswijze indienen. Hoe de provincie bewoners verder betrekt bij de volgende stappen en de mate waarin leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.28.14	Het raadsbesluit van 3-7-2017 is een product afgestemd door diverse partijen over ruimtelijke samenhang van alle vormen van vervoer, de NRD gaat alleen over het autoverkeer. De A-varianten in de trechteringsnotitie zijn afgevallen op kosten. Inspreker geeft aan dat dit onterecht is om op voorhand te doen. De maatschappelijke kosten zijn namelijk nog niet meegerekend. Om die reden stelt inspreker dat er ook een maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd moet worden.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.28.15	Voordat de MER-onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, moet er eerst een ontwerpfase starten. Samen met belanghebbenden worden in ontwerpateliers alle mogelijke oplossingen bekeken. Echter, het zoekgebied is klein. Inspreker geeft aan dat door het kleine zoekgebied er maar één ontwerp gemaakt kan worden en andere alternatieven schijnalternatieven zijn.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.28.16	Inspreker stelt dat onvergelijkbare varianten zijn opgesteld aan de hand van wensenlijstjes van diverse Wageningse partijen zonder ‘smart thinking’ over no-regret oplossingen. Inspreker geeft aan dat men zo uitkomt op een gedwongen eenrichtingsoplossing van “het alternatief” en valt er weinig meer te ontwerpen.	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De onderliggende argumentatie leest u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Wij zijn het dan ook niet eens met de stelling van de inspreker.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.17	Inspreker geeft aan de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee belemmerend werken op de doorstroming. Inspreker geeft als alternatief aan om de rotonde her in te richten tot een 'gewone' kruising met 2 rijstroken voor recht doorgaand verkeer en de 2x2 configuratie door te trekken naar het kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee.	Het alternatief biedt een oplossing voor de rotonde Droevendaalsesteeg, maar biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer ook op de Nijenoord Allee af te kunnen wikkelen. Hiervoor zijn de varianten A ontwikkeld, waarvan er enkelen het verkeer konden afwikkelen. Wel zijn de geraamde kosten van deze varianten erg hoog. In de trechternotitie staat dit nader beschreven.
2.28.18	Inspreker stelt een alternatief voor om sluipverkeer tussen A50 en A12/A30 via de N225 tegen te gaan: • De doorgaande lijn op de kruising wordt die van de Mansholtlaan naar de Nijenoord Allee, waarbij een soepele verbindingsboog (in plaats van de haakse bocht nu) zo dicht mogelijk langs de studentenflat Hoevestein wordt geprojecteerd. Er is één rijstrook voor links afslaand verkeer (vanuit Ede) en één rechtsaffer (vanaf de Nijenoord Allee) naar de Diedenweg. • De aantakking van de Diedenweg komt zo veel als mogelijk in westelijke richting. • De Grintweg wordt (evt. als snelle fietsroute) aangetakt aan de Diedenweg, op voldoende ruime afstand van de nieuwe kruising.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. Overigens wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.28.19	Inspreker geeft aan om zoekgebied te vergroten met de Mansholtlaan tot en met het kruispunt met de Nijenoord Alleen en de Diedenweg.	Het huidige zoekgebied is gebaseerd op de onderzoeksresultaten van het gemeentelijke vooronderzoek, aangevuld met een gebied waarbinnen het mogelijk is om invulling te geven aan het amendement van de gemeenteraad.
2.28.20	Inspreker stelt alternatieven voor met behulp van de Ladder van Verdaas: • Betaald parkeren onderdeel maken van parkeerbeleid WUR. • Gecoördineerde aanpak bij de grote bedrijven om werknemer te stimuleren met de fiets of OV naar het werk te komen.	Zoals in de oplegnotitie is beschreven wordt het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. Op basis hiervan wordt helder welke afname in verkeer in de toekomst noodzakelijk is. In het MER wordt vervolgens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, met andere maatregelen dan infrastructuur en de opwaardering van bestaande infrastructuur, nog klopt met de probleemanalyse en uitgangspunten.
2.28.21	Inspreker geeft aan dat de (snel)fietsroutes en OV-verbindingen nu kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Deze routes en verbindingen moeten van en naar de campus verbeterd worden. Zo kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeterd worden.	De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.22	Inspreker geeft aan dat de verbetering van fietsverbindingen buiten de reikwijdte van deze opdracht en m.e.r. procedure valt. Het zou goed zijn als dit ook onderdeel wordt van de NRD.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze neemt de provincie de verbetering van fietsverbindingen voor zover dit bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen zijn die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied mee in de ontwerpateliers en in het MER.
2.28.23	Voordat de MER-onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, moet er eerst een ontwerpfase starten. Samen met belanghebbenden worden in ontwerpateliers alle mogelijke oplossingen bekeken. Echter, het zoekgebied is klein. Inspreker geeft aan dat door het kleine zoekgebied er maar één ontwerp gemaakt kan worden en andere alternatieven schijnalternatieven zijn.	Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen we naar het antwoord onder nummer 28.16.
2.28.24	Inspreker geeft aan dat de wijze waarop het plan van de Campusroute wordt vergeleken met de huidige situatie, de alternatieven en een referentiesituatie nader zullen moeten worden uitgewerkt. Dit heeft alleen zin als er werkelijk alternatieven zijn.	In het MER worden varianten binnen het zoekgebied uitgewerkt en onderling vergeleken, ook met de huidige situatie. De provincie verwacht dat er binnen het zoekgebied wel degelijk onderscheidende varianten mogelijk zijn.
2.28.25	Inspreker geeft aan dat door het kleine zoekgebied en de komst van een nieuw onderwijsgebouw de mogelijkheid voor het beoordelen van alternatieven beperkt tot één.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Op voorhand vormt bebouwing of geplande bebouwing geen reden tot uitsluiten van een variant.
2.28.26	Inspreker vraagt om een MKBA uit te voeren, waarbij de aanbevelingen van PBL (link in zienswijze 28, p. 10) toegepast dienen te worden.	Onder nummer 28.15 wordt deze vraag beantwoord.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.28.27	Inspreker stelt dat de opgenomen criteria in de NRD onvolledig en/of onvoldoende zijn gespecificeerd. In bijlage 1 van zienswijze 28 heeft inspreker de criteria aangevuld c.q. gewijzigd.	Onderstaand staat per thema uit de tabel van insprekers de reactie van de provincie beschreven: Algemeen (nieuw) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. Verkeer en vervoer In lijn met het advies de Commissie m.e.r. wordt het verkeersmodel geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerstellingen (voorjaar 2018). Vervolgens wordt opnieuw de nut en noodzaak beschouwd en beschreven in het MER. Hierbij én in de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met de door u genoemde aanvullingen en specificaties op de beoordelingscriteria bereikbaarheid en mobiliteit. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd. Geluid De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. Uit het onderzoek moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden. Ook de geluidbelasting op beschermde gebieden wordt onderzocht. Hierbij wordt ook, conform het advies van de Commissie m.e.r., de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt Luchtkwaliteit De Campusroute Wageningen betreft een project waarbij de dominante

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		bron voor luchtverontreiniging het wegverkeer betreft. Het verzurend effect door zwaveldioxide t.g.v. uitlaatgassen van wegverkeer was in de jaren 80 een probleem. Echter door het toepassen van katalysatoren (voor NOx-uitstoot) en het ontzwavelen van brandstof (voor SO_2-uitstoot) is het verzurend effect door wegverkeer heden ten dage geen issue meer. Met wegverkeer als dominante bron hoeft er niet meer getoetst te worden op SO_2-emissie, alleen nog maar op NO_2- en fijnstofconcentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Trillingen In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen. Lichthinder In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die als gevolg van de Campusroute een toe- of afname van hinder als gevolg van lichtinval ondervinden. Natuur Het Dassenbos en de Blauwe Bergen zijn geen wettelijk beschermde gebieden. Dat geldt ook voor de ecologische verbindingszone. In het MER wordt onderzoek gedaan naar effecten op beschermde gebieden en naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Landschap, archeologie en cultuurhistorie De effecten van de Campusroute, incl. eventuele geluidwerende maatregelen, op het open karakter worden in het MER onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Water Eventuele veranderingen van het wateroppervlaktesysteem en de kwelsituatie als gevolg van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Ruimtegebruik Onder het aspect Ruimtegebruik wordt het fysieke ruimtebeslag van de Campusroute wordt alle ruimtelijke functies in beeld gebracht. Sociale aspecten Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking van de Campusroute met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners). Hierbij wordt ook gekeken naar de invloed om verbindingen van en naar Noordwest die door de Campusroute worden beïnvloed. Onder het aspect landschap wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe weg het open karakter van het landschap aantast. Middels visualisaties wordt inzichtelijk gemaakt hoe de weg wordt ingepast in het bestaande landschap en kan op basis hiervan bepaald worden wat het effect is op het uitzicht vanuit de woningen aan de rand van de wijk Noordwest. Gezondheid Als onderdeel van het aspect gezondheid wordt onderzocht in welke mate de Campusroute invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Waar dit invloed heeft op de bewoners van Noordwest, is dat onderdeel van het onderzoek.
2.28.28	Inspreker vraag aandacht voor het Dassenbos. In het MER moeten onder andere het Dassenbos, stiltegebied Binnenveld, open landschap, weide- en akkervogelgebied, historische boerderij de Born en de ecologische verbinding tussen de Veluwe en Binnenveld meegenomen worden.	Beschermde natuurwaarden, dus ook beschermde soorten uit het Dassenbos, worden onderzocht in het MER. Dit geldt ook voor het stiltegebied, open gebieden en de historische boerderij. De effecten worden vervolgens meegewogen in de uiteindelijke keuze over de Campusroute. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied. Wel is van belang dat het gebied in Gelders of nationaal beleid niet als verbindingszone is aangewezen.

2.29. Zienswijze 29

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.29.1	Inspreker heeft tot zijn spijt moeten constateren dat het provinciaal bestuur heeft gekozen om een extra verkeersader rondom de Campus van WUR aan te leggen. Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van Wageningen in geen enkel opzicht een probleem is. Vanaf de noordzijde is wel de gebruikelijke vertraging in de spits, maar de oorzaak ligt daar bij de inrichting van de wegvakken, beperkte toegang Campus, onnodige rotondes en het sluipverkeer van A12-A50.	Gebleken is dat de oorzaak van de vertraging op de noordelijke wegvakken te vinden is in de inrichting van de kruispunten én wegvakken ten zuiden van de Kierkamperweg. Deze hebben onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen af te wikkelen. Het mijden van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 zal het probleem niet volledig kunnen oplossen in 2030 én de provincie ziet onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten. De beperkte toegang tot de campus en het gebrek aan capaciteit bij de huidige inrichting is aanleiding voor dit project. Overigens hebben recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijze aanleiding gegeven om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.29.2	Inspreker geeft aan dat de veiligheid van alle diverse verkeersdeelnemers niet gebaat zijn bij de aanleg van een rondweg,	De verkeersveiligheid van alle typen verkeersdeelnemers is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van plan. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zal hierbij uitgebreid worden stilgestaan.
2.29.3	Inspreker geeft aan dat er extra milieuvervuiling (fijnstof) zal ontstaan vlakbij een woonwijk en een opleidingsinstituut.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.29.4	Inspreker geeft aan dat er een ongewenste aantasting van de Kielekampsesteeg is. Dit deel wordt omzoomd door bomen en in het gebied staat een boerderij uit 1872.	Het effect van de Campusroute op de betreffende boerderij en de bomen wordt onderzocht in het MER. Het effect wordt daarna meegewogen in de uiteindelijke keuze voor de ligging van de weg.

2.30. Zienswijze 30

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.30.1	Het is volgens inspreker een grote kwaliteit van Wageningen dat de stad overgaat in het omringende landschap, zonder een barrière zoals een drukke weg. In Wageningen wonen veel mensen met een “groene” achtergrond die mede om deze reden graag in Wageningen willen wonen. Deze kwaliteit van Wageningen wordt door het voornemen van een Campusroute ernstig aangetast. Dagelijks wandelen en fietsen veel Wageningers over de Dijkgraaf om van de stilte en de natuur te genieten. Als langs de Dijkgraaf een weg wordt aangelegd valt er weinig meer te genieten.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. Bij het wegontwerp zal rekening worden gehouden met verbindingen voor fietsers en voetgangers. Door middel van landschappelijke inpassing zal de impact van de weg zoveel mogelijk worden beperkt.
2.30.2	De natuur en de stilte hebben ook een stem. Oude eiken in het Dassenbos, de roffel van een specht, de daverende stilte bij zonsopgang boven het Binnenveld, het zijn ontroerende ervaringen die niet in harde feiten en cijfers te vatten zijn. Inspreker vraagt de provincie om ook de stem van de natuur te laten klinken in het rapport en de besluitvorming over de Campusroute.	De provincie onderzoekt voor wat betreft natuur datgene wat wettelijke is voorgeschreven. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. De door inspreker beschreven waarden worden dan ook niet allemaal meegenomen. Wel wordt in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt op daarvoor gevoelige natuur. Zie voor een uitgebreidere toelichting de oplegnotitie.
2.30.3	In de Wageningse gemeenschap is veel deskundigheid over ruimtelijke ordening en verkeer, zowel op de WUR als onder de bewoners. Er zijn veel ideeën naar voren gebracht over alternatieve oplossingen voor de bereikbaarheid van Wageningen. Door de procedure te starten van een Provinciaal Inpassingsplan gaat de provincie hieraan voorbij. Deze gang van zaken is in strijd met democratische principes en stelt inspreker erg teleur. Inspreker verzoekt de provincie om eerst samen met gemeente, WUR, bedrijven en bewoners alternatieve oplossingen te onderzoeken zoals verbetering van fietsroutes, stimuleren van gebruik van openbaar vervoer en fiets, spreiding van colleges en kleine aanpassingen van de infrastructuur (zoals de rotonde bij de Droevendaalsesteeg). Pas nadat gebleken is dat de alternatieve oplossingen geen soelaas bieden kan een Campusroute worden overwogen.	De provincie wil graag gebruik maken van de kennis die in Wageningen aanwezig is en bewoners betrekken bij de planvorming. Hoe en in welke mate de provincie de bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Zoals in de oplegnotitie staat gaan wij onze doelen en randvoorwaarden waar mogelijk kwantificeren, het verkeersmodel updaten en daarnaast ook een inschatting maken welk percentage autoverkeer we - bovenop de maatregelen die nu al genomen zijn - kunnen weren (zie ook advies van de Commissie m.e.r.). Dit moet uitwijzen of er een goede onderbouwing is voor het nut en de noodzaak van de Campusroute.

2.31. Zienswijze 31

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.31.1	De hoofddoelstelling luidt: ”De provincie Gelderland werkt aan een betere bereikbaarheid van Wageningen”. Verder: “Knelpunt is de doorstroming op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan/Willem Dreeslaan (N781). Hierdoor zijn de haven en het centrum slecht bereikbaar. Provincie en gemeente willen deze problemen oplossen.” Inspreker signaleert enkele opvallende beperking in de uitwerking van de doelstelling: 1. Het onderzoekgebied voor een betere bereikbaarheid van Wageningen wordt beperkt door in de uitwerking alleen aandacht te besteden aan de directe bereikbaarheid van de Campus. 2. Er wordt in de studie geen aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de haven: toegangswegen Lawickse Allee en Kortenoord Allee, Costerweg. 3. Tevens wordt ook geen aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum (Ritzema Bosweg, Diedenweg, Rooseveltweg en Churchillweg).	In het vooronderzoek is gebleken dat de infrastructuur tussen het havengebied en de Rooseveltweg en richting het centrum voldoende capaciteit heeft. Daarom is het geen onderdeel van het projectgebied, maar wel van de projectdoelstelling omdat deze bestemmingen met de Campusroute beter bereikbaar worden. Dit wordt getoetst aan het geactualiseerde verkeersmodel.
2.31.2	Er is volgens inspreker zeer beperkt aandacht besteed aan de invloedsgebieden van Wageningen: a) belangrijke infrastructurele plannen op de doorgaande wegen van Veenendaal, b) toekomstige verdubbeling van de Rijnbrug bij Rhenen c) uitgevoerde verbreding van de A12.	Alle toekomstige ontwikkelingen die bestuurlijk zijn vastgesteld of waarbij dat naar alle waarschijnlijkheid op korte termijn zal gebeuren, zijn meegenomen in de prognose van zowel de vraag (aantal verkeersbewegingen) als het aanbod (het beschikbare wegennet).
2.31.3	Inspreker stelt dat de aanleg van de Campusroute zo ingrijpend is voor het totale verkeersbeeld in geheel Wageningen dat de gevolgen hiervan in een groter gebied dan de voorgestelde beperkte, “postzegel” gebiedje beschreven dient te worden.	Alle routes en relaties die mogelijk zichtbaar beïnvloed worden door realisatie van de Campusroute worden opgenomen in het verkeersmodel. Hoewel het wegennet in Ede en Wageningen het meest fijnmazig wordt beschreven door het model, zijn ook andere belangrijke regionale verbindingen erin opgenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.31.4	Ten aanzien van de verkeersgegevens in de NRD merkt inspreker het volgende op: 1. Op blz. 3 is melding gemaakt van het statisch verkeersmodel uit 2012. De verkeersgegevens zijn verouderd, gezien de gerealiseerde verbreding van de A12 richting Arnhem. De gevolgen van de verbreding kan wezenlijke invloed hebben op het verkeersbeeld op de doorgaande wegen in Wageningen. 2. In de notitie heeft inspreker geen aanwijzing gevonden dat de verkeersgegevens van het Nederlands Regionaal Model (NRM) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn opgenomen	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

2.32. Zienswijze 32

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.32.1	Het nut van goede doorstroming is inspreker duidelijk. Maar inspreker stelt dat de noodzaak van de voorgestelde weg niet is aangetoond. In de trechteringsnotitie is gewerkt met een verkeersmodel wat ondertussen aantoonbaar incorrect is gebleken (groei van 2012 – 2018 is uitgebleven); er wordt in het model dus van een onrealistische grote groei uitgegaan en op basis daarvan is de Ladder van Verdaas 'opgelopen' met als conclusie dat er nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Dit is volgens inspreker niet correct. Er staat in de trechteringsnotitie dat het probleem op te lossen zou zijn met een daling van 15 – 25% in de avondspits. Dit verwijst naar de avondspits in 2030 die gebaseerd is op de incorrecte groeiaanname van 2012. Hieruit concludeer inspreker dat de noodzaak van een weg niet is aangetoond en dat er heel waarschijnlijk helemaal geen noodzaak is om op de hoogste trede in de Ladder van Verdaas te komen. Inspreker stelt dat, na de nieuwe analyse die gedaan wordt later dit jaar, de Ladder van Verdaas opnieuw bekeken zal moeten worden. Daarom is deze NRD-procedure voor een nieuwe weg niet correct volgens inspreker.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.32.2	Inspreker forenst iedere dag Wageningen uit en in (richting Renkum/A50 en terug), dus inspreker kan met zekerheid zeggen dat er bijvoorbeeld op de Nijenoord Allee in 2018 geen problemen zijn. De Diedenweg geeft alleen problemen als de A12 of A50 vast staan waarbij er dan meer sluipverkeer door Wageningen gaat. Verder lijkt het voor de oprit bij Renkum soms wat druk (dus geen problemen waar de voorgestelde weg een 'oplossing' voor zou bieden). Volgens inspreker is het probleem veel kleiner dan wordt voorgedaan en gaat het daarmee terug naar de onderste trede van de Ladder van Verdaas (noodzaak voor de weg is niet aangetoond).	Zoals onder punt 32.1 is geantwoord wordt het verkeersmodel geactualiseerd. De nieuw verwachte verkeerstoename leggen wij naast de gekwantificeerde doelen en uitgangspunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.32.3	Inspreker stelt dat bij de trechtering van het zoekgebied logica ontbreekt. Zo is de Impact op bewoners/omgeving veel te licht afgewogen. Er is grote weerstand vanuit de wijk Noordwest en andere bewoners van Wageningen tegen de Campusroute. Er zijn inmiddels meer dan 3600 handtekeningen tegen deze optie verkregen. Dit heeft zowel te maken met de mensen die direct aan de route wonen (grote uitstoot fijnstof is te verwachten als gevolg van vrachtverkeer; het plan voldoet niet aan Europese normen) als door de mensen die gebruik maken van het gebied om te recreëren. Er wordt hier volop gewandeld, gefietst en hardgelopen. Verder loopt de voorgestelde weg pal langs de voetbalvelden waar er altijd volop kinderen voetballen. Inspreker is dit nergens tegen gekomen in de documenten en trekt daar zijn twijfels bij. Samenvattend: deze weg loopt te dicht langs de voetbalvelden, bewoning, recreatiegebied, dassenbos en door/langs stiltegebied (verbindingszone Natura 2000). Dit zou veel zwaarder moeten meewegen en daardoor zouden andere alternatieven meer kansrijk zijn.	De milieueffecten van de Campusroute zijn op hoofdlijnen in beeld gebracht en meegewogen in de besluitvorming. Het is duidelijk dat de bewoners van Noordwest tegenstander zijn van de Campusroute. De negatieve effecten op onder andere luchtkwaliteit, natuur en leefbaarheid worden nader in beeld gebracht in het MER en daar waar noodzakelijk worden mitigerende of compenserende maatregelen genomen om de effecten op te verzachten.
2.32.4	Inspreker stelt dat bij de trechtering van het zoekgebied logica ontbreekt. Zo lijken de kosten leidend maar deze zijn niet correct. Nu wordt aangegeven dat de Campusroute de beste optie is, want het is de goedkoopste optie (dit lijkt de hoofdreden te zijn bij het laatste stadium van de trechtering). Echter, dit is de enige optie waarbij er geen oplossingen worden geboden voor de fietsers en fietserveiligheid. De Campusroute leidt volgens inspreker tot een verkeersgedrocht bij het kruispunt Dijkgraaf/Nijenoord Allee, waar nu al de busbaan ligt. Deze zal niet meer veilig zijn voor de grote aantallen overstekende fietsers van en naar de Campus en middelbare scholieren van Noordwest naar bijvoorbeeld Pantarijn. Extra maatregelen zijn daarom nodig maar ongetwijfeld duur. Hiermee wordt de Campusroute duurder dan nu wordt voorgespiegeld en wellicht zelfs duurder dan de andere varianten die op meerdere punten beter scoren. Dit zou dus tot een andere trechtering leiden!	In de nadere uitwerking van de Campusroute moet blijken in hoeverre de globale kostenraming uit de vorige fase bijgesteld moet worden. Gezien het grote verschil in kosten tussen de onderzochte varianten is niet de verwachting dat de kosten van de Campusroute in de buurt zullen komen van de andere varianten. Het realiseren van een verkeersveilige oplossing voor alle verkeersdeelnemers is uitgangspunt van het project. Zo neemt de provincie de verbetering van fietsverbindingen (voor zover dit bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen zijn die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied) mee in de ontwerpateliers en in het MER.
2.32.5	Indien er geen eerdere oplossing in de Ladder van Verdaas (zie zienswijzen nummer 2.32.1 en 2.32.2) worden gevonden, dan zullen meerdere opties moeten worden bekeken en niet alleen de Campusroute (te hoge negatieve impact en ook de kosten inschatting is niet correct).	In de trechternotitie is beschreven welke opties zijn onderzocht en waarom alternatieven voor de Campusroute zijn afgevallen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.32.6	Inspreker hoopt dat de zienswijzen meegenomen kunnen worden en er een juiste heroverweging wordt gemaakt op basis van relevante gegevens (en niet opgeblazen aannames over verkeersgroei). Indien op basis van juiste gegevens, de oplossing nog steeds in de laatste treden van de Ladder van Verdaas moet worden gezocht, moet er wel een correct, veel groter zoekgebied worden meegenomen, waarbij het verbeteren van de bestaande infrastructuur (wellicht met een paar kleine aanpassingen) ook wordt bekeken.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Eerdere conclusies worden getoetst op basis van de nieuwe uitgangspunten.

2.33. Zienswijze 33

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.33.1	Het huis van inspreker ligt pal naast de Dijkgraaf en door de aanleg van de rondweg zal het woongenot van inspreker in ernstige mate worden aangetast.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dan ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.33.2	Inspreker is het niet eens met de voorspelde toename van het autoverkeer in 2030. Daarnaast is inspreker het niet eens met de definitie dat er een bereikbaarheidsprobleem is voor automobilisten als ze 2 keer voor hetzelfde stoplicht moeten stoppen. Dat het autoverkeer minder hard zal toenemen is geen hard feit. Maar dat geldt net zo goed voor de uitgangspunten die zijn gehanteerd in het door RHDHV toegepaste verkeersmodel.	Zoals in de oplegnotitie staat gaan wij waar mogelijk de doelen en randvoorwaarden kwantificeren en het verkeersmodel updaten vanwege onder andere de tellingen die in maart zijn uitgevoerd. Dit moet uitwijzen of er een goede onderbouwing is voor het nut en de noodzaak van de Campusroute.
2.33.3	Bovendien is naar inzien van inspreker de Ladder van Verdaas de facto verplicht alvorens wordt besloten tot meer asfalt. Zelfs de eerste sport van de ladder is niet bestegen want met een ontmoedigingsbeleid van de WUR met betrekking tot het gebruik van auto's is al veel te bereiken. De volgende sport van de ladder had kunnen zijn het creëren van parkeergelegenheid aan 3 zijden van Wageningen en vervoer naar de campus met shuttles. Ook dat is bewezen werkzaam.	De eerste trede van de Ladder van Verdaas betreft het ruimtelijke ordeningsbeleid. In het verleden is er voor gekozen om de universiteit te concentreren op één locatie in Wageningen, ten noorden van de Nijenoord Allee. De concentratie van onderwijs, research en bedrijfsactiviteiten genereert verkeer. Dit is onderdeel van de bereikbaarheidsproblematiek. Overigens wordt, zoals in de oplegnotitie beschreven, het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, met andere maatregelen dan infrastructuur en de opwaardering van bestaande infrastructuur, nog klopt met de probleemanalyse en uitgangspunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.33.4	Een hard feit is dat het sluipverkeer van de A12 naar de A50 (en de omgekeerde richting) een grote vervuiling was en is van alle bij dit probleem toegepaste verkeersmodellen. Inspreker vraagt zich af hoe het mogelijk is dat bij aanvang dit niet is meegenomen terwijl iedereen wist dat voor de verbreding van de A12 er veel sluipverkeer was. En ook na de verbreding is er nog regelmatig sluipverkeer? Inspreker is van mening dat men ervan uit mag gaan dat binnen 10 jaar rijgedrag wordt gemonitord en beprijsd, en sluipverkeer dan heel effectief te ontmoedigen is.	De hoeveelheid doorgaand verkeer in het model wordt getoetst aan de werkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer buiten op straat, en op basis daarvan zo nodig bijgesteld. Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren.
2.33.5	Hard is het feit dat de zogenaamde noordelijke inprikker inmiddels is gerealiseerd waardoor de ontsluiting van de campus vanuit noordelijke richting geen probleem meer is. De voorgestelde Campusroute was juist bedoeld voor de ontsluiting van de campus vanaf het noorden. Maar toen dat niet meer nodig was is kennelijk de noodzaak plotseling verlegd naar ontsluiting van Wageningen en de haven. Inspreker ziet dit als de polis veranderen als het huis in brand staat.	De provincie heeft de noordelijke inprikker gerealiseerd om meer capaciteit te bieden aan verkeer van en naar de campus. Tegelijkertijd was ten tijde van de realisatie bekend dat dit geen definitieve oplossing zou zijn. Daarom wordt nu het project Campusroute gestart.
2.33.6	Inspreker is van mening dat er rekening gehouden moet worden met nieuwe ontwikkelingen die sinds het opstellen hebben plaats gevonden en die pas nu op stoom beginnen te komen zoals gebruik van elektrische fietsen.	Uit de recente verkeerstellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. In deze landelijke scenario's zijn ook technische en sociaal economische ontwikkelingen meegenomen. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Eerdere conclusies worden getoetst op basis van de nieuwe uitgangspunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.33.7	Inspreker vraagt zich af waarom gekozen wordt voor de campus als vestigingsplaats voor allerlei bedrijven. Ede is immers ook onderdeel van FoodValley. Inspreker snapt dat bestuurders kicken op het binnen halen van bedrijven maar Wageningen is daar zonder directe ligging aan een snelweg, zonder rondweg en zonder NS-station niet op berekend. Inspreker kan dat niet anders betitelen als onbehoorlijk bestuur.	De wereldwijde bekendheid van "Wageningen" maakt het voor bedrijven interessant om zich juist daar te willen vestigen. Daarnaast is de Wageningen Campus als vestigingsplaats voor zowel bedrijven als de universiteit en studenten belangrijk. Door laagdrempelige ontmoeting tussen bedrijfsleven, startups, wetenschap en studenten te faciliteren ontstaat uitwisseling van kennis, gedeeld gebruik van (onderzoeks)faciliteiten en nieuwe kennis waaraan iedereen voordeel heeft. Dat geeft economische kansen waarvan de regio FoodValley profiteert.
2.33.8	Volgens inspreker lost de rondweg niet het probleem op van de fietsersfiles want de Nijenoord Allee wordt niet afgesloten en automobilisten zullen in meerderheid deze route blijven kiezen. Dus vroeger of later moet hier toch een oplossing voor komen en daarmee vervalt een belangrijk argument waarom voor de Campusroute is gekozen, nl. de laagste kosten. Daarnaast lost het het probleem niet op van de files vanuit Renkum (Diedenweg).	Uit berekeningen met het verkeersmodel is gebleken dat meer dan de helft van het verkeer op de Mansholtlaan gebruik gaat maken van de nieuwe Campusroute.
2.33.9	De Campusroute komt aan het begin (aan de zuidzijde) te lopen over de busbaan c.q. zal hem kruisen. Daardoor zal het busverkeer in de spits ernstig worden belemmerd. Als je dan toch al het busverkeer aan het hinderen bent waarom dan niet tijdens de spits bestemmingsverkeer komend vanuit het westen via deze route naar de parkeerplaatsen van de WUR toestaan? Binnen 50 m kan het autoverkeer van de busbaan worden afgeleid dus extra hinder voor het busverkeer levert dat volgens inspreker niet op.	De kruising van de busbaan en Campusroute zal in alle gevallen voorzien moeten worden van verkeerslichten. Met deze verkeerslichten kan de bus prioriteit gegeven worden over het overige verkeer.
2.33.10	De ontsluiting van de wijk noordwest is in de huidige situatie al kwetsbaar en loopt voor een belangrijk deel via het ‘verkeersplein’ bij de Dijkgraafflat. Nu al is het een onoverzichtelijke situatie en met de komst van de rondweg wordt de ontsluiting echt problematisch. Ook in dit opzicht is de Campusroute zeer ongewenst.	Aangezien de Campusroute op of nabij deze kruising aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.33.11	In sectie 2.1 van de NRD wordt gesteld dat op basis van toetsen aan de criteria verkeer, omgeving en kosten een keuze is gemaakt. Dat is volgens inspreker volksverlakkerij want de variant die op veel punten het slechts scoorde is puur en alleen gekozen vanwege de kosten. Uiteraard moet er op de centen worden gelet maar het de keuze laten afhangen van een hard plafond qua investeringen kan worden gekenschetst als een systeemfout. Je kunt immers niet meer de schaduwprijs uitrekenen van 1 ha meer dassenbos. Bovendien is de besluitvorming gebaseerd op een zeer discutabele plussen- en minnentabel. Dat de Campusroute bijvoorbeeld neutraal is voor fietsers is door de Wielerbond overtuigend weerlegd. En bos terug planten voor het verloren gaan van het dassenbos zou omgevingsneutraal zijn! Dat is volgens inspreker een gotspe.	De overgebleven variant voldoet aan de gestelde randvoorwaarden (robuustheid, verkeersveiligheid, oplossend vermogen en geld). Bij de toetsing aan de omgevingsfactoren scoort deze variant, omdat het de aanleg van een nieuwe weg betreft, minder goed dan varianten die uitgaan van uitbreiding van bestaande infrastructuur omdat daar al een weg ligt. Per variant zijn de omgevingsfactoren door experts op waarde geschat (plussen en minnentabel). De varianten gebaseerd op uitbreiding van bestaande infrastructuur voldoen om verschillende redenen niet aan de gestelde randvoorwaarden en vallen daardoor af. Deze redenen worden in de trechteringsnotitie toegelicht.
2.33.12	Omdat de trechterprocedure vele malen meer bepalend is voor de besluitvorming dan de aangekondigde m.e.r. was volgens inspreker een Plan-m.e.r. noodzakelijk geweest (onder auspiciën van een Commissie m.e.r.). Een afwijzing van de rondweg of afwijzen van het doortrekken van de A30 zijn zulke zwaarwegende beslissingen dat dit niet kan worden volstaan met een procedure waarbij de slager zijn eigen vlees keurt. Volgens inspreker een typerend geval van penny wise and pound foolish! Formeel zal het wellicht wel kloppen om te komen tot een bepaald besluit zoals een inpassingsplan zonder een m.e.r. maar hier wordt de geest van de wet met voeten gereden.	Het trechteringsproces is het gevolg van de gekozen projectaanpak. Onderzoeksresultaten en nieuwe initiatieven hebben de afgelopen jaren de input gevormd voor vervolgstappen waardoor het proces als het ware trechterde tot uiteindelijk de Campusroute. De gedachte achter de milieuwetgeving is dat het milieu een volwaardige plek krijgt in de besluitvorming, in een zo vroeg mogelijk stadium. In het gemeentelijke traject is er voor gekozen geen m.e.r. procedure te volgen en dit was juridisch ook niet verplicht. Wel heeft de gemeente op hoofdlijnen, passend bij het schetsniveau van de oplossingen, gekeken naar impact op het milieu. Op die manier zijn de milieueffecten in beeld gebracht en zijn deze ook meegewogen in de besluitvorming. Dat staat echter los van de daadwerkelijke keuze en afweging ten opzichte van de andere randvoorwaarden (robuustheid, verkeersveiligheid, oplossend vermogen en geld). De Campusroute is bedoeld voor de oplossing van een lokaal probleem, de bereikbaarheid van Wageningen en de Wageningen Campus. Het probleem wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door forensen woonachtig in Wageningen en forensen met Wageningen als werkbestemming. Met het doortrekken van de A30 wordt het lokale probleem niet opgelost. Een volledige rondweg zou dat wel doen, maar dat vraagt een grotere, voor de omgeving meer belastende ingreep die duurder is en ten opzichte van de Campusroute weinig meerwaarde biedt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.33.13	In figuur 3 van de NRD is het zoekgebied van de Campusroute aangegeven. Deze loopt over gebouwen van de WUR. Inspreker vraagt zich af hoe het kan dat dit zo wordt weergegeven. Gelet op de financiële kaders die hebben geleid tot de keuze voor de Campusroute kan een kind bedenken dat er geen gebouwen worden afgebroken om de route te realiseren. Inspreker betitelt dit als volksverlakkerij.	Op dit moment is niet duidelijk wat de exacte waarde is van de bebouwing binnen het zoekgebied. Dit wordt nader uitgezocht als onderdeel van het ontwerpproces en ter besluitvorming voorgelegd bij de tracékeuze.
2.33.14	Een m.e.r. is bedoeld om omgevingseffecten van een plan te kunnen afwegen, binnen financiële kaders. Maar een m.e.r. toepassen op een de facto sterk ingekrompen zoekgebied ten opzichte van die in figuur 3 is volgens inspreker een farce. Want die weg komt zo dicht mogelijk naast de WUR-gebouwen ook al is dat zeer belastend voor de aanwonenden. Het opstellen van een m.e.r. is wettelijk gezien een verplicht onderdeel bij een inpassingsbesluit maar hier wordt dit prachtige instrument in diskrediet gebracht. Er valt namelijk niets wezenlijks meer te kiezen.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. In de ontwerpateliers gaat de provincie samen met de omgeving op zoek naar de ligging en inrichting van deze tracés. ook worden in die fase de eventueel benodigde mitigerende maatregelen vormgegeven. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn.
2.33.15	Gelet op de knellende randvoorwaarden en beperkt zoekgebied is het organiseren van ontwerpateliers volgens inspreker echt een lachertje. Alsof je een eend vraagt: wil je gebraden worden in vet of in olie? Oftewel een geluidswal van 5 m hoog voor de deur en geen fraai uitzicht meer op de weilanden of geluidsoverlast en zicht op passerend verkeer.	In tegenstelling tot de mening van inspreker zijn wij van mening dat de ontwerpateliers meerwaarde opleveren door de inbreng van kennis uit het gebied.

2.34. Zienswijze 34

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.34.1	In de NRD (p 6) wordt gesteld, dat "… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen". Inspreker is het hier niet mee eens, omdat de genoemde wachtrijen zeer wisselend in intensiteit zijn. De wachtrijen zijn er vooral op maandag, dinsdag en donderdag, tussen 8.00 en 9.00 uur en tussen 17.00 en 17.45 uur. Dit is een vrij beperkt tijdslot. De nadruk ligt niet bij de Mansholtlaan alleen. De problemen beginnen al bij opstoppingen door de stoplichten bij sterflat de Dijkgraaf. In de route vanaf Dijkgraaf tot aan de A12, zijn de stoplichten en de rotonde bij Droevendaal de grote verkeersopstoppers.	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt vervolgens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.34.2	Op pagina 6 wordt ook gesteld dat: "…uit de modelanalyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030. Dit leidt ten opzichte van 2012 in de autonome situatie 2030 tot aanzienlijk oplopende reistijden en terugslag van wachtrijen, voornamelijk in de avondspits rondom de rotonde Droevendaalsesteeg. Uit de verkeerssimulatiestudie komt, dat de rotonde Droevendaalsesteeg in de avondspits dusdanig verzadigd is, dat er wachtrijen ontstaan op de Wageningen Campus." Inspreker is het hier niet mee eens, omdat tussen 2012 en nu de verkeersintensiteit zich niet ontwikkeld heeft volgens de voorspellingen van de modelanalyse. Inspreker verwijst naar de grafiek "Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose". Ondanks groei van het aantal studenten aan de universiteit Wageningen is de ontwikkeling achter gebleven bij de voorspelling volgens het model. Inspreker verwacht dan ook dat de voorspellingen voor 2030 ook niet kloppen. Inspreker verzoekt de provincie de probleemdefiniëring aan te passen, zodanig dat rekening wordt gehouden met de cijfers en inzichten die in de periode 2012-nu zijn verzameld.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze, de recente tellingen en een landelijke actualisatie van toekomstscenario's wordt het verkeersmodel geactualiseerd ten behoeve van de probleemanalyse en milieueffectbepaling in het MER.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.34.3	Het in de notitie gedefinieerde zoekgebied is volgens inspreker te krap. Sommige eerder bekeken alternatieven zijn afgevallen, omdat ze te weinig zouden bijdragen aan oplossing van het probleem. Een andere probleemdefinitie vraagt om heroverweging van de reeds aangedragen alternatieve oplossingen. En dus moet ook het zoekgebied breder worden gedefinieerd. De problematiek van de opstoppingen die er tijdens de spits in en om Wageningen zijn, hangt samen met tal van factoren. Belangrijke elementen zijn: 1. De grote fietsstroom van studenten vanuit het centrum naar de campus die met behulp van stoplichten de Nijenoord Allee oversteken. Dit geeft oponthoud voor de auto's op de Nijenoord Allee. 2. Het kruispunt bij Hoevestein. Het meeste verkeer wil van de Nijenoord Allee naar de Mansholtlaan of andersom. De verkeersstroken en verkeerslichten zijn hier onvoldoende op ingericht. 3. Veel sluipverkeer tussen Renkum en Ede, via Wageningen, om files op de A12 te vermijden. 4. De flessenhals nabij de rotonde van Droevendaal. Verkeer vanaf de A12 heeft twee banen en wordt dan vlak voor de rotonde naar 1 baan geleid. 5. De campus is aan de kant van Dijkgraaf bereikbaar, maar wordt via een slagboom versperd. 6. Het te verwachten extra verkeer over de Mansholtlaan/Nijenoord Allee door de Campusroute vanuit Rhenen naar Ede en andersom als alternatief voor de randweg Veenendaal rond spitstijden. Deze factoren pleiten er dan ook voor om het zoekgebied te verbreden en alternatieven voor de Campusroute zorgvuldig af te wegen. Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergroten zodanig dat de bestaande Mansholtlaan, Diedenweg en Nijenoord Allee meegenomen worden.	De beschreven elementen van de problematiek herkennen we grotendeels. De verkeersaantrekkende werking van de Campusroute vanuit Rhenen is beperkt en de slagboom op de busbaan heeft een beleidsmatige insteek om de HOV verbinding vrij te houden van overig verkeer. Het is daarnaast niet wenselijk om doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 geheel te voorkomen, omdat dit een route betreft in het verkeersmanagementnetwerk. Gezien de aard en omvang van de problematiek is de Campusroute de beste oplossing. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.34.4	Mogelijke alternatieven volgens inspreker zijn: • Het realiseren van tunnels of bruggen voor fietsers, zodat zij vrije veilige doorgang hebben over de Nijenoord Allee bij de kruisingen met de Dijkgraaf, Bornsesteeg, en Hoevestein. • Het toevoegen van een extra rijstrook aan de rotonde bij Droevendaal. En het gehele traject tussen Hoevestein en de oprit naar de A 12 tweebaans maken. • Een aanpassing van de rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de varianten A. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. De suggesties over spreiden van werktijden wordt meegegeven in het kader van het mobiliteitsconvenant. De maatregel zoals benoemd bij de A12 wordt gerealiseerd in het kader

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	naar een verkeerslichten situatie gelijk aan de kruising Kielekampsteeg/Mansholtlaan. Dit laatste stoplicht zorgt niet voor opstoppingen. • Aanpassing van de verkeerslichten van Nijenoord Allee naar Mansholtlaan naar twee banen voor de richting Ede. • Bestemmingsverkeer van de campus toegang geven via de Noordwest kant van de campus (bij Dijkgraaf). Deze variant wordt inmiddels ook door de Wageningen Universiteit gedragen en deze inpassing kan wellicht ook mogelijk gemaakt worden voor de bedrijven aanwezig op de campus (Unilever, Campina). • Een verbeterde doorstroming rondom de campus lijdt tot nieuwe verkeersroutes vanuit Rhenen via Wageningen naar de A12, die ongewenst zijn. De verkeersader 'Veenendaal Rondweg' slipt dicht, maar de voorgestelde inpassing door de provincie Gelderland houdt geen rekening met de aanzuigende werking van de nieuwe rondweg Wageningen Campus als 'nieuw' alternatief voor het verkeer tussen de Betuwe via de brug bij Rhenen en de A12. • Maatregelen om de verkeersdrukte te verminderen naar de Wageningen Campus zoals Betaald Parkeren. Een passende maatregel voor een universiteit die zich 'Groen' noemt. • Een verbeterde doorstroming te realiseren bij de oprit A12 (Ede) in samenspraak met Rijkswaterstaat. Veel oponthoud in de ochtendspits ontstaat door zeer beperkte doorstroming door een slechte inrichting van de verkeersstroken voor en op de brug van Wageningen/Bennekom richting oprit (Utrecht-A12). De doorstroming richting Arnhem loopt veel beter dan die naar Utrecht. • Daarnaast vragen alle door Wageningen Goed op Weg aangedragen alternatieven een heroverweging. Inspreker verzoekt de provincie opnieuw te kijken naar de mogelijke effecten van reeds eerder aangedragen oplossingen, zoals beschreven in de draagvlakvariant van 'Wageningen Goed op Weg' en een heroverweging te maken, leidend tot een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA).	van de Parklaan. Op dit moment zien wij geen aanleiding tot een heroverweging op basis van de zienswijze. Wel worden conclusies in het voortraject met het geactualiseerde verkeersmodel tegen het licht gehouden. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.34.5	De gestelde problematiek vraagt om een bezinning over de achterliggende belangen. Inspreker vraagt zich af hoe belangrijk het is dat Wageningen met de auto goed bereikbaar is. Wat zijn hiervan de voor-en nadelen voor de verschillende belanghebbenden? Voor de bedrijven is het uiteraard belangrijk dat leveranciers hen goed kunnen bereiken met de auto. Maar medewerkers zijn vanuit gezondheidsperspectief beter af als zij met de fiets of Openbaar vervoer kunnen komen. Werkgevers hebben belang bij gezonde medewerkers, dus ook bij het stimuleren van gezond gedrag. Medewerkers van de bedrijven in Wageningen wonen ook in Wageningen. Voor de inwoners van Wageningen is het belangrijk dat er een groen, gezonde leefomgeving is. Vanwege de grote agrarische activiteit in de omgeving is er al een hoge concentratie fijnstof in de lucht. Het is belangrijk dat deze concentraties naar beneden gebracht worden. Extra asfalt trekt altijd extra verkeer aan en moet dus zoveel mogelijk beperkt worden. Bovendien is inmiddels wetenschappelijk aangetoond dat wandelen in de natuur gezonder is dan wandelen in de stad. Het binnenveld heeft voor de inwoners van Wageningen een belangrijke functie in gezondheid en welbevinden.	De provincie wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen benutten. Daar hoort in onze ogen een goede bereikbaarheid bij, waaronder de bereikbaarheid met de auto. Dit geldt voor werknemers en bewoners van en in Wageningen. Om de gewenste economische ontwikkelingen mogelijk te maken, is voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. In het MER wordt onderzoek gedaan naar verscheidene effecten op het milieu en op de gezondheid van de verschillende varianten van de weg. Hierbij worden ook de effecten van de weg op het Binnenveld onderzocht.
2.34.6	Wageningen is niet uniek met bereikbaarheidsproblematiek. Heel de Randstad verstopt. Lange tijd is geïnvesteerd in asfalt, maar keer op keer bleek dit geen duurzame oplossing. Inmiddels is overduidelijk dat duurzame oplossingen liggen in goed openbaar vervoer, het stimuleren van fietsen en het ontmoedigen van autoverkeer. Waarom zou je als groene stad, met de Wageningen Universiteit als boegbeeld van duurzaamheid kiezen voor ouderwetse oplossingen vraagt inspreker zich af.	In het vooronderzoek is gebleken dat de problematiek met enkel Openbaar Vervoer en fietsmaatregelen onvoldoende opgelost kon worden. Daarom is ook een aanpassing van de autoinfrastructuur noodzakelijk.
2.34.7	De bewoners van Noordwest zullen door de voorgestelde Campusroute afgesneden worden van de rest van Wageningen. Voor de universiteit is dit een reden om geen Campusroute over de campus te willen aanleggen. Voor bewoners van Noordwest is dit een reden om überhaupt geen asfalt aan te leggen op plaatsen waar nu nog geen verkeersstroom is.	We begrijpen dat inspreker zich grote zorgen maakt over de gevolgen van de Campusroute op de woonwijk Noordwest. De exacte vormgeving van de Campusroute, de relatie met de bestaande wegen, waaronder de aansluiting naar Noordwest worden tijdens de Ontwerpateliers uitgewerkt. De verkeersveiligheid en de bereikbaarheid - van alle typen verkeersdeelnemers - zijn hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.34.8	Het gedefinieerde zoekgebied valt midden in een kwetsbaar natuurgebied waar flora en fauna voorkomt die in Nederland onder druk staan. Denk aan de vele onderdruk staande weidevogels bv. grote gele kwikstaart, de patrijs, de ijsvogel, de houtsnip en de grutto. Inspreker verzoekt de provincie de kosten van de aantasting van de flora en fauna in het Binnenveld mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute.	We onderzoeken voor wat betreft natuur datgene wat wettelijke is voorgeschreven. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. De beschreven waarden worden voor een deel niet meegenomen. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.35. Zienswijze 35

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.35.1	Inspreker stelt dat de oost-west route door Wageningen nauwelijks problemen kent. De noord-zuid route kent volgens inspreker meer problemen door grote verscheidenheid aan voorrangsregels op de verschillende rotondes. In het verleden is ooit een integraal (plan ruggengraat) plan opgesteld dat veel van deze problemen op zou lossen. Dit is niet doorgegaan en er is weer verder gegaan met korte termijn deeloplossingen. Ook is volgens inspreker te lang vastgehouden aan de gedachte dat iedereen in Wageningen op de fiets komt.	Op dit moment fungeert de rotonde Droevendaalsesteeg als kraan in het verkeerssysteem. Als hier sprake van goede doorstroming zou zijn ontstaan er op de Nijenoord Allee knelpunten, die richting 2030 gaan verergeren. De Campusroute biedt hier een integrale oplossing voor. De voorrangsregels zoals aanwezig op de rotondes zijn in lijn met de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW (kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid). De Campusroute biedt een integrale oplossing voor zowel de fietsoversteekbaarheid van de Nijenoord Allee en Mansholtlaan en de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.35.2	Inspreker stelt dat er minder verkeersproblematiek rondom de haven is dan wordt verondersteld en zijn er mogelijkheden om de doorstroming te verbeteren. Bijvoorbeeld door op de rotondes in het spitsuur toch met verkeerslichten te werken en ook door studenten die op die tijd naar de campus gaan en twee maal de rondweg oversteken (met opstoppingen tot gevolg), langs de westkant en de noordkant van de rondweg naar de campus te leiden, zodat ze het verkeer op de rotonde en de oversteekplaatsen in de rondweg en in de wijken niet hinderen.	Verkeerslichten op de rotonde Droevendaalsesteeg leiden tot een lagere capaciteit van de rotonde en hebben daarmee geen bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Wageningen. De suggesties omtrent fietsstructuur worden meegenomen in het ontwerpproces
2.35.3	Volgens inspreker zijn wellicht ook de verkeersprognoses te hoog geschat. Inspreker stelt dat de bedrijven die soja en olie overslaan in de haven zullen in de toekomst eerder krimpen dan uitbreiden. Inspreker vindt ook dat de gemeente moet nadenken over dergelijke calamiteit-gevoelige bedrijven dicht bij woongebieden. Daarnaast is het verkeer van- en naar de cementfabriek bedoeld voor de bouw die veel vroeger begint dan de campus. Ook vraagt inspreker zich af of de braakliggende terreinen opeens vol zullen lopen wanneer de Campusroute is gerealiseerd.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Eerdere conclusies worden getoetst op basis van de nieuwe uitgangspunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.35.4	Een tiental jaar geleden is er een integrale gebiedsvisie gemaakt voor de Gelderse Vallei. Aanbevolen werd voor Wageningen om niet in te zetten op meer industrie maar op het versterken van de woonfunctie. Inspreker is van mening dat nu de Universiteit snel uitbreidt dat het versterken van de woonfunctie een beter plan is dan het aantrekken van bedrijven die zorgen voor meer vrachtvervoer over de weg. Inspreker stelt dat ook de woonfunctie het meest gebaat bij een goede doorstroming over de 'ruggengraat" en niet het verder spreiden van lawaai en stank langs een woonkern en op de campus. In de praktijk zal het onmogelijk zijn om op dat stuk 80 km/u te rijden. Tegen de tijd dat een vrachtwagen op snelheid is, is hij bij de volgende wegkruising en moet weer afremmen.	Zeker bij de ontwikkeling van de Wageningen Campus zet de gemeente Wageningen niet in op werving van industrie. Wel wordt daar ruimte geboden aan bijvoorbeeld de Research & Development afdelingen van bedrijven als Unilever en Friesland Campina, met name sectoren die goed aansluiten op de kennis die bij de WUR aanwezig is. Ook startende ondernemers in deze sectoren wordt de ruimte gegeven om zich hier te vestigen. De gemeente Wageningen zet daarnaast ook in uitbreiding van nieuwbouwlocaties. Ontwikkelingen als deze genereren vraag naar mobiliteit. Er wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer en fietspaden, daarnaast blijkt het noodzakelijk om de infrastructuur voor het autoverkeer uit te breiden. Gezien de aard van de bedrijven zal de toename van automobiliteit vooral bestaan uit personenauto's. Uit het ontwerpproces zal blijken hoe het tracé komt te lopen, hoe deze wordt vormgegeven en hoe de rijsnelheid zal zijn.
2.35.4	Inspreker stelt dat de problemen omtrent de bereikbaarheid beginnen bij het besluit om de tweebaans Mansholtlaan niet door te trekken tot in Wageningen. Het in elkaar schuiven van de rijbanen leidt tot afremmen. De uitvoegstrook naar de Nijenoord Allee is veel te kort waardoor het doorgaande verkeer moet wachten op de hoofdbaan.	Gebleken is dat de oorzaak van de vertraging op de noordelijke wegvakken te vinden is in de inrichting van de kruispunten én wegvakken ten zuiden van de Kierkamperweg. Deze hebben onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen af te wikkelen.
2.35.5	Inspreker stelt voor om de rotonde in de Mansholtlaan die het verkeer toegang geeft tot campus zou verbreed moeten worden met een aparte rijbaan voor afslaand en voor doorgaand verkeer, eventueel met een ongelijkvloerse kruising. Inspreker geeft als voorbeeld de toegang tot Ede die vanaf de snelweg met een ongelijkvloerse kruising goed geregeld is. Voor fietsers vanaf de oostzijde is de rotonde in de Mansholtlaan een nauwelijks te nemen barrière.	Het alternatief biedt een oplossing voor de rotonde Droevendaalsesteeg, maar biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer ook op de Nijenoord Allee af te kunnen wikkelen. Hiervoor zijn de varianten A ontwikkeld, waarvan er enkelen het verkeer konden afwikkelen. Wel zijn de geraamde kosten van deze varianten erg hoog. In de trechternotitie staat dit nader beschreven.
2.35.5	Inspreker is van mening dat het Dassenbos als natuur- en cultuurhistorisch gebied bescherming verdient. Al op de natuurwaardenkaart van de gemeente Wageningen, door de gemeenteraad vastgesteld in 2002, werd dit oude loofbos als waardevolle natuur aangemerkt.	We onderzoeken alle voorkomende beschermde soorten in het Dassenbos. Het bos kent geen wettelijke gebiedsbescherming, maar zal wel in de landschappelijke effecten meegenomen worden. Uiteindelijk zal het effect op het dassenbos afgewogen worden in de uiteindelijke keuze voor de ligging van de Campusroute.

2.36. Zienswijze 36

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.1	Inspreker heeft vernomen dat op de website van de provincie Gelderland wordt vermeld dat het gaat de bereikbaarheid van Wageningen en de FoodValley. Wageningen is de zuidelijkste plaats van de vallei. Het gaat dan met name ook om de bereikbaarheid van de WUR en de campus en niet van het centrum en de haven, wat wel beweert in de tekst. Onder het kopje “Economisch van groot belang” staat beschreven dat het gaat om de bereikbaarheid van de campus en niet van de haven. In de concept notitie staat in 3.2 ook dat het alleen gaat om de campus. Verder heeft inspreker vernomen dat Commissaris Cornielje in een bezoek aan de raad van de gemeente Wageningen aangegeven heeft dat er toezeggingen gedaan zijn aan Unilever over een rondweg bij vestiging in Wageningen. Inspreker verzoekt: • Helder en eenduidig te beschrijven wat de aanleiding is van deze rondweg. • Een beschrijving van het doel van deze rondweg en de rol en verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland daarin. • Een beschrijving van de rol en verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland bij vestiging van bedrijven binnen een gemeentegrens.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. De rol van de provincie Gelderland als initiatiefnemer en de provincie binnen het project staat reeds beschreven in de NRD. De provincie Gelderland ziet het als haar rol om het benutten van de economische potentie van de regio FoodValley te stimuleren, zoals beschreven in de Gelderse Omgevingsvisie. Het voorzien in een goede bereikbaarheid is daar een voorbeeld van.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.2	Op pagina 1 van de notitie staat: “Er gebeurt daarom ook al veel op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement”. Inspreker verzoekt te benoemen wat de provincie in de afgelopen twee jaar heeft gedaan (of gezorgd heeft dat gemeente of WUR iets heeft gedaan) in het kader van OV, fiets en mobiliteitsmanagement om het autoverkeer naar de campus te verminderen. Inspreker stelt dat er geen: • Parkeer regime ingesteld is op de campus. • Er geen snelfietsroute is aangelegd. • Er geen verbetering van het OV is geweest. • Er niets is gedaan aan het sluipverkeer tussen A12 en A15. • Er niet specifiek voor Wageningen een project is geweest om mensen uit de auto te krijgen, zoals in Arnhem en Nijmegen (http://www.slimopweg.info/) . • Er geen fietsstimuleringsproject is geweest. Inspreker stelt dat er niks is gebeurd en de provincie direct kiest direct voor asfalt, terwijl onderzoek uitwijst dat meer asfalt zorgt meer autoverkeer en niet minder files. Daarnaast stelt inspreker dat er in eerder varianten ook andere maatregelen zijn opgenomen die afdoende zijn. Inspreker vraagt zich af waarom er wel aandacht voor Arnhem en Nijmegen bij slim op weg is en niet voor Wageningen. Inspreker verzoekt in het MER ook aandacht te bieden aan andere maatregelen (zoals opgenomen in de andere varianten) ter bevordering van de bereikbaarheid van Wageningen.	De afgelopen jaren is gestudeerd en zijn middelen gereserveerd voor snelfietsroutes tussen Arnhem en Wageningen en Ede en Wageningen. Er is een vrijliggende busbaan gerealiseerd over het campusterrein. Momenteel wordt samen met de gemeente gewerkt aan een mobiliteitsconvenant en probeert de provincie via het programma Slim op weg ook in Wageningen projecten te stimuleren die het autogebruik willen verminderen. Overigens wordt, op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen, het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.36.3	In paragraaf 2.1 van de notitie wordt kort de afweging van Campusroute genoemd en welke varianten zijn afgevallen. De keuze van de variant Campusroute op maaiveld is mede ontstaan doordat deze variant de goedkoopste variant was. Inspreker stelt dat bij de vergelijking van de varianten enkele kosten in de Campusroute op maaiveld niet zijn meegenomen, waardoor er geen eerlijke vergelijking heeft plaats gevonden. Zo zijn verzachtende maatregelen voor de bewoners in Noordwest, waaronder de kosten voor een geluidswal niet meegenomen. Inspreker vraagt zich af welke verzachtende maatregelen (geluidswal, vermindering trillingsoverlast, woningdaling, planschade) worden meegenomen in de m.e.r.-procedure voor de bewoners van Noordwest en WUR.	In de kostenraming is een expert judgement inschatting gemaakt van de mitigerende en compenserende maatregelen. In het ontwerptraject wordt hier met behulp van de onderzoeken uit het MER nadere invulling aan gegeven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.4	In paragraaf 3.1 van de notitie wordt de probleemanalyse beschreven. Inspreker vraagt zich af of het probleem in de m.e.r. opnieuw wordt geanalyseerd. Betreffende de probleemanalyse zijn er verschillende punten die volgens inspreker aandacht behoeven: Inspreker stelt dat het verkeersmodel niet blijkt te kloppen en dat de voorspelde verkeersverwachting niet is uitgekomen. Inspreker vraagt zich af: • Hoe dit te verklaren is. • Hoe dit een goede basis kan zijn voor besluitvorming over een nieuwe Campusroute. • En of het verkeersmodel wordt aangepast.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu.
2.36.5	Inspreker vindt dat er niet wordt geanticipeerd op de noodzakelijke transitie in het kader van duurzaamheid (zoals opgenomen in de Omgevingsvisie). Inspreker stelt dat het aanleggen van de Campusroute kansen biedt om te starten met de noodzakelijke transitie naar duurzame oplossingen. In 6.2.13 wordt aangeven dat de provincie green deal duurzaamheid heeft ondertekend onder meer om uitstoot van CO_2 te verminderen, het aanleggen van asfalt verhoogd het verkeersstroom en daarmee meer CO_2. Verlaging van de CO_2 kan door het stimuleren van andere vervoersmiddelen. Inspreker vindt dat er een integraal plan moet komen, waarbij ook aandacht is voor OV en fietsverkeer. Inspreker verzoekt toelichting over hoe dit inpassingsplan zich verhoudt tot de doelstellingen betreft innovaties en duurzame technologie, natuur, ruimte en rust die zijn gesteld in de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland.	In het MER leggen we de relatie tussen dit project en de omgevingsvisie van Gelderland. Daarnaast heeft duurzaamheid bij de verdere uitwerking van het plan een prominente plaats. Er is o.a. aandacht voor gezondheid, materiaalgebruik, klimaatbestendigheid en landschappelijke inpassing.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.6	Inspreker vraagt zich af of er wel een probleem is, waar het probleem zit en hoe groot dit probleem is. Inspreker verzoekt deze vragen in de m.e.r. opnieuw te analyseren en beantwoorden. Inspreker geeft aan de universiteit van Wageningen 95% van de dag goed bereikbaar is. Inspreker vraagt zich af welke andere universiteitscampus dat kan zeggen. Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van Wageningen op twee momenten van de dag niet optimaal is. Tussen 8.00 en 8.30 en tussen 17.00 en 17.30 uur. Inspreker vindt dat dit vergeleken met de vertraging elders (A12 en A50) nihil.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.36.7	Inspreker stelt dat de rotonde bij de campus anders moet worden ingericht. Inspreker is van mening dat: • de aanleg van een nieuwe verbindingsweg die niet naar de campus gaat, • de rotonde niet verandert, • niet in de richting van de A50 gaat, • het probleem van het verkeer naar de rotonde en de campus niet oplost. Inspreker verzoekt toelichting over hoe het aanleggen van een weg die het probleem (de rotonde bij de campus) niet aanpast, het probleem op kan lossen.	De Campusroute biedt een alternatief voor het bestaande tracé. Een substantieel deel van het verkeer gaat gebruik maken van de nieuwe route. Hierdoor is aanpassen van de bestaande route niet noodzakelijk. Dit laatste zal uiteraard herbevestigd moeten worden op basis van de nieuwe verkeerscijfers.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.8	Als het meeste verkeer campusverkeer en sluipverkeer is, stelt inspreker dat een nieuwe verbindingsweg ten noorden en westen van de campus niets oplost. Inspreker verzoekt in het MER een berekening op te nemen betreft de verkeerstroom die naar de campus en A50 wil en hoe de doorstroming is op de rotonde voor de campus voor en na de aanleg van de Campusroute.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. De verkeersstromen die inspreker noemt zijn meegenomen in de nieuwe tellingen en zullen dus ook meegenomen worden in het geactualiseerde verkeersmodel.
2.36.9	Inspreker vraagt zich af of de problemen zullen verplaatsen. Inspreker stelt dat de nieuwe verbindingsweg doorstroming lijkt te bevorderen, maar alleen op het nieuwe stuk weg, want zodra aansluiting plaatsvindt op de bestaande infrastructuur, komt de automobilist minstens 3 tot 4 stoplichten tegen en minstens 2 rondes (met fietsers) tegen. Hierdoor verwacht inspreker dat er nieuwe knelpunten direct langs de woongebieden ontstaan, wat meer overlast geeft dan de locatie van de huidige file. Inspreker verwacht dat als de nieuwe verbindingsweg de files voor de campus laat verdwijnen dat het probleem zich verplaatst naar elders in Wageningen (de aansluiting Mondriaanlaan en de Nijenoord Alle en verder). Inspreker vraagt zich af wat de consequenties zijn voor bewoners.	In het MER en het bijbehorende ontwerpproces wordt nader onderzoek gedaan naar de kruispuntafwikkeling op de nieuwe route en de effecten op de leefbaarheid van omwonenden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.10	Inspreker stelt dat het zoekgebied een farce, want in het gebied zit: 1. Caris: Dierenonderzoek gebouwen van de WUR. Wanneer de Campusroute over deze locatie gaat, is sloop nodig. Herbouw van deze gebouwen kost 20 tot 30 miljoen, waarvoor de WUR gecompenseerd dient te worden. Dit is niet meegenomen in enige bereiking en daarmee is het zoekgebied te groot aan de oostkant. Inspreker vraagt zich af of eventuele sloopkosten of compensatie van deze gebouwen meegenomen worden in het MER. 2. De WUR bouwt een nieuw onderwijsgebouw in het zoekgebied. Hiervoor is een architect aangesteld. Wanneer dit niet kan doorgaan verwacht inspreker dat de WUR gecompenseerd moet worden. Inspreker vraagt zich af hoe het kan dat deze ontwikkeling van een nieuw onderwijsgebouw gewoon doorgaat, terwijl op hetzelfde moment er mogelijk een weg kan komen te liggen op dezelfde locatie. Door bovengenoemde stelt inspreker dat het zoekgebied in werkelijkheid kleiner is dan wordt aangegeven in de NRD en grotendeels wordt bepaald door de WUR.	Het MER brengt de milieueffecten in beeld. Ten behoeve van de tracékeuze door GS worden ook de kosten van de varianten in beeld gebracht. Dit geldt voor bestaande bebouwing. Voor planschade wordt in deze fase in inschatting gemaakt. In de ontwerpateliers gaat de provincie samen met de omgeving op zoek naar de ligging en inrichting van onderscheidende tracés binnen het zoekgebied. Bij eventuele sloop van gebouwen worden ook de meerkosten als gevolg daarvan in beeld gebracht. De ontwikkeling van een nieuw onderwijsgebouw past binnen het vigerende bestemmingsplan en de WUR heeft aangegeven dat dit gezien de groei van het aantal studenten noodzakelijk is. Ook met dat gegeven moet in het ontwerpproces rekening worden gehouden. Hoe dat precies uitpakt moet blijken in de ontwerpateliers omdat er nu nog geen tracés zijn uitgewerkt en niet bekend is hoe het 3e onderwijsgebouw binnen het daarvoor bestemde zone wordt gesitueerd.
2.36.11	De GGD is betrokken bij het opstellen van dit plan. De GGD en GGDNL hanteren de norm dat nieuwe provinciale wegen een minimale afstand van 50 meter tot de dichtstbijzijnde woningen moet hebben. Hierdoor stelt inspreker dat ook het zoekgebied aan de westkant kleiner is dan nu aangegeven in de NRD. Inspreker vraagt zich af waarom dit niet vermeld is in de NRD.	Het effect op gezondheid wordt in overleg met de GGD bepaald en dit effect wordt meegewogen in de besluitvorming. Op dit moment is niet helder wat de maximum snelheid wordt en dus ook niet hoe zwaar de norm van de GGD geldt. Dit moet blijken uit de ontwerpateliers en de milieueffectbeoordeling.
2.36.12	Het zoekgebied is stiltegebied. Inspreker stelt dat daardoor in wordt gegaan tegen het beleid van Stiltegebieden in de provincie Gelderland.	In het MER wordt het effect op het stiltegebied inzichtelijk gemaakt. De effecten van de verschillende varianten worden daarna voorgelegd ter besluitvorming waarbij een belangenafweging gemaakt zal moeten worden tussen o.a. de impact op het stiltegebied, het campusterrein en omwonenden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.13	In paragraaf 6.2.2 staat dat de provincie Gelderland stiltegebieden heeft aangewezen. Stilte is een kwaliteit die de provincie beschermt. Het is een rustgebied voor mens en dier. De effecten als gevolg van geluid op het stiltegebied worden inzichtelijk gemaakt. De Campusroute komt langs en door een stiltegebied. Inspreker stelt dat de stilte rijkt over de wijk en bij de aanleg van de weg verdwijnt deze stilte. Inspreker vraagt zich af hoe dit wordt meegenomen in de m.e.r. Inspreker stelt dat het verdwijnen van de stilte niet alleen geldt voor de eerste strook bebouwing, maar ook voor de rest van de wijk. Inspreker stelt dat verdwijning van de stilte zorgt voor verslechtering van slaap. Inspreker vraagt zich hoe het verdwijnen van de stilte voor de bewoners wordt gecompenseerd.	De effecten van de nieuwe weg op het stiltegebied, gezondheid (waaronder slaapverstoring) en op de geluidbelasting op (o.a.) woningen worden in het MER onderzocht. Daarbij wordt afgewogen of beperkende maatregelen als stil asfalt of een afscherming worden toegepast om effecten te verzachten.
2.36.14	In paragraaf 6.2.14 over gezondheid wordt niet aangeven tot op welk afstand tot de Campusroute gekeken wordt naar geluidsbelasting tot woningen. Inspreker verzoekt berekeningen tot minimaal 500 meter vanaf de weg te doen, zodat voor de bewoners van de wijk Noordwest duidelijk is wat de geluidbelasting wordt.	De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. De daadwerkelijke omvang van het studiegebied moet nog worden bepaald tot waar nog een significant effect optreedt.
2.36.15	Verder wordt er gekeken naar positieve gezondheid en concreet wordt hiervoor onderzocht in welke mate de nieuwe verbindingsweg invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Inspreker vraagt zich af of zowel positieve als negatieve invloed van de nieuwe verbindingsweg in deze analyse wordt meegenomen.	Beide kanten komen terug in het MER.
2.36.16	De uitgang van de Mondriaanlaan is een belangrijke uitgang van de wijk Noordwest, zowel qua auto's als voor fietsers. Inspreker stelt dat de huidige kruising verre van ideaal is. Inspreker is van mening dat het met stoplichten beter kan worden, maar dat het een lastig, niet overzichtelijke en daardoor onveilig kruispunt wordt. Er komen te veel verkeersstromen bij elkaar, waardoor er opstoppingen ontstaan. Inspreker voegt hieraan toe dat het aandachtspunt is dat veel jonge kinderen en jongeren gebruik maken van dit kruispunt om naar school of sport te gaan. Inspreker vraagt zich hoe er met verkeersveiligheid wordt omgegaan in het MER.	Aangezien de Campusroute op of nabij deze kruising aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.36.17	Inspreker verzoekt in het MER de verdeling van positieve en negatieve effecten over de verschillen belangengroepen (zie hieronder) inzichtelijke te maken en deze zoveel mogelijk kwantificeren. • WUR: waarde stijging campus • Woon-werkverkeer mensen: tijdswinst • Bewoners Noordwest: verandering waarde woning, verandering gezondheid • Bewoners Tarthorst / Roghorst: verandering waarde woning, verandering gezondheid • Groen, biodiversiteit: verandering	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.36.18	Inspreker vraagt zich af wie er in de klankbordgroep zitten.	Vertegenwoordigers van de volgende organisaties en groepen nemen momenteel deel aan de klankbordgroep: AgruniekRijnvallei, Bewoners Tarthorst, Contined, WUR, Fietsersbond, Mooi Wageningen, Bewoner Roghorst, Dorpsraad Bennekom, Keygene, Platform duurzaam Wageningen, WUR, Bewonersvereniging NoordWest, Bewoners Tarthorst / Belangengroep 'Rondweg biedt wel uitweg', Belangenvereniging Bewoners Roghorst, Wagenings Milieu Overleg, NIOO-KNAW, Idealis, Vereniging voor Stadsschoon Wageningen / Wageningen Monumentaal, VeSte, Student Council Wageningen UR, W12.

2.37. Zienswijze 37

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.37.1	Inspreker verzoekt in hoofdstuk 2 (Referentiesituatie) de volgende ontwikkelingen toe te voegen: • Ontwikkeling bedrijventerrein Nude 2; • Woningbouw Huppelpad; • Woningbouw Landbouwplantenteelt; • Meer ontwikkeling van Dreijen en Duivendaal dan de rode vlekken aldaar op de kaart suggereren; • Studentenhuisvesting terrein Kirpestein; • Studentenhuisvesting Churchillweg (Mouterij terrein).	De referentiesituatie wordt in het MER nader uitgewerkt. Naast de huidige situatie, worden hierin alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2030 opgenomen die een ruimtelijke en/of verkeerskundige relatie hebben met de Campusroute. In de NRD zijn alleen de belangrijkste benoemd.
2.37.2	Inspreker verzoekt in paragraaf 6.1 regel 6 na natuur en geluid ook luchtkwaliteit toe te voegen.	Het klopt dat ook voor luchtkwaliteit het studiegebied groter is dan het plangebied. In het MER zal het studiegebied voor luchtkwaliteit nader uitgewerkt worden. De genoemde aspecten waren slechts voorbeelden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.37.3	Inspreker vraagt zich af wat wordt bedoeld met een positief effect op gezondheid. Inspreker verzoekt dit begrip concreet en toetsbaar te maken.	In de NRD wordt niet gesproken over een positief effect op gezondheid. Wel wordt gesproken over positieve gezondheid. Naast de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, wordt ook in beeld gebracht op welke wijze en mate het voornemen invloed heeft op positieve gezondheid. Concreet wordt hiervoor onderzocht in welke mate de nieuwe verbindingsweg invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen.
2.37.4	Inspreker vraagt zich af of de oversteekbaarheid voor fietsers inclusief wachttijden is gemeten. Indien dit niet zo is verzoekt inspreker de wachttijden mee te nemen.	De lengte van wachttijden is dusdanig afhankelijk van het moment dat we deze niet hebben gemeten m.u.v. de fietsoversteek bij de Bornsesteeg. Wel houden we rekening met wachttijden bij het inrichten van kruispunten en oversteeklocaties. Tijdens de Ontwerpateliers zal hierop worden ingegaan.
2.37.5	Inspreker verzoekt niet alleen inzicht te geven of de blootstelling voldoet aan de wettelijke normen, maar ook te toetsen aan de normen die zijn afgegeven door de WHO en de GGD. Inspreker benadrukt de normen van fijnstof voor zeer jonge kinderen.	In het MER zal ook onderzocht worden in hoeverre de advieswaarden van de WHO gehaald worden, conform het advies van de Commissie m.e.r.
2.37.6	Inspreker verzoekt bij de aspecten fysieke ruimtebesparing en functionele hinder naast woon- en werkfuncties ook de recreatiefunctie (o.a. Blauwe Bergen) betrekken.	Het fysieke ruimtebeslag van de nieuwe weg wordt op alle ruimtelijke functies in beeld gebracht en hiermee ook op eventuele recreatieve functies.
2.37.7	Inspreker verzoekt ook de invloed op hittestress mee te nemen in het project.	Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel in dit project en klimaat is dan ook een van de aspecten die in het m.e.r. wordt onderzocht. Klimaatadaptatie is daar onderdeel van en daarom wordt in dit project extra aandacht gegeven aan klimaatbestendige oplossingen.

2.38. Zienswijze 38

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.38.1	Inspreker vindt dat de voorgestelde oplossing voor de bereikbaarheid van Wageningen het resultaat is van een gebrekkige en eenzijdige belangenafweging. Daarnaast vindt inspreker dat er niet serieus genoeg is gekeken naar alternatieven.	De provincie deelt de mening van inspreker niet. De provincie is van mening dat er tot op heden een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden en daarbij gekeken is naar aangedragen alternatieven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.38.2	Inspreker is van mening dat nut en noodzaak van het project onvoldoende zijn onderzocht en onderbouwd.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.38.3	Inspreker verwacht dat de aanleg van de Campusroute leefgebieden van wettelijk beschermde soorten zal doorsnijden en vernietigen. Ook noemt inspreker dat de verstoring verder gaat dan alleen het asfalt, het gaat ook om licht- en geluidoverlast. Als laatste noemt inspreker de versnippering van leefgebieden van zeldzame soorten, waardoor deze soorten hun populaties moeilijker kunnen handhaven.	Wettelijk beschermde soorten worden onderzocht, en effecten op leefgebieden worden meegenomen in het MER, inclusief effecten van licht, geluid en doorsnijding van het leefgebied (als onderdeel van het beoordelingscriterium "Beïnvloeding beschermde soorten, flora en fauna).
2.38.4	Inspreker verwacht een negatief effect op gezondheid door: geuroverlast, luchtvervuiling (fijnstof) en verkeerslawaai.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.38.5	Inspreker verwacht een negatief effect op de landschappelijke kwaliteiten van het Binnenveld.	Het effect van de Campusroute op de omliggende natuurlijke en landschappelijke waarden wordt onderzocht in het MER. In dit onderzoek wordt ook gekeken naar verzachtende (ook wel mitigerende) en waar nodig compenserende maatregelen ingepast kunnen worden. Uiteindelijk zal er bij de definitieve keuze over de Campusroute een afweging plaatsvinden tussen alle effecten
2.38.6	Inspreker geeft aan dat het Binnenveld een stiltegebied is dat veel wordt gebruikt voor recreatie. Wanneer een nieuwe Campusroute het Binnenveld doorsnijdt is vreest inspreker dat gebied minder toegankelijk wordt voor recreanten.	Bij het wegontwerp zal rekening worden gehouden met verbindingen voor fietsers en voetgangers. In de ontwerpateliers zal ook het recreatief medegebruik meegenomen worden.
2.38.7	Inspreker geeft aan zich als alumnus van universiteit steeds vaker te schamen voor de negatieve impact van de universiteit op de omgeving.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.38.8	Inspreker verwacht dat meer asfalt meer verkeer aan zal trekken (waaronder sluipverkeer).	Uit vooronderzoek is gebleken dat de realisatie van een Campusroute een lichte verkeersaantrekkende werking heeft op de Mansholtlaan tussen de Kierkampweg en de A12. Dit verkeer is deels verkeer wat nu en in de toekomst via gemeentelijke woonstraten door Bennekom en het binnenveld rijdt en deels is het nieuw verkeer dat anders besloten zou hebben om niet of op een andere manier te reizen.
2.38.9	Inspreker geeft aan te vinden dat er veel te weinig onderzoek is gedaan naar andere oplossingen (geen asfalt) en dat er ook meer duurzame oplossingen zijn. Inspreker oppert de volgende oplossingen: • Gebruik van openbaar vervoer. Er gaat een hoogfrequente bus over de campus. Bedrijven kunnen hun werknemers een goede OV-vergoeding geven. • Fietsen (vergoedingen/stimuleren van: vouwfiets, OV-fiets en elektrische fiets) vanaf station Ede-Wageningen. Hier komt nu elk kwartier aan vanuit de richtingen Arnhem en Utrecht. Wanneer de NS spoorboekloos gaat rijden zal dit nog meer mogelijkheden bieden. • Betaald parkeren op de WUR. • Inspreker stelt dat de nieuwe weg slechts de automobilisten, voornamelijk van buiten Wageningen, dient. Inspreker geeft aan het oneerlijk te vinden de lasten hiervan te moeten dragen. Inspreker verzoekt serieus te kijken naar alternatieven voor nog meer asfalt en autoverkeer. Daarnaast verzoekt inspreker de negatieve effecten van de nieuwe weg te kwantificeren en vertalen naar kosten voor volksgezondheid, welzijn van bewoners, natuur en landschap en deze af te wegen tegen de baten van de weg.	In de trechteringsnotitie is toegelicht dat met enkel niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. De provincie participeert overigens ook in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.39. Zienswijze 39

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.39.1	Inspreker geeft het volgende citaat: ‘Meer asfalt helpt niet bij oplossen verkeersproblemen’ (Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid TU Delft). In het rapport Varianten Bereikbaarheid Wageningen (Royal HaskoningDHV, 2014) staat ‘de gemeente Wageningen, provincie Gelderland en de Wageningen Universiteit hebben de Ladder van Verdaas, systematiek voor het onderzoeken van mogelijke oplossingen van verkeersproblemen hoog in het vaandel staan’. Uitgangspunt van de Ladder is het aanleggen en uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. Inspreker stelt dat de Ladder van Verdaas niet wordt toegepast en dat er onmiddellijk is gekozen voor asfalt. Inspreker stelt dat deze route een politieke oplossing is waarbij in de NRD terug geredeneerd wordt naar problemen ten aanzien van de bereikbaarheid van Wageningen.	In de trechteringsnotitie is toegelicht dat met enkel niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.39.2	Inspreker stelt dat de diagnose van de verkeersproblematiek in de NRD éénzijdig is en de problematiek overschat. In de NRD (pag. 6) wordt gesteld, dat … er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen”. Inspreker geeft uit eigen ervaring aan dat dit niet klopt en dat er geen structurele files staan. Ook stelt inspreker dat er geen files zijn vanwege de haven. Inspreker geeft aan dat het ministerie van Landbouw heeft aangegeven de invoer van soja te beperken, waardoor de overslag in de haven zal dalen.	Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt de tekst in het verkeerskundige onderzoek in het MER aangepast naar 'maatgevende spitsperiode'. Uit verkeersanalyse is wel gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.39.3	Inspreker heeft geconstateerd dat de analyse (p. 6, NRD) is gebaseerd op een verkeersstudie uit 2012, waarin een prognose wordt gegeven van de ontwikkelingen van het verkeer, gebaseerd op cijfers uit 2012. Inspreker stelt dat in de periode 2012 – 2015 de verkeersintensiteit niet is toegenomen ten opzichte van 2012 en ver beneden de prognose op basis van de modelberekeningen ligt (zie de analyse werkelijke intensiteit op de invalswegen naar Wageningen in de originele zienswijze).	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu.
2.39.4	In de periode na 2012 zijn er al aanpassingen gedaan aan verschillende kruispunten en is de noordelijke inprikker op de Campus aangelegd. Inspreker stelt dat hierdoor de effecten hiervan niet zijn onderzocht en niet worden meegenomen in de NRD.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Inclusief de Noordelijke Inprikker. Overigens hebben wij in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu.
2.39.5	Inspreker stelt dat de groei van autoverkeer volgens de literatuur vaak wordt overschat in verkeersmodellen (door maatschappelijke ontwikkelingen, terugdringen fossiele energie, andere wijzen autoverkeer).	Het verkeersmodel wordt gebaseerd op landelijke sociaal economische scenario's van het bureau voor de leefomgeving. Voor zover mogelijk zijn te voorziene ontwikkelingen daarin verwerkt.
2.39.6	Er zijn verschillende alternatieven voor asfalt aangedragen via verschillende rapporten van maatschappelijke groeperingen: • Verbeteren rotonde Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg • Mansholtlaan tot 2 x 2 verbreden binnen de gemeente Wageningen • Tegengaan sluipverkeer via de Mansholtlaan • Verbeteringen in het openbaar vervoer • Toegang tot universiteitsterrein via verschillende invalswegen, bijvoorbeeld door een pasjessysteem zouden WUR medewerkers die uit de richting van Rhenen komen met de auto via de busbaan toegang kunnen krijgen tot de parkeerterreinen op de Campus • Verbeteren fietstoegang tot de Campus • Mobiliteitsplan WUR en bedrijven op de Campus met daarin betaald parkeren op de Campus en stimuleren fietsgebruik. Inspreker stelt dat een aantal van deze alternatieven al lang geleden toegepast hadden kunnen worden. Inspreker verzoekt de alternatieven te onderzoeken alvorens te kijken of de Campusroute noodzakelijk is. Ook verzoekt inspreker het zoekgebied uit te breiden om de haalbaarheid van deze alternatieven te onderzoeken.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Verbeteringen in het openbaar vervoer zijn en worden doorgevoerd. In samenwerking met de gemeente wordt de mogelijkheid tot plaatsen van dynamische route-informatie op de A12 en A50 onderzocht om doorgaand verkeer over de N781 en N225 te verminderen. Volledig voorkomen van dit verkeer is gezien de functie van deze wegen in het verkeersmanagementnetwerk niet mogelijk en wenselijk. In het mobiliteitsconvenant kunnen afspraken worden gemaakt over (onder meer) betaald parkeren, maar alleen als de verschillende partijen daarover overeenstemming kunnen bereiken. Overigens wordt, op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen, het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.39.7	Inspreker stelt dat in het voorgestelde zoekgebied natuurwaarden verloren zullen gaan. Er broeden jaarlijks grote aantallen vogels die beschermd zijn door Nederlandse en Europese wetgeving. Inspreker stelt dat realisatie van de Campusroute ernstige schade zal toebrengen aan de plaatselijke populaties van beschermde vogels, waaronder 48 broedvogelsoorten en 20 soorten op de Rode Lijst van bedreigde Nederlandse broedvogels (analyse Vogelwerkgroep Wageningen). Ook geeft inspreker aan dat het zoekgebied twee typen landschap beslaat die voor vogels van belang zijn, het Dassenbos en het kleinschalige cultuurlandschap van de proefvelden. Beide gebieden staan op de Natuurwaardekaart van de Gemeente Wageningen (dd. 14-02-2002). Inspreker vraagt zich af waarom er aan de maatschappelijke kosten van het verloren gaan van natuurwaarden geen aandacht wordt besteed in de NRD.	Vogels waarvan de nestplaats niet 'jaarrond beschermd' is (lijst provincie Gelderland), zijn buiten beschermde gebieden slechts tijdens het broedseizoen beschermd. Er wordt gewerkt volgens een algemeen gangbare methode gebaseerd op de investeringskosten. De effecten op natuur en landschap zijn wel meegewogen in de besluitvorming, maar zijn niet op kosten of baten gezet. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.39.8	Duurzame ontwikkeling is zowel voor WUR als de Provincie Gelderland een speerpunt. Inspreker stelt dat duurzame ontwikkeling inhoudt dat welzijn van de betreffende mensen minstens even belangrijk is als economische ontwikkeling en effecten op de omgeving. Inspreker stelt dat in de praktijk de Campusroute het leefmilieu van veel Wageningers en met name bewoners van Noordwest negatief zal beïnvloeden. Inspreker kan de effecten op het leefmilieu niet terug vinden in de NRD. Aandachtspunten: - Inspreker verwacht dat de weg overlast zal geven wat betreft geluid, licht, fijnstof en uitlaatgassen. - De Dijkgraaf is een geliefde wandel- en fietsroute met toegang tot het stiltegebied Binnenveld. Inspreker stelt dat de Campusroute het welzijn van de mensen aantast die hier gebruik van maken. Inspreker beleeft plezier aan het gebruik van het Stiltegebied het Binnenveld./ Inspreker vraagt zich af hoe dit wordt gecompenseerd. - Uit de nu gehanteerde tekeningen blijkt dat er een groot verkeersplein komt voor de woning van inspreker en dat er geen geluidswal komt ter hoogte insprekers woning. Hierdoor vreest inspreker voor overlast. Inspreker vraagt zich af wie de planschade bepaalt. - Inspreker vraagt zich af wie de waardevermindering van insprekers woning bepaalt. Inspreker vreest dat insprekers woning onverkoopbaar wordt. Inspreker vraagt zich af waarom dit niet is meegenomen in de kostenraming van 14 miljoen euro.	De effecten van de Campusroute op het leefmilieu zullen worden onderzocht in de M.e.r. In de kostenraming is een algemene post opgenomen voor planschade, in het vervolg wordt dit nader bekeken. We begrijpen de zorg over de impact op de directe leefomgeving van de omwonende. Graag blijven we daarom ook in contact om het effect van de Campusroute en het uiteindelijke voorkeurstracé zoveel mogelijk te beperken. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	- Inspreker vraagt zich af waarom maatschappelijke kosten niet worden meegenomen in het financieringsplan voor de Campusroute.	

2.40. Zienswijze 40

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.40.1	KNNV Vogelwerkgroep Wageningen e.o. geeft aan dat door de aanleg van de Campusroute het leefgebied van grote aantallen vogels wordt doorsneden en verkleind. Realisatie van de Campusroute zal ernstige schade toebrengen en hierdoor wordt dit tracé ook als zeer negatief gekwalificeerd.	Vogels waarvan de nestplaats niet 'jaarrond beschermd' is (lijst provincie Gelderland), zijn buiten beschermde gebieden slechts tijdens het broedseizoen beschermd. Hier doen wij ook onderzoek naar, waarbij we vanzelfsprekend zullen voldoen aan de geldende wetgeving.
2.40.2	KNNV Vogelwerkgroep Wageningen e.o. geeft aan dat er 20 van 83 aanwezige soorten vogels op de Rode Lijst staan. Dit betekent dat zij extra bescherming verdienen. Een lijst van aanwezige vogelsoorten maakt onderdeel uit van de zienswijze.	Zie voor het antwoord op deze stelling de beantwoording onder 40.1
2.40.3	KNNV Vogelwerkgroep Wageningen e.o. merkt op dat het Dassenbos een volwaardig ecosysteem en een grote diversiteit aan vogels herbergt. Als de Campusroute het bos doorsnijdt, dan verdwijnt een ecosysteem, wat niet eenvoudig gecompenseerd kan worden.	De effecten van de Campusroute op het Dassenbos worden onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit voorkomen, verzacht of gecompenseerd kan worden.
2.40.4	Uit het oogpunt van de bescherming van het leefgebied van een groot aantal vogels en omdat de Campusroute ingaat tegen Nederlandse en Europese wettelijke kaders zou de Campusroute volgens KNNV Vogelwerkgroep Wageningen e.o. niet moeten worden aangelegd.	De impact op beschermde natuur zal moeten blijken vanuit het natuuronderzoek dat in het kader van het MER wordt uitgevoerd. Vanuit de vooronderzoeken bestaat niet de verwachting dat de aanleg in strijd is met Nederlandse of Europese wetgeving.

2.41. Zienswijze 41

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.41.1	Inspreker geeft aan dat de verkeersknelpunten rond Wageningen relatief beperkt zijn en een toename in verkeersintensiteit niet te verwachten is.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.41.2	Inspreker geeft aan dat de aanleg van de Campusroute het stiltegebied Binnenveld en het Dassenbos doorsnijdt en daarmee natuur, flora en fauna aantasten.	De effecten van de Campusroute op het stiltegebied, het Dassenbos, natuur en flora en fauna worden onderzocht en meegenomen in het MER.
2.41.3	Inspreker geeft aan dat de Campusroute zal leiden tot geluidhinder.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.41.4	Inspreker geeft aan dat de Campusroute zal leiden tot een toename van de emissie van CO_2, NOx en fijnstof.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.41.5	Inspreker verzoekt de aangedragen alternatieven van de Wageningse bevolking volwaardig mee te nemen in een integraal mobiliteitsplan voor Wageningen en hiertoe het zoekgebied in de NRD uit te breiden met de gehele Campus, de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee en over het terrein van de Campus. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Eerdere conclusies worden getoetst op basis van de nieuwe uitgangspunten.

2.42. Zienswijze 42

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.42.1	Inspreker spreekt de NRD tegen wat betreft de heel lange wachtrijen rondom de Campus. Van dagelijkse files op Kortenoord Alleen en richting haven is geen sprake.	Het gaat om file tijdens maatgevende spitsperiodes op de N781 en Nijenoord Allee. Dit is ook een toegangsweg, van onder andere de bestaande haven, vanuit de noordkant. Mede naar aanleiding van de zienswijze zullen we in het verkeersonderzoek in het MER exact zijn wat het probleem is en waar en wanneer het zich voordoet.
2.42.2	Inspreker geeft aan dat in de NRD aangegeven wordt dat een forse toename verwacht wordt van het verkeer in het plangebied tussen 2012 en 2030. Inspreker is het hier niet mee eens. Een meting heeft namelijk geresulteerd in dat de verkeersintensiteit op de N781 minder geworden is sinds 2012.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.42.3	Inspreker is teleurgesteld dat een groene provincie als Gelderland samen met een groene universiteit (WUR) niet tot een betere oplossing komen dan een nieuwe weg. Inspreker vraagt er om dat bestuur en wetenschap laten zien dat er voor de toekomst betere alternatieven zijn dan alleen meer asfalt. Schakel daarbij ook alle wetenschappelijke kennis en partijen uit Wageningen in.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan. In de planfase worden verschillende partijen, waaronder de WUR, gevraagd mee te denken.
2.42.4	Inspreker vindt dat de provincie ook verbetering van de fietsverbindingen moet meenemen in de NRD.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze neemt de provincie de verbetering van fietsverbindingen voor zover dit bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen zijn die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied mee in de ontwerpateliers en in het MER. Buiten dit projecten zet de provincie in de omgeving van Wageningen ook in op verbeteringen van andere vervoerswijzen. Zo wordt er gewerkt aan de snelfietsroutes Arnhem – Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede – Wageningen. In het MER wordt ruime aandacht besteed aan de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van het langzaam verkeer. Het bijzondere karakter van de Campus zorgt voor een zeer groot aantal fietsers, de oversteekbaarheid van en de verkeersveiligheid op zowel bestaande als nieuwe wegen speelt een belangrijke rol.
2.42.5	Inspreker maakt zich zorgen over de aantasting van het stiltegebied Binnenveld. Het gebied staat aan alle kanten onder druk en we moeten er zuinig op zijn. De Campusroute zorgt voor vervuiling door geluid, stank, fijnstof en andere milieuschade. De provincie hamert op de economische waarde, maar voor Wageningen zit de waarde ook in de groene leefomgeving.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar verscheidene effecten op het milieu en op de gezondheid van de verschillende varianten van de weg. Hierbij worden ook de effecten van de weg op het Binnenveld onderzocht.
2.42.6	Inspreker maakt zich zorgen over de aantasting van het stiltegebied Binnenveld. Het gebied staat aan alle kanten onder druk en we moeten er zuinig op zijn. De Campusroute zorgt voor vervuiling door geluid, stank, fijnstof en andere milieuschade. De provincie hamert op de economische waarde, maar voor Wageningen zit de waarde ook in de groene leefomgeving.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de leefomgeving en op het stiltegebied. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.42.7	Inspreker maakt zich zorgen over de aantasting van het stiltegebied Binnenveld. Het gebied staat aan alle kanten onder druk en we moeten er zuinig op zijn. De Campusroute zorgt voor vervuiling door geluid, stank, fijnstof en andere milieuschade. De provincie hamert op de economische waarde, maar voor Wageningen zit de waarde ook in de groene leefomgeving.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar verscheidene effecten op het milieu en op de gezondheid van de verschillende varianten van de weg. Hierbij worden ook de effecten van de weg op het Binnenveld onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.42.8	Inspreker is het niet eens met de overname van de regie door provincie Gelderland. Dit is niet meer van deze tijd. De provincie zou in samenhang met gemeente de problematiek rondom infrastructuur moeten oplossen. Deze samenhang wordt echter gemist. Inspreker geeft aan dat de provincie zo betrokken burgers en de gemeenteraad buiten spel zet.	De gemeente heeft de afgelopen jaren gewerkt aan een plan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Wageningen. Hierin werkten gemeente en provincie samen. Op 3 juli 2017 nam de gemeenteraad een besluit waarin we vinden dat het regionale belang onvoldoende gediend werd. De ontsluiting is niet alleen voor de gemeente Wageningen belangrijk maar voor de hele regio. De internationale Campus is het kloppend hart van de regio FoodValley en zelfs nationaal belangrijk. Ook dit belang moet gediend worden. Lokale bereikbaarheid is een taak van gemeenten, maar regionale bereikbaarheid is een taak van de provincies. Vandaar dat wij nu de regie hebben over de aanleg. Wel doen we dit in samenspraak met de gemeente en organiseren we de participatie van bewoners op een soortgelijke manier als de gemeente. Hoe de provincie bewoners betrekt in het verdere proces en de mate waarin leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.42.9	Inspreker verzoekt provincie Gelderland om een goed toekomst vast mobiliteitsplan op te stellen die in lijn is met ambitieuze en werkelijk duurzame aspiraties. Inspreker verzoekt de provincie Gelderland ook om een MKBA uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.43. Zienswijze 43

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.43.1	Inspreker is bezorgd over de verdere aantasting van de natuur in stiltegebied Binnenveld en een grotere geluidsoverlast in omliggende wijken.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de Campusroute op de natuur, het stiltegebied en de geluidsbelasting op de woonwijken.
2.43.2	Inspreker is bezorgd over de verdere aantasting van de natuur in stiltegebied Binnenveld en een grotere geluidsoverlast in omliggende wijken.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de leefomgeving en op het stiltegebied. De effecten zijn nu nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.43.3	Inspreker denkt dat voor het autoverkeer een groot deel van het probleem opgelost kan worden door een (dubbele) rotonde aan te leggen op de kruising Nijenoord Allee – Mansholtlaan.	Het alternatief biedt een oplossing voor de rotonde Droevendaalsesteeg, maar biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer ook op de Nijenoord Allee af te kunnen wikkelen. Hiervoor zijn de varianten A ontwikkeld, waarvan er enkelen het verkeer konden afwikkelen. Wel zijn de geraamde kosten van deze varianten erg hoog. In de trechternotitie staat dit nader beschreven.
2.43.4	Inspreker geeft aan dat het autoverkeer zou kunnen worden beperkt door betaald parkeren in te stellen op de campus.	De effecten van het invoeren van betaald parkeren op de Campus zijn te beperkt voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. Het invoeren van betaald parkeren is echter een bevoegdheid van de WUR, dus dit kan alleen gerealiseerd worden als partijen hier onderling uit komen.
2.43.5	Inspreker geeft aan dat een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers op de kruising Churchillweg – Nijenoord Allee voor een betere doorstroming kan zorgen, Ook zou een deel van het fietsverkeer vanuit de Haarweg geleid kunnen worden via de Rooseveltweg in plaats van de Tarthorst.	In het kader van de snelfietsroute Ede-Wageningen is gekeken naar mogelijkheden om fietsers om Tathorst heen te leiden. Dit zou niet tot een structurele afname van fietsers door de wijk leiden omdat het de kortste route is en fietsers deze eigenlijk altijd kiezen. Het ongelijkvloers kruisen van de Nijenoord Allee bij de Churchillweg door fietsers kan inderdaad bijdragen aan een verbeterde doorstroming, maar lost niet het volledige knelpunt op. Hier zijn ook aanpassingen aan de capaciteit voor gemotoriseerd verkeer voor noodzakelijk, zoals opgenomen in de varianten A.
2.43.6	Inspreker geeft aan dat een continu af en aan rijdende snelbusdienst vanuit centrum Wageningen en vanaf station Ede-Wageningen naar de campus het fietsverkeer zou verminderen.	Er loopt momenteel een verkenning naar de RijnLijn waar de suggestie van inspreker onderdeel van uitmaakt.

2.44. Zienswijze 44

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.44.1	Inspreker geeft aan dat als de Campusroute aangelegd is en voor vermindering van filedruk zou leiden, het dan aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer om via Wageningen naar de A12/A50 te gaan. Inspreker geeft aan er eerst gekeken moet worden naar maatregelen om het sluipverkeer aan te pakken alvorens wordt gekozen voor de Campusroute.	Het voorkomen van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 zal het probleem niet volledig kunnen oplossen in 2030 én de provincie ziet onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.44.2	Inspreker geeft aan dat autoverkeer van A12/Ede naar Rhenen verleidt kan worden door de Campusroute om via Wageningen naar Rhenen te rijden. Het autoverkeer moet niet verleidt worden om deze route te gaan rijden.	Uit verkeersberekeningen is gebleken dat er geen significante verkeersaantrekkende werking op de route Rhenen-Nude-Ede is door de Campusroute.
2.44.3	Wanneer er geen oplossing is gevonden voor het sluipverkeer, dan vraagt inspreker om te kiezen voor een aansluiting van de WUR campus alléén op de Ritzema Bosweg en niet de Nijenoord Allee.	Het voorkomen van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 zal het probleem niet volledig kunnen oplossen in 2030 én de provincie ziet onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke route is in het verkeersmanagementsysteem. De variant met een aansluiting op de Ritzema Bosweg begrijpen we niet. De WUR campus ligt aan de noordzijde van Wageningen, de Ritzema Bosweg aan de zuidoostzijde. Hiervoor zou een oostelijke rondweg om Wageningen noodzakelijk zijn. Deze doorsnijdt natuur en biedt bovendien onvoldoende oplossend vermogen omdat het merendeel van het verkeer van en naar de WUR een herkomst of bestemming heeft richting de A12 / Ede.

2.45. Zienswijze 45

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.1	Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de stelling van de provincie dat "… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen." Inspreker is het hier niet mee eens omdat alleen het eerste deel (slechts voor een deel van de week) klopt. Deze bewerking klopt namelijk niet in de schoolvakanties (12 weken in totaal) en is alleen van toepassing tijdens de spits en incidenteel als er een grote file op de A12 staat. Dat het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven elke dag last hebben van die stremmingen klopt niet naar de bevindingen van inspreker en is ook niet onderzocht. Als bewoner kijkt inspreker uit op de Nijenoord Allee en ziet geen structurele files. Volgens inspreker worden de prognoses voor verkeer naar de haven veel te hoog ingeschat. De regering heeft juist aangekondigd de invoer van soja voor veevoer te willen afbouwen: de overslag daarvan in de haven loopt dan waarschijnlijk terug, mede gezien het feit dat het aantal boeren in Nederland jaarlijks afneemt.	Het gaat om file tijdens maatgevende spitsperiodes op de N781 en Nijenoord Allee. Dit is ook een toegangsweg, van onder andere de bestaande haven, vanuit de noordkant. Mede naar aanleiding van de zienswijze zullen we in het verkeersonderzoek en probleemanalyse in het MER exact zijn wat, wanneer en waar het probleem zich voordoet. Hierbij maken we gebruik van het geactualiseerde verkeersmodel en dus de meest recente tellingen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.2	Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de stelling van de provincie over de verwachte verkeerstoename die uit de modelanalyses volgt. Inspreker is het hier niet mee eens omdat deze conclusie is gebaseerd op een verkeersstudie uit 2012, waarin een prognose wordt gegeven van de ontwikkelingen van het verkeer, gebaseerd op cijfers uit 2012. Verder is in Wageningen in de periode 2012 – 2015 de verkeersintensiteit niet toegenomen ten opzichte van 2012. Dit blijkt volgens inspreker onder meer uit cijfers op de site van Wageningen Goed op Weg. Verder steeg in 2017 het verkeer op de provinciale wegen in Gelderland met 1,9% (gelderland.nl/geldersverkeer). Volgens inspreker hebben de provinciale invalswegen in Wageningen duidelijk een andere trend; de verkeersintensiteit is terug op het niveau van 2012.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.45.3	Volgens inspreker is het zoekgebied te krap gedefinieerd omdat: • De bestaande infrastructuur (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) niet wordt meegenomen in het zoekgebied, waardoor die mogelijkheden niet onderzocht worden in het MER en er geen eerlijke vergelijking van de mogelijkheden kan worden voorgelegd. • Binnen het zoekgebied het nieuw te bouwen onderwijsgebouw van de WUR ligt, wat betekent dat het zoekgebied daardoor direct al niet meer reëel is, maar nog kleiner wordt. • In de periode na 2012 al aanpassingen zijn gedaan aan verschillende kruispunten waarvan aangegeven wordt dat daar het verkeer stagneert. De resultaten van die aanpassingen zijn niet meegenomen. In 2017 is de z.g. Noordelijke inprikker gerealiseerd, een toegangsweg naar de Campus via de Kielekampsteeg en de Bornsesteeg, waardoor het verkeer op de Droevendaal rotonde verminderd is.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee en over het terrein van de Campus. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Het effect van de noordelijke inprikker is meegenomen in deze beschouwing. In het vervolgproces wordt in beeld gebracht wat de milieueffecten en kosten van varianten door en langs bestaande of nog geplande bebouwing op de Campus zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	Inspreker verzoekt de provincie om een verruiming van het zoekgebied, zodat ook andere oplossingen dn de Campusroute in beeld kunnen komen.	
2.45.4	Inspreker geeft aan dat er door stichting Wageningen Goed op Weg verschillende alternatieven voor asfalt zijn aangedragen en is van mening dat daar nooit serieus naar is gekeken door de provincie. Inspreker roept de provincie op om eerst naar het inzetten van alternatieven te kijken, zoals: • Toegang tot universiteitsterrein via verschillende invalswegen mogelijk maken; • Mobiliteitsplan Universiteit en bedrijven initiëren; • Verbetering rotonde Mansholtlaan, m.n. toegang tot de Campus; • Betaald parkeren op het universiteitsterrein voor mensen die minder dan 10 km moeten reizen.; • Stimuleren gebruik (elektrische) fiets; • Verdubbelen aantal rijbanen vanaf Kielekampsteeg tot aan de Nijenoord Allee.	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de geschetste alternatieven in uw zienswijze: • Het realiseren van enkele inprikkers draagt onvoldoende bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen als geheel. Afwikkelingsknelpunten op de bestaande infrastructuur blijven bestaan. • de provincie participeert in het Mobiliteitsconvenant samen met de gemeente en het bedrijfsleven. • Enkel een verbetering van de afwikkelingskwaliteit van de rotonde, eventueel tot en met het kruispunt Mansholtlaan / Nijenoord Allee leidt niet tot een toekomstvaste oplossing voor bijv. de Nijenoord Allee. • De suggestie voor betaald parkeren, eventueel gekoppeld aan de reisafstand, wordt meegenomen in de afwegingen binnen het mobiliteitsconvenant. Dit geldt ook voor de suggestie over stimuleren van het fietsgebruik. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.5	Inspreker geeft aan dat door het aanleggen van de Campusroute het leefgebied van grote aantallen vogels die beschermd zijn door Nederlandse en Europese wetgeving. Realisatie van de Campusroute zal volgens inspreker ernstige schade toebrengen aan de plaatselijke populaties van beschermde vogels. Inspreker wijst de provincie op de Vogelrichtlijn en art. 3c Natuurbeschermingswet. Inspreker geeft aan dat het zoekgebied twee typen landschap beslaat die voor vogels van belang zijn, te weten het Dassenbos en het kleinschalig cultuurlandschap van de proefvelden. Beide gebieden staan op de Natuurwaardekaart van de Gemeente Wageningen (dd. 14-02-2002) als waardevol voor Flora en Fauna aangegeven. Het Dassenbos is het enige oude loofbos in de omgeving. Het wordt met dezelfde vorm en grootte als op moderne topografische kaarten weergegeven op de uit omstreeks 1850 stammende topografische kaart 1:50.000 in de atlas van Wolters-Noordhoff (1990). Het is daarmee aanzienlijk ouder dan het meeste (cultuur)bos in Nederland. Op een oppervlakte van 3,3 ha herbergt het een volwaardig ecosysteem en daarmee een grote biodiversiteit aan vogels. Door de etage structuur van het bos bestaat deze vogelpopulatie uit grondbroeders, struweelbroeders, holtebroeders en kroobroeders. Met het doorsnijden van dit bos door de Campus route verdwijnt het ecosysteem, iets wat niet eenvoudig gecompenseerd kan worden met de aanplant van een x aantal bomen: Het ecosysteem bos is meer dan een verzameling bomen. Bij het kleinschalige cultuurlandschap vraagt inspreker specifieke aandacht voor de hier broedende patrijzen (op de Rode Lijst als 'kwetsbaar' gekarakteriseerd) en voor de kwartels. Vooral onder deze soorten zullen veel verkeersslachtoffers vallen, aangezien patrijzen en kwartels zich lopend en laagvliegend verplaatsen. De Commissie voor de Milieueffectrapportage hanteert een uitstralingseffect van 400 meter op deze vogels in dit type landschap (factsheet 20).	Beschermde natuurwaarden worden meegenomen in het MER en de ontwerpateliers. Soorten die op de Rode Lijst staan worden in beeld gebracht en daar wordt bij het ontwerp zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. Bij de ontwerpateliers wordt waar mogelijk rekening gehouden met het gemeentelijke beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, waar de natuurwaardenkaart onderdeel van uitmaakt.
2.45.6	Inspreker verzoekt de provincie om eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd.	De provincie is van mening dat de gemeente de Wageningen Goed op Weg variant in voldoende mate heeft beoordeeld. Op basis van de onderzoeksresultaten is deze variant afgevallen. In de Trechternotitie staat dit nader beschreven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.7	Inspreker verzoekt de provincie een goed mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen, waardoor verkeersstromen verminderd worden. Inspreker verzoekt dit omdat uit de Omgevingsvisie van januari 2018 blijkt dat Mobiliteitsmanagement één van de speerpunten voor FoodValley is (hoofdstukken 2.6 en 2.7.).	De gemeente is bezig met het opstellen van een mobiliteitsconvenant en de provincie participeert hier in. Daarnaast is de regio FoodValley bezig met het opstellen van een brede bereikbaarheidsagenda, waar ook mobiliteitsmanagementmaatregelen deel uit van kunnen maken. De provincie heeft de mogelijkheid om daar vanuit het provinciale programma Slim op Weg aan bij te dragen.
2.45.8	Inspreker verzoekt de provincie om bij het MER ook de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.
2.45.9	Inspreker is van mening dat de provincie de m.e.r.-regels overtreedt omdat in de zomer van 2018 het MER wordt verwacht. Daardoor zal Bureau De Groene Ruimte in de inventarisatie van de natuurwaarden de overwinterende vogels op de proefvelden missen. Volgens de Commissie voor Milieueffectrapportage duurt een inventarisatie een jaar, aldus inspreker.	De provincie heeft het flora- en faunaonderzoek vroegtijdig opgestart zodat in de ontwerpateliers rekening kan worden gehouden met de natuurwaarden. Vooruitlopend hierop is een quickscan gemaakt op basis van een literatuuronderzoek. Op basis daarvan is een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de te verwachten natuurwaarden. Daardoor is het in dit stadium niet nodig om een heel kalenderjaar te onderzoeken. Bij de vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan zal het jaarrond onderzoek uiteraard wel afgerond zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.10	Inspreker verzoekt de provincie een MKBA uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken. Voorts verzoekt inspreker om in deze MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden aangebracht, inclusief de populatie vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.45.11	Inspreker geeft aan dat de weg overlast zal geven wat betreft geluid, licht, fijnstof en uitlaatgassen.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.45.12	Inspreker geeft aan dat de weg overlast zal geven wat betreft geluid, licht, fijnstof en uitlaatgassen.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.45.13	Inspreker geeft aan dat de weg overlast zal geven wat betreft geluid, licht, fijnstof en uitlaatgassen.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.45.14	Inspreker stelt dat het huis van inspreker onverkoopbaar wordt omdat uit de nu gehanteerde tekeningen blijkt dat er een groot verkeersplein komt voor het huis van inspreker, met veel overlast tot gevolg. Inspreker vraagt de provincie wie de planschade bepaalt en betaalt. Verder vraagt inspreker de provincie wie verantwoordelijk is voor de waardevermindering van de huizen vak naast de Campusroute en waarom dit niet is meegenomen in de kostenraming van €14 miljoen.	Hoewel bij het ontwerp van de weg ook een goed woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd, zal dit wel veranderen en de provincie begrijpt dan ook de zorgen van inspreker. Alle effecten van de weg zullen in het MER in kaart worden gebracht. Bij de keuze voor de uiteindelijke ligging van de weg wordt een afweging gemaakt in alle effecten en zal er in ieder geval sprake moeten zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden. Desondanks zal de weg impact hebben op de directe leefomgeving en daarmee mogelijk ook op de waarde van nabijgelegen woningen. Deze waardevermindering noemen we planschade. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot schadeloosstelling indienen bij de gemeente. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor vergoeding in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade. In de kostenraming van €14 miljoen is een reservering opgenomen voor planschade. Onderdeel van de komende ontwerpfase is het gedetailleerder in beeld brengen van de kosten voor planschade. Deze kan immers per variant variëren.
2.45.15	Inspreker geeft aan dagelijks gebruik te maken van de Dijkgraaf en dat dit voor inspreker een geliefd wandel- en fietsroute is met toegang tot het stiltegebied. De Campusroute tast het welzijn van de mensen aan die hier dagelijks gebruik van maken. In de toekomst zal de vreugde die dit voor inspreker geeft verdwijnen. Inspreker vraagt de provincie hoe dit verlies aan welzijn wordt gecompenseerd.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker. Bij het ontwerp van de weg zal onder meer rekening worden gehouden met de landschappelijke inpassing en zal een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gewaarborgd.

2.46. Zienswijze 46

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.46.1	Volgens inspreker klopt de bewering niet dat er dagelijks files staan rond de Campus. Er staan alleen files tijdens de spits op enkele dagen van de week en wanneer er files staan op de A12 of A50.	Het gaat om file tijdens maatgevende spitsperiodes op de N781 en Nijenoord Allee. Mede naar aanleiding van de zienswijze zullen we in het verkeersonderzoek en probleemanalyse in het MER exact zijn wat, wanneer en waar het probleem zich voordoet. Hierbij maken we gebruik van het geactualiseerde verkeersmodel en dus de meest recente tellingen.
2.46.2	Inspreker geeft aan dat files met name ontstaan bij de rotonde Droevendaalsesteeg en kruising Mansholtlaan/Nijenoord Allee. De bewering dat andere locaties in Wageningen last hebben van files is verder niet onderzocht.	De rotonde Droevendaalsesteeg en het wegvak tussen de rotonde en de Nijenoord Allee zijn nu inderdaad de grootste bottlenecks op de verbinding tussen Ede / de A12 en Wageningen. Wij hebben echter wel degelijk verder gekeken dan alleen dit wegvak, en in de verkeersonderzoeken ook de afwikkeling op andere wegen zoals de Nijenoord Allee beschouwd.
2.46.3	Inspreker zet vraagtekens bij de juistheid van de modelbenadering, het is nu 6 jaar verder. Inspreker wijst op de tellingen die Stichting Wageningen Goed op Weg heeft uitgevoerd en waarvan de resultaten de prognoses tegenspreken.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.46.4	Inspreker geeft aan dat in het model niet de recente aanpassingen zijn meegenomen, zoals de noordelijke prikker.	Onder punt 46.3 wordt deze vraag beantwoord.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.46.5	Inspreker heeft bezwaar tegen het afvallen van de variant van het reconstrueren van de rotonde Droevendaalsesteeg. Als argument wordt gebruikt de hoge kosten van de verlegging van de busbaan. Inspreker vindt dat dit niet als argument mag worden gebruikt om de reconstructie van de rotonde als alternatief af te wijzen.	De hoge kosten worden veroorzaakt door de noodzakelijke kruispuntvorm inclusief ongelijkvloerse fietskruising. In de variant A blijft de busbaan ongewijzigd.
2.46.6	Inspreker wil graag dat de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee binnen het zoekgebied komen te vallen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee en over het terrein van de Campus. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.46.7	Inspreker wil in de notitie een opsomming van de milieueffecten zien waarvoor na een evaluatie achteraf, nog corrigerende maatregelen zullen plaatsvinden indien de effecten nadeliger uitvallen dan door de prognoses is voorspeld. Inspreker denkt hier vooral aan prognoses op het gebied van geluid en luchtverontreiniging.	In het MER wordt beschreven op welke wijze de evaluatie van milieueffecten plaatsvindt.

2.47. Zienswijze 47

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.47.1	Inspreker geeft aan dat de provinciale wegen (buiten bebouwde kom Wageningen) niet veilig zijn. De rotonde Droevendaalsesteeg belemmert de doorstroming en een veilige oversteek. Het kruispunt Kierkamperweg wordt als onveilig ervaren, waar recent nog een dodelijk ongeluk heeft plaats gevonden.	Bij de uitwerking van de Campusroute, inclusief de aansluiting op de bestaande wegen, zal de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt zijn.
2.47.2	Inspreker geeft aan dat de Provincie heeft nagelaten om bij de Europese Commissie te melden dat staatssteun aan privébedrijven wordt gegeven. Wageningen Campus ligt namelijk op privéterrein van Stichting Wageningen Research en inkomsten vloeien naar een privérekening. Indien de steun ongeoorloofd is, moet de Provincie die steun terug vorderen.	De provincie heeft zich, net als elke overheid in Nederland, te houden aan de staatssteunregels en handelt hier ook naar. De provincie zal dan ook niet overgaan tot het toekennen van ongeoorloofde staatssteun. Ook bij de verdere planuitwerking en uitvoering worden de staatssteunregels in acht genomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.47.3	Inspreker weet na navraag dat er geen samenwerkingsovereenkomst is tussen de provincie Gelderland en de gemeente Wageningen. Hierdoor is de provincie alleen de provincie op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom. Deze staan bekend als inefficiënt en levensgevaarlijk, maar in de NRD staan geen voornemens om daar iets aan te doen.	Het gaat in dit project om de bereikbaarheid vanuit de noordkant van Wageningen, specifiek over de Campusroute. Het gaat niet om provinciale wegen elders in Gelderland. Het klopt dus ook dat inspreker daar niets over terugvindt in de NRD. De Wet ruimtelijke ordening geeft Provinciale Staten de mogelijkheid een inpassingsplan vast te stellen als er sprake is van een provinciaal belang. Het provinciale belang blijkt onder andere uit het provinciale beleid, zoals beleid over de economische doorontwikkeling van regio FoodValley, Wageningen en de Wageningen Campus. Daarvoor is een goede bereikbaarheid een essentiële voorwaarde. De aanleg van de Campusroute is hier onderdeel van.
2.47.4	Inspreker geeft aan dat in de NRD staat dat de bereikbaarheid van de Wageningse bedrijventerreinen van provinciaal belang zijn. Echter, Wageningen Campus valt volgens de Wabo onder de gemeente. Het wettelijke subsidiariteitsbeginsel gaat uit van wat door een lagere overheid uitgevoerd kan worden, dat dan ook door de lagere overheid uitgevoerd moet worden. De gemeente heeft dus beter zicht op alles wat samenhangt met de bereikbaarheid van de Campus.	Niet de Wabo, maar de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepalend of een goede bereikbaarheid van Wageningen een bovengemeentelijk (en daarmee provinciaal) belang is. De provincie wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen, in het bijzonder die van de Wageningen Campus, benutten. Dit is belangrijk voor de regio en is daarom een van de belangrijke speerpunten in het provinciaal beleid. Om de gewenste economische ontwikkelingen mogelijk te maken, is voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Het besluit van de gemeenteraad in de zomer van 2017 gaf de provincie niet het vertrouwen dat er snel een oplossing zou komen voor het bereikbaarheidsprobleem. Dat is aanleiding geweest om de regie te pakken.
2.47.5	Inspreker geeft aan dat de aanname van Royal HaskoningDHV dat Wageningers meer met de auto rijden, niet klopt. Sluipverkeer zorgt voor toename van verkeersintensiteit dat een provinciaal probleem is. Inspreker hoort graag wat de prognoses zijn van de files op de A12/A50, want daar staat niets over in de NRD.	De hoeveelheid gemeten doorgaand verkeer wordt ook in het te actualiseren verkeersmodel meegenomen en op die manier wordt inzichtelijk wat elk aandeel is. De ontwikkeling van het verkeer op de A12/A50 wordt ook in het verkeersmodel gewerkt. Geprognotiseerd is dat de verkeersdruk op deze wegen ontlast wordt als gevolg van het doortrekken van de A15, waardoor het verkeer vanaf de A15 richting het oosten niet langer via de A12/A50 hoeft te rijden. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar de documentatie op www.via15.nl.
2.47.6	Wageningen heeft met sportvelden en de campus één van de grootste concentraties ‘jeugd’ in Gelderland. Dit vraagt om schone lucht, rust en veilige voet- en fietspaden. Inspreker geeft aan dat het van visie getuigt als de Provincie een milieuzone zou uitroepen die alleen ‘uitstootvrij’ verkeer toelaat. Dit kan het doel van Wageningen bevorderen om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Deze ambitie komt niet terug in de NRD.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. Het aspect klimaat zal onderzocht en meegewogen worden in de m.e.r. procedure. Daarnaast wordt de uiteindelijke voorkeursvariant zo klimaatbestendig mogelijk ontworpen. Tot slot zal ook in de realisatiefase aandacht worden besteed aan klimaatbestendigheid

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.47.7	Inspreker geeft aan dat Provincie stukken toegevoegd heeft aan stukken die ter inzage lagen. Daardoor lagen deze stukken niet gedurende de wettelijke termijn ter inzage. Inspreker lijkt het noodzakelijk dat de Provincie de bekendmakingsprocedure opnieuw start met een geüpdatet Notitie. Als de Provincie dit niet doet, dan riskeert ze het risico van vernietiging van haar te nemen besluit na bezwaar en beroep.	Wij zijn van mening dat alle noodzakelijke stukken die nodig zijn om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te kunnen beoordelen op tijd ter inzage lagen.
2.47.8	Inspreker geeft aan dat de nog uit te voeren aanvullende verkeersstudies essentieel zijn de bewoners om hun zienswijzen op aan te passen. Inspreker geeft aan dat de procedure opnieuw gevolgd moet worden.	De aanvullende verkeersstudies zullen in een volgende fase ter inzage worden gelegd, zodat belanghebbenden de gelegenheid krijgen die nieuwe informatie te betrekken bij het indienen van een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan. De wet staat er niet aan in de weg om na de terinzagelegging van de NRD aanvullende onderzoeken te verrichten. De wet verplicht ook niet om de NRD in verband met die nieuwe onderzoeken opnieuw ter inzage te leggen.
2.47.9	Inspreker en andere omwonenden hebben op 23 maart 2018 extra stukken aangevraagd. Provincie neemt hier op 21 mei 2018 een beslissing over. Dit is ruim na de wettelijke termijn voor het indienen van zienswijzen. Inspreker geeft aan dat daardoor de belangen van de aanvragers ernstig wordt geschaad. Provincie riskeert hiermee het risico van vernietiging van haar te nemen besluit na bezwaar en beroep.	Inspreker doelt op informatie die is gevraagd in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Dit een andere procedure. Wij zijn van mening dat alle noodzakelijke stukken die nodig zijn om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te kunnen beoordelen op tijd ter inzage lagen.

2.48. Zienswijze 48

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.1	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat draagvlak een belangrijk criterium is voor provincie en gemeente. Echter, dit draagvlak ontbreekt. Een breder zoekgebied en breder blikveld kunnen leiden tot een groter draagvlak.	Helder is dat het plan voor en tegenstanders kent. Het participatieproces is er op gericht om de omgeving op de juiste manier te informeren en betrekken in de komende planfase. Daartoe worden bijvoorbeeld de ontwerpateliers gehouden. Zie ook het Communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.2	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat ondanks de capaciteitsuitbreidingen van de A12 en A50 nog steeds sluipverkeer rijdt via de N781 en N225. Dit sluip verkeer groeit wanneer er ernstige filevorming is op de A12.	Het kentekenonderzoek dat in 2017 in opdracht van de gemeente Wageningen is uitgevoerd laat zien dat doorgaand verkeer inderdaad nog steeds gebruik maakt van de route via de N781 en de N225. Daarbij werd echter ook geconstateerd dat er ook doorgaand verkeer is via deze route op momenten dat deze helemaal niet korter is (in tijd) dan de route via de A12 en A50. Gewoontegedrag speelt hierbij vermoedelijk een rol. Geprognotiseerd is dat de verkeersdruk op de A12 en A50 ontlast wordt als gevolg van het doortrekken van de A15, waardoor het verkeer vanaf de A15 richting het oosten niet langer via de A12/A50 hoeft te rijden. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar de documentatie op www.via15.nl.
2.48.3	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de ondersteunende studie uit is gegaan van een afgesloten Bornsesteeg, maar de Bornsesteeg is nu de noordelijke ontsluiting van de Campus.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die ten tijde van het onderzoek nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Tijdens de eerdere onderzoeken was de Noordelijke Inprikker nog geen autonome ontwikkeling en is destijds om die reden niet meegenomen. Aangezien de Noordelijke Inprikker een belangrijke toegangsroute is voor de Wageningen Campus is het belangrijk dat deze wel meegenomen wordt in de actualisatie van het verkeersmodel. Dit geactualiseerde model zal de basis zijn in het project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.4	Stichting Wageningen Goed op Weg heeft eigen tellingen uitgevoerd op het uitgaande verkeer via de Bornsesteeg. Hierbij is 50% minder uitgaand verkeer gemeten dan is aangenomen in de modellen. Dit heeft belangrijke gevolgen voor drukvermindering op het verkeer op de Mansholtlaan en rotonde Droevendaalsesteeg en voldoet aan de streefcijfers genoemd in de trechteringsnotitie. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de huidige situatie rond de Bornsesteeg noord (de “noordelijke prikker”) en de ontstane drukvermindering moeten worden meegenomen als belangrijke ontwikkelingen. Die hebben invloed op de besluitvorming over noodzaak van de aanleg van de nieuwe weg. Door het goed functioneren van de Bornsesteeg kunnen grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voorkomen worden.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.48.5	In de NRD staat dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro business & Science Park en de haven. Dit is echter niet onderzocht in de studies van Royal HaskoningDHV.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.48.6	Stichting Wageningen Goed op Weg heeft resultaten modelanalyse vergeleken met eigen verzamelde gegevens en komt tot de conclusie dat het niet de capaciteit van het wegvak is ten noorden van het kruispunt Mansholtlaan en Kielekampsteeg, maar de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg, het kruispunt Mansholtlaan Nijenoord Allee en het tussenliggende 1x1 ontsluitingsweg, die belemmerend werken op een goede doorstroming, zoals ook de conclusie was uit de studie uit 2012.	Zoals hierboven is aangegeven wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Hieruit zal ook blijken waar belemmeringen zich voordoen nu en in de toekomst. Dit zal de basis zijn voor de onderbouwing van dit project.
2.48.7	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de trend in de modelverwachtingen van Royal HaskoningDHV niet overeen komt met de gemeten intensiteiten (provinciale tellingen in de periode 2012-2017). De verwachtingen waarvan is uitgegaan als basis voor de noodzaak een grootschalige aanpak van de wegenstructuur, zoals gesteld in de NRD, zijn niet reëel. Dit zal dus moeten worden herzien.	Onder punt 48.4 wordt op deze stelling ingegaan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.8	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de grootte van het zoekgebied alleen een route mogelijk maakt over de Campus. Dit zoekgebied gaat voorbij aan de oplossingen die in 2012 zijn geboden voor de problematische kruispunten. Het Raad van Bestuur van de WUR heeft met het oog op een nieuw onderwijsgebouw aangegeven dat zij voor een verbreding van het zoekgebied zijn en voor het opnemen van meer alternatieven om vertraging in de procedure te voorkomen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee en door bewoners aangedragen varianten over het terrein van de Campus. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Een verzoek van de Raad van Bestuur om het zoekgebied uit te breiden is bij de provincie niet bekend.
2.48.9	In de NRD wordt aan gegeven dat het zoekgebied is gekozen op basis van de trechteringsnotitie en het raadbesluit van gemeente Wageningen op 3-7-2017. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat bij beide momenten er geen procedure is geweest voor de burgers om zienswijzen in te dienen.	Dat klopt. In het voortraject is er geen moment geweest om zienswijzen in te dienen en het bieden van die (formele) mogelijkheid ook niet verplicht. Wel zijn bewoners, bedrijven en instanties betrokken geweest in het voorgaande traject. Daarnaast heeft dit trechteringsproces, in de vorm van de genoemde notitie door inspreker, nu bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegen. Hierop kan nu wel een zienswijze worden ingediend.
2.48.10	Het raadsbesluit van 3-7-2017 is een product afgestemd door diverse partijen over ruimtelijke samenhang van alle vormen van vervoer, de NRD gaat alleen over het autoverkeer. De A-varianten in de trechteringsnotitie zijn afgevallen op kosten. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat dit onterecht is om op voorhand te doen.	Inhoudelijk kan de gemeenteraad zich vinden in het onderzoeksresultaat dat leidde tot de Campusroute. In het amendementen gaf de raad opdracht aan het college om aanvullende wensen te realiseren op het gemeentelijke wegennet. Met het nemen van de regie bekijkt de provincie het bereikbaarheidsprobleem op regionale schaal. De provincie werkt aan de realisatie van snelfietsroutes richting Wageningen en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding vanuit Arnhem naar Wageningen. Dit zijn losse projecten en daarom gaat de NRD alleen over autoverkeer.
2.48.11	Stichting Wageningen Goed op Weg verzoekt, na besluit van de gemeenteraad, om het zoekgebied te verbreden met de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee.	Het zoekgebied zoals in het collegevoorstel aan de raad van Wageningen stond is uitgebreid met een ruimtelijke interpretatie van de tekst uit de motie van de gemeenteraad. Deze interpretatie maakt een oplossing zoals beschreven in de motie mogelijk. Verdere uitbreiding van het zoekgebied leidt volgens ons niet tot nieuwe reële oplossingen omdat routes over het campusterrein en opwaardering van het bestaande tracé in het voortraject reeds zijn onderzocht en afgevallen, o.a. door de hoge kosten.
2.48.12	De rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholt – Nijenoord Allee zijn wel meegenomen in een veel complexere en duurdere aanpak, maar niet als zelfstandige oplossing. De rotonde bij de ingang van het WUR terrein word in de NRD als knelpunt benoemd, maar is merkwaardig genoeg niet in het zoekgebied opgenomen. Dit is daarmee een omissie in de gevolgde procedure, die dient te worden aangepast.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van de genoemde kruisingen tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.13	Stichting Wageningen Goed op Weg heeft diverse voorstellen aangedragen om knelpunten op te lossen. Deze voorstellen zijn door een erkend bedrijf getoetst en functioneren voldoende. Stichting Wageningen Goed op Weg heeft hier nog geen reactie op gekregen.	We betreuren dat de gegeven reactie op ingediende voorstellen als onvoldoende wordt beschouwd. In het voortraject is door de gemeente binnen haar mogelijkheden reactie gegeven op voorstellen vanuit de omgeving. Hierbij is een aantal voorstellen ook uitgewerkt tot een ontwerp en zijn vragen daarover beantwoord via mail, op een bewonersavond en tijdens klankbordgroepbijeenkomsten. Binnen de kaders van de NRD is het ook in het vervolg van de uitwerking van ontwerpen mogelijk om mee te denken in de ontwerpateliers.
2.48.14	Voordat de MER-onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, moet er eerst een ontwerpfase starten. Samen met belanghebbenden worden in ontwerpateliers alle mogelijke oplossingen bekeken. Echter, het zoekgebied is klein. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat door het kleine zoekgebied er maar één ontwerp gemaakt kan worden en andere alternatieven schijnalternatieven zijn.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. In de trechteringsnotitie is beschreven waarom voor dit zoekgebied is gekozen.
2.48.15	Stichting Wageningen Goed op Weg stelt dat onvergelijkbare varianten zijn opgesteld aan de hand van wensenlijstjes van diverse Wageningse partijen zonder ‘smart thinking’ over no-regret oplossingen. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat men zo uitkomt op een gedwongen eenrichtingsoplossing van “het alternatief” en valt er weinig meer te ontwerpen.	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De onderliggende argumentatie kan inspreker lezen in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Wij zijn het dan ook niet eens met de stelling van inspreker.
2.48.16	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee belemmerend werken op de doorstroming. Stichting Wageningen Goed op Weg geeft als alternatief aan om de rotonde her in te richten tot een ‘gewone’ kruising met 2 rijstroken voor recht doorgaand verkeer en de 2x2 configuratie door te trekken naar het kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee.	Het klopt inderdaad dat de capaciteit van de rotonde Droevendaalsesteeg ontoereikend is. Gezien de intensiteit van het verkeer zijn bij twee doorgaande stroken verkeerslichten noodzakelijk om het verkeer veilig over het kruispunt te leiden. Wel is gebleken dat ook de Nijenoord Allee aangepast moet worden om de fietsoversteekbaarheid en afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer te verbeteren, zoals in de varianten A is uitgewerkt. Vanuit de beschreven trechtering kiezen we er voor om het knelpunt op te lossen door een significante hoeveelheid van het verkeer om te leiden via de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.17	Stichting Wageningen Goed op Weg stelt een alternatief voor om sluipverkeer tussen A50 en A12/A30 via de N225 tegen te gaan: • De doorgaande lijn op de kruising wordt die van de Mansholtlaan naar de Nijenoord Allee, waarbij een soepele verbindingsboog (in plaats van de haakse bocht nu) zo dicht mogelijk langs de studentenflat Hoevestein wordt geprojecteerd. Er is één rijstrook voor links afslaand verkeer (vanuit Ede) en één rechtsaffer (vanaf de Nijenoord Allee) naar de Diedenweg. • De aantakking van de Diedenweg komt zo veel als mogelijk in westelijke richting. • De Grintweg wordt (evt. als snelle fietsroute) aangetakt aan de Diedenweg, op voldoende ruime afstand van de nieuwe kruising.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.48.18	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan om zoekgebied te vergroten met de Mansholtlaan tot en met het kruispunt met de Nijenoord Alleen en de Diedenweg.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.48.19	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de (snel)fietsroutes en OV-verbindingen nu kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Deze routes en verbindingen moeten van en naar de campus verbeterd worden. Zo kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeterd worden.	De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.
2.48.20	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat significante reductiemogelijkheden door mobiliteitsmanagement/parkeerbeleid bij WUR onderdeel moeten uitmaken van de aanpak en de NRD/m.e.r.-procedure.	In de trechteringsnotitie is toegelicht dat met enkel niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.48.21	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de verbetering van fietsverbindingen buiten de reikwijdte van deze opdracht en m.e.r. procedure valt. Echter, bestaande fietsroutes kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Het verbeteren van fietsvoorzieningen en OV kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeteren.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze nemen wij de verbetering van fietsverbindingen, voor zover dit bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen zijn, die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied mee in de ontwerpateliers en in het MER. De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.22	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat overstekend fietsverkeer op kruispunt Bornsesteeg belemmerend werkt voor de doorstroming van het autoverkeer op Nijenoord Allee. Stichting Wageningen Goed op Weg ziet hier meer oplossingen voor: • Groentijd voor fietsers verlagen door langere en bredere opstelruimte voor de fietsen. • Creëer meer logische fietstoegangen tot de campus. • In overleg met Wageningen University de colleges te spreiden en te verschuiven in tijd.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. Overigens wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.48.23	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de wijze waarop het plan van de Campusroute wordt vergeleken met de huidige situatie, de alternatieven en een referentiesituatie nader zullen moeten worden uitgewerkt. Dit heeft alleen zin als er werkelijk alternatieven zijn.	In het MER worden varianten binnen het zoekgebied uitgewerkt en onderling vergeleken. In deze vergelijking wordt ook de huidige en de autonome situatie meegenomen.
2.48.24	Stichting Wageningen Goed op Weg stelt dat de opgenomen criteria in de NRD onvolledig en/of onvoldoende zijn gespecificeerd. In bijlage 1 van zienswijze 48 heeft Stichting Wageningen Goed op Weg de criteria aangevuld c.q. gewijzigd.	Onderstaand staat per thema uit de tabel van inspreker de reactie van de provincie beschreven: Algemeen (nieuw) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. Verkeer en vervoer In lijn met het advies de Commissie m.e.r. wordt het verkeersmodel geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerstellingen (voorjaar 2018). Vervolgens wordt opnieuw de nut en noodzaak beschouwd en beschreven in het MER. Hierbij én in de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met de door u genoemde aanvullingen en specificaties op de beoordelingscriteria bereikbaarheid en

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		mobiliteit. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd. Geluid De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. Uit het onderzoek moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden. Ook de geluidbelasting op beschermde gebieden wordt onderzocht. Hierbij wordt ook, conform het advies van de Commissie m.e.r., de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt. Luchtkwaliteit De Campusroute Wageningen betreft een project waarbij de dominante bron voor luchtverontreiniging het wegverkeer betreft. Het verzurend effect door zwaveldioxide t.g.v. uitlaatgassen van wegverkeer was in de jaren 80 een probleem. Echter door het toepassen van katalysatoren (voor NOx-uitstoot) en het ontzwavelen van brandstof (voor SO_2-uitstoot) is het verzurend effect door wegverkeer heden ten dage geen issue meer. Met wegverkeer als dominante bron hoeft er niet meer getoetst te worden op SO_2-emissie, alleen nog maar op NO_2- en fijnstofconcentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Trillingen In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Lichthinder In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die als gevolg van de Campusroute een toe- of afname van hinder als gevolg van lichtinval ondervinden. Natuur Het Dassenbos en de Blauwe Bergen zijn geen wettelijk beschermde gebieden. Dat geldt ook voor de ecologische verbindingszone. In het MER wordt onderzoek gedaan naar effecten op beschermde gebieden en naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Landschap, archeologie en cultuurhistorie De effecten van de Campusroute, incl. eventuele geluidwerende maatregelen, op het open karakter worden in het MER onderzocht. Water Eventuele veranderingen van het wateroppervlaktesysteem en de kwelsituatie als gevolg van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Ruimtegebruik Onder het aspect Ruimtegebruik wordt het fysieke ruimtebeslag van de Campusroute wordt alle ruimtelijke functies in beeld gebracht. Sociale aspecten Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking van de Campusroute met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners). Hierbij wordt ook gekeken naar de invloed om verbindingen van en naar Noordwest die door de Campusroute worden beïnvloed. Onder het aspect landschap wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe weg het open karakter van het landschap aantast. Middels visualisaties wordt inzichtelijk gemaakt hoe de weg wordt ingepast in het bestaande landschap en kan op basis hiervan bepaald worden wat het effect is op het uitzicht vanuit de woningen aan de rand van de wijk Noordwest.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Gezondheid Als onderdeel van het aspect gezondheid wordt onderzocht in welke mate de Campusroute invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Waar dit invloed heeft op de bewoners van Noordwest, is dat onderdeel van het onderzoek.
2.48.25	De Campusroute heeft veruit de meeste negatieve impact op de omgeving, en daarmee dus ook de hoogste maatschappelijke kosten. Stichting Wageningen Goed op Weg vraagt om een MKBA uit te voeren, waarbij de aanbevelingen van PBL (link in zienswijze 48, p. 14) toegepast dienen te worden.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.48.26	Stichting Wageningen Goed op Weg vraag aandacht voor het Dassenbos. In het MER moeten onder andere het Dassenbos, stiltegebied Binnenveld, open landschap, weide- en akkervogelgebied, historische boerderij de Born en de ecologische verbinding tussen de Veluwe en Binnenveld meegenomen worden.	Beschermde natuurwaarden, dus ook beschermde soorten uit het Dassenbos, worden onderzocht in het MER. Dit geldt ook voor het stiltegebied, open gebieden en de historische boerderij. De effecten worden vervolgens meegewogen in de uiteindelijke keuze over de Campusroute. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied. Van belang is wel dat het gebied in provinciaal of nationaal beleid niet als zodanig is opgenomen.
2.48.27	Stichting Wageningen Goed op Weg heeft in februari 2016 een draagvlakvariant gepresenteerd die is toegezonden. Het is naast een variant ook een andere methodiek (integrale aanpak) die past in deze tijd van voorbereiding op de omgevingswet. Stichting Wageningen Goed op Weg constateert dat slechts beperkt gebruik is gemaakt van de informatie uit de notitie.	De provincie is van mening dat er tot op heden een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden en daarbij zorgvuldig gekeken is naar aangedragen alternatieven. In het provinciale beleid is de integrale aanpak geborgd in de omgevingsvisie, die o.a. is vertaald in een programma mobiliteit. Binnen dit programma zijn diverse projecten afgerond om de bereikbaarheid voor alle modaliteiten te vergroten. Ook lopen er nog projecten op het gebied van Fiets en Openbaar Vervoer. Zo wordt op dit moment gestudeerd op een snelfietsroute van Ede naar Wageningen en is in het verleden de busbaan over het campusterrein gerealiseerd. Dit MER wordt uitgevoerd voor één afzonderlijk project, de Campusroute, dat onderdeel is van het totale programma.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.48.28	Stichting Wageningen Goed op Weg geeft aan dat de volgorde van diverse onderzoeken heeft voor nut en noodzaak van de Campusroute. Uit ontvangen reacties worden de onderzoeken afgedaan, omdat ze niet onder de scope van het project vallen.	Er vindt nauwe afstemming plaats tussen het Campusroute-project en de diverse andere verkeersgerelateerde initiatieven in en rond Wageningen. Het gaat hierbij om initiatieven van gemeenten, de WUR, Rijkswaterstaat maar ook van de provincie zelf. De inhoudelijke relatie tussen deze projecten en initiatieven wordt door ons bewaakt, waardoor de gemaakte keuzes altijd op hun integraliteit worden bezien en zoveel mogelijk op het juiste moment genomen kunnen worden.
2.48.29	Stichting Wageningen Goed op Weg constateert dat de door de provincie voorgenomen ingreep contrair is aan het gemeentelijke en provinciaal beleid.	In het MER wordt het relevante provinciale en gemeentelijke beleid beschreven. Daarbij wordt ook onderzocht in hoeverre dit project kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen.

2.49. Zienswijze 49

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.1	Inspreker geeft aan dat de notitie gaat over eventuele oplossingen voor een niet bestaand probleem, de bereikbaarheid van Wageningen. Inspreker heeft nog nooit een probleem ervaren met de bereikbaarheid van Wageningen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.2	Inspreker vraagt de gegevens op waarin staat aan gegeven dat het dagelijks vaststaat bij de Wageningen Campus, het centrum en de haven.	Wij stellen voor om het rapport dat gebaseerd gaat worden op het geactualiseerde verkeersmodel af te wachten. Wij hebben namelijk in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Op basis van deze gegevens kan inspreker het actuele inzicht krijgen op de vraag waar het dagelijks vaststaat in Wageningen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.3	Inspreker is het niet eens met de NRD dat er een verwachting is van een forse toename van verkeersintensiteit is tot 2030. Inspreker geeft hiervoor aan dat de onderbouwing op verkeerde gegevens gebaseerd lijken, de conclusie op een verkeersstudie uit 2012 is gebaseerd en dat verkeersintensiteit in Wageningen in de periode 2012-2015 niet is toegenomen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.49.4	Inspreker geeft aan dat de verkeersgroei lang niet zo groot is als door de provincie wordt aangegeven. Uit berekeningen van de heer Dijkstra blijkt dat de groei van het verkeer met 1% per 5 jaar groeit in plaats van 2% per jaar. Inspreker vraagt of de provincie daar kennis van heeft genomen? Als de provincie hiervan kennis heeft genomen, dan vraagt inspreker om uitleg waardoor de provincie heeft doen besluiten om een inpassingsplan te maken?	Onder punt 49.3 wordt deze vraag beantwoord.
2.49.5	Inspreker ziet graag een nadere en duidelijkere berekening van de verkeersgroei in de komende 10 tot 20 jaar.	Onder punt 49.3 is toegelicht dat het verkeersmodel geactualiseerd wordt. Op basis daarvan zal de verkeersgroei voor de komende jaren geprognotiseerd worden. In het vervolgproces wordt deze studie gepubliceerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.6	Inspreker wilt graag dat de provincie een duidelijk standpunt in neemt over de in te voeren personeelsvervoersplannen. Door deze plannen zal de automobiliteit sterk afnemen.	Gemeentelijk parkeerbeleid of personeelsaangelegenheden bij onderwijsinstellingen en individuele bedrijven zijn geen directe verantwoordelijkheid van de provincie. Wel kan de provincie met de gemeente en bedrijfsleven in gesprek om te onderzoeken of zij afspraken willen maken over werktijden, fietsplannen, doelgroepenvervoer etc. Daarom sluit de provincie aan bij het verzoek van de gemeenteraad van Wageningen om te komen tot een mobiliteitsconvenant in het gebied. In het voortraject is overigens gebleken dat dergelijke maatregelen kunnen leiden tot een afname van autogebruik, maar dat deze afname te gering is om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen.
2.49.7	Inspreker vraagt zich af of de provincie bij de overleggen over het vestigen van bedrijven as Friesland-Campina, Unilever en de WUR bouwplannen de bedrijven verplicht heeft een vervoersbeleid te ontwikkelen als onderdeel van de vestigingsafspraak? Als dat niet is gebeurt, waarom is dat niet gebeurt?	In gesprekken met bedrijven die zich mogelijk in Wageningen willen vestigen wordt gesproken over mobiliteitsbeleid. Bedrijven die zich vestigen willen in het belang van het bedrijf en het personeel dat zij goed bereikbaar zijn. De provincie wil daaraan meewerken, tegelijkertijd wijst zij op de verantwoordelijkheid van de bedrijven om gebruik van openbaar vervoer en fiets onder het personeel te stimuleren. Bedrijven voelen die noodzaak en daarom willen zij samen met de gemeente en provincie werken in het mobiliteitsconvenant.
2.49.8	Inspreker vraagt zich af waarom het zoekgebied zo beperkt is, waarbij het Dassenbos wordt gekapt, een geluidswal geplaatst wordt op korte afstand van woonhuizen en een weg gepland wordt door een stiltegebied?	De totstandkoming van het zoekgebied staat beschreven in de trechternotitie. Binnen het zoekgebied zijn verschillende varianten mogelijk. In de ontwerpateliers wordt een nadere invulling gegeven, waarbij ook gekeken wordt naar varianten die de impact op het dassenbos kunnen beperken of voorkomen én naar verschillende mogelijkheden om de effecten op geluid te verzachten.
2.49.9	Inspreker vraagt om het zoekgebied ut te breiden met de Mansholtlaan, Nijenoord Allee, de gedane aanpassingen aan verschillende kruispunten, het nieuw te bouwen WUR onderwijsgebouw en woningen aan de oostzijde van de wijk Noordwest.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Het amoveren van woningen van Noordwest heeft grote impact op de bewoners en daarom is bewust gekozen om dit niet op te nemen in het zoekgebied. Uiteraard wordt wel gekeken naar de effecten op woningen en worden zo nodig maatregelen genomen. Het nog te plannen onderwijsgebouw is reeds onderdeel van het zoekgebied. Het aansluiten op bestaand wegennet is tekstueel beschreven. Vanuit de nadere uitwerking moet blijken of dit in het geheel binnen of deels buiten het zoekgebied moet plaatsvinden.
2.49.10	Inspreker vraagt of provincie kan aangeven wat de gevolgen zijn voor de woning van de inspreker?	Dat is op dit moment helaas nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.11	Inspreker geeft aan dat hun woning is gebouwd op een gemetselde fundering in plaats van een geheide fundering. De toenmalige gemeente ambtenaar gaf aan dat aan de oostzijde van de Dijkgraaf nooit meer iets gebouwd wordt. Om die reden is de woning niet geheid. Inspreker ziet graag in het nieuwe onderzoek hoe deze emotionele schade door breken belofte van de gemeente en de teloorgang van het woongenot, wordt meegenomen.	De trillingseffecten die de aanleg van de weg en het verkeer dat van de weg gebruik zal maken met zich meebrengt wordt onderzocht in het MER. Op basis van dit rapport is ook in te schatten in welke mate trillingen de woning van inspreker beïnvloeden en wat hier aan te doen is. Mocht inspreker onverhoopt toch trillingsschade aan de woning ondervinden dan kan inspreker zich wenden tot de provincie. De provincie begrijpt verder de zorgen van inspreker over het verminderde woongenot. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Emotionele schade komt in ieder geval niet voor vergoeding in aanmerking. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.12	Inspreker wil dat de volgende zaken meegenomen worden in het nieuwe onderzoek: • Economische en verkeerskundige gegevens (vaste data) waarom bereikbaarheid Wageningen onvoldoende is • Alternatieven om de Campus en Wageningen bereikbaar te houden • Gevolgen voor andere wijken van Wageningen door aanleg Campusroute • Sluipverkeer	Hierover kan de provincie het volgende melden: • Deze zomer actualiseren wij het verkeersmodel waarmee de effecten van de Campusroute worden berekend. Dit model wordt opgebouwd aan de hand van de meest actuele gegevens op het gebied van verkeersintensiteiten, huidige en toekomstige (geplande) ruimtelijke functies en economische scenario's. • Alternatieven worden gezocht binnen het in de NRD aangegeven zoekgebied. Andere alternatieven zijn eerder afgevallen wegens een te lage effectiviteit, afgezet tegen de kosten en/of ruimtelijke impact in Wageningen. • In het actualiseren verkeersmodel worden alle ontsluitingswegen in Wageningen in beeld gebracht. Indien realisatie van de Campusroute zichtbare consequenties heeft voor routekeuze en daarmee voor de intensiteit op één of meer van deze ontsluitingswegen, wordt dit tijdens het MER-proces beschreven. • In het verkeersmodel wordt de huidige hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 via Wageningen meegenomen. Samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Wageningen onderzoekt de provincie de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te stimuleren om via de A12 en A50 te rijden.
2.49.13	Inspreker wil dat de volgende zaken meegenomen worden in het nieuwe onderzoek: • Licht-, lucht-, geluidshinder en verontreiniging	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.49.14	Inspreker wil dat de volgende zaken meegenomen worden in het nieuwe onderzoek: • Effecten op het wandel-, fiets- en rustgebied • De economische, sociale, maatschappelijke en emotionele waarde van wandel- en stiltegebied Dijkgraaf • Ecologische waarden	In het MER worden onder andere beschermde ecologisch waarden en effecten op de omliggende woonomgeving en het stiltegebied onderzocht. Bij inpassing van de Campusroute zal de huidige functie van de Dijkgraaf ook zeker een rol spelen. De verschillende effecten en belangen wegen uiteindelijk mee in de besluitvorming over de Campusroute.
2.49.15	Inspreker geeft aan dat een breed maatschappelijk draagvlak in Wageningen ontbreekt voor het aanleggen van de Campusroute op maaiveldniveau.	Wij proberen door helder te communiceren, te luisteren naar alle geluiden uit Wageningen en bewoners en overige belanghebbenden te betrekken bij de planvorming, begrip en waar mogelijk draagvlak te creëren in dit project. Bij de uiteindelijke keuze voor de Campusroute door Provinciale Staten zal dit meegewogen worden in het besluit.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.49.16	Inspreker vraagt de provincie om over de bereikbaarheid van Wageningen en in het bijzonder over de voorgenomen Campusroute duidelijker en persoonlijker te communiceren.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. De provincie informeert bewoners en overige belanghebbenden tijdig en volledig over de voortgang van het project. Hoe ze dit aanpakt kunt u lezen in het communicatie- en participatieplan dat bij de NRD is gevoegd. Als inspreker behoefte heeft aan (meer) persoonlijk contact kan zij daartoe een verzoek indienen bij het projectteam. Zie voor de contactgegevens de projectpagina op de website.
2.49.17	Inspreker vraagt om eerst de deelaanpassingen van Wageningen Goed op Weg door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen over de aanleg van de Campusroute.	Uitgangspunt voor het project is om een toekomstvaste oplossing te realiseren tot 2030. Gezien de doorlooptijd van procedures en om duidelijkheid te verschaffen over de impact van het totaalpakket aan maatregelen richting omwonenden kiezen we voor één oplossing met de Campusroute. Op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen wordt het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.49.18	Inspreker geeft aan graag een MKBA uitgevoerd te zien worden op alle varianten van de verbeterde ontsluiting. In de MKBA een aparte berekening te maken voor de schade aan de kwetsbare natuur.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.50. Zienswijze 50

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.50.1	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau stelt de Provincie Gelderland dat de bereikbaarheid van Wageningen in de ochtend- en avondspits problematisch is. Met een beperkte onderbouwing wordt gesteld dat uitbreiding van onderwijs- en onderzoek locaties, studentenhuisvesting en groei van het aantal bedrijven zal leiden tot toename van de verkeersstromen. Op basis van berekeningen met verkeersmodellen wordt een toename van de vertraging in de spits van l,5 tot 4 maal verwacht. De stelling dat de huidige verkeersituatie problematisch is, wordt nauwelijks onderbouwd volgens inspreker. Zo ontbreekt een vergelijking met andere steden met kenniscentra, zoals Utrecht, Delft en Eindhoven, die in zekere zin gezien kunnen worden als concurrenten t.a.v. de vestiging van kennisintensieve bedrijven. Ook wordt voorbijgegaan aan gegevens uit verkeerstellingen in de afgelopen jaren (inspreker verwijst naar de grafiek “Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose”). Deze laten volgens inspreker, ondanks een aanzienlijke toename van het aantal woningen, de ontwikkeling van de Campus en vestiging van andere instituten en bedrijven, geen significante toename van de verkeersintensiteit op de belangrijkste wegen zien. Ontwikkelingen in de wijdere regio, mogelijk in combinatie met een dempend effect van verkeersopstoppingen op het autogebruik, blijken een veel grotere invloed op de verkeersintensiteit te hebben. De probleemanalyse in de NRD laat zien dat de verkeersproblemen zijn geconcentreerd binnen de campus zelf. Het is daarom extra vreemd dat in de trechtering van oplossingen alle alternatieven op of in de directe nabijheid van de campus afvallen; dit zonder kwantitatieve en met heel beperkte kwalitatieve onderbouwing.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.50.2	In de Notitie wordt de zogenoemde 'trechtering' beschreven. In de uitgevoerde analyse wordt op basis van berekeningen met een verkeersmodel gesteld dat de hoeveelheid verkeer met 10-25% moet afnemen om een situatie zonder doorstromingsproblemen te bereiken. Met dit als belangrijkste criterium worden, met een heel beperkte onderbouwing, alle mobiliteitsmaatregelen als onvoldoende beoordeeld. Deze analyse is ondeugdelijk. Er is niet aangegeven welke	Met mobiliteitsmanagement kan volgens het vooronderzoek slechts 3 tot 4% minder autoverkeer in de spits worden gerealiseerd. Overige maatregelen worden besproken aan de hand van de 'Ladder van Verdaas' waarbij wordt geconcludeerd dat deze maatregelen een te beperkte impact hebben. Voor het verbeteren van de doorstroming is door middel van een modelanalyse bepaald wat de effecten zijn van de verschillende maatregelen. Daarbij is de Campusroute als het meest geschikte alternatief naar voren gekomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	verkeersreductie nodig is om een, nader te definiëren acceptabel doorstromingsniveau te bereiken; als referentie zou het huidige niveau genomen kunnen worden. Mobiliteitsmanagement als maatregel wordt als 'onvoldoende' afgeschreven, terwijl daarmee volgens de eigen analyses in het rapport, 15-40 % van de doelstelling bereikt kan worden. In de analyse ontbreken maatregelen die het autoverkeer naar en van de campus beperken, zoals betaald parkeren en/of het creëren van een parkeervoorziening nabij de snelweg, in combinatie met een shuttle-service, zoals die bijvoorbeeld op de campus in Utrecht ontwikkeld wordt. Extra maatregelen om het gebruik van OV en fiets te bevorderen en/of bestaande infrastructuur beter te benutten, worden zonder noemenswaardige onderbouwing afgeschreven. In de NRD worden een groot aantal opties voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur, zoals het aanleggen of verbeteren van rotondes met een heel beknopte en alleen kwalitatieve analyse afgeschreven. Het belangrijkste knelpunt is in de meeste gevallen dat de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer hoge kosten met zich meebrengt. Deze stelling wordt nergens onderbouwd met ramingen. Ook ontbreekt een vergelijkbare analyse voor de plekken waar fietsverkeer de voorgestelde Campusroute zal kruisen. In de analyse worden een aantal combinaties van ingrepen met elkaar vergeleken. Een beperkte set ingrepen, die vooral gericht is op het verbeteren van de doorstroming van verkeer van- en naar de campus ontbreekt. Die zouden de meest urgente problemen kunnen oplossen. Die benadering zou ook beter passen in de door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorgestelde benadering van verkeersvraagstukken: Adaptief programmeren in het fysiek-ruimtelijk beleid. De onzekerheden in de toekomstige ontwikkeling van verkeerstromen zijn groot. Het in de NRD te bereiken verkeersreductiepercentage is dan ook heel onzeker. Bij een dergelijke onzekerheid past een benadering waarin met betrekkelijk kleine 'no regret' maatregelen de meest urgente problemen opgelost worden beter, dan een grootschalige ingreep waarvan de noodzaak op de lange termijn onduidelijk is.	Gezien de lange planprocedure voor de aanleg van een nieuwe weg, de uitbreidingsplannen van Wageningen op het gebied van werkbestemmingen en de urgentie van het probleem is er voor gekozen om in dit geval geen gefaseerde oplossing te kiezen, maar juist een toekomstvaste oplossing. Zoals gezegd wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.50.3	De in NRD opgenomen criteria voor de beoordeling van alternatieven zijn volgends inspreker onvolledig en/of onvoldoende gespecificeerd. Ze dienen volgens inspreker te worden aangevuld c.q. gewijzigd te worden zoals aangegeven in de bijgevoegde tabel. Alleen aspecten waarvoor geldt dat wijzigingen in de beoordeling of specificatie van de beoordelingscriteria noodzakelijk zijn, zijn in deze tabel opgenomen	Onderstaand staat per thema uit de tabel van insprekers de reactie van de provincie beschreven: Algemeen (nieuw) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. Verkeer en vervoer In lijn met het advies de Commissie m.e.r. wordt het verkeersmodel geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerstellingen (voorjaar 2018). Vervolgens wordt opnieuw de nut en noodzaak beschouwd en beschreven in het MER. Hierbij én in de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met de door u genoemde aanvullingen en specificaties op de beoordelingscriteria bereikbaarheid en mobiliteit. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd. Geluid De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. Uit het onderzoek moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden. Ook de geluidbelasting op beschermde gebieden wordt onderzocht. Hierbij wordt ook, conform het advies van de Commissie m.e.r., de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Luchtkwaliteit De Campusroute Wageningen betreft een project waarbij de dominante bron voor luchtverontreiniging het wegverkeer betreft. Het verzurend effect door zwaveldioxide t.g.v. uitlaatgassen van wegverkeer was in de jaren 80 een probleem. Echter door het toepassen van katalysatoren (voor NOx-uitstoot) en het ontzwavelen van brandstof (voor SO_2-uitstoot) is het verzurend effect door wegverkeer heden ten dage geen issue meer. Met wegverkeer als dominante bron hoeft er niet meer getoetst te worden op SO_2-emissie, alleen nog maar op NO_2- en fijnstofconcentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Trillingen In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen. Lichthinder In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die als gevolg van de Campusroute een toe- of afname van hinder als gevolg van lichtinval ondervinden. Natuur Het Dassenbos en de Blauwe Bergen zijn geen wettelijk beschermde gebieden. Dat geldt ook voor de ecologische verbindingszone. In het MER wordt onderzoek gedaan naar effecten op beschermde gebieden en naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Landschap, archeologie en cultuurhistorie De effecten van de Campusroute, incl. eventuele geluidwerende maatregelen, op het open karakter worden in het MER onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Water Eventuele veranderingen van het wateroppervlaktesysteem en de kwelsituatie als gevolg van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Ruimtegebruik Onder het aspect Ruimtegebruik wordt het fysieke ruimtebeslag van de Campusroute wordt alle ruimtelijke functies in beeld gebracht. Sociale aspecten Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking van de Campusroute met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners). Hierbij wordt ook gekeken naar de invloed om verbindingen van en naar Noordwest die door de Campusroute worden beïnvloed. Onder het aspect landschap wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe weg het open karakter van het landschap aantast. Middels visualisaties wordt inzichtelijk gemaakt hoe de weg wordt ingepast in het bestaande landschap en kan op basis hiervan bepaald worden wat het effect is op het uitzicht vanuit de woningen aan de rand van de wijk Noordwest. Gezondheid Als onderdeel van het aspect gezondheid wordt onderzocht in welke mate de Campusroute invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Waar dit invloed heeft op de bewoners van Noordwest, is dat onderdeel van het onderzoek.

2.51. Zienswijze 51

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.51.1	In de notitie wordt gesteld dat er ter hoogte van de Wageningen Campus en elders in Wageningen geregeld wachtrijen en/of stremmingen van het autoverkeer zijn. Volgens inspreker klopt het dat het rond de campus en elders in Wageningen soms druk kan zijn in de spits, maar dit geldt niet specifiek voor Wageningen. Doordat er in Nederland geen ontmoedigingsbeleid voor het gebruik van auto's is, geldt dit voor grote delen in Nederland. Een file dient volgens inspreker geen beweegreden te zijn om een nieuwe weg aan te leggen. Nieuwe wegen of verbreedde wegen vergroten de mobiliteit en daarmee neemt verkeersdruk na enige tijd juist toe. Om de klimaatdoelen van Parijs en het kabinet te halen moeten we volgens inspreker inzetten op het bewustmaken van vervoersalternatieven. De aanleg van een weg werkt averechts.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.51.2	De nieuwe weg past niet in het beleid van Wageningen (vermindering van voertuigbrandstoffen-uitstoot tot 60% t.o.v. 2008 in 2030). Ook de WUR streeft naar een verbetering van kwaliteit van leven. Inspreker vindt het bijzonder dat de provincie Gelderland juist op het Campusterrein een extra weg wil aanleggen die de leefbaarheid en leefkwaliteit van Wageningen Noordwest, het Campusterrein en de natuur in het Binnenveld vermindert.	De Campusroute zal effect hebben op de omgevingskwaliteiten. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Overigens laat de aanleg van een extra weg onverlet dat gestreefd wordt naar realisering van beleid om de uitstoot te beperken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.51.3	Recentelijk is de Noordelijke inprikker gerealiseerd. Deze heeft al een aanzienlijke drukvermindering op de Mansholtlaan gerealiseerd. Inspreker vraagt zich af of de nieuwe weg echt nodig is. Inspreker verzoekt de provincie de modelprognose verkeersintensiteit opnieuw uit te voeren waarbij rekening wordt gehouden met de gerealiseerde inprikker. Ook zal de verwachte toename van verkeersintensiteit in de komende jaren opnieuw berekend moeten worden, waarbij er rekening gehouden moet worden met het beleid wat kabinet gaat ontwikkelen om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.51.4	In de NRD wordt gesteld dat uit modelanalyses blijkt dat er tussen 2012 en 2030 een forse toename van het verkeer zal zijn. Als er echter gekeken wordt naar metingen over de afgelopen jaren blijkt het wel mee te vallen met die toename. Inspreker verwijst naar de grafiek "Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose".) Inspreker vraagt zich af dit soort analyses gebruikt mogen worden om de nieuwe weg te rechtvaardigen.	Onder punt 51.3 wordt deze vraag beantwoord.
2.51.5	Als bewoner van Wageningen Noordwest geniet inspreker dagelijks van de rust van het Binnenveld. De aanwezigheid van het Dassenbos en het Park Blauwe Bergen creëert een natuurlijke scheiding met het Universiteitsterrein. Juist deze scheiding geeft het wonen in Wageningen Noord extra charme. Het benutten van economische potentie mag niet ten koste gaan van de inwoners van Wageningen.	Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers zal gezocht worden naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waarbij groene buffers als middel ingezet zal worden. Het effect van de Campusroute op het landschap wordt in het MER in beeld gebracht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.51.6	Inspreker verzoekt de provincie vervoersalternatieven te onderzoeken. Denk bijvoorbeeld aan een P+R bij de afslag A12 met aansluitend hoogwaardig OV, betaald parkeren op het Campusterrein, een ontmoedigingsbeleid om met de auto te komen voor mensen die binnen een straal van 10 km van Wageningen wonen en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets.	In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel. Daarbij worden ook maatregelen, zoals gesteld door de inspreker, meegenomen. Daarnaast kunnen de suggesties meegenomen worden in het mobiliteitsconvenant.
2.51.7	Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergroten tot de Mansholtlaan.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.51.8	Inspreker verzoekt de provincie een aanpassing te onderzoeken van het wegstuk N781 tussen Plassteeg tot kruispunt met de Nijenoord Allee, wat tezamen met de inprikker de doorstroming van het verkeer verder verbetert. Inspreker denkt dan ook aan het aanpassen van de rotonde waardoor verkeer sneller kan worden afgehandeld.	Het alternatief biedt een oplossing voor de rotonde Droevendaalsesteeg, maar biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer ook op de Nijenoord Allee af te kunnen wikkelen. Hiervoor zijn de varianten A ontwikkeld, waarvan er enkelen het verkeer konden afwikkelen. Wel zijn de geraamde kosten van deze varianten erg hoog. In de trechternotitie staat dit nader beschreven.
2.51.9	Inspreker verzoekt de provincie de gevolgen voor de gezondheid van inwoners van Wageningen in kaart te brengen. Met name voor de inwoners van Noordwest, maar ook die van gedeelten van de Tarthorst en het Ooststeeggebied, die allen te maken zullen krijgen met extra verkeersstromen en dus meer geluidsoverlast, stank en fijnstof.	Het effect van de Campusroute op gezondheid van omliggende woningen/woonwijken wordt onderzocht in het MER.
2.51.10	Inspreker verzoekt de provincie de kosten in kaart te brengen van de schade aan kwetsbare natuur in en rond Wageningen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.52. Zienswijze 52

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.1	Insprekers vragen zich af wat het probleem is wat de Campusroute moet oplossen. In de schriftelijke beargumentering door de provincie wordt gerept van een actueel bereikbaarheidsprobleem van centrum en haven. Deze bewering wordt echter schriftelijk nergens toegelicht. Ook de verkeerskundige modelberekeningen tonen geen probleem aan en bewoners van Wageningen hebben diverse malen aangegeven dat deze bewering feitelijk onjuist is. Het feit dat er nu geen problemen zijn in haven en centrum is mondeling bevestigd door een ambtenaar op de bijeenkomst voor aanwonenden van 1 maart en genotuleerd in het “Verslag informatiebijeenkomst direct aanwonenden, woonwijk Noordwest d.d. 1 maart 2018, Stadhuis Wageningen”. De provincie wil anticiperen op mogelijke toekomstige problemen aansluitend op ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen (wonen in Kortenoord, werken in bedrijvenpark Nude-2). Wanneer dat het argument is, is meer nodig aan onderbouwing dan dat is gedaan voor de tracékeuze van de Campusroute. Zo is bijvoorbeeld op geen enkele manier aangegeven welke andere mobiliteitsmaatregelen al genomen zijn om de vermeende bereikbaarheid van centrum en haven aan te pakken, waarom die maatregelen ontoereikend zijn en waarom een Campusroute onvermijdelijk is en een oplossing zou zijn. Inspreker stelt dat de Campusroute enkel bedoeld is voor het oplossen van problemen op Nijenoord Allee en Mansholtlaan.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Er staan inderdaad nu geen files direct bij de haven of het centrum, wel ondervindt verkeer van en naar deze bestemmingen hinder van de filevorming op de N781 Mansholtlaan.
2.52.2	De provincie stelt dat Wageningen onbereikbaar is. Deze stelling neigt volgens insprekers naar verkiezingsretoriek en niet naar een feitelijke objectieve waarneming. Insprekers zetten hier een aantal argumenten tegenover.	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.52.3	Overal in Nederland treden tijdens de spits vertragingen op. Beide insprekers ervaren de vertraging in Wageningen als slechts beperkt. Het “probleem” is buitenproportioneel geprojecteerd ten opzichte van de werkelijke situatie.	In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen op basis van meetbare criteria, zodat helder is wat als probleem wordt gezien. Hierbij maken we gebruik van het geactualiseerde verkeersmodel en de recente verkeerstellingen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.4	De verkeersmodellen zijn incorrect. De samenvatting van de verkeersstudie meldt op pagina 10 dat is gerekend met het hoge scenario GE uit de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het CPB, MNP en RPB. De uitgebreidere verkeersstudies zijn iets genuanceerder in de uitgangspunten: een afgezwakt scenario GE. Daarnaast is de realiteit minder omvangrijk dan de prognoses doen vermoeden. Insprekers verwijzen hiervoor naar de grafiek “Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose”.	Ten tijde van het opstellen van het model waren het GE en RC scenario gebruikelijk om als uitgangspunt te hanteren. Inmiddels gaat het Planbureau voor de Leefomgeving uit van nieuwe scenario's. Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Hierbij wordt ook aangesloten op de meest actuele verkeerstellingen, de meest recente scenario's en de geplande groei aan woningen en arbeidsplaatsen in Wageningen.
2.52.5	De WLO uit 2015 beschrijft twee scenario’s: hoog (voorheen GE) en laag (voorheen RC). De bijsluiter stelt: Bij beleidsanalyses moeten altijd beide referentiescenario’s worden gebruikt, omdat anders een vertekend beeld van de effecten van een maatregel wordt verkregen en de onzekerheid buiten beschouwing blijft. En: De WLO is niet direct geschikt als voor de beleidsvraag relevante onzekerheden ook in de onzekerheidsverkenning niet in beeld zijn gebracht. Dan moeten deze onzekerheden apart worden onderzocht. Het is aan te bevelen om daarbij wel de referentiescenario’s als uitgangspunt te hanteren. Aan deze voorwaarden voor het gebruik van toekomstverkenningen heeft de provincie niet voldaan. Als het verkeer niet zoveel toeneemt als gevreesd, dan is het zeer de vraag of zo’n zwaar middel als extra asfalt wel nodig en gerechtvaardigd is. Er is in ieder geval geen haast meer, dus er is tijd om die extra weg serieus te heroverwegen en alternatieven te bestuderen. Daarnaast is in de modellen geen rekening gehouden met de “noordelijke inprikker”, die pas in juni 2017 in gebruik is genomen. Deze route is nog onvoldoende benut en het verkeer kan probleemloos de campus bereiken. Ook later in de zienswijze gaan insprekers nog in op deze problematiek. Insprekers dringen aan op het monitoren van de effecten van de maatregelen op hun uitwerking. Nieuwe infrastructuur lokt altijd nieuw verkeer uit. Deze oplossing moet je niet voor niets zo lang mogelijk uitstellen.	Het gebruik van een bandbreedte is geen voorwaarde, maar wel wenselijk. In algemene zin wordt bij afwegingen op gemeentelijke en provinciaal niveau vaak uitgegaan van één scenario en geen bandbreedte. Het beschikbare model van de gemeente Ede had in lijn hiermee geen bandbreedte. Voor dit project willen we, mede gezien de vele zienswijzen op dit punt, de bandbreedte wel inzichtelijk maken omdat de impact van het verschil tussen de boven- en onderkant van de bandbreedte groot kan zijn. Dit is mede reden geweest om het verkeersmodel te actualiseren. De bandbreedte wordt gebaseerd op de landelijke WLO scenario's en de referentiesituatie wordt geactualiseerd door de meest recente uitgangspunten over ruimtelijke ontwikkelingen en het netwerk van infrastructuur op te nemen. Dit alles gebeurt in overleg met de gemeente Wageningen en Ede. Overigens is het zo dat het model zo spoedig mogelijk wordt geactualiseerd waarbij zorgvuldigheid wel het uitgangspunt is. Met het nieuwe model wordt de robuustheid van eerder trechtering, waaronder de Ladder van Verdaas, getoetst. De noordelijke inprikker is wel als vaststaand beleid meegenomen in het toekomstscenario bij de eerdere afweging. Bij het geactualiseerde model zal deze ook in de referentiesituatie worden opgenomen. In het MER zal de verkeersaantrekkende werking van de Campusroute inzichtelijk worden gemaakt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.6	Het economische argument “We lijden economisch schade door vertraging ”is allang weerlegd in verschillende artikelen. Insprekers verwijzen hierbij naar een artikel van verkeersplanoloog Karel Martens en de site www.verkeerskunde.nl	In de omgevingsvisie van de provincie Gelderland is het voorzien in de economische potentie van FoodValley een speerpunt. Een goede bereikbaarheid is hiervoor een randvoorwaarde.
2.52.7	De provincie stelt dat een goede bereikbaarheid van de WUR een belangrijke randvoorwaarde is voor een sterke internationale positie van Wageningen. Insprekers stellen dat de internationale positie van de WUR echt geen economische schade ondervindt van een drukke Mansholtlaan. De problemen moeten niet groter gemaakt worden dan dat ze zijn.	Deze stelling nemen wij voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.8	De verkeersmodellen geven volgens insprekers een onderschatting van het sluipverkeer tussen A12 en A50. Document Kansrijke Varianten van 7 april 2018 meldt dat er alleen bij calamiteiten op de A12/A50 sluipverkeer is. Dit is een onjuiste weergave van de werkelijkheid. Uit eigen ervaring van de insprekers neemt sluipverkeer toe als het vast staat op knooppunt Grijsoord. Insprekers verduidelijken het standpunt met de volgende voorbeelden: • Toen de oprit naar de A50 en de N225 slecht tot niet toegankelijk was in verband met werkzaamheden was de Mansholtlaan meteen leeg. Vertragingen tussen Kielekampsteeg en rotonde Droevendaalsesteeg waren er niet. • Naast Wageningen heeft ook Bennekom last van dit sluipverkeer. • Uit onderzoek naar het sluipverkeer, dat in juni 2017 heeft plaatsgevonden (dus ná het opstellen van diverse rapporten op grond waarvan de provincie conclusies getrokken heeft voor trechtering en de NRD), is ook gebleken dat er tot 30% sluipverkeer over de Diedenweg rijdt. Dit sluipverkeer komt ook over de Mansholtlaan en langs de Wageningen campus en is dus een zeer belangrijke factor in de verkeersdrukte. • Huidige navigatiesystemen berekenen routes op basis van actuele verkeerssituaties. Hieruit blijkt dat tijdens de spits er situaties optreden waarbij de reistijd over knooppunt Grijsoord zover is toegenomen dat de sluiproutes sneller zijn dan de route over Grijsoord. • Als een sluiproute eenmaal in het systeem van een bestuurder zit is deze sneller geneigd de sluiproute vaker te nemen. Dit fenomeen treedt ook op de A50 bij afslag Heteren. Ook later in de zienswijze gaan insprekers nog in op deze problematiek. Insprekers dringen provincie aan om creatief te zijn in het bedenken van oplossingen. Alles wat de provincie bedenkt om het sluipverkeerprobleem op te lossen is miljoenen goedkoper dan de Campusroute, vele malen beter voor mens, milieu, natuur en de WUR en bovendien wordt de provincie Gelderland er mee op de kaart gezet als duurzame provincie die out-of-the-box kan denken.	Het kentekenonderzoek dat in 2017 in opdracht van de gemeente Wageningen is uitgevoerd laat zien dat er inderdaad nog steeds doorgaand verkeer gebruik maakt van de route via de N781 en de N225. Daarbij werd echter ook geconstateerd dat er ook doorgaand verkeer is via deze route op momenten dat deze helemaal niet korter is (in tijd) dan de route via de A12 en A50. Gewoontegedrag speelt hierbij vermoedelijk een rol. Uit de tellingen in maart blijkt overigens dat de totale hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. In dit nieuwe model wordt het doorgaand verkeer ook weer apart meegenomen. Tevens wordt de ontwikkeling van het verkeer op de A12/A50 verwerkt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.9	Een verbeterde doorstroming op de Mansholtlaan levert een aanzuigende werking op nieuw verkeer dat de route over Grijsoord gaat vermijden. Met de aanleg van een Campusroute gaat een tweede sluiproute ontstaan: tussen A12 en A15. Met een versnelde doorstroming over de Campusroute loont het voor een aantal automobilisten om vanaf de A15 door te steken door Wageningen naar de A12, zeker wanneer de route over de N233 opstoppingen geeft. In de modellen en berekeningen die ten grondslag liggen aan alle besluiten, wordt op geen enkele wijze aandacht besteed aan de mogelijk aanzuigende werking van extra sluipverkeer naar Wageningen, die de Campusroute teweeg gaat brengen. Het niet onderzoeken van de aantrekkende werking van sluipverkeer van buiten Wageningen is een ernstige omissie in het traject volgens inspreker.	De verkeersaantrekkende werking van een Campusroute wordt in beeld gebracht in het MER.
2.52.10	De oorzaken van de drukte op met name de Mansholtlaan is goed te verklaren: • De flessenhals: overgang van twee keer 4 naar twee keer 2 banen, tussen rotonde Droevendaalsesteeg en kruising Kielekampsteeg. • De rotonde Droevendaalsesteeg met trage afwikkeling van verkeer naar of vanaf de campus. • De weginrichting van de campus: 2x1 baan, waardoor de campus in korte tijd niet genoeg verkeer kan verwerken. • De oorzaak zit kortgezegd in de slechte ontsluiting van de Campus op de Droevendaalsesteeg. Ook later in de zienswijze gaan insprekers nog in op deze problematiek. Insprekers benadrukken dat de WUR en aanpalende instituten tegelijkertijd extra parkeergarages gaan bouwen waarmee extra autoverkeer wordt gestimuleerd. De interne infrastructuur van de WUR kan de piek nu al amper aan. Als het verkeer op de kruising Droevendaalsesteeg kan doorstromen, maar de campuswegen kunnen het verkeersaanbod in de ochtend niet aan, zal je alsnog opstopping van verkeer op de Mansholtlaan kunnen verwachten.	Insprekers beschrijven de problemen in de verkeerskundige situatie. Als De oplossing is echter complexer, zoals uit vooronderzoek is gebleken. Bijvoorbeeld alleen de aanpak van de flessenhals nu, creëert problemen verder op de route. Zoals gezegd geven recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.11	De verkeersmodellen benadrukken dat het externe verkeer een “relatief groot aandeel” inneemt. Insprekers vragen zich ten eerste af wat “relatief” precies inhoudt (relatief ten opzichte van Nederland? En wat zou dat?). Daarnaast valt op dat 27% van het campusverkeer extern is. Dat betekent dat 73% intern verkeer is óf doorgaand verkeer (sluipverkeer). Volgens de verkeersmodellen komt sluipverkeer bijna tot niet voor (wat insprekers in twijfel trekken), wat betekent dat een aanzienlijk deel van het campusverkeer van dichtbij komt. De WUR veroorzaakt zijn eigen probleem, door mensen toe te staan vanuit Wageningen met de auto naar de campus te komen.	Wij actualiseren het verkeersmodel, zoals in de Oplegnotitie is toegelicht. Hierbij volgt ook een uitgebreide toelichting.
2.52.12	Insprekers hebben kritiek op de analyse uit de NRD. Anders dan bij andere campusterreinen kent het WUR-terrein geen vorm van betaald parkeren/ vergunningensysteem voor parkeren. Als die 73% van 550 = 423 auto’s, die gewoon intern verkeer zijn, wordt verhinderd om op de campus te parkeren, dan heb je al 22% van de afname van verkeer te pakken. De provincie stelt dat met maatregelen 25% afname is vereist om een weg tegen te gaan. Nog maar 3% te gaan. Deze kan volgens insprekers behaald worden met andere prijsprikkels. (Nog ten overvloede: bij de WUR is een CO_2-compensatiefonds voor vliegkosten ingericht. Maar aan hun eigen mobiliteitsproblemen willen ze niet meewerken.)	Met betaald parkeren kunnen keuzereizigers deels worden ontmoedigd om met de auto te komen. Uit expert judgement inschatting blijkt dat dit onvoldoende verkeer af kan vangen om het knelpunt op te lossen. Daarnaast is de problematiek breder dan enkel de Campus. Overigens wordt in het MER nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel. Daarbij worden ook maatregelen, zoals gesteld door de insprekers, meegenomen. In het mobiliteitsconvenant kunnen wel afspraken worden gemaakt over betaald parkeren als de partijen daarover overeen kunnen komen.
2.52.13	De maatregelen die de WUR neemt t.a.v. mobiliteitsmanagement (OV-businesscard voor dienstreizen; videoconferencing) zijn volgens insprekers aardig, maar hebben niets te maken met spitstijden. Royal HaskoningDHV stelt namens de provincie dat mobiliteitsmanagement voor maar 3 à 4% afname bijdraagt aan een afname. Insprekers vragen zich af waar deze cijfers op berusten. Zelfs na grondig nazoekwerk is hier niets over te vinden en door de provincie wordt het niet openbaar gemaakt, ook al werd er op de inloopavond nadrukkelijk op aangedrongen om die cijfers openbaar te maken. Dat getal wordt dus niet onderbouwd en is boterzacht.	De 3 a 4% is gebaseerd op expert judgement. Iedere situatie is uniek en exacte vergelijkingsgegevens zijn daarom niet beschikbaar. Overigens wordt in het MER nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.52.14	Insprekers stellen dat de WUR (’s werelds groenste universiteit in 2017) beter hoort te scoren op Transportation en dat er veel te winnen valt door ontmoedigingbeleid om de auto te pakken of een verhuisbeleid van mensen die van elders komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan. Ontmoedigingsmaatregelen, voor zover wenselijk, kunnen een plaats krijgen in het mobiliteitsconvenant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.15	Volgens insprekers is Wageningen al uitstekend bereikbaar. Insprekers halen een citaat van de provincie Gelderland aan, overgenomen van de website: “De Valleilijn is ook de naam van de busverbinding tussen station Ede-Wageningen en de campus en centrum van Wageningen. Er ligt een sterke OV-ader die de regio FoodValley van het noorden tot het zuiden bedient.”	De provincie en gemeente zetten inderdaad zwaar in op verbeteringen in het OV-netwerk. Dat heeft o.a. geleid tot de busbaan over de campus. Het blijkt echter noodzakelijk om daarnaast ook de infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer te verbeteren.
2.52.16	Insprekers dringen aan op het benutten van de busbaan. Eventueel het gebruik maken van een pendelbusdienst/ opschroeven reguliere busregeling/ taxi’s/ Schipholtaxi’s (dan hoeft er zeker niemand meer bevreesd te zijn dat de internationale positie wordt aangetast als er geen Campusroute komt) De provincie kan dit ondersteunen door de carpoolplaats uit te breiden tot een heus transferium.	De suggestie over het transferium kan aan de gemeente worden meegegeven als onderdeel van het mobiliteitsconvenant. In het MER wordt een scenario toegevoegd waarin het effect van lopende initiatieven met een reële kans van uitvoering worden doorgerekend.
2.52.17	Insprekers dringen aan op het verbeteren van de fietsontsluitingen: • Snelfietsroute óver de campus en niet erlangs, zoals nu wordt voorgesteld. • Meer fietsontsluitingen aan kanten waar die nog niet zijn (bijvoorbeeld: Noordwest-Noord). • Stimuleren (elektrisch) fietsverkeer, o.a. met oplaadpalen. • Knelpunten bij kruisingen met wegen verbeteren.	Uit de berekeningen met het verkeersmodel is gebleken dat deze maatregelen een te beperkte impact hebben om de toename in verkeersintensiteit tot 2030 op te kunnen vangen. Daarom zijn verschillende alternatieven onderzocht waarbij de Campusroute het meest geschikt is. Overigens wordt in het MER nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.52.18	De noordelijke inprikker is de tweede toegangsweg naar het campusterrein. Deze ligt er nauwelijks een jaar en is niet meegenomen bij alle berekeningen en trechtering. Insprekers dringen aan op nieuwe metingen waarbij alle huidige ontwikkelingen ook meegenomen worden.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die ten tijde van het onderzoek nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Tijdens de eerdere onderzoeken was de Noordelijke Inprikker nog geen autonome ontwikkeling en is destijds om die reden niet meegenomen. Aangezien de Noordelijke Inprikker een belangrijke toegangsroute is voor de Wageningen Campus is het belangrijk dat deze wel meegenomen wordt. Hiervoor onder 52.11 is aangegeven dat het verkeersmodel wordt geactualiseerd. De noordelijke inprikker zal daar vanzelfsprekend (weer) in meegenomen worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.19	Bij een overzicht van de verkeersproblematiek uit 2014 wordt over de Wageningen Campus gemeld dat een tweede ontsluiting noodzakelijk is. Die heeft de WUR dus gekregen ten koste van milieu en miljoenen. Bij een vrijwel identiek overzicht uit 2018 wordt over diezelfde campus gezegd dat een robuuste ontsluitingsstructuur noodzakelijk is. Die is net gecreëerd met een verdubbeling van ontsluitingswegen. Voor de afwerking moet de rotonde bij Droevendaal worden aangepast, maar het is achterhaald om dit “knelpunt” op te voeren als argument voor de Campusroute. Zoals omschreven in 2014 is dit knelpunt immers opgelost.	De noordelijke inprikker is aangelegd ter ontlasting van de rotonde Droevendaalsesteeg. Bij aanleg was duidelijk dat dit enkel het probleem zou verzachten, en niet volledig en toekomstvast kan oplossen. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.
2.52.20	Volgens insprekers zou het logischer zijn om de aankomst- en vertrektijden van WUR-personeel/ studenten op te rekken. Daarmee wordt de infrastructuur beter benut en ontstaan er minder wachtrijen op de drukste momenten. De WUR zou afspraken met personeel kunnen maken over andere werktijden, zodat niet iedereen tussen 8.30-9.00 uur hoeft te beginnen.	In het kader van het mobiliteitsconvenant kan deze suggestie worden ingebracht bij de gemeente.
2.52.21	Insprekers maken om de volgende redenen bezwaar tegen de trechtering die in de NRD is toegepast: • Actuele verkeersstromen zijn niet meegenomen in de trechteringsprocedure. • Geld is als meest zwaarwegende argument gebruikt. • Financiële vergelijkingen laten posten onbenoemd, zoals: • De extra maatregelen die nodig zijn vanwege sluipverkeer; o Landschap en milieu zijn ondergeschikt gemaakt aan economische reden voor de Campusroute (denk ook aan gebruik maken van TEEB.STAD-methodiek van het RIVM); o Er zijn geen maatschappelijke kosten-batenanalyses gemaakt (De ernstige aantasting van het Binnenveld en Dassenbos, het onnodig blootstellen van een woonwijk aan fijnstof en giftige stoffen, de vernietiging van de belangrijkste uitlooproute voor Noord-Wageningen, het afsnijden van een van de grootste woonwijken van Wageningen van de stad, scholen, sportgelegenheden en zwembad, brengt maatschappelijk veel meer schade toe dan alle andere varianten.); o Hoewel de hele wijk Noordwest (ruim 4500 inwoners) schade zal ondervinden van de Campusroute, is maar een deel van de wijk meegenomen in het planschadegebied. Daarnaast vragen insprekers zich af hoe het bedrag van 3 miljoen is onderbouwd	• Actualiteit verkeersstromen: In de oplegnotitie staat uitgelegd dat wij het verkeersmodel gaan updaten en hier de recente tellingen voor gebruiken. Wij leggen deze ook nogmaals naast de afgevallen alternatieven. Op die manier is de trechtering ook geactualiseerd. • Geld als zwaarwegend argument: Het klopt dat de kosten meewegen in de trechtering. Dit mag een uitgangspunt zijn en vinden wij, aangezien het belastinggeld is, een belangrijk kader. • Financiële vergelijkingen: Financiële haalbaarheid is een belangrijk uitgangspunt en daarom benoemd als één van de randvoorwaarden waaraan de oplossing moet worden getoetst. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. • Er is geen sprake van een "planschadegebied" zoals de inspreker aangeeft. Er kunnen situaties zijn waar planschade aan de orde komt. Hieronder vallen onder andere omzetschade, waardedaling van eigendom ed. Planschade komt pas aan de orde wanneer bekend is waar de Campusroute precies komt te lopen. De omvang en grootte

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	(het komt over als ongeloofwaardig weinig); • oneerlijke belangenafweging waarbij de belangen van de WUR boven de belangen van de andere Wageningers worden gesteld (WUR profiteert van de maatregelen maar lasten komen bij omwonenden, WUR heeft een veto in de keuze voor deze variant waar omwonenden dat niet hebben, de opmerkingen van de groepen die Wageningen leefbaar willen houden tellen minder zwaarwegend dan die van de WUR). • Bij de trechtering zijn varianten afgevallen mede vanwege een vermeend gebrek aan robuustheid. Dat is dus ten onrechte gebeurd omdat de robuustheid via de noordelijke inprikker niet is verdisconteerd.	van eventuele planschade is daarom op dit moment ook niet te duiden. • Oneerlijke belangenafweging: Het economisch belang van Wageningen en de WUR is groot. D, daarom willen gemeente en provincie het bereikbaarheidsprobleem oplossen. Het bereikbaarheidsprobleem gaat verder dan alleen de WUR, ook de bewoners en het bedrijfsleven hebben daarmee te maken. In de klankbordgroep wordt samengewerkt met vertegenwoordigers van belangengroeperingen om te komen tot een zo gedragen mogelijke oplossing. De WUR heeft geen vetorecht, maar omdat zij de grondeigenaar is moet rekening worden gehouden met haar belangen. • Robuustheid: Zoals hierboven beschreven actualiseren we het verkeersmodel, waarbij we de actuele verkeerscijfers en situatie gebruiken. Daarbij kijken we ook nogmaals terug naar afgevallen alternatieven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.22	Volgens insprekers laat de NRD slechts in abstracte zin de effecten van de Campusroute zien. Concrete directe gevolgen blijven uit. Insprekers benoemen enkele concrete gevolgen: • De omgeving van Wageningen (waaronder het Binnenveld) is een gebied dat veelvuldig gebruikt wordt voor recreatie. Om te laten zien wat de omvang is van dit recreatieve verkeer hebben insprekers enkele verduidelijkende kaarten toegevoegd. Een rondje campus doorsnijdt dit landschap, met geluid, met licht van auto's en straatlantaarns, met een landschapsdoorsnijdende geluidswal of –scherm. De rondweg ontneemt Wageningen, en zeker het noordelijke deel, dat wat óók nodig is naast werk: een plek om te wonen, te ontspannen en tot rust te komen. Daarnaast ligt hier ook een economisch motief: een deel van de inkomsten van Wageningen komt uit recreatie. • De Campusroute is ingetekend als een 80 km weg. Het Binnenveld is echter een belangrijk gebied voor landbouw, natuur en recreatie en het is een stiltegebied. In het hele gebied geldt daarom een maximumsnelheid van 60 km/u. Insprekers vinden het vreemd dat daar een 80 km weg ingetekend is. • De verkeersmodellen zeggen dat het verkeer op de Nijenoord Allee afneemt en vooral over de Campusroute gaat rijden. Dit heeft een lichte verbetering voor de Nijenoord Allee tot gevolg en een flinke achteruitgang voor Noordwest voor alle zaken die met leefmilieu te maken hebben: geluid, licht, fijnstof, stank. Daarnaast wordt door insprekers nogmaals benadrukt dat de afname van verkeer over de Nijenoord Allee te positief is geprojecteerd.	We begrijpen de zorgen van de insprekers. De NRD laat echter ook nog niet de effecten van de Campusroute zien. De NRD beschrijft welke en op welke wijze effecten van de nieuwe weg in het MER onderzocht gaan worden. In het MER komen de punten aan de orde die de insprekers benoemen. Het is ook nog niet bekend met welke snelheid over de Campusroute wordt gereden. Er is een bandbreedte opgenomen. In de ontwerpateliers en in de onderzoeken worden de effecten van de verschillende snelheden onderzocht. Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.52.23	De Mondriaanlaan is niet ingericht op een kruising met een drukke ontsluitingsweg. Autoverkeer dat nu via de Mondriaanlaan de wijk uitgaat, stelt zich bij de Nijenoord Allee op in twee voorsorteerstroken van ruim 90 meter lang. Bij de nieuwe situatie komt die opstelstrook in de wijk, pal voor de eerste huizen van de Mondriaanlaan. Doordat de Campusroute een nieuwe belemmering vormt en het verkeer vanaf die route bij de verkeerslichten een voorkeur zal krijgen boven het verkeer dat de wijk uitgaat, zal die 90 meter bij lange na niet voldoende zijn. Op de ontwerpschets wordt bovendien een dubbele opstelstrook van maar 60 meter getekend, waarvoor overigens een deel van het park met bomen van ruim 25 jaar wordt opgeofferd. De versmalling en de dubbele halve hoeken leiden nu al tot gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties van auto- en fietsverkeer dat elkaar tegemoetkomt of elkaar inhaalt. Op geen enkele manier laat de provincie zien dat zij inziet dat dit probleem urgent gaat optreden en hoe ze dat willen oplossen. Voor de Mondriaanlaan wordt een situatie geschetst die een zeer ernstige verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers gaat betekenen. Insprekers benadrukken daarbij dat Noordwest een grote en zeer kinderrijke wijk van Wageningen is. En dat er veel fietsverkeer van kinderen naar sport en school is.	De ontwerpschets waar u naar verwijst geeft een eerste impressie, die nog onderhevig is aan aanpassingen vanuit de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelbeslag, ecologie e.d. Tijdens de Ontwerpateliers gaan we hier dieper op in.
2.52.24	Het zoekgebied moet uitgebreid worden tot en met de wegen ten oosten van het campusterrein. Als het gaat om de bereikbaarheid van het campusterrein is het logisch dat het hele terrein inclusief omliggende wegen betrokken wordt bij het totale proces, inclusief de m.e.r.-procedure. Ook is het logisch dat het zoekgebied begint ten oosten van het dassenbos. Met de huidige inzichten over schadelijke effecten van drukke wegen is het immers onverantwoord om een nieuwe weg aan te leggen naast een woonwijk, als er ook andere mogelijkheden zijn. Insprekers halen hiervoor de argumenten uit de zienswijzen nog puntsgewijs naar voren. Daarnaast geven insprekers aan dat een ambtenaar op de inloopavond 4 april 2018 heeft toegegeven dat de feitelijke cijfers wel heel erg afwijken van wat de modellen aangaven en dat de provincie daarom nieuwe berekeningen laat uitvoeren. Hij heeft toen ook gezegd dat het besluit tot het laten aanleggen van een Campusroute heroverwogen wordt als parallelle initiatieven alternatieve oplossingen blijken te bieden. In dit licht is het extra belangrijk dat het hele campusterrein en aanliggende wegen in de m.e.r.-procedure worden opgenomen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Daarbij kijken we ook terug of het trechteringsproces juist is geweest met de nieuwe cijfers. Uiteindelijk worden in het MER reële alternatieven beschouwd. Deze voldoen aan de doelstelling van het project en de financiële randvoorwaarden. Met het zoekgebied is ruimte opgenomen om invulling te geven aan het raadsbesluit.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	Gemeld wordt dat het zoekgebied is uitgebreid om aan het amendement van de gemeente tegemoet te komen. De gemeente heeft echter niet aangegeven dat het zoekgebied naast het dassenbos moest stoppen, maar oostelijk – inclusief Mansholtlaan. Het zoekgebied dusdanig versmallen als de provincie heeft gedaan is niet in de geest van wat de gemeente met het amendement bedoelde. Insprekers dringen aan om dit te corrigeren als participatie en samenwerking een serieuze voorwaarde is en breid het zoekgebied uit naar de logische proporties. Het zoekgebied is nu zo smal, dat er weinig mogelijkheden overblijven behalve een route pal langs de wijk en door het dassenbos. De WUR heeft in de pers ook nog eens aangekondigd een onderwijsgebouw te laten ontwerpen in dit zoekgebied. Dat geld zouden ze niet gaan uitgeven als ze geen vertrouwen hadden dat de provincie hen op hun wenken bedient en de weg tegen de woonwijk aan laat leggen. Dit riekt wel heel sterk naar achterkamertjespolitiek tussen WUR en provincie. Corrigeer dit als jullie een fatsoenlijk bestuur willen zijn en leg de grens van het zoekgebied op de logische plek: oostelijk van de Mansholtlaan. Volgens insprekers omvat het totale zoekgebied: • Westelijk van de Grintweg. • Nijenoord Allee en noordelijk daarvan. • Oostelijk van Dassenbos, verwijderd van bewoond gebied. • Noordelijk van de campus, bij de grens van de bebouwing en uit de buurt van natuur, recreatie van het Binnenveld.	

2.53. Zienswijze 53

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.1	In de eerste plaats maakt inspreker Wageningen bezwaar tegen de algemene suggestie dat er in Wageningen (al langere tijd) sprake is van een bereikbaarheidsprobleem. Dit is zeer zeker niet het geval en illustreert naar het inzien van de bond het feit dat er bij de plannen voor een 'Beter Bereikbaar Wageningen' tot nu toe een zeer beperkt perspectief op mobiliteit als zijnde AUTOmobiliteit wordt gehanteerd. Wageningen is op de meeste momenten en met de meeste vormen van mobiliteit prima bereikbaar (lopend/ fietsend eventueel i.c.m. OV). Ook met de auto is er het overgrote deel van de tijd geen sprake van een bereikbaarheidsprobleem. Slechts op een beperkt aantal dagen en op die dagen nog gedurende een beperkte tijdsperiode is er sprake van enige extra reistijd indien men per se met de auto wil komen. Deze extra reistijd is over het algemeen prima te overzien en in principe goed te vermijden door hier met aan- en af reizen rekening mee te houden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.53.2	De stelling in de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau Beter Bereikbaar Wageningen dat het verkeer in Wageningen (op de N781) dagelijks vast zou staan is aantoonbaar onjuist. Op basis van eigen inventarisatie blijkt dat maandag, dinsdag en donderdag er in sommige gevallen gedurende korte tijd in de ochtend- en avondspits sprake is van enig oponthoud. Dit geldt niet als men met de fiets komt of in de vakantieperiodes van de regio's midden en zuid wanneer de verkeersintensiteiten over het algemeen veel lager liggen.	Uit het vooronderzoek is gebleken dat naast maatregelen voor de fiets en het openbaar vervoer er toch maatregelen nodig zijn voor het autoverkeer. Dit om Wageningen ook in de toekomst bereikbaar te houden. Naar aanleiding van de recente verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.3	Het beeld dat er in Wageningen sprake zou zijn van een bereikbaarheidsprobleem is overwegend (of zelfs uitsluitend) gebaseerd op modellen, prognoses en aannames over de ontwikkeling van toekomstige mobiliteit die aantoonbaar onjuist blijken te zijn. In de eerste plaats is gebleken dat de modellen die tot nu toe zijn gehanteerd nagenoeg uitsluitend zijn gebaseerd op AUTOmobiliteit en dat ander vormen van mobiliteit hier niet of nauwelijks in zijn meegenomen. Hiermee wordt volgens inspreker geen volledig beeld van het bereikbaarheidsvraagstuk van Wageningen verkregen en dat meer toekomstgerichte en waarheidsgetrouwe modellen waarin ook nieuwe ontwikkelingen en vormen van mobiliteit worden meegenomen (denk bv. aan de enorme ontwikkeling van de elektrische fiets) een vereiste zijn alvorens over kan worden overgegaan tot ingrijpende maatregelen zoals een rondweg. Vertegenwoordigers van het ministerie van I & W hebben in de zomer van 2017 op het internationale fietscongres van Velocity in Nijmegen zelf ook uitgesproken dat veel van de huidige gehanteerde verkeersmodellen onvoldoende zijn toegerust om rekening te houden met actuele ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.	De modellen zijn mede gebaseerd op het actuele verplaatsingsgedrag en vervoerwijzekeuze van Nederland in het algemeen en Wageningen in het bijzonder. Ten aanzien van de toekomstige situatie zijn de meeste actuele voorspellingen ten aanzien van o.a. demografie en autobezit meegenomen in de landelijke prognosemodellen waar het Wageningse verkeersmodel mede op gebaseerd is. Zoals eerder in deze nota aangegeven wordt het onderliggende regionale verkeersmodel geactualiseerd, onder andere met de meest actuele landelijke toekomstscenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving. Het klopt echter dat modellen een voorspelling doen van de verwachte verkeerssituatie doen op basis van wat nu bekend is, daarom is het altijd belangrijk een bepaalde betrouwbaarheidsmarge aan te houden in de interpretatie van de modelresultaten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.4	De prognoses over de ontwikkeling van de verkeersdrukte rondom Wageningen blijken sinds 2012 flink naast de werkelijke cijfers te zitten. Tot op heden lijken deze prognoses echter nog wel steeds als uitgangspunt voor de nieuwe autoweg te worden gehanteerd. inspreker dringt aan op basering op reële cijfers en toekomstige ontwikkelingen en niet op achterhaalde en aantoonbaar onjuiste modellen en prognoses. inspreker verwijst naar de grafiek “Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose”.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.5	Bij het nadenken over de bereikbaarheid van Wageningen is tot nu toe stelselmatig te weinig aandacht geweest voor oplossingen buiten de sfeer van de AUTOmobiliteit. Oplossingen zoals het stimuleren van betaald parkeren op de campus, het serieus stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets (bv. ook met fiscale prikkels), de inzet van zogenaamde 'kantoorbussen' het stimuleren van carpoolen en delen van auto's, het stimuleren van flexibeler werken, het spreiden van de aanvangstijden van scholieren, studenten en werknemers, etc. etc. zijn allemaal oplossingen waar aantoonbaar goede ervaringen mee zijn opgedaan en die elders hebben geleid tot een afname van de verkeersdruk. In Wageningen is hier tot op heden nog niet of nauwelijks mee geëxperimenteerd. inspreker verwijst hiervoor naar enkele artikelen ter verduidelijking. Veel van deze voorstellen zijn al geruime tijd geleden door een brede coalitie van betrokken, Wageningse partijen aangedragen in een poging proactief mee te denken over de toekomstige bereikbaarheid van Wageningen. Bijzonder bezwaarlijk is dat deze voorstellen waarbij sprake was van een grote mate van inzet van tijd, energie en commitment vanuit de Wageningse bevolking in een eerder stadium zonder noemenswaardige aandacht vanuit de Provincie terzijde zijn geschoven.	De provincie kan zich vinden in de zorgvuldige manier waarop de gemeente de door bewoners aangedragen varianten heeft onderzocht. Deze zijn onderdeel geweest van de trechtering zoals beschreven staat in de trechteringsnotitie. De beschreven mobiliteitsmaatregelen kunnen een deel van het spitsverkeer afvangen, maar bieden onvoldoende soelaas voor een structurele oplossing.
2.53.6	Ook wordt volgens inspreker in de aannames over de toekomstige bereikbaarheid van Wageningen nog veel te weinig gebruik gemaakt van kennis over de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (smart mobility, Mobility as a Service (MaaS), zelfrijdende voertuigen, deelsystemen etc.). inspreker verwijst ook naar een aankomend advies over de effectievere inzet van middelen voor mobiliteit van de Raad Leefomgeving en Infrastructuur.	In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Het advies van B naar Anders van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur geeft een advies aan het Rijk hoe met gewijzigd beleid en investeringsstrategie om te gaan om in te spelen op een aantal lange termijn trends. dit moet zijn plaats vinden in het Nationaal Beleid en de Rijksbegroting alvorens hier op provinciaal niveau beleidskeuzes en programmakeuzes op kunnen worden gemaakt. Los van de inhoudelijke keuzes die worden gemaakt, valt dit advies op dit moment buiten de horizon van het project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.7	inspreker verwijst naar onderzoek en effecten van de zogenaamde ‘Induced Demand’ ofwel, de aanzuigende werking van asfalt. Nieuw asfalt leidt over het algemeen slechts kortstondig tot een verlichting van de verkeersdruk totdat na hooguit enkele jaren de vrijgekomen ruimte weer opnieuw dichtslibt met verkeer. In die zin is enige extra reistijd op de N781 in zekere zin zelfs wenselijk om verdere aanzuigende werking op sluip- en ander verkeer te voorkomen.	Uit de verkeersmodellen blijkt dat er op sommige relaties inderdaad sprake is van een lichte verkeersaantrekkende werking bij de realisatie van een Campusroute. Dit is inherent aan het toevoegen van capaciteit aan het wegennet. Dit wordt in het MER in beeld gebracht. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50.
2.53.8	Met de voorgenomen rondweg bij Wageningen druist de provincie Gelderland lijnrecht in tegen de huidige tijdgeest waarin juist veel meer sprake is van aandacht voor fysieke en mentale gezondheid als gevolg van onder andere actieve mobiliteit en het leven in een aantrekkelijke en groene woonomgeving. Het is onnavolgbaar dat juist een regio en een universiteit die zich profileren met hun groene en duurzame imago kiezen voor de minst groene en duurzame oplossingen. Hier ligt een enorme kans voor de provincie Gelderland en de gemeente Wageningen om zich samen met ‘de groenste universiteit van Nederland’ die zich profileert op het gebied van ‘Quality of Life’ een voorlopersrol te nemen in het ontwikkelen van duurzame oplossingen voor een bereikbare stad.	De provincie houdt zich bezig met vragen als leefbaarheid, duurzaamheid ed. daarom krijgen onderwerpen als duurzaamheid, gezondheid en landschappelijke inpassing in dit project een belangrijke plaats. Om haar kennis op onder andere de genoemde onderwerpen wordt de WUR wereldwijd erkend en daarom is verdere doorontwikkeling van de Wageningen Campus en de kennis die daar wordt gegenereerd belangrijk. Om dat mogelijk te maken is een betere bereikbaarheid noodzakelijk. Uit onderzoek is gebleken dat de oplossing toch moet worden gevonden door de aanleg van een nieuwe weg. Bij de inpassing van de weg zal de WUR haar kennis inbrengen en daarom wil de WUR betrokken zijn bij de ontwerpateliers.
2.53.9	In gesprekken met medewerkers van het facilitair bedrijf heeft inspreker te horen gekregen dat de Wageningen Universiteit de bereikbaarheid per auto ziet als een belangrijke aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde voor (sommige van) haar medewerkers. Daarmee lijkt het kunnen bieden van deze arbeidsvoorwaarde een invloedrijk argument te worden in de plannen voor een nieuwe rondweg. In de eerste plaats denkt inspreker dat dit een achterhaald argument is en dat veel moderne medewerkers veel meer waarde hechten aan andere arbeidsvoorwaarden. Daarenboven kan het niet zo zijn dat een aantrekkelijke arbeidsvoorwaarde voor enkele medewerkers zwaarder weegt dan een aantrekkelijke woonomgeving/ leefklimaat voor alle Wageningers. Dit leefklimaat staat sterk onder druk als gevolg van de voorgenomen plannen voor de Campusroute.	Deze opmerking neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.53.10	Tot slot wil inspreker Wageningen nog specifiek de aandacht vragen voor de fiets. In de veronderstelling dat het fietsverkeer een prominente plek in zou nemen in de diverse plannen en deelprojecten van Beter Bereikbaar Wageningen hebben leden van inspreker tot nu toe steeds actief deelgenomen aan de beraadslagingen hierover in de Klankbordgroep. Inspreker betreurt het ten stelligste dat alles wat met de FIETSbereikbaarheid van Wageningen te maken heeft tot nu toe stelselmatig buiten de reikwijdte van dit voorgenomen project is gehouden. Zelfs wanneer het een amendement van de gemeenteraad hieromtrent betreft.	De provincie betreurt het dat inspreker dit als zodanig heeft ervaren. De provincie onderschrijft het belang van de fietsers. Dit komt concreet ook terug in bijvoorbeeld het initiatief tot aanleg van snelle fietsroutes tussen Arnhem en Wageningen en Arnhem en Ede. Mede naar aanleiding van de zienswijzen, waaronder die van inspreker, wordt fietsverbindingen toegevoegd in de Oplegnotitie. De verbetering van fietsverbindingen voor zover deze vallen binnen of direct grenzen aan het zoekgebied worden meegenomen in dit project. Ook zullen wij de doelstelling, mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., aanscherpen. Hierbij gaan we onder andere in op de oversteekbaarheid en de veiligheid van de fietser. We nodigen de fietsersbond uit om ook in het vervolgproces deel te nemen in dit project.
2.53.11	inspreker hoopt dat ze in het vervolg van dit besluitvormingstraject actief betrokken zal worden.	Inspreker is - als lid van de klankbordgroep - steeds tijdig en volledig geïnformeerd over de voortgang van het project. Vanzelfsprekend zullen wij u ook in de toekomst blijven betrekken.

2.54. Zienswijze 54

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.54.1	In de NRD (27-2-2018, p 6) wordt gesteld, dat: "… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen." Op deze constatering valt volgens inspreker wel wat af te dingen. Het is zeker niet zo dat er elke dag files staan. Daar komt nog eens bij dat een deel van de files veroorzaakt wordt door sluipverkeer van de A12 en onvoldoende capaciteit van de rotonde Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg. Dit blijkt uit het feit dat bij een incident op de A12 de files in Wageningen toenemen. Het aanleggen van de Campusroute zal een aantrekkende werking hebben op dit sluipverkeer.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.54.2	In de NRD wordt ook gesteld (pag. 6) dat "…uit de modelanalyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030. Dit leidt ten opzichte van 2012 in de autonome situatie 2030 tot aanzienlijk oplopende reistijden en terugslag van wachtrijen, voornamelijk in de avondspits rondom de rotonde Droevendaalsesteeg. Uit de verkeerssimulatiestudie komt, dat de rotonde Droevendaalsesteeg in de avondspits dusdanig verzadigd is, dat er wachtrijen ontstaan op de Wageningen Campus." De berekeningen die door middel van dit verkeersmodel zijn gemaakt zijn inmiddels achterhaald. Tot nu toe blijft een duidelijke stijging van de verkeersdrukte ten opzichte van 2012 uit. Inspreker verwijst naar de grafiek "Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose".	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.54.3	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied te beperkt is. De uitbreiding aan de oostelijke kant die op verzoek van de gemeente Wageningen heeft plaatsgevonden, is eigenlijk alweer tenietgedaan. WUR is in dit deel van het zoekgebied gestart met de bouw van een onderwijsgebouw. Ondanks uitspraken van de projectleider van de provincie Gelderland op de informatieavond van 4 april dat dit geen invloed zou hebben, vind inspreker het zeer onwaarschijnlijk dat dit deel van het zoekgebied nog een reële optie is. Dit betekent dat het zoekgebied zo krap wordt dat de enige optie een route door het Dassenbos is. Ook het niet opnemen van de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee in het zoekgebied vindt inspreker een probleem. Dit maakt het onmogelijk om meerdere alternatieven te betrekken in het MER. Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied uit te breiden tot en met de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee en vervolgens het MER voor dit grotere zoekgebied uit te voeren	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. De impact in kosten en milieueffecten op de bestaande en geplande onderwijsgebouwen van de WUR wordt als onderdeel van het ontwerpproces in beeld gebracht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.54.4	Er zou volgens inspreker eerst geprobeerd moeten worden om alternatieven te onderzoeken. Te denken valt aan • een goed mobiliteitsbeleid van WUR en bedrijven • invoeren van betaald parkeren op het universiteitsterrein • realiseren van een westelijke toegang tot de campus • verbetering van de rotonde op de Mansholtlaan Inspreker verzoekt eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd. Daarnaast verzoekt inspreker de provincie om het initiatief te nemen tot een mobiliteitsconvenant met de Wageningse bedrijven en WUR, waardoor verkeersstromen verminderd worden	Met mobiliteitsmanagement kan volgens het vooronderzoek slechts 3 tot 4% minder autoverkeer in de spits worden gerealiseerd. Overige maatregelen worden besproken aan de hand van de 'Ladder van Verdaas' waarbij wordt geconcludeerd dat deze maatregelen een te beperkte impact hebben. Voor het verbeteren van de doorstroming is door middel van een modelanalyse bepaald wat de effecten zijn van de verschillende maatregelen. Daarbij is de Campusroute als het meest geschikte alternatief naar voren gekomen. Gezien de lange planprocedure voor de aanleg van een nieuwe weg, de uitbreidingsplannen van Wageningen op het gebied van werkbestemmingen en de urgentie van het probleem is er voor gekozen om in dit geval geen gefaseerde oplossing te kiezen, maar juist een toekomstvaste oplossing. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.54.5	Inspreker heeft 27 jaar geleden bij de koop van de woning specifiek naar een rustige plek gezocht, namelijk Noordwest, langs de Dijkgraaf. De bijzondere flora en fauna van het Dassenbos en het Binnenveld zijn bekend. Dit stuk natuur zorgt voor enorm veel woongenot, niet alleen voor inspreker, maar voor alle inwoners van Noordwest. Er wordt op velerlei manieren gebruik gemaakt van dit gebied voor recreatie. Door het aanleggen van de Campusroute zal dit verdwijnen en inspreker vindt deze schade niet in verhouding staan tot het probleem dat de provincie hiermee denkt op te lossen.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.54.6	De weg zal ook voor veel overlast gaan zorgen in de vorm van lawaai, uitlaatgassen, lichtvervuiling, fijnstof, trillingen (erg moeilijk te ondervangen, geen normering voor) en roet (meest schadelijk voor de gezondheid, geen normering voor). Dit betekent voor veel bewoners een enorme achteruitgang in de kwaliteit van het leefmilieu. De Campusroute scoort het slechtste op omgevingsfactoren t.o.v. andere varianten, maar de provincie komt niet verder dan dit gevolg uitdrukken in een extra minteken. Inspreker verzoekt de provincie om deze kosten op te nemen in een maatschappelijke kosten-en batenanalyse (MKBA). Inspreker verzoekt de provincie een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) uit te laten voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken. Daarnaast moet de MKBA een separate berekening te bevatten voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.54.7	Inspreker heeft kritiek op de communicatie vanuit de provincie. De provincie Gelderland heeft op 1 maart 2018 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor direct aanwonenden van de Campusroute. Inspreker is hiervoor niet uitgenodigd en vindt dit onbegrijpelijk. De provincie heeft zich beperkt tot degenen die in een straal van 30 meter om het zoekgebied wonen. Maar ook als je 50 of 60 meter ervan af woont, zullen omwonenden grote gevolgen ondervinden van deze weg. Inspreker heeft dan ook niet het gevoel dat de provincie oog heeft voor de belangen van omwonenden. Inspreker voelt zich niet serieus genomen. Ook de opmerking van de projectleider van de provincie op de bijeenkomst van 4 april dat de omwonenden er geen cent op achteruitgaan getuigt niet van begrip voor de omwonenden. Een compensatie voor de achteruitgang van de waarde van een woning kan nooit de achteruitgang van de leefomgeving goedmaken die de Campusroute zal veroorzaken.	Het klopt dat bewoners die in een straal van 30 meter van de nieuwe weg wonen, waren uitgenodigd voor deze bijeenkomst en bewoners die verderaf wonen niet. Reden voor deze selectie is dat die laatste groep een ander belang heeft. De provincie wilde in alle rust met de meest direct betrokken van gedachten kunnen wisselen. Daarmee is niet gezegd dat inspreker geen gevolgen ondervindt van de weg. Wij betreuren het dat u dit gevoel heeft. Onze insteek is om alle betrokkenen op een zo goed mogelijke wijze te informeren. Dit kan u ook teruglezen in het communicatie- en participatieplan. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

2.55. Zienswijze 55

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.55.1	Inspreker geeft aan al twaalf jaar woonachtig te zijn op het huidige adres en ervaar de rustige omgeving als groot voordeel. De rustige omgeving en het uitzicht op het Dassenbos waren de reden om naar dit adres te verhuizen. Inspreker vreest dat het verkeer een geluidsoverlast zal veroorzaken en de drukte ontzettend zal toenemen, waardoor het woongenot van inspreker dusdanig wordt aangetast dat inspreker zich genoodzaakt voelt om te verhuizen. Inspreker gaat hier beduidend veel kosten maken en stelt de provincie hiervoor aansprakelijk. Daarnaast zal het huis van inspreker in waarde dalen, waar inspreker de provincie ook aansprakelijk voor stelt. Inspreker geeft aan hiervoor nog een voor- en na taxatie laten maken en de kosten op de provincie te verhalen.	Het klopt dat de weg impact zal hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dan ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.55.2	Volgens inspreker is er nauwelijks sprake van een verkeersprobleem en zijn er ook in de spits nauwelijks opstoppingen. Inspreker heeft een artikel van de heer Dijkstra (Provincie schat verkeersverwachting Wageningen te hoog in") als bijlage toegevoegd. Inspreker geeft aan dat in dit artikel wordt gesteld dat er geen sprake is van een verkeersprobleem en dat het daadwerkelijke probleem, te weten de rotonde, op een andere plaats op te lossen is. Verder zou uit het artikel blijken dan de alternatieve niet goed zijn overwogen, waaronder de mogelijkheid om op het terrein van de campus betaald parkeren in te voeren. Inspreker is van mening dat met deze maatregel een substantieel deel van het autoverkeer terug kan worden gedrongen. Ook geeft inspreker aan dat verbetering en stimulering van het openbaar vervoer niet wordt benoemd en dat mobiliteitsplannen die meer omvatten dat de auto niet worden meegenomen in de overweging.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.55.3	Inspreker merkt op dat de schijnbare verkeersproblemen zich bij de hoofdingang van de campus bevinden, bij de rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan. Volgens inspreker is het zoekgebied dan ook te beperkt en dient het zoekgebied naar de noordzijde verplaatst te worden, dan wel te worden uitgebreid.	De Campusroute neemt verkeersintensiteit weg bij het kruispunt Droevendaalsesteeg / Mansholtlaan, daarmee biedt het een oplossing voor de verkeersproblemen.

2.56. Zienswijze 56

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.56.1	Inspreker is het niet eens met de door de provincie geformuleerde probleemstelling omdat de toekomstige situatie niet alleen van de “autonome” ontwikkeling op basis van economische verwachtingen afhankelijk is, maar in grote mate ook van het overheidsbeleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau ten aanzien van mobiliteit, klimaat en woon-werkverhoudingen. Inspreker geeft aan dat als de provincie dat wil, er anders keuzes mogelijk zijn en er gestuurd kan worden op het voorkomen van toenemende verkeersstromen, verzadiging en wachttijden. Daarom verzoekt inspreker de provincie de vraagstelling de verbreden tot integrale aanpak van mobiliteit.	De provincie investeert de komende jaren naast weginfrastructuur ook in infrastructuur voor Openbaar Vervoer en Fiets. Daarnaast wordt aangesloten bij het Mobiliteitsconvenant van de gemeente, waarin andere vormen van voorkomen van files worden onderzocht. Dit project heeft als doel om de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer en de oversteekbaarheid voor fietsverkeer te vergroten, maar is dus onderdeel van een breder pakket van maatregelen en initiatieven van de verschillende overheden.
2.56.2	Naar de mening van inspreker is het zoekgebied veel te krap gedefinieerd. Als er al problemen zijn met de bereikbaarheid van de campus, ziet inspreker niet hoe een weg rondom die campus oplossingen kan bieden. Inspreker geeft aan dat er nadrukkelijk naar de aansluitingen van de campus zelf moet worden gekeken. Onderzocht moet worden hoe de bestaande toegangen zijn te verbeteren en of een inprikker via de busbaan vanaf de westkant mogelijk is. Inspreker vindt derhalve dat het hele traject Nijenoord Allee van Dijkgraaf tot Mansholtlaan, en Mansholtlaan vanaf Nijenoord Allee via rotonde Droevendaal tot een de Kielekampsteeg moet worden opgenomen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. de wijze van aansluiten op het onderliggend wegennet, waaronder de toegangen tot de campus, zijn onderdeel van het ontwerpproces.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.56.3	Inspreker geeft aan dat de door Wageningse milieu- en bewonersgroepen verschillende alternatieven aangedragen zijn die veel meer op de lange termijn gericht zijn en in een bredere duurzame ontwikkeling passen. Inspreker vindt het veel beter dergelijke ontwikkelingen te stimuleren vanuit een breder perspectief van duurzame ontwikkeling. Daarom vraagt inspreker de provincie om voor de langere termijn een duurzame ontwikkeling met minder verkeer te verkennen en te stimuleren en voor de korte termijn met eenvoudigere middelen knelpunten aan te pakken en in het MER aandacht te geven aan een dergelijke meer fundamentele aanpak.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. Wel zal deze input worden aangedragen voor het opstellen van het mobiliteitsconvenant. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.56.4	Inspreker geeft aan dat de aanleg van een nieuwe rondweg effect heeft op het woon- en leefmilieu van inspreker. Inspreker vraagt de provincie nadrukkelijk om de effecten op niet-beschermde natuurwaarden zoals flora en fauna van het Dassenbos en de vogels van akkerland te beoordelen in het MER. Verder vraagt inspreker de kosten in beeld te brengen van het verlies aan deze natuur en de kosten die gepaard gaan met de aantasting van het landschap en rust, alsmede de kosten van compenserende maatregelen voor deze effecten.	Niet-beschermde natuurwaarden worden niet meegenomen in het MER. Onder het thema landschap wordt gekeken naar de beleving van de omgeving en het effect van de nieuwe weg hierop. Er wordt gewerkt volgens een algemeen gangbare methode gebaseerd op de investeringskosten. De effecten op natuur en landschap zijn wel meegewogen in de besluitvorming, maar zijn niet op kosten of baten gezet. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.56.5	Inspreker merkt op dat bij het besluit van de provincie op via een inpassingsplan zelf de bereikbaarheid te verbeteren, werd toegevoegd dat dit in nauw overleg met alle belanghebbenden zou plaatsvinden en er een afweging van alle alternatieven en facetten gemaakt zou worden. Inspreker vraagt de provincie de visies en ideeën uit de zienswijzen serieus op te pakken en een breder tracé te verkennen en de bereikbaarheid breder te onderzoeken.	Alle zienswijzen worden zorgvuldig bestudeerd. Zoals in de oplegnotitie staat gaan wij de gestelde projectdoelen waar mogelijk kwantificeren, het verkeersmodel actualiseren en vervolgens de afgevallen alternatieven nogmaals beschrijven om te bezien of de trechtering nog klopt met deze nieuwe informatie. Ook wordt, mede naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, in het MER nader onderbouwd waarom met het doorlopen van de Ladder van Verdaas (waaronder het mobiliteitsconvenant, snelfietsroutes, HOV, en uitbreiding van de carpoolplaats A12) uitgaande van de doelstellingen van het project en op basis van de meest recente informatie, er geen alternatieven zijn die in de toekomstige mobiliteitsbehoefte voorzien zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur.

2.57. Zienswijze 57

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.1	Insprekers geven aan dat in 2012 op basis van een rekenmodel een groei van het autoverkeer werd voorspeld tot 2030, maar dat de metingen vanaf 2012 juist een afname laten zien. Alleen gedurende de spit loopt het verkeer volgens inspreker gedurende 1 tot 1,5 uur wat stroever.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.2	Insprekers geven aan dat in de modellen het sluipverkeer niet is meegenomen, terwijl dit inmiddels is gemeten en soms op 20% tot 31% uitkomt (DUFEC-studie 2018). Insprekers merken verder op dat onderzoek heeft uitgewezen dat nieuw asfalt uiteindelijk leidt tot meer file. Insprekers onderschrijven deze stelling met de uitspraken van hoogleraar Bert van Wee in een uitzending van Brandpunt van 19 juni 2017: “Op de lange termijn zorgt meer asfalt uiteindelijk voor méér verkeer en dus voor méér files.” Insprekers vrezen dat met de Campusroute sluipverkeer wordt gefaciliteerd, mede door de routeplanners die Wageningen als alternatief aangeven bij drukte op de rijkswegen.	De percentages die u noemt betreffen de nachtperiode, waarin de absolute aantallen doorgaande voertuigen laag zijn en er geen sprake is van een bereikbaarheidsknelpunt. Bovendien gaan deze percentages over de Diedenweg, waar de totale hoeveelheid verkeer lager is en het aandeel doorgaand verkeer dus automatisch hoger. Op de Mansholtlaan aan de noordzijde van de rotonde Droevendaalsesteeg zijn deze percentages aanzienlijk lager: Op etmaalbasis 6 à 7% en in de avondspits ca. 11%. De resultaten van de DUFEC-rapport worden meegenomen bij de actualisatie van het verkeersmodel. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. Uit de verkeersmodellen blijkt dat er op sommige relaties inderdaad sprake is van een lichte verkeersaantrekkende werking bij de realisatie van een Campusroute. Dit is inherent aan het toevoegen van capaciteit aan het wegennet.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.3	Insprekers merken op dat de rekenmodellen geen rekening houden met de effecten van de zogeheten 'Noordelijke inprikker' die vorig jaar is aangelegd, terwijl de effecten er wel zijn.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Inclusief de Noordelijke Inprikker. Overigens hebben wij in maart 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. De Noordelijke inprikker zal daar ook onderdeel van uitmaken.
2.57.4	Insprekers merken op dat het bijzonder is dat de provincie de situatie in het centrum, bij Agro Business Park en de haven wordt betrokken als reden waarom de Campusroute nodig is. Insprekers verzoeken de provincie de onderbouwing alsnog te leveren en anders dit argument als onderbouwing te schrappen.	Deze plekken ondervinden hinder omdat zij ook last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.57.5	Insprekers merken op dat innovaties op het gebied van verkeer en vervoer hard gaan, maar niet zijn of onvoldoende door de provincie zijn meegenomen. Insprekers wijzen de provincie op de Ladder van Verdaas, die ook goed aansluit op de Koersnotitie Slimme Mobiliteit.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.6	Insprekers geven aan geen bevredigend antwoord te hebben ontvangen op de vraag waarom de Campusroute nodig is. Het enige antwoord dat insprekers hebben gekregen is een verwijzing naar het verkeersmodel (dat volgens inspreker achterhaald is) en het feit dat er al te lang wordt gepraat over oplossingen. Insprekers vragen de provincie om een herijking van de probleemanalyse waarin álle relevante feiten en omstandigheden zijn meegenomen.	In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen op basis van meetbare criteria, zodat helder is wat als probleem wordt gezien. Hierbij maken we gebruik van het geactualiseerde verkeersmodel en de recente verkeerstellingen.
2.57.7	Insprekers geven aan dat het zoekgebied voor het MER is teruggebracht tot een gebied waar feitelijk maar één oplossing mogelijk is: de Campusroute die pál langs de woonwijk van insprekers en een stiltegebed en dwars door het eeuwenoude Dassenbos loopt. Door feitelijk zo maar één realistisch tracé te onderzoeken wordt volgens insprekers niet voldaan aan de eis uit artikel 7.7 Wm dat in het kader van een m.e.r. alle mogelijke alternatieven bekeken dienen te worden. Volgens insprekers is het onderzoeken van alternatieven cruciaal omdat hiermee de speelruimte voor het uiteindelijke besluit wordt bepaald: wat niet in het MER onderzocht is, kan immers niet in het besluit worden opgenomen. Aan de wettelijke eis van artikel 7.7 Wm kan volgens insprekers alleen worden voldaan als het zoekgebied wordt uitgebreid tot en met de Mansholtlaan én als ook andere fysieke maatregelen in het kader van mobiliteits-management daarin worden meegenomen.	In de trechternotitie staat beschreven waarom alternatieven buiten het zoekgebied en specifiek varianten op de Mansholtlaan zelf zijn afgevallen. Deze zijn onderzocht, kunnen het probleem oplossen, maar de kosten lagen met circa €30 miljoen ruim boven het beschikbare budget. Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. In de trechteringsnotitie is beschreven waarom alternatieven buiten het zoekgebied niet als reëel worden beschouwd.
2.57.8	Insprekers geven aan dat de aanleg van de Campusroute veel consequenties heeft met maatschappelijke kosten tot gevolg, die niet in de probleemanalyse zijn meegenomen. Insprekers verzoeken de provincie om – zoals ook elders regelmatig door de provincie wordt gedaan – een MKBA te maken. Insprekers vragen daarbij specifiek aandacht voor het recente rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving waarin is gepleit voor meer aandacht voor landschap in MKBA's.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.9	Insprekers geven aan dat de ambitie van de provincie om een zo groot mogelijk draagvlak na te streven, transparantie vereist over de feiten en argumenten en een gelijk speelveld voor alle stakeholders. Naar de overtuiging van insprekers ontbreekt dit gelijke speelveld. Insprekers verzoeken de provincie volledige openheid van zaken te geven over de exacte inhoud van de toezeggingen van de Commissaris van de Koning aan Unilever, Friesland Campina en TNO over de bereikbaarheid.	De provincie wil transparant zijn zodat een ieder het project kan volgen. Zo worden bijvoorbeeld de eindrapportages van onderzoeken op de webpagina geplaatst en met een nieuwsbrief informeren wij over de voortgang van het project. De provincie betreurt dat inspreker dit anders ervaart. Er zijn geen afspraken met bedrijven gemaakt over verbeterde bereikbaarheid. In regionaal verband (FoodValley) zijn betrokken overheden het eens over de slechte bereikbaarheid van Wageningen en het belang om dat probleem snel op te lossen. Daarover worden afspraken gemaakt tussen provincie en de betrokken gemeenten. In gesprekken met bedrijven die overwegen zich te vestigen in deze regio komen ook die afspraken aan de orde en daaraan refereren zowel de Commissaris als de Gedeputeerde.
2.57.10	Insprekers geven aan dat gegeven de verkeerstellingen is gebleken dat de bereikbaarheid van Wageningen de afgelopen jaren niet is verslechterd. Volgens insprekers ontvalt daarmee het argument dat een regionaal belang wordt geschaad als de Campusroute niet wordt aangelegd en daarmee ontvalt ook de grond voor de provincie om via een inpassingsplan de regie over te nemen.	Het klopt dat de verkeerstellingen afwijken van de hoeveelheid die het huidige verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachte verkeerstoename is in 2030. Deze nieuw verwachte toename zal laten zien in welke mate het probleem er nu en in de toekomst zal zijn.
2.57.11	Insprekers geven aan de indruk te hebben dat de provincie de Campusroute erdoor wil drukken, omdat op een bewonersavond over de NRD en MER alleen mensen zijn uitgenodigd die pal langs het tracé wonen. Insprekers waren hier niet voor uitgenodigd, terwijl zij straks op de weg uitkijken en overlast ondervinden van geluid en fijnstof.	Wat betreft de informatiebijeenkomsten begin maart 2018 waarvoor alleen de bewoners die in een straal van 30 meter om het zoekgebied waren uitgenodigd: Er is bewust gekozen voor deze selectie. De belangen van deze bewoners kunnen anders zijn dan de belangen van bewoners verderop in de wijk. Daarom wilden we eerst met deze groep in gesprek gaan over het verloop van het proces en de formele procedure. Voor de inloopavond van 4 april 2018 waren alle bewoners en overige belanghebbenden uitgenodigd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.57.12	Insprekers vragen de provincie niet om inspraak, maar om samenspraak. Insprekers wijzen de provincie op de verzoeken van Wageningen Goed op Weg om met de gedeputeerde te praten, maar die nooit tot een uitnodiging hebben geleid. Verder merken insprekers op dat de door ter zake kundige mensen goed beargumenteerde alternatieven die door Wageningen Goed op Weg zijn aangedragen niet in de klankbordgroep mochten worden besproken.	De provincie houdt zich aan het plan dat ze gemaakt heeft voor communicatie en participatie. Hierin staat hoe, wanneer en in welke mate ze bewoners en overige belanghebbenden betrekt. Het gesprek tussen gedeputeerde en Wageningen Goed op Weg heeft inmiddels plaatsgevonden. Voor wat betreft de opmerking ten aanzien van Wageningen Goed op Weg kan de provincie zich niet vinden in de stelling van inspreker. In de klankbordgroep zijn de ingebrachte alternatieven aan de orde geweest en waar nodig aanvullend onderzocht.

2.58. Zienswijze 58

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.58.1	Op pagina 1 van de NRD wordt gesteld dat de provincie de economische ontwikkeling van FoodValley stimuleert en dat hiervoor een goede bereikbaarheid van in het bijzonder de Campus noodzakelijk is. Inspreker stelt dat het plangebied te krap is getekend. Inspreker stelt dat in het plangebied alleen een weg óm de Campus heen aangelegd kan worden. Inspreker vreest dat verkeer met bestemming Campus met deze voorziening de Campus niet kan bereiken en van de Nijenoord Allee en de overbelaste kruisingen op de Dreeslaan gebruik zal blijven maken. Hierdoor verzoekt inspreker niet alleen het ingetekende zoekgebied maar alle wegen rondom de Campus in het zoekgebied voor het MER op te nemen.	Met de Campusroute wordt invulling gegeven aan een betere bereikbaarheid van de Campus en Wageningen als geheel. Door een alternatieve route te bieden voor de huidige routering via de Nijenoord Allee en Mansholtlaan (wegen met een te lage capaciteit voor het verkeersaanbod) verbetert de algemene bereikbaarheid van de stad. Daarnaast worden deze wegen rustiger, waardoor de oversteekbaarheid voor fietsers verbetert.
2.58.2	In de NRD wordt gesteld dat er sprake is van ernstige verkeersstagnatie, vooral op de Mansholtlaan ter hoogte van Wageningen Campus. Inspreker wil hier tegen inbrengen dat in heel Nederland in de spits sprake is van verkeersdrukte die tot enige vertraging leidt en dat er niet kan worden verwacht dat er nooit ergens hoeft worden gewacht. Inspreker stelt dat de meeste vertraging ontstaat bij problemen op de A12/A50. Inspreker vindt dat van een plaats met beperkte omvang niet kan worden verwacht dat zij dergelijke regionale problemen oplossen ten koste van het leef genot van haar inwoners. Inspreker stelt dat er ook vanuit wordt gegaan dat de verkeersdruk van auto's sterk zal toenemen. Inspreker stelt dat er een energietransitie gaande is en dat eenzijdig inzetten op automobiliteit in deze tijd niet verstandig is.	Voor de gewenste economische ontwikkeling is een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten (waaronder ook de auto) van essentieel belang. De provincie wil samen met haar partners in FoodValley de economische potentie van Wageningen zoveel mogelijk benutten. Daarom wordt ingezet op optimale bereikbaarheid. Bij de uitwerking van de Campusroute probeert de provincie de impact op de leefomgeving van omwonenden daar waar mogelijk te beperken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.58.3	Op pagina 1 wordt gesteld dat er al veel gebeurt op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement en dat deze activiteiten onvoldoende effect hebben. Naar insprekers idee zijn deze oplossingen van zo recente datum dat de effecten nog niet in het vooronderzoek zijn meegenomen (aanleg noordelijke inprikker) of zelfs nog niet meetbaar zijn (aanpassen collegetijden 's ochtends per september 2018 en aanleg snelfietsroutes). Als gevolg hiervan wordt er gewerkt met verouderde aannames. Daarnaast wordt naar insprekers mening te gemakkelijk voorbij gegaan aan het feit dat er veel meer mogelijk is op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement, zoals: • Een rechtstreekse busverbinding van station Rhenen naar Wageningen Campus. • Een rechtstreeks busverbinding van Arnhem naar Wageningen Campus. • Betaald parkeren op de campus. • Stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets middels aanleg van en stalling met oplaadmogelijkheden. • Een westelijke ingang van de campus.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. De door inspreker genoemde maatregelen (m.u.v. de westelijke inprikker) kunnen ook onderdeel worden van het mobiliteitsconvenant. De westelijke inprikker kan als onderdeel van de Campusroute worden gerealiseerd.
2.58.4	Wageningen is een stad met een hoge fietsparticipatie, inspreker vindt dat daar verwacht mag worden dat goede fietsvoorzieningen meer effect hebben dan gemiddeld. Inspreker is van mening dat door het opleggen van een Campusroute de ontwikkeling van goede fietsverbindingen stagneert, inspreker vindt dit een kwalijke zaak. Inspreker mist in de NRD een geïntegreerde aanpak van het verbeteren van verschillende verkeersstromen, inspreker vindt dat het onderzoek te eenzijdig op autoverkeer is gericht. Inspreker verzoekt alle vormen van mobiliteit in het onderzoek mee te nemen en breder te denken dan de momenteel gangbare vormen.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. en zienswijzen wordt de probleem- en doelstelling van het project verhelderd. Hierbij gaan we onder andere in op de oversteekbaarheid en de veiligheid van de fietser. De verbetering van fietsverbindingen voor zover deze vallen binnen het zoekgebied worden meegenomen in dit project. Openbaar vervoer en de overige fietsvoorzieningen hebben overigens volop onze aandacht met de Snelfietsroutes en HOV verbindingen Ede-Wageningen en Wageningen-Arnhem.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.58.5	Op bladzijde 3 van de NRD staat dat het ontwerp veilig moet zijn en maximaal 21 miljoen euro mag kosten. Inspreker vindt dat dit een beperking van de mogelijkheden geeft, waardoor het plangebied zo beperkt is getekend. Het scheiden van autoverkeer en fietsverkeer middels ongelijkvloerse kruisingen is niet meer mogelijk, terwijl dit zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Inspreker mist in dit plan een integrale visie met oplossingen voor alle verkeersstromen in en om Wageningen. Mocht de aansluiting aan de westkant op de Mondriaanlaan aantakken dan voorziet inspreker een aanzienlijke verslechtering voor: • De ontsluiting van de wijk Noordwest, een wijk die in geval van calamiteiten toch al weinig uitvalswegen kent. • De bereikbaarheid van de fietsroute richting Bennekom/Ede over de Dijkgraaf vanuit de westkant van Wageningen. Inspreker stelt dat hier met name in de ochtendspits een volgend verkeersinfarct te verwachten is. Mocht de aansluiting aan de oostkant van de flat Dijkgraaf aangelegd worden, dan zal hier een kruising met wachtend en optrekkend verkeer ontstaan die belastend is voor de inwoners van de wijk Tarthorst, terwijl het plan de bewoners van de Tarthorst zou moeten ontlasten. Inspreker meent dat Wageningen een rijke traditie kent van zo goedkoop mogelijke verkeersaanpassingen die na enige jaren of vrijwel direct na aanleg onveilig of onvoldoende effectief blijken te zijn. Inspreker voorziet voor de voorgenomen Campusroute eenzelfde lot.	in de tekstuele omschrijving van het zoekgebied is aangegeven dat aangesloten wordt op bestaande wegen. Omdat de locatie en vormgeving van aansluitingen op het onderliggend wegennet nog uitgewerkt moeten worden in de ontwerpateliers is het niet mogelijk om dit al op te nemen in de verbeelding van het zoekgebied. Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het grootste deel van het verkeer van en naar Wageningen een herkomst of bestemming heeft verder dan de aansluiting van de A12. De ontsluiting van Noordwest zal nader worden uitgewerkt in de ontwerpateliers, waarbij een verkeersveilige oplossing voor alle verkeersdeelnemers uitgangspunt is.
2.58.6	Inspreker verzoekt de verkeersveiligheid voor de inwoners van de aanliggende wijken Noordwest, Tarthorst en de Weiden nadrukkelijk in de planvorming te betrekken.	Langs het gehele tracé van de Campusroute, inclusief de kruisingen met aansluitende wegen, is de verkeersveiligheid voor alle typen verkeersdeelnemers een belangrijk aandachtspunt. Dit aspect betrekken we dan ook nadrukkelijk bij de planuitwerking (onder andere tijdens de Ontwerpateliers).

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.58.7	Inspreker stelt dat voor alle inwoners van Wageningen is het belangrijk dat zij lopend of met de fiets vanuit huis kunnen ontspannen in het buitengebied. Voor de inwoners van Wageningen-centrum zijn de uiterwaarden het uitloopgebied. Inwoners van Wageningen-oost gaan naar de Eng en de Wageningse Berg en inwoners van Wageningen-noord en west gaan naar het Binnenveld. Veel inwoners kiezen bewust voor wonen in Wageningen vanwege de mogelijkheden om zonder auto te kunnen recreëren. De Dijkgraaf is voor de inwoners van noord en west Wageningen een belangrijke uitvalsweg. Aan deze weg ligt het Dassenbos, voor deze inwoners het enige bos in de woonomgeving. Een oud bos, dat door zijn leeftijd bijzondere waarden heeft en in periodes van grote hitte of heftige regenval bufferend kan werken. Inspreker meent dat dit bos niet zomaar gecompenseerd kan worden. Daarnaast stelt inspreker dat de aanleg van een doorgaande weg grote gevolgen heeft en de mogelijkheid verkleint om vanuit huis te ontspannen. Inspreker stelt dat aan het woongenot van deze inwoners van Wageningen te gemakkelijk voorbij wordt gegaan, omdat dit niet in geld is uit te drukken.	Bij het wegontwerp wordt rekening gehouden met verbindingen voor fietsers en voetgangers. Ook de cultuurhistorische waarde en de beschermde natuurwaarde van het Dassenbos wordt meegewogen in het wegontwerp. De effecten van de verschillende varianten van de Campusroute zullen uiteindelijk worden onderzocht in het Milieueffectrapport, waaronder ook de effecten op klimaat. Uiteindelijk zal de provincie daardoor alle belangen tegen elkaar af kunnen wegen en een keuze daarin maken. Bij de afweging in het inpassingsplan moet ook worden onderbouwd of er nog sprake is van een zogenoemd aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

2.59. Zienswijze 59

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.59.1	Inspreker stelt dat in de ochtend en avondspits er al sinds jaren enige vertraging optreedt op de Mansholtlaan/Dreeslaan, welke de weggebruiker enkele minuten per spitsuur kost. De drukte en de vertragingen worden volgens inspreker hoofdzakelijk veroorzaakt door sluipverkeer tussen de A12 en de A50 en tussen de A50 en de A12. Hierdoor ontstaan files op de Dreeslaan/Mansholtlaan/Diedenweg N781 en de N225 Wageningen-Renkum en omgekeerd. Daarnaast kent Wageningen vele fietsers die door het verplaatsen van de universiteitsgebouwen naar de Campus aan de noordkant van Wageningen allemaal in de spits de Nijenoord Allee moeten passeren. Inspreker vreest dat dit voor het autoverkeer vertragingen oplevert, omdat VRI installaties vaak en lang op rood staan.	De hoeveelheid doorgaand verkeer in het verkeersmodel komt overeen met de op straat gemeten hoeveelheid doorgaand verkeer. De verkeersprognoses voor de toekomstige situatie tonen dat de bereikbaarheid van Wageningen in de toekomst tekortschiet, zelfs in de theoretische situatie dat er geen doorgaand verkeer meer door Wageningen zal rijden. Wat betreft de vertraging op de Nijenoord Allee voor fietsers en/of automobilisten; de realisatie van de Campusroute zal de Nijenoord Allee qua hoeveelheid autoverkeer dusdanig ontlasten dat eventuele wachttijd beperkt zal zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.59.2	Inspreker geeft de volgende oplossingen: • De doorstroming op de Mansholtlaan/Dreeslaan te verbeteren door de weg te verbreden tot 2x2 rijstroken en de rotonde Droevendaalsesteeg te vervangen door een betere rotonde die de drukte wel aan kan. • Het plaatsen van een VRI installatie en het verbeteren van het kruispunt Nijenoord Alle-Mansholtlaan-Grintweg. • Tegengaan van sluipverkeer tijdens spitsuren, door op de A12 en de A50 met digitale borden de reistijden aangeven tussen de afrit op de A12 Ede-Wageningen en de oprit op de A50 bij Renkum en omgekeerd. • Conflicterende verkeersstromen (fietsers-voetgangers en auto's) op de Nijenoord Allee zoveel mogelijk beperken. Inspreker stelt dat dit het beste gedaan kan worden door het aanleggen van fiets/voetgangers tunnels op de kruising Nijenoord Allee-Bornsesteeg-Churchillweg en Nijenoord Allee-Mondriaanlaan-Rooseveltweg. • Reizen met de auto naar de Wageningen Universiteit zoveel mogelijk ontmoedigen door het opzetten van een mobiliteitsbeleid met betaald parkeren op de Campus en hoogwaardig openbaar vervoer (buslijn tussen station Ede-Wageningen en de Wageningen Campus die in de spitsuren alleen stopt bij station Ede-Wageningen en op de Campus.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de varianten A. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. De suggesties over betaald parkeren en ander ontmoedigingsbeleid worden meegegeven in het kader van het mobiliteitsconvenant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.59.3	Om te kunnen bepalen de door inspreker ingebrachte alternatieven een oplossing kunnen zijn voor mogelijke problemen in de toekomst, dan wel verbeteringen teweeg kunnen brengen voor de huidige situatie, vindt inspreker dat Gedeputeerde Staten bereid moet zijn het huidige zoekgebied uit te breiden tot en met de Mansholtlaan/Dreeslaan en de Nijenoord Allee. Op basis van het Streekplan Gelderland 2005, vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2005 Provincie Gelderland (PS2005-413) en de Omgevingsvisie 2018, vindt inspreker dat Gedeputeerde Staten verplicht is tot uitbreiding van het zoekgebied. In dit Streekplan staat dat bij veranderingen in het ruimtegebruik zo veel mogelijk moet worden voorkomen dat er infrastructurele aanpassingen nodig zijn. Extra vervoersbewegingen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en de aanwezige infrastructurele capaciteit moet zo goed mogelijk worden benut om zo min mogelijk aanwezige infrastructuur te hoeven uitbreiden, of nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hanteert de provincie als uitgangspunt dat als alternatief voor regionale automobiliteit openbaar vervoerverbindingen kwalitatief worden verbeterd. Inspreker stelt dat eerst de bestaande infrastructuur verbetert en volledig benut moet worden alvorens over te gaan tot het aanleggen van nieuwe wegen (Ladder van Verdaas). In het Streekplan Gelderland 2005 en de Omgevingsvisie 2018 staat geschreven dat ruimtelijk beleid voor groen om de kernen in het algemeen is gericht op het bieden van goede mogelijkheden voor extensieve vormen van recreatie zoals wandelen en fietsen. Het huidige zoekgebied loopt direct langs de uitlopers van een stiltegebied en direct door een deel van het Binnenveld, door het cultuurhistorische Dassenbos en een deel van het park dat ligt langs de Nijenoord Allee tussen de Mondriaanlaan en de Rijnsteeg. Inspreker geeft aan dat deze locaties door veel Wageningers worden gebruikt voor recreatie, fietsen en wandelen. Kortom veel Wageningers gebruiken deze ruimte om tot rust te kunnen komen. Inspreker stelt dat als er in dit gebied een gebiedsontsluitingsweg aangelegd gaat worden deze mogelijkheid veel Wageningers ontnomen wordt.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Dit heeft geleid tot de conclusie dat aanpassen van de bestaande infrastructuur geen afdoende oplossing biedt voor de geconstateerde problematiek. Bij de uitwerking en verdere tracékeuze binnen het zoekgebied wordt getracht om de impact op het leefgenot en landschap zoveel mogelijk te beperken en/of te compenseren. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.60. Zienswijze 60

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.60.1	Inspreker citeert (NRD, p. 6): “er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen”. Inspreker maakt hierbij de kentekening dat er maar een zeer korte tijd, alleen gedurende de week, een korte file staat die vooral optreedt door verkeer naar de campus. De file is groter als er stremmingen zijn op de A12/A50 door sluipverkeer richting de A50.	In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen op basis van meetbare criteria, zodat helder is wat als probleem wordt gezien. Hierbij maken we gebruik van het geactualiseerde verkeersmodel en de recente verkeerstellingen.
2.60.2	Inspreker citeert (NRD, p. 6): "..uit de mode/analyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030. Dit leidt ten opzichte van 2012 in de autonome situatie 2030 tot aanzienlijk oplopende reistijden en terugslag van wachtrijen, voornamelijk in de avondspits rondom de rotonde Droevendaalsesteeg. Uit de verkeerssimulatiestudie komt, dat de rotonde Droevendaalsesteeg in de avondspits dusdanig verzadigd is, dat er wachtrijen ontstaan op de Wageningen Campus." Inspreker is het hier niet mee eens omdat door de aanleg van de "Noordelijke inprikker" via de Kielekampsteeg/Bornsesteeg de druk op de rotonde is afgenomen. Inspreker stelt dat een rondweg niet de oplossing is voor de druk op de rotonde naar de campus. Inspreker is van mening dat het probleem hier bij de kern aangepakt moet worden: aanpassing van de rotonde en verbreding van de wegen naar de rotonde. Het verkeer rijdt nu een fuik in door de versmalling van 2 naar 1 baan en overgang van 80 naar 50km/uur. Daarnaast stelt inspreker dat in de periode 2012 - 2015 de verkeersintensiteit niet is toegenomen, ten opzichte van 2012 (zie tabel in originele zienswijze).	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd. De voorgestelde maatregel biedt een oplossing voor de Mansholtlaan, maar creëert daarmee een nieuwe fuik op het kruispunt Nijenoord Allee - Mansholtlaan en de Nijenoord Allee. Daarom heeft de provincie voor een overkoepelende oplossing gekozen met de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.60.3	Inspreker vindt dat het zoekgebied moet worden uitgebreid. Volgens inspreker zou het logischer zijn de verbreding van de Nijenoord, zoals oorspronkelijk gepland, mee te nemen in het zoekgebied zodat die ook meegenomen wordt in de MER-rapportage. Inspreker vraagt zich af waarom er een nieuwe weg wordt aangelegd door gebied wat daar niet voor bedoeld is (stiltegebied, dassenbos) als er al een weg ligt, aangelegd als ringweg, die verbreed kan worden.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.60.4	Inspreker geeft aan dat de kruising Mondriaanlaan/Dijkgraaf/busbaan nu al een chaotische kruising is omdat daar 2 hoofd fietsstromen (scholieren uit Wageningen naar de middelbare scholen in Ede en studenten en personeel naar de campus) elkaar kruisen. Inspreker vindt dat wanneer daar ook nog een rondweg doorheen gelegd wordt, dat lijkt op vragen om ongelukken en bevordert het gebruik van de fiets niet.	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.60.5	Als alternatieven voor de aanleg van meer asfalt suggereert inspreker: • Aanleg van een parkeergarage bij de A12 met een hoogfrequente OV verbinding met de campus of leen (elektrische) fietsen. • Mobiliteitsplan Universiteit en bedrijven. • Verbetering rotonde Mansholtlaan. • Betaald parkeren op het universiteitsterrein.	Zoals in de oplegnotitie is uitgelegd wordt in het MER nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Daarbij worden ook maatregelen, zoals genoemd door inspreker, meegenomen. Deze maatregelen kunnen ook worden ingebracht in het kader van het mobiliteitsconvenant.
2.60.6	Door de Wageningse Gemeenteraad is een amendement aangenomen over de verbetering van de fietsverbindingen. Dat amendement valt volgens de NRD buiten de reikwijdte van deze opdracht en de m.e.r.-procedure inspreker vindt dat onlogisch. Inspreker stelt dat wanneer het gebruik van de fiets moet worden bevorderd. Een voorbeeld is een snelle fietsroute Wageningen – Arnhem. Inspreker stelt dat het onlogisch is om meer asfalt als eerste oplossing te zoeken, zonder de doorstoom van fietsers te bekijken. Inspreker stelt dat wanneer het prettig is om te fietsen meer mensen de auto zullen laten staan.	De Campusroute voorziet in een integrale oplossing voor auto en fiets door een belangrijk deel van het gemotoriseerd verkeer over een andere route te leiden, weg van de drukke fietsoversteken. Dit zal ook als zodanig worden opgenomen in de doelstelling van het project. Het amendement van de gemeenteraad waarop de inspreker doelt omvat verbeteringen aan gemeentelijke infrastructuur die op lokaal niveau de situatie kunnen verbeteren. Bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied nemen we mee in de ontwerpateliers en in het MER. Ook een verbinding tussen de wijk Noordwest en het Campusterrein zal een onderwerp zijn in de ontwerpateliers. De fietsverbindingen die hier niet onder vallen maken geen onderdeel uit van dit project, maar zijn wel onderwerp van gesprek tussen provincie en gemeente. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de fietspaden langs de Mansholtlaan en de snelle fietsroute tussen Ede-Wageningen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.60.7	Inspreker stelt dat een nieuw rondweg het woon-werkverkeer onveiliger maakt.	Verkeersveiligheid voor alle typen verkeersdeelnemers is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zullen we hierbij uitgebreid stilstaan.
2.60.8	Inspreker stelt dat een nieuw rondweg overlast geeft voor wat betreft geluid.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.60.9	Inspreker stelt dat een nieuw rondweg overlast geeft voor wat betreft licht.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de mate van hinder als gevolg van lichtinval door de nieuwe weg.
2.60.10	Inspreker stelt dat een nieuw rondweg overlast geeft voor wat betreft uitlaatgassen en fijnstof. Voor fanatieke sporters heeft dat direct effect op de gezondheid.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.60.11	Inspreker stelt dat de flora en fauna in het Binnenveld en Dassenbos zullen worden aangetast door de aanleg van een nieuwe weg.	Beschermde ecologisch waarden worden meegenomen in het MER.
2.60.12	Inspreker stelt dat de woning van inspreker minder waard wordt door de aanleg van de weg.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.60.13	Inspreker verzoekt de provincie om het zoekgebied van de Campusroute te vergroten, en wel zo dat de bestaande wegen (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) ook in het zoekgebied vallen en het MER voor dit grote zoekgebied kan worden uitgevoerd.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.60.14	Inspreker verzoekt de provincie om eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd.	Gezien de lange planprocedure voor de aanleg van een nieuwe weg, de uitbreidingsplannen van Wageningen op het gebied van werkbestemmingen en de urgentie van het probleem is er voor gekozen om in dit geval geen gefaseerde oplossing te kiezen, maar juist een toekomstvaste oplossing
2.60.15	Inspreker verzoekt de provincie om een goed mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen, waardoor verkeersstromen verminderd worden.	Het initiatief voor het mobiliteitsconvenant ligt bij de gemeente, maar ook de provincie neemt hier deel aan.
2.60.16	Inspreker verzoekt de provincie om de kosten voor de natuur in het Binnenveld, die wordt aangetast of zelfs teloor zal gaan, mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.60.17	Inspreker verzoekt de provincie om bij het MER ook de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.60.18	Inspreker verzoekt de provincie om een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken en in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.61. Zienswijze 61

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.1	Er wordt gesteld in de inleiding van de notitie dat de (auto)bereikbaarheid “nu al onder druk staat”. In de probleemanalyse wordt gesteld “In de ochtend- en avondspits zijn er in de huidige situatie files in Wageningen en zonder een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek zullen deze files in de toekomst alleen maar toenemen”. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat hiermee wordt gesuggereerd dat er ‘nu al’ een problematische situatie is. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen onderschrijft deze conclusie niet. Alleen tijdens spitstijden is er sprake van kleine vertragingen, maar dit is van verwaarloosbare orde, en hoort gewoon bij regulier spitsverkeer. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat in de NRD de zogenaamde ‘problematiek’ niet wordt onderbouwd. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vraagt zich af op welke dagen en tijdstippen de vertragingen plaatsvinden en hoeveel het oponthoud op verschillende plekken bedraagt. Verder vraagt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen zich af waar de belangrijkste knelpunten zich bevinden en waar die door worden veroorzaakt. Als laatst vraagt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen zich af wanneer er volgens welke criteria een ‘probleem’ is dat een miljoeneninvestering vraagt. Een lid van het College van bestuur Hogeschool Utrecht, die betrokken is geweest bij bereikbaarheids‘problematiek’ bij Nijmegen en Utrecht, stelde in zijn pitch tijdens een ‘Duurzaamheidsdebat’ op 7 maart jl. in Wageningen, dat het zogenaamde ‘bereikbaarheidsprobleem’ vergeleken bij andere steden niets voorstelt. In de inleiding en probleemanalyse wordt gesuggereerd dat ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven ‘last hebben’ van de stremmingen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat dit argument niet wordt onderbouwd en het lijkt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen een normaal onderdeel van reguliere stremmingen tijdens spitsuren waar alle steden en de meeste dorpen ‘last’ van hebben, en geen argument voor meer asfalt.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.2	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat er toekomstige ontwikkelingen en problemen worden gesuggereerd zonder kwantitatieve onderbouwing. Op pag. 7 van de NRD wordt gesuggereerd dat vanwege nieuwe inzichten in de ruimtelijke ontwikkelingen de verkeersintensiteiten op de Mansholtlaan in 2030 hoger uitvallen, en dat de verkeersproblematiek groter zou zijn dan die op basis van onderzoek en prognoses in 2012 voorspeld was. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat cijfers en/of documentatie die deze conclusies onderbouwen niet wordt gegeven en dat deze conclusies in tegenspraak zijn met de figuur van dhr. Dijkstra.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.61.3	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vindt de aannames onder het door RHDHV gebruikte model onduidelijk. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de realiteit anders is en dat de prognoses van de modellen verschillen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen suggereert dat een verklaring voor de afwijkende ontwikkelingen in Wageningen kan zijn dat het aantal auto's per huishouden onder het gemiddelde van Nederland (0,6 voertuig/huishouden) ligt, zelfs als wordt gecorrigeerd voor de studenten (bron: CBS). Dit betekent dat wanneer Wageningen qua inwoners toeneemt het aantal auto's waarschijnlijk niet zo sterk zal toenemen als in andere regio's. Het is van belang om deze gegevens in prognoses te verwerken. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de gebruikte prognoses uitgaan van een lineaire toename van (auto)verkeer en houden geen rekening met alternatieven, ontwikkelingen en innovaties om autoverkeer te verminderen. Een lid van het College van bestuur van de Hogeschool Utrecht verbaast zich over het feit dat er bij de WUR nog steeds gratis kan worden geparkeerd. Veel werkgevers in grotere steden hebben een 'duurzaam mobiliteitsbeleid' om	Het gebruik van een bandbreedte is geen voorwaarde, maar wel wenselijk. In algemene zin wordt bij afwegingen op gemeentelijke en provinciaal niveau vaak uitgegaan van één scenario en geen bandbreedte. Het beschikbare model van de gemeente Ede had in lijn hiermee geen bandbreedte. Voor dit project willen we, mede gezien de vele zienswijzen op dit punt, de bandbreedte wel inzichtelijk maken omdat de impact van het verschil tussen de boven- en onderkant van de bandbreedte groot kan zijn. Dit is mede reden geweest om het verkeersmodel te actualiseren. De bandbreedte wordt gebaseerd op de landelijke WLO scenario's en de referentiesituatie wordt geactualiseerd door de meest recente uitgangspunten over ruimtelijke ontwikkelingen en het netwerk van infrastructuur op te nemen. Dit alles gebeurt in overleg met de gemeente Wageningen en Ede. Overigens is het zo dat het model zo spoedig mogelijk wordt geactualiseerd waarbij zorgvuldigheid wel het uitgangspunt is. Met het nieuwe model wordt de robuustheid van eerder trechtering, waaronder de Ladder van Verdaas, getoetst.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	autoverkeer terug te dringen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vindt dat hier in Wageningen niet veel aandacht aan wordt gegeven. Rekening houdend met al deze mogelijke alternatieven, vraagt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen zich af wat de foutmarge bij de gebruikte modellen en prognoses is. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen erkent het nut de noodzaak van het gebruik van simulatiemodellen voor prognoses. Tegelijkertijd stelt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen dat de uitkomst en duiding van de uitslag afhankelijk is van de ingevoerde variabelen en de foutmarge. Deze zijn voor Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen nu onduidelijk en niet traceerbaar. Er wordt gesteld dat In het voorjaar van 2018 nieuwe prognoses gemaakt zullen worden van het verkeer gebaseerd op nieuwe verkeerstellingen in Wageningen en op de WUR. Deze nieuwe prognoses vormen de basis voor de uit te voeren milieueffectrapportage. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen raadt aan om verschillende prognoses te maken: standaard en rekening houdend met specifiek Wageningse omstandigheden. Ook verzoekt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen rekening te houden met de foutmarge. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verwacht dat dit het verschil kan uitmaken tussen wel of geen noodzaak van nieuw asfalt.	

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.4	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen heeft vernomen dat in de probleemanalyse, prognoses en de conclusies t.a.v. te nemen maatregelen geen rekening wordt gehouden met dat een aanzienlijk deel van de huidige vertragingen samenhangt met sluipverkeer tussen de 2 snelwegen A12 en A50 via de N781 en N225. Tijdens de besluitvormingsprocedure, maar na het gemeentelijk raadsbesluit van 7 juli 2017, zijn er in opdracht van de gemeente Wageningen metingen verricht ten aanzien van dit sluipverkeer. Dat blijkt aanzienlijk te zijn en een grote bijdrage te leveren aan de slechtere doorstroming in de spits van circa 10 a 15%. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen heeft vernomen dat met name sluipverkeer tussen de 2 snelwegen A12 en A50 via de N781 en N225 bijdragen aan de verminderde doorstroming, ondanks de capaciteitsuitbreidingen van de A12 en A50 (DUFEC studie, 2017). Uit deze studie blijkt, dat er tot 20% meer doorgaand verkeer is op de N781 als er problemen zijn op de A12 en A50. Op de Diedenweg loopt dit bij ernstige filevorming op de A12 in de avondspits op tot 31%. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen heeft vernomen dat andere gemeentes dit hebben ondervangen door sluipverkeer in de spits te verbieden op straffe van boetes. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen geeft aan dat dit met kentekenherkenning op 2 punten bij de N781 en N225 ook kan worden gerealiseerd. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verwacht dat dat door de Campusroute dit sluipverkeer alleen maar zal toenemen, en dat extra sluipverkeer richting Rhenen zal worden aangetrokken. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt Toenemend sluipverkeer richting Renkum (A50) en Rhenen (brug) als gevolg van het aanleggen van de Campusroute mee te wegen in de MER-studie.	In de beantwoording onder 61.2 is toegelicht dat het verkeersmodel wordt geactualiseerd. Hierin komen dan ook de meest actuele cijfers voor wat betreft het doorgaand verkeer in terug. Wat betreft de vertraging op de Nijenoord Allee voor fietsers en/of automobilisten; de realisatie van de Campusroute zal de Nijenoord Allee qua hoeveelheid autoverkeer dusdanig ontlasten dat eventuele wachttijd beperkt zal zijn. Dit neemt niet weg dat het wenselijk is dat doorgaand verkeer via de A12/A50 rijdt. Samen met de gemeente Wageningen en Rijkswaterstaat bestuderen we momenteel deze problematiek en mogelijke oplossingen. Voor het verbieden van doorgaand verkeer is echter geen wettelijke basis.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.5	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen meent dat in het rapport het enige uitgangspunt de auto lijkt te zijn. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat dit in strijd is met het Gemeentelijk Mobiliteitsplan, dat een meer integrale visie en oplossingsrichting voor de Wageningse situatie als basis heeft. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vindt dat door deze eenzijdige focus een meer integrale visie op bereikbaarheid, inclusief de fiets en OV, verloren lijkt te zijn gegaan. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen raadt aan om bij de MER-studie een integrale visie te hanteren.	In het provinciale beleid is de integrale aanpak geborgd in de omgevingsvisie, die o.a. is vertaald in een programma mobiliteit. Binnen dit programma zijn diverse projecten afgerond om de bereikbaarheid voor alle modaliteiten te vergroten. Ook lopen er nog projecten op het gebied van Fiets en Openbaar Vervoer. Zo wordt op dit moment gestudeerd op een snelfietsroute van Ede naar Wageningen en is in het verleden de busbaan over het campusterrein gerealiseerd. Dit MER wordt uitgevoerd voor één afzonderlijk project, de Campusroute, dat onderdeel is van het totale programma.
2.61.6	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat het draagvlak in de Wageningse gemeenteraad en gemeenschap voor de Campusroute niet groot is. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de meerderheid voor een A-variant is. Ruim 150 mensen hebben meegedacht aan oplossingen, waaronder veel Wageningse ingenieurs, die in hun opleiding en werk met omgevingsvraagstukken hebben leren werken en gewend zijn om integraal te kijken en te denken. Een aantal oplossingen passend in de Ladder van Verdaas, heeft de coalitie Wageningen Goed op weg uitgewerkt in de zogenaamde ‘draagvlak variant’, die ook in het rapport besproken wordt. Deze variant is afgewezen. Eén van de opstellers stelt dat dit komt doordat het adviesbureau de variant verkeerd heeft uitgewerkt, waardoor verkeerde conclusies zijn getrokken t.a.v. de doorstroming op de Nijenoord Allee (Campusrondweg – planproces tot nu toe). Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt dat tijdens de MER-studie draagvlak serieus genomen wordt en dat gebruik gemaakt wordt van het Wageningse ‘maatschappelijke kenniskapitaal’. Daarnaast pleit Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen ervoor dat een oplossing van de A variant (geoptimaliseerd sober) die door RHDHV in de Klankbordgroep wel degelijk als mogelijk is benoemd ook als variant wordt meegewogen.	De provincie kan zich vinden in de zorgvuldige manier waarop de gemeente de door bewoners aangedragen varianten heeft onderzocht. Deze zijn onderdeel geweest van de trechtering zoals beschreven staat in de trechteringsnotitie. Variant A sober had als negatief effect dat verkeer door woonwijken van Wageningen ging rijden. Met een optimalisatie die deze routes onmogelijk maakte (knippen voor alle autoverkeer) was de afwikkeling onvoldoende. Daarnaast lagen de kosten van variant A boven het beschikbare budget.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.7	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen is van mening dat in het kader van het klimaatakkoord van Parijs en de doelen die zowel de provincie als de gemeente hebben gesteld om klimaatneutraal te worden in respectievelijk 2050 en 2030 het van groot belang is om het aantal autobewegingen niet te vergroten en andere oplossingen voor bereikbaarheid in te zetten. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen geeft als voorbeelden Nijmegen en Utrecht. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vindt dat dit goed zou passen bij de deskundigheid die in de stad en bij de WUR aanwezig is. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen denkt hierbij aan meer inzet van de elektrische fiets voor afstanden tot 30 km, betaald parkeren op de campus en een applicatie ontwikkelen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt de effecten van een mobiliteitsconvenant tussen de gemeente, bedrijven en WUR, dat mobiliteit zo duurzaam mogelijk invult, en waar mogelijk autoverkeer beperkt, te onderzoeken tijdens de MER-studie.	In het kader van het mobiliteitsconvenant kan hier ook nader over worden nagedacht. In het MER wordt overigens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.61.8	In het kader van een duurzame ontwikkeling moeten de 3 P's van duurzaamheid (people, planet en profit) in balans blijven. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen is van mening dat de analyse van nut en noodzaak dit feit niet meeneemt en te sterk naar de profit-kant trekt. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat in dit kader gebruik gemaakt kan worden van de zogenaamde trias mobilica, deze gaat uit van (1) voorkomen van mobiliteit, (2) substitutie naar alternatieve vervoerwijzen zoals de fiets en (3) het vergroenen van de niet vermijdbare (auto)mobiliteit. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt de trias mobilica te hanteren als onderdeel van een integrale aanpak bij de beoordeling van nut en noodzaak van een campusweg in de MER-studie.	De doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid ten einde het vestigingsklimaat te verbeteren. De campus en Wageningen hebben een groeibehoefte en dat brengt een groeiende mobiliteitsvraag met zich mee. Het faciliteren van bereikbaarheid voor andere modaliteiten gebeurt grotendeels in andere projecten, zoals de fietssnelroutes en HOV-verbindingen Ede- Wageningen en Wageningen- Arnhem. Verbeteren van de fietsoversteekbaarheid is wel onderdeel van dit project. Het vergroenen van de automobiliteit is een landelijke opgave die we van harte ondersteunen. Duurzaamheid wordt in dit project integraal meegenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.9	In hoofdstuk 5 van de NRD wordt op p.13 genoemd dat de Campus ook bereikbaar is vanaf de Kielekampsteeg en de Bornsesteeg. Deze route, de Noordelijke inprikker, is vanaf voorjaar 2017 in gebruik. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat in welke mate deze 'inprikker' al voor verlichting zorgt niet wordt meegenomen in de NRD. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat indicatieve cijfers van onderzoek van stichting Wageningen Goed op Weg dit bevestigen. Circa de helft van het verkeer dat de Campus verlaat gaat via die route en ontlast de rotonde die een van de belangrijkste knelpunten is volgens de NRD (zie ook punt 1.7 van deze zienswijze). Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt een evaluatie van het gebruik van deze (provinciale) weg mee te wegen in de MER-studie. Ook verzoekt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen om te onderzoeken in hoeverre deze weg de verkeersdruk van en naar de Campus verlicht.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die ten tijde van het onderzoek nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Tijdens de eerdere onderzoeken was de Noordelijke Inprikker nog geen autonome ontwikkeling en is destijds om die reden niet meegenomen. Aangezien de Noordelijke Inprikker een belangrijke toegangsroute is voor de Wageningen Campus is het belangrijk dat deze wel meegenomen wordt. Hiervoor is toegelicht dat het verkeersmodel geactualiseerd wordt. De Noordelijke Inprikker zal hier vanzelfsprekend in meegenomen worden.
2.61.10	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat door een eenzijdige focus op de auto en door de opgelegde keuze tussen 2 Campusroutes alle integrale oplossingen terzijde worden geschoven. In bijlage 2 wordt verwezen naar de manier waarop de Ladder van Verdaas is toegepast. Daarbij wordt iedere trede afzonderlijk besproken en als onvoldoende beschouwd om de vereiste reductie (voor de ochtendpits 10-15% en voor de avondspits 15-25%) van de verwachte toename van autoverkeer te bewerkstelligen. Maatregelen in de orde van de eerste 5 treden van de Ladder van Verdaas worden hiermee verworpen. Dit is volgens Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen onterecht. Volgens Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen kunnen er vragen worden gesteld bij de cijfers over de verwachte toename van verkeer en de daarbij behorende reductie die nodig zou zijn. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat er ook vragen kunnen worden gesteld bij de bespreking van de verschillende stappen: bij stap 2 ('anders betalen') worden uitsluitend maatregelen als rekeningrijden, kilometerheffing, spitsheffing, en spitsmijden besproken. Het effect van betaald parkeren op de campus wordt niet besproken. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verwijst ook naar innovatieve ideeën zoals bij Enschede (Universiteit Twente) waar door het invoeren van een slimme app voor de verkeersgebruikers het aanleggen van een extra weg niet nodig bleek. Bij stap 3 wordt gesteld dat met mobiliteitsmanagementmaatregelen	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	maximaal 3-4 % (gebaseerd op ervaringen elders in Nederland) minder autoverkeer in de spits te bereiken is. Dit is onvoldoende en hierdoor worden deze maatregelen verworpen. Het is voor Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen onduidelijk waar deze conclusies op gebaseerd zijn (welke steden?, Vergelijkbaar?, Bronnen?). Volgens Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen noemt een Lid van de Raad van Bestuur van de Hogeschool Utrecht andere cijfers: 39% van de medewerkers van Wageningen UR komt met de auto. Volgens eigen onderzoek van Wageningen UR kan 22% hiervan relatief gemakkelijk een andere vervoersoptie kiezen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat met een verschuiving van woon-werk vergoedingen van auto naar OV en betaald parkeren, dit bewerkstelligd kan worden. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verwacht dat dit weinig extra geld kost en dat voornamelijk een verschuiving van middelen nodig is. Volgens het lid van de Raad van Bestuur van de Hogeschool Utrecht kan met deze maatregel alleen al het autoverbruik van medewerkers in Wageningen met 8% per jaar gereduceerd worden. Alle stappen van de Ladder van Verdaas worden afzonderlijk verworpen in de NRD, maar er wordt niet beoordeeld of een combinatie van deze maatregelen voldoende reductie op zou kunnen leveren. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt in de MER-studie de mogelijkheden van (een combinatie van) de verschillende stappen van de Ladder van Verdaas te onderzoeken.	

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.11	Stap 6 van de Ladder van Verdaas is “aanpassingen aan bestaande Infrastructuur”. De in het rapport besproken A-varianten vallen hieronder. Deze varianten zijn in het rapport allemaal afgevallen om verschillende redenen, maar veelal vanwege de kosten. Volgens Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen is er onvoldoende onderzocht of met aanpassingen van de kostenposten of selectie van aan te pakken grootste knelpunten deze wel haalbaar zijn. Bijvoorbeeld: volgens de NRD is het grootste knelpunt de rotonde Droevendaalsesteeg, zie p 6. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat een degelijke verkeerskundige oplossing voor de rotonde/kruispunt niet is meegenomen in het besluitvormingstraject van gemeente en provincie, behalve een (te) dure ‘Luikse’ rotonde. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen is van mening dat dit knelpunt ook anders is aan te pakken, door meerdere opstelstroken en afslagen mee te nemen, wat van groot belang is voor de komst van Unilever binnenkort. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen vraagt zich af dat wanneer de rotonde Droevendaalsesteeg wordt gezien als grootste knelpunt, een aanpassing aan deze rotonde niet wordt onderzocht als alternatief in het MER ter vergelijking met een Campusroute. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt de aanpassing van de rotonde Droevendaalsesteeg mee te nemen in de MER-studie en op alle MER aspecten worden vergeleken met een Campusroute.	De gemeente heeft in opdracht van haar raad de mogelijkheden tot versoberen van varianten A onderzocht. Versoberingen bleken te veel negatief effect te hebben op de werking van de oplossing. Dit staat nader beschreven in de trechternotitie.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.12	Volgens de NRD wordt de bereikbaarheidsproblematiek voor het merendeel veroorzaakt door mensen die op de campus moeten zijn. Hierdoor stelt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen dat de sleutel voor een duurzame oplossing in hoge mate bij de werkgevers en hun werknemers ligt. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat wanneer: Wageningen, de provincie, vervoersbedrijven, werkgevers en bewonersorganisaties hun krachten bundelen het autoverkeer aanzienlijk teruggedrongen kan worden. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen suggereert de volgende opties: • De door de gemeenteraad aangenomen eigen mobiliteitsvisie hanteren. Daar liggen alle uitgangspunten in vast en is helder. • Naar andere steden kijken: wat werkt en werkt niet? Welke slimme maatregelen zijn genomen die in Wageningen ook kunnen? • Een convenant tussen betrokken partijen voor terugdringen automobiliteit, inclusief betaald parkeren in Wageningen en op de campus. • Inzet van gelden van de provincie en gemeente voor andere duurzame maatregelen. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt de mobiliteitsvisie van de gemeente te hanteren in de MER-studie. Ook verzoekt Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen de mogelijke effecten van een convenant en het toepassen van 'slimme' maatregelen om autoverkeer terug te dringen mee te nemen (en daarmee een Campusroute te voorkomen).	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. De provincie onderschrijft het bundelen van de krachten. Daarom neemt ze ook deel in het door de gemeente geïnitieerde mobiliteitsconvenant.
2.61.13	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de studie zou moeten worden uitgebreid met een MKBA studie (maatschappelijke kosten en baten analyse).	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.61.14	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de omvang van het Stiltegebied in figuur 5 (p. 19 NRD) niet klopt. Daarnaast is het gebied ten oosten van Dijkgraaf en ten zuiden van de Plassteeg ook stiltegebied (zie foto in originele zienswijze, gemaakt op de kruising Plassteeg/Dijkgraaf). Het voorgenomen tracé zou worden gelegd in een provinciaal stiltegebied, waar vele vogelsoorten broeden. De gemeentelijke ecologische verbindingszone (die nog vorm moet krijgen) loopt precies op de route van het tracé tot aan de Bornsesteeg vanaf de Mansholtlaan.	De begrenzing van het stiltegebied in figuur 5 komt uit het vigerende beleid van de provincie Gelderland. De (nieuwe) ontwerp-visie en ontwerp-verordening Gaaf Gelderland heeft ter inzage gelegen. Hierin is de begrenzing van stiltegebieden vastgelegd. Naar alle waarschijnlijkheid wordt Gaaf Gelderland eind 2018 vastgesteld. Het effect van de Campusroute op dit stiltegebied wordt onderzocht in het MER. Wij zullen in het MER aan het provinciale beleid toetsen. Onder het thema natuur gaan we in het MER ook in op gemeentelijk beleid.
2.61.15	Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de route een grote invloed heeft op het fietsverkeer vanuit de wijk Noordwest. De route doorsnijdt zowel aan de zuidkant als de noordkant een belangrijke ontsluiting voor fietsers vanuit de wijk Noordwest. Vele honderden schoolkinderen maken gebruik van dit tracé om vanuit de wijk Noordwest naar Pantarijn te fietsen, naast tientallen tot honderden fietsers (waaronder schoolkinderen) die op de fiets naar het station Ede-Wageningen of naar Bennekom fietsen langs het beoogde tracé. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen verzoekt bovengenoemd punt serieus mee te wegen.	Verkeersveiligheid voor alle typen verkeersdeelnemers is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zullen we hierbij uitgebreid stilstaan.
2.61.16	Vele recreanten uit Wageningen en omgeving maken gebruik van de Dijkgraaf als fietsroute, deze is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Dit heeft o.a. te maken met de ecologie van het gebied (veel broedende vogels) en het open karakter van het Binnenveld.	Ook de provincie is zuinig op de natuur binnen Gelderland. De effecten van de Campusroute op de natuur en de directe omgeving worden daarom in beeld gebracht in het MER en afgewogen in de besluitvorming. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke invulling waarbij verschillende belangen, zoals natuur, bereikbaarheid en leefomgeving tegen elkaar worden afgewogen.
2.61.17	Ontsluiting van de wijk NoordWest: het tracé gaat dwars door een van de 2 ontsluitingswegen van de wijk Noordwest waar bijna 1/10 van de Wageningse bevolking woont. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen stelt dat de fietsende inwoners van de wijk grote moeite hebben met het kruispunt dat is ontstaan ten gevolge van de busbaan. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen heeft vernomen dat er veel “bijna-ongelukken” zijn. Stichting Maatschappelijk Platform Duurzaam Wageningen geeft aan dat de wijk zich zorgen maakt om de veiligheid van dit kruispunt, met name voor de middelbare scholieren die hier langs moeten als het tracé nog drukker wordt inclusief meer vrachtverkeer.	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

2.62. Zienswijze 62

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.1	Inspreker heeft er grote moeite mee dat het zoekgebied zich uitsluitend beperkt tot de Campusroute. Inspreker verzoekt ook andere varianten in het onderzoek mee te nemen, waaronder de draagvlakvariant C en de plannen rond optimalisering van de Mansholtlaan.	Deze alternatieven zijn onderzocht in de varianten A, daarbij is om uiteenlopende redenen geconcludeerd dat deze varianten niet een passende oplossing bieden.
2.62.2	Inspreker rijdt vrijwel iedere dag met de auto naar het werk in Arnhem. Inspreker rijdt vanuit Noordwest richting de Diedenweg. Inspreker ziet iedere ochtend een file vanaf Renkum naar Wageningen op de Diedenweg. In de avond ziet inspreker een file vanaf Parenco van allemaal auto's die de A50 richting Nijmegen op willen rijden. Nu er een extra verkeerslicht gekomen is op deze provinciale weg, is de file groter geworden. Wanneer inspreker naar Utrecht gaat (vertrek tussen 8.00 en 8.30) kan inspreker op de Nijenoord Allee met 1 stop voor stoplicht naar de Mansholtlaan doorrijden. Inspreker rijdt dan tussen alle mensen die vanuit Renkum doorrijden naar de A12 en Ede. Inspreker heeft dan even moeite met voorsorteren voor de afslag A12, maar kan in korte tijd de snelweg oprijden. Volgens inspreker is er een goede doorstroming van autoverkeer en vraagt zich daardoor af wat de nut en noodzaak is van een Campusroute. Inspreker ziet uitsluitend problemen aan het eind van de dag wanneer mensen vanaf de Campus weg willen rijden tussen 16.30 en 17.30 uur. Inspreker ziet de problemen uitsluitend bij één afslag voor de Campus om weg te kunnen rijden. Zowel naar de A12 Utrecht als richting A50. Inspreker stelt dat een Campus route geen verlichting geeft voor de verkeersproblemen op de Mansholtlaan.	De problematiek rond de A12 wordt aangepakt door de gemeente Ede en Rijkswaterstaat in het kader van de realisatie van de parklaan. Onderdeel van de plannen is om een aangepaste aansluiting op de A12 te maken met een omgeklapte aansluiting. Deze heeft aanzienlijk meer capaciteit dan de huidige aansluiting, waardoor de wachttijden hier zullen afnemen. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen hebben wel aanleiding gegeven om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.3	Sinds een tijd is er een extra toevoerweg richting de Campus in de volksmond de Noordelijke inprikker. Deze leidt het verkeer van de A12 middels de Mansholtlaan met een afslag bij verkeerslichten linksaf naar Bennekom en een naar de Campus over de Bornsesteeg. De Campusroute zou een vervolg worden van de Noordelijke inprikker. Volgens inspreker geeft deze Noordelijke inprikker al een veel betere doorstroming van het verkeer naar de Campus. Inspreker denkt dat een Campusroute met verkeer uit de stad via de Campusroute naar de A12 de doorstroming eerder zal hinderen dan gemak geven. Inspreker verwacht dat verkeer van de Camusroute mogelijk voorrang krijgt op verkeer dat van de Bornesteeg af komt om de Noordelijke inprikker te nemen (Kielekampsteeg). Inspreker denk dat dit oponthoud geeft richting de Mansholtlaan bij de stoplichten. Wanneer eventueel de Nijenoord Allee afgesloten zou worden voor verkeer verwacht inspreker dat dit extra hinder geeft voor verkeer dat van de Campusroute richting A50 wil gaan rijden. Daarnaast geeft inspreker aan dat er ‘s ochtends geen verkeer richting het centrum van Wageningen rijdt, omdat alle winkels tot 9.30 zijn gesloten. Inspreker concludeert dat een Campusroute geen verlichting van het verkeer geeft, maar slechts een grote aantasting van de natuur is. Inspreker stelt dat een goede inrichting van de Mansholtlaan een betere oplossing is.	De noordelijke inprikker is aangelegd ter ontlasting van de rotonde Droevendaalsesteeg. Bij aanleg was duidelijk dat dit enkel het probleem zou verzachten, en niet volledig en toekomstvast kan oplossen. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk. De Campusroute, mits ook de kruispunten met bestaande wegen goed worden vormgegeven, kan de afwikkelingsproblemen oplossen doordat het verkeer van de bestaande knelpuntlocaties wordt weggeleid.
2.62.4	Inspreker is van mening dat een Campusroute meer onveilige situaties geeft voor de vele fietsers die iedere ochtend van Wageningen richting Ede naar school gaan. Via de Dijkgraaf fietsen er iedere ochtend veel kinderen naar school. Extra autoverkeer geeft meer onveilige situaties. Ook verwacht inspreker in de wijk Noordwest meer onveilige situaties door de Campusroute. De busbaan die hier is aangelegd heeft volgens inspreker al gezorgd voor meer onveilige situaties. Inspreker geeft aan dat veel fietsers hier al door een auto of andere fietser (bijna-)aangereden zijn. Inspreker stelt dat het een wonder is dat hier nog geen dodelijk slachtoffer is gevallen. Inspreker denkt dat dit misschien komt doordat automobilisten erg goed opletten bij de kruising Mondriaanlaan/Busbaan. Inspreker stelt dat dit kruispunt onoverzichtelijk is, waardoor je als automobilist bijna stil moet gaan staan om ongelukken te voorkomen; van alle kanten komen er fietsers aangereden. Inspreker verwacht dat wanneer er nog meer verkeer naar dit kruispunt toe wordt geleid (door de Campusroute) het kruispunt nog onoverzichtelijker en gevaarlijker wordt.	Het is duidelijk dat de Campusroute consequenties zal hebben voor de routering van alle typen verkeersdeelnemers van en naar de wijk Noordwest. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt waarbij we - onder andere tijdens de Ontwerpateliers - uitgebreid zullen stilstaan bij de planuitwerking.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	De busbaan komt hier namelijk ook op uit.	
2.62.5	In de NRD en tijdens de informatie bijeenkomst werd gemeld dat er een bedrag van 14 miljoen door de provincie is gereserveerd. Inspreker zou graag een onderbouwing willen hoe dit budget is vastgesteld. Inspreker woont op 20 meter afstand van het zoekgebied en insprekers buren op 8,5 meter. Volgens de richtlijn van het ministerie VROM mag er uitsluitend een nieuwe provinciale weg aangelegd worden die op minimaal 50 meter van bebouwing zoals woningen af ligt. Inspreker denkt dat die 50 meter ook op gaat voor bedrijven op de Campus waar gewerkt wordt. Inspreker vraagt zich af of er binnen het zoekgebied dan nog wel ruimte is voor een provinciale weg. Inspreker vraagt zich af of de gebouwen van veeteelt (koeien, varkens, poezen en vissen) worden verplaatst naar een andere locatie. Ook vraagt inspreker zich af of er in de begroting rekening is gehouden met deze extra kosten.	Het provinciale budget is bepaald op basis van een globale kostenraming van een wegontwerp inclusief wettelijk verplichte maatregelen en een inschatting van compenserende maatregelen zoals natuurcompensatie en compensatie voor onderzoekers. In het ontwerpproces wordt dit nader gedetailleerd en moet blijken in hoeverre varianten wel of niet realiseerbaar zijn binnen deze 14 miljoen euro. De provincie conformeert zich aan wet- en regelgeving. Daarnaast is de GGD gevraagd om deel te nemen aan deze projectfase om het gezondheidsaspect te bewaken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.6	Ook vraagt inspreker zich af of er in de begroting rekening is gehouden met extra isolerende maatregelen en voldoende middelen voor de planschade voor aanwonenden. Verder lijkt het inspreker vanzelfsprekend om de maatschappelijke kosten van de natuur die verloren gaat ook in rekening te brengen bij dit project. Inspreker verwacht dat het budget ontoereikend is voor de uitvoering van het project en voornoemde compensaties.	De provincie heeft een bedrag gereserveerd voor planschade en compenserende maatregelen (voor bijvoorbeeld isolatie). In het vervolgproces wordt meer inzicht verkregen in de effecten en de te nemen maatregelen. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.62.7	Inspreker geeft aan dat uit recente berekeningen is gebleken dat het vervoer vanaf 2012 niet is toegenomen in tegenstelling van wat verwacht werd. Inspreker vraagt zich hierdoor af of een Campusroute dan wel nog nodig is. Inspreker stelt dat er in de toekomst minder autoverkeer wordt verwacht. Daarmee is volgens inspreker een opwaardering van de Mansholtlaan voldoende om het verkeer in goede banen te kunnen leiden. Inspreker geeft aan de WUR meerdere malen heeft aangegeven dat een Campusroute voor hen geen enkele meerwaarde heeft. Inspreker geeft aan dat de WUR meer is gebaat bij een betere ontsluiting van de Campus op de Mansholtlaan en eventueel een extra toevoer mogelijkheid voor mensen met een pasje vanuit westelijke of zuidelijke richting.	In het antwoord op de vraag onder 62.23 is/wordt de opmerking van de inspreker beantwoord.
2.62.8	Tot voor kort stond er een bordje met stiltegebied bij de voetbalvelden van Ona ‘53 aan de Dijkgraaf. In Figuur 5 van paragraaf 6.2.2 (NRD) leest inspreker dat het stiltegebied opgeschoven is. Wel bevindt het stiltegebied zich aan de Kierkamperweg. Deze weg bevindt zich binnen het zoekgebied van de Campusroute. Inspreker vraagt zich af of de Campusroute wel zo vlak langs een stiltegebied aangelegd mag worden.	Het stiltegebied is opgenomen in de vigerende omgevingsvisie en -verordening van de provincie. De ontwerp-visie en ontwerp-verordening Gaaf Gelderland heeft ter inzage gelegen. Hierin is de begrenzing van stiltegebieden vastgelegd. Naar alle waarschijnlijkheid wordt Gaaf Gelderland eind 2018 vastgesteld. Het effect van de Campusroute op dit stiltegebied wordt onderzocht in het MER. Wij zullen in het MER aan het provinciale beleid toetsen. Dan wordt ook bekend of we dit kunnen verzachten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.9	Inspreker heeft uit onderzoeken vernomen dat het aanleggen van meer wegen meer autoverkeer aantrekt. Inspreker vraagt zich af of dit maatschappelijk past bij minder CO_2-uitstoot.	In het MER zal de verkeersaantrekkende werking worden meegenomen. De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op openbaar vervoer en fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is om economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Het aspect klimaat zal onderzocht en meegewogen worden in de m.e.r. procedure. Daarnaast wordt de uiteindelijke voorkeursvariant zo klimaatbestendig mogelijk ontworpen. Tot slot zal ook in de realisatiefase aandacht worden besteed aan klimaatbestendigheid.
2.62.10	Uit onderzoek heeft inspreker vernomen dat mensen in de toekomst het meest behoefte hebben aan tijd en stilte. Inspreker stelt dat door dit stiltegebied aan te tasten er ook een groot deel van behoefte van mensen wordt aangetast. Het binnenveld is een gebied waar op dit moment heerlijk rustig in stilte gewandeld kan worden. En daar wordt door veel mensen gebruik van gemaakt. Inspreker verwacht dat veel mensen het wandelen en de rust zullen gaan missen.	In het MER wordt hier onderzoek naar gedaan. De aanleg van een nieuwe weg zal zeker invloed hebben op stilte. Waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen om dit geluidsniveau zoveel mogelijk te verlagen. Landschappelijke inpassing is hier één van.
2.62.11	Inspreker heeft vernomen dat bij het tot stand komen van de Campus is aangegeven dat de Campus teveel geluid produceert. Er is toen aangegeven dat het stiltegebied bij inspreker voor de deur gezien wordt als compensatiegebied voor de te hoge geluidbelasting ter hoogte van de campus. Inspreker vraagt zich af wat als compensatiegebied gaat dienen wanneer er een provinciale weg wordt aangelegd in het stiltegebied.	In het m.e.r. onderzoek wordt onderzocht welk effect de Campusroute heeft, onder andere op geluid, ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij gelden de wettelijke geluidsnormen waaraan getoetst moet worden. Waar nodig worden er maatregelen getroffen om aan dit wettelijke geluidsniveau te kunnen voldoen.
2.62.12	Inspreker heeft vernomen dat in de notitie melding wordt gemaakt dat trillingen hinder zullen geven aan de nabijgelegen woningen. Acht jaar geleden is insprekers huis verbouwd. Een jaar geleden is er verder onderhoud gepleegd aan insprekers huis wat daardoor in prima conditie is. Inspreker wenst een 0 – meting in insprekers huis uit te laten voeren op kosten van de provincie, zodat eventuele schades aan de woningen door de aanleg van Campusroute gedeclareerd kunnen worden. Inspreker verwacht dat het aanleggen van de Campusroute en het vrachtverkeer dat hierover gaat rijden grote schade aan gaat richten aan insprekers woning.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker over trillingen. In de voorbereidende fase wordt onderzoek uitgevoerd naar trillingsgevoeligheid van de ondergrond en de effecten daarvan op de omgeving. Ook wordt onderzocht of trillingen als gevolg van de activiteiten noodzakelijk voor de aanleg van de weg kunnen leiden tot schade aan gebouwen en woningen. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt bekeken of en welke vervolgacties noodzakelijk zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.13	Op dit moment is het niet toegestaan om lantaarnpalen te plaatsen aan het laatste stuk van de Dijkgraaf en aan de Kierkamperweg. In het verleden is gevraagd of hier toch lantaarnpalen geplaatst konden worden in verband met veiligheid. Dit is tot nu toe altijd afgewezen in verband met verstoring van het landschap. Inspreker vraagt zich af of deze argumenten standhouden nu er een voorstel ligt voor een Campusroute. Inspreker vraagt zich af auto's hier nu met groot licht mogen rijden en wat dat betekent voor weidevogels en verstoring van het landschap.	De effecten van de Campusroute, waaronder lichthinder, op het omliggende landschap worden onderzocht in het MER. Waar nodig worden de effecten voorkomen of verzacht. Deze effecten worden meegewogen in de uiteindelijke besluitvorming over de Campusroute in het inpassingsplan.
2.62.14	Inspreker heeft in de NRD gelezen dat het stikstofdeposito 0.05 mol N/ha/jr gevolgen heeft voor Natura 2000. Inspreker vraagt zich af welke gevolgen dit heeft voor mensen. Inspreker verzoekt een uitleg kan worden gegeven over de gebruikte formule, omdat deze niet begrijpelijk is voor een leek. In dit gebied zit ook het zogenaamde Dassenbos. Een gebied waar mooie vogels zitten waar een groot deel van de wijk optimaal van geniet. Vogels vliegen regelmatig even naar tuinen van omwonenden, omdat het gebied zo rustig is. Inspreker verwacht dat door aanleg van de Campusroute door het Dassenbos een mooi historisch stukje natuurgebied verloren gaat. In het verleden (voor bouw Zodiac) zaten in het Dassenbos ook reeën. Inspreker meent dat door bebouwing van het WUR terrein deze helaas zijn verdwenen.	De effecten van stikstofdioxide voor mensen wordt onderzocht onder het thema 'luchtkwaliteit'. Hierbij wordt getoetst aan de wettelijke normen. Dit gebeurt voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). De inspreker vraagt uitleg over de formule. Er wordt waarschijnlijk verwezen naar '0,05 mol N/ha/jr'. Dit betreft geen formule maar dit zijn afkortingen. Depositie is het neerslaan van stikstof (N) uit de lucht op een oppervlakte (hectare, ha), uitgedrukt in mol per hectare per jaar (jr). Een mol is de gebruikte eenheid voor een hoeveelheid stof. In de Ontwerpateliers worden verschillende varianten van routes uitgedacht en daar volgt uit op welke manier er met het Dassenbos wordt omgegaan. Tegelijkertijd wordt het Dassenbos onderzocht op de aanwezige flora en fauna en de cultuurhistorische betekenis ervan. Uiteindelijk zal het effect van de verschillende varianten op het Dassenbos meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg.
2.62.15	In de NRD staat vermeld dat er door de Campusroute eventueel woningen gesloopt moeten worden. Inspreker vraagt zich af of er aangeven kan worden welke woningen dat zijn en de bewoners andere passende woonruimte van dezelfde kwaliteit aangeboden krijgen. Inspreker vraagt zich af of dit gaat om de woningen aan de Dijkgraaf en of de compensatie hiervoor is opgenomen in het budget.	Op dit moment is nog niet duidelijk of en welke woningen door de Campusroute geamoveerd moeten worden, maar gezien de ligging van het zoekgebied acht de provincie de kans hierop nihil. Komende periode wordt gebruikt om verschillende inpassings- c.q. ontwerpvarianten te beschouwen en om uiteindelijk tot een definitieve keuze te komen. In deze afweging zal ook de sloop van woningen mee worden genomen. Mocht blijken dat woningen worden geraakt, dan zal, vanzelfsprekend zo spoedig mogelijk contact met de betreffende eigenaren worden opgenomen. In de begroting is een reservering voor dergelijke kosten worden opgenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.16	Inspreker verneemt graag wat er wordt verstaan onder sociale hinder. Inspreker verwacht na de ingreep: • Niet meer voor insprekers huis in de tuin te kunnen zitten. • Kinderen niet meer te kunnen laten spelen voor de deur. • Geen straatfeest meer mogelijk langs de Dijkgraaf gezien de uitstoot van uitlaatgassen en het lawaai. Inspreker vraagt zich af of er nog sociale aspecten over het hoofd worden gezien en verzoekt uitleg daarover.	Met sociale hinder wordt bedoeld de mogelijk hinder die mensen kunnen ondervinden van de weg. Hierbij kan gedacht worden aan de direct omwonenden die mogelijke gehinderd zicht vanuit hun woningen ondervinden (visuele hinder). Ook kan de Campusroute invloed hebben op de bereikbaarheid tussen bewoonde gebieden aan weerszijden van de nieuwe weg (dit noemen we barrièrewerking). Ten slotte wordt met sociale hinder ook bedoeld de mate waarin mensen zich in de openbare ruimte veilig voelen (sociale veiligheid). De door inspreker genoemde punten vallen niet onder sociale aspecten, maar kunnen gezien worden als gevolgen van effecten op de leefomgeving. In het MER worden de effecten op de leefomgeving (zoals gezondheid, trillingen, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid) onderzocht.
2.62.17	De Provincie Gelderland heeft een Green Deal ondertekend met als doel in 2030 te komen tot 50% minder CO_2 uitstoot. Inspreker vraagt zich af of deze weg geen extra CO_2 uitstoot veroorzaakt door het aantrekken van verkeer. Inspreker vraagt zich af of er gezien de Green Deal afspraken gemaakt kunnen worden dat er geen vrachtverkeer en auto's met dieselmotor over deze weg mogen rijden.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. Het aspect klimaat zal onderzocht en meegewogen worden in de m.e.r. procedure. Daarnaast wordt de uiteindelijke voorkeursvariant zo klimaatbestendig mogelijk ontworpen. Tot slot zal ook in de realisatiefase aandacht worden besteed aan klimaatbestendigheid
2.62.18	Volgens regels van het ministerie van VROM mogen provinciale wegen uitsluitend aangelegd worden in een straal van 50 meter van een woonwijk. Inspreker ziet geen ruimte voor een weg gezien het grote aantal gebouwen van de WUR in het zoekgebied.	De provincie conformeert zich aan wet- en regelgeving. Daarnaast is de GGD gevraagd om deel te nemen aan deze projectfase om het gezondheidsaspect te bewaken.
2.62.19	Inspreker voorziet grote problemen voor onze gezondheid wanneer deze Campusroute voor het huis van inspreker wordt aangelegd.	Wij begrijpen de zorg van de inspreker. In het MER wordt onderzocht wat de gezondheidseffecten zijn van de Campusroute op de omgeving zodat ook dit onderwerp in de besluitvorming kan worden meegenomen. Waar nodig worden deze effecten voorkomen, verzacht of gecompenseerd.
2.62.20	Inspreker stelt dat de koeien die nu in de weide staan verplaatst moeten worden. Inspreker is van mening dat er geen objectief onderzoek uitgevoerd kan worden wanneer die koeien CO_2 opnemen. Daarnaast verwacht inspreker ook gevolgen voor de kwaliteit van de melk waardoor de melkopbrengsten mogelijk minder worden.	De effecten van de Campusroute op - onder andere - de omliggende onderzoeksfaciliteiten (zoals het onderzoek naar koeien) worden onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.21	De Dijkgraaf is nu een plek waar veel mensen recreëren (wandelen, fietsen, hardlopen, skeeleren, ontspannen, etc.). Op een mooie zondagmiddag is het hier erg druk door alle mensen die hun huis uit trekken. Wanneer de Campusroute er komt, valt dit stukje recreatie volgens inspreker weg. Inspreker vraagt zich af hoe dit wordt gecompenseerd en of dit ook als maatschappelijke schadepost is opgenomen.	In de ontwerpateliers en bij de inpassing van de Campusroute zal de huidige functie van de Dijkgraaf zeker een rol spelen. De functie van de Dijkgraaf is niet als maatschappelijke schadepost opgenomen. De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.62.22	Bij de huidige variant Campusroute die nu verder uitgewerkt wordt mist inspreker het nut en noodzaak van de Campusroute. Zeker gezien de recente cijfers over de verkeersdrukte rond Wageningen. Inspreker mist in het onderzoek dat er niet wordt meegenomen wat de effecten van een betere doorstroming van het fietsverkeer voor het autoverkeer zijn. Door maatregelen te nemen voor een betere fietsdoorstroming en verbeteringen bij de Mansholtlaan ter hoogte van de Campus hoofdingang worden er volgens inspreker betere maatregelen genomen die beter passen in de begroting. Inspreker voegt toe dat er op dit moment maatschappelijke kosten buiten beschouwing worden gelaten. Daarnaast stelt inspreker dat een verbeterde toegang bij de hoofdingang van de Campus en verbeterde mogelijkheden om per fiets naar de Campus te komen de minste schade aan mens, dier en milieu betekent. Inspreker verzoekt ook de andere varianten mee te nemen in de m.e.r.-procedure en verdere uitwerking van plannen. En niet op voorhand al te beperken tot uitsluitend een Campusroute. Inspreker stelt dat met deze Campusroute niet de Campus zelf beter bereikbaar is. Inspreker heeft vernomen dat een betere bereikbaarheid van de Campus een uitgangspunt is van het project. De Ruggengraat 2.0 geeft in het overzicht de meeste ++ punten als het gaat om Doorstroming, Robuustheid, Fiets oversteekbaarheid. De belangrijkste items uit de notitie.	Uit het verkeersmodel is gebleken dat er nu en in de toekomst congestieproblemen zijn. Om in ieder geval tot 2030 in de mobiliteitsvraag te kunnen voldoen is ingrijpen nodig. In het vooronderzoek is duidelijk geworden dat het verbeteren van de fietsverbinding bij het kruispunt Droevendaalsesteeg / Mansholtlaan een ongelijkvloers kruispunt benodigd wat voor hoge kosten zorgt, hierdoor wordt deze variant buiten beschouwing gelaten. Zoals gezegd zal in het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen waarbij we uitgaan van een geactualiseerd verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.23	Doelstelling is dat het autoverkeer vanaf 2012 tot 2030 in de ochtend met 10-15% en in de avond met 15-25% gaat afnemen. Inspreker heeft vernomen dat de nieuwste cijfers uit 2018 aangeven dat het autoverkeer niet is toegenomen vanaf 2012 (zonder uitbreiding van de infrastructuur). Inspreker stelt hierdoor dat de gebruikte verkeerscijfers niet kloppen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.62.24	Inspreker geeft aan de derde trede van de Ladder van Verdaas Mobiliteitsmanagement in dit rapport te missen. Ook vanuit de Provincie ziet inspreker geen voorstellen voor mobiliteitsmanagement. In het verleden heeft de Provincie dit wel gedaan toen de A325 Arnhem naar Nijmegen dreigde vast te lopen. Daar kregen automobilisten een bonus wanneer zij niet rond bepaalde tijden over de oude John Forst brug reden. Bovendien is er vanuit de Provincie een extra subsidie verstrekt aan forensen die binnen een straal van 20 km van hun werk af woonden. Naast de fietsregeling van de werkgever gaf de provincie € 1000.- subsidie voor de aanschaf van een e-bike. Inspreker vraagt zich af waarom deze voorstellen niet worden ingebracht. Inspreker vindt dat ook voor mensen uit Wageningen die in Ede werkzaam zijn dit een ideale oplossing is voor het verkeersprobleem.	De gemeente is bezig met het opstellen van een mobiliteitsconvenant en de provincie participeert hier in. Daarnaast is de regio FoodValley bezig met het opstellen van een brede bereikbaarheidsagenda, waar ook mobiliteitsmanagementmaatregelen deel uit van kunnen maken. De provincie heeft de mogelijkheid om daar vanuit het provinciale programma Slim op Weg aan bij te dragen. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Daarbij worden ook maatregelen, zoals genoemd door inspreker, bij meegenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.25	Inspreker mist in deze plannen een verbetering van de afwikkeling van het fietsverkeer vanaf de studentenflats van bijvoorbeeld de Haarweg naar de Campus. Volgens inspreker ligt er een groter verkeersprobleem in Wageningen dan de verkeersproblemen met de auto die in NRD wordt weergegeven. Inspreker stelt dat ook hiervoor een aantal simpele oplossingen zijn te bedenken. Bijvoorbeeld het ontmoedigen van fietsverkeer door de wijk Tarthorst. Tijdens de ochtendspits gaan hier kinderen naar 2 basisscholen en rijden er grote groepen fietsers naar de Campus. Door tussen 08.00 en 08.30 uur de weg af te sluiten met bijvoorbeeld een slagboom voor alle verkeer vanuit het centrum leert het fietsers een andere route te nemen. Hierdoor kunnen de kinderen ook alleen veilig naar school gaan, dit is volgens inspreker nu niet het geval.	In het kader van de snelfietsroute Ede-Wageningen is gekeken naar mogelijkheden om fietsers om Tathorst heen te leiden. Dit zou niet tot een structurele afname van fietsers door de wijk leiden omdat het de kortste route is en fietsers deze eigenlijk altijd nemen.
2.62.26	Inspreker vindt de Ladder van Verdaas onvoldoende uitgewerkt in de NRD. Volgens inspreker wordt te snel voor asfalt gekozen zonder voldoende naar alternatieven te kijken. De NRD heeft inspreker niet overtuigd van de nut en noodzaak van de Campusroute. Inspreker vindt dat er uitsluitend naar kosten wordt gekeken en voor het gemak worden de maatschappelijke en sociale kosten buiten beschouwing gelaten. Inspreker geeft aan dat deze tegenwoordig ook zijn te meten.	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.62.27	Inspreker stelt dat cijfers laten zien dat vanaf 2012 (0- meting) tot heden geen groei in het autoverkeer is geconstateerd. Inspreker suggereert dat dit kan kloppen omdat de effecten van de verbreding van de A12 nu zijn vruchten afwerpt. Inspreker verwacht dat de hoeveelheid sluipverkeer nog verder verlaagd kan worden. Inspreker verwacht dat de 15-25% reductie van het autoverkeer daarmee bereikt kan worden. Inspreker vraagt zich af of er dan nog wel een Campusroute nodig is.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze en een landelijke actualisatie van toekomstscenario's wordt het verkeersmodel geactualiseerd ten behoeve van de probleemanalyse en milieueffectbepaling in het MER. Uit expert judgement inschattingen is gebleken een reductie van 15 tot 25% van de totale verwachte hoeveelheid verkeer in 2030 niet reëel is. Daarnaast zijn de provinciale wegen N781 en N225 belangrijke omleidingsroutes die in geval van calamiteiten voldoende capaciteit en afwikkelingskwaliteit moeten hebben. Het voorkomen van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 is daardoor per definitief niet mogelijk en wenselijk.
2.62.28	Opmerking op Figuur 8 en 9, pagina 41 van de NRD. Inspreker geeft aan dat op de Mansholtlaan er pas na de kruising met de Kierkampweg 80 km/u gereden mag worden. Daarvoor is 50 km/u de maximumsnelheid.	Inspreker doelt op figuren in de trechteringsnotitie. Deze figuren gaan niet over de bestaande situatie, maar leggen uit welke oplossingen er in het verleden zijn onderzocht. Eén van die oplossingen was een verandering van snelheidsregime op de Mansholtlaan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.62.29	Inspreker geeft het aan opvallend te vinden dat overstekende fietsers de doorstroming belemmeren en dat alle kosten om de fietsverkeersstromingen te verbeteren stuiten op te hoge kosten.	Door de aanleg van de Campusroute wordt de verkeersstroom door Wageningen gesplitst in twee min of meer gelijke delen. Daardoor ontstaat een nieuwe situatie waarin het doorstromingseffect op het gemotoriseerde verkeer als gevolg van de kruisende fietsstromen aanzienlijk wordt beperkt. Ook voor fietsverkeer zelf verbetert daarmee de doorstroming.
2.62.30	Inspreker stelt dat de fietsverbinding Noordwest - WUR door de WUR niet wenselijk wordt geacht omdat deze verbinding het uitloopgedrag van dieren kan verstoren. Inspreker vraagt zich af hoe dit zit met de verstoring van het uitloopgedrag van de dieren door auto's en vrachtauto's.	De Campusroute zal effect hebben op de omliggende bedrijven. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten weten we welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.62.31	Inspreker verzoekt de draagvlakvariant mee te nemen bij de verdere uitwerking en onderzoeken naar mogelijkheden alsnog op te nemen.	In de trechternotitie staat beschreven dat de Draagvlakvariant te hoge kosten met zich meebrengt ten opzichte van de Campusroute. Daarom is deze variant afgevallen en wordt hij niet meegenomen in het verdere MER-onderzoek.
2.62.32	Motie bij raadsvoorstel 17.0200580 van 3-7-2017 (aangenomen) draagt gemeente op om te komen tot een mobiliteitsconvenant tussen Provincie, Gemeente en Werkgevers in de FoodValley en andere geschikte regio om Wageningen. Inspreker vraagt zich af wat er met bovenstaande motie is gedaan. Inspreker vraagt of hier ook plannen omtrent mobiliteitsmanagement in mee worden genomen.	De provincie sluit zich aan bij het initiatief uit de motie waartoe de gemeenteraad heeft opgeroepen. Onder regie van de gemeente worden op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van deze opdracht. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft is er in overleg met de gemeente voor gekozen om dit proces los te zien van de Campusroute. Ook het bedrijfsleven toont belangstelling om mee te denken over initiatieven.
2.62.33	Ook vraagt inspreker zich af wat er gedaan is met motie 17.0200580 van 3-7-2017 omtrent de verbetering van fietsroutes.	De motie omvat initiatieven op het lokale wegennet die buiten de scope van het project Campusroute vallen. Bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied nemen we wel mee in de ontwerpateliers en in het MER. Ook een verbinding tussen de wijk Noordwest en het Campusterrein zal een onderwerp zijn in de ontwerpateliers. De fietsverbindingen die hier niet onder vallen maken geen onderdeel uit van dit project, maar zijn wel onderwerp van gesprek tussen provincie en gemeente. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de fietspaden langs de Mansholtlaan en de snelle fietsroute tussen Ede-Wageningen.

2.63. Zienswijze 63

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.63.1	Inspreker geeft aan dat heel veel burgers die dagelijks Wageningen in en uit reizen het bereikbaarheidsprobleem binnen de bebouwde kom niet herkennen. Inspreker lijkt het evident dat eerst een objectief beeld moet zijn over de omvang van de veronderstelde problematiek.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.63.2	Inspreker geeft aan dat tijdens een recente inloopavond verteld is dat het gehanteerde verkeersmodel niet gecertificeerd is.	Dat klopt, er bestaat geen certificering voor verkeersmodellen. Wel worden allerlei waarborgen ingebouwd. Ook worden bij een regionaal verkeersmodel de overheden in het gebied betrokken bij het leveren van input en het toetsen van de output
2.63.3	Royal HaskoningDHV en de provincie hebben tijdens een inloopavond aangegeven dat zij bereid zijn om het model toe te lichten. Inspreker wil hier graag voor uitgenodigd worden en vernemen hoe de gehanteerde berekeningen gevalideerd zijn.	Deze bijeenkomst heeft op 12 juli jl. plaatsgevonden in de I-room van Royal HaskoningDHV in Amersfoort en inspreker heeft hiervoor een uitnodiging ontvangen. Tijdens de bijeenkomst is een toelichting gegeven op - onder meer - de validatie van de gehanteerde berekeningen. De sheets aan de hand waarvan een presentatie is gegeven zijn op de projectwebsite geplaatst.
2.63.4	Inspreker geeft aan dat in de NRD onvoldoende tot uiting komt welke verkeersstromen de veronderstelde problemen veroorzaken en hoe de voorgestelde Campusroute de oplossing daarvoor is.	Zoals gezegd zal in het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen. Het geactualiseerde verkeersmodel waarin de routekeuze en herkomst en bestemmingen zijn opgenomen vormt hiervoor de basis.
2.63.5	Het lijkt inspreker op zijn plaats om met name de rotonde bij Droevendaal aan te passen en dat de Mansholtlaan over een grote gedeelte vierbaans moet worden. Hierdoor verloopt de af- en aanvoer naar de A12 sneller. Daarnaast beter facilitering fietsverkeer van en naar de campus.	Het alternatief biedt een oplossing voor de rotonde Droevendaalsesteeg, maar biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer ook op de Nijenoord Allee af te kunnen wikkelen. Hiervoor zijn de varianten A ontwikkeld, waarvan er enkelen het verkeer konden afwikkelen. Wel zijn de geraamde kosten van deze varianten erg hoog. In de trechternotitie staat dit nader beschreven.
2.63.6	Voor inspreker lijkt het noodzakelijk dat de gevolgen van alle varianten voor het milieu objectief in beeld worden gebracht.	In het MER worden de milieueffecten van alle varianten in het zoekgebied in beeld gebracht. In de voorfase zijn de milieueffecten van alle alternatieven op bestaand tracé of over de campus in beeld gebracht op basis van expert judgement.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.63.7	Inspreker vindt dat er een MKBA gemaakt moet worden voor de verschillende varianten. Het verbaast inspreker dat dat nog niet gebeurd is.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.63.8	Inspreker geeft aan dat de provincie, WUR en Unilever tot moderne oplossingen te komen voor de matige luchtkwaliteit in de omgeving.	De provincie zet in de omgeving van Wageningen juist in op verbeteringen van alle vervoerswijzen. Zo wordt er gewerkt aan de snelfietsroutes Arnhem – Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede – Wageningen. Ook is de afgelopen jaren gewerkt aan verbeteringen van het openbaar vervoer op diezelfde verbindingen. Ook zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe HOV verbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Ondanks deze inspanningen blijkt uit onderzoek dat aanpassing van de auto-infrastructuur noodzakelijk is. In het MER wordt het effect van de Campusroute op de luchtkwaliteit onderzocht.
2.63.9	Inspreker geeft aan dat sinds de aanleg van de busbaan over de campus er sprake is van een gevaarlijke verkeerssituatie op de plaats van de busbaan naar de Mondriaanlaan. Inspreker acht het onmogelijk om de Campusroute, de busbaan en de Mondriaanlaan op ene veilige manier uit te laten komen op de Nijenoord Allee.	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.63.10	Inspreker geeft aan dat de NRD geen invulling geeft aan de voorwaarde dat het zoekgebied zoveel mogelijk in oostelijke richting uitgebreid zou moeten worden.	Het zoekgebied is ten opzichte van het collegevoorstel in oostelijke richting uitgebreid op een zodanige manier dat een variant onderzocht kan worden die het dassenbos spaart.
2.63.11	Inspreker geeft aan dat ook plaatsen als Ede, Veenendaal en Rhenen verkeersproblemen kennen. Inspreker geeft aan dat dit een kans is om gecoördineerd naar oplossingen te zoeken.	De Campusroute biedt voor het verkeer van en naar Wageningen de oplossing voor de bereikbaarheid van en naar de lokale bestemmingen in Wageningen. Waar relevant wordt de relatie met andere lokale afwikkelingsknelpunten beschouwd; hierover is afstemming met de buurgemeenten, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.63.12	Inspreker geeft aan dat de gefaseerde aanpak en het volgen van de Ladder van Verdaas, onderdelen zijn die Wageningen goed op Weg goed verwoord hebben. Dit zijn concrete maatregelen.	Gezien de lange planprocedure voor de aanleg van een nieuwe weg, de uitbreidingsplannen van Wageningen op het gebied van werkbestemmingen en de urgentie van het probleem is er voor gekozen om in dit geval geen gefaseerde oplossing te kiezen, maar juist een toekomstvaste oplossing. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

2.64. Zienswijze 64

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.64.1	Inspreker geeft aan dat het woongenot aangetast wordt door aantasting van het Dassenbos.	In de Ontwerpateliers worden verschillende varianten van routes uitgedacht en daar volgt uit op welke manier er met het Dassenbos wordt omgegaan. Tegelijkertijd wordt het Dassenbos onderzocht op de aanwezige flora en fauna en de cultuurhistorische betekenis ervan. Uiteindelijk zal het effect van de verschillende varianten op het Dassenbos meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. De effecten van de Campusroute op de omliggende functie wordt ook onderzocht. Daarbij is het uitgangspunt dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft bestaan. Dit neemt niet weg dat het woongenot van de inspreker aangetast kan worden.
2.64.2	Inspreker geeft aan dat ecologische waardevolle natuur wordt aangetast.	Beschermde ecologisch waarden worden meegenomen in het MER. In de uiteindelijke besluitvorming over de Campusroute wordt dit effect meegewogen.
2.64.3	Inspreker geeft aan dat er geluidhinder van verkeer veroorzaakt wordt.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.64.4	Inspreker geeft aan dat luchtkwaliteit aangetast wordt en dat gevolgen heeft voor woon- en leefkwaliteit. Daarnaast is er ook lichthinder.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.64.5	Inspreker geeft aan dat er constructieve gevolgen aan de woning toegebracht kunnen worden, want de woning is niet geheid. Daarnaast kent de woning ook een daling in waarde.	De trillingseffecten die de aanleg van de weg en het verkeer dat van de weg gebruik zal maken met zich meebrengt wordt onderzocht in het MER. Op basis van dit rapport is ook in te schatten in welke mate trillingen de woning van inspreker beïnvloeden en wat hier aan te doen is. Mocht inspreker onverhoopt toch trillingsschade aan de woning ondervinden dan kan inspreker zich wenden tot de provincie. De provincie begrijpt verder de zorgen van inspreker over het verminderde woongenot. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.64.6	Inspreker geeft aan dat nut en noodzaak onduidelijk is.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.64.7	Inspreker ziet graag dat een kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd en dat de noordelijke prikker meegenomen wordt in de berekeningen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.64.8	Inspreker ziet graag dat andere varianten om Wageningen en de campus bereikbaar te houden wordt meegenomen.	In de voorfase zijn diverse alternatieven onderzocht over en langs het campusterrein en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Routes die ten oosten van het zoekgebied liggen worden niet kansrijk geacht. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie
2.64.9	Inspreker geeft aan dat het zogenaamde verkeersprobleem ligt bij de rotonde Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg.	Het verkeersprobleem is op dit moment het meest zichtbaar bij de rotonde Droevendaalsesteeg omdat de rotonde als kraan fungeert in het verkeerssysteem. Echter, ook op het vervolgtraject richting Nijenoord Allee is onvoldoende wegcapaciteit. De omvang van de verkeersproblemen zal als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen alleen maar toenemen. De Campusroute biedt hier een integrale oplossing voor.
2.64.10	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied vergroot moet worden met de Mansholtlaan en Nijenoord Allee.	Zie voor de beantwoording onder punt 64.8
2.64.11	Inspreker geeft aan dat de mobiliteitsplannen niet zijn meegenomen en dat de verkeersverwachtingen niet goed berekend zijn.	Zoals gezegd hebben de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen aanleiding gegeven om in het MER meetbare criteria op te nemen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en het verkeersmodel geactualiseerd wordt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.64.12	In de NRD wordt de haven genoemd als verkeersprobleem, maar inspreker geeft aan dat dit nooit is uitgezocht.	Hiermee wordt bedoeld dat de haven ook last heeft van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.

2.65. Zienswijze 65

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.65.1	Idealis geeft aan dat variant ‘Rondje Campus’ in paragraaf 3.3 “Planologie” van de trechteringsnotitie net iets beter scoort dan de variant ‘Langs de Campus op maaiveld’. Daarnaast geeft Idealis aan dat er niets meer geschreven wordt over het feit dat de variant ‘Langs de campus op maaiveld’ een veel negatiever effect heeft op de Campus. Idealis is van mening dat de keuze om alleen variant ’Langs de Campus op maaiveld’ nader te onderzoeken onvoldoende is onderbouwd. Idealis geeft aan dat een reden om de variant ‘Langs de campus op maaiveld’ te kiezen boven variant’ Rondje Campus’ gelegen is in het ontlasten van woonwijk Noordwest. De consequentie is dat de weg dichter langs de sterflat komt te lopen, dan worden er minstens zoveel mensen belast.	Het zoekgebied is gebaseerd op de vooronderzoeken waarbij minimale versus maximale milieueffecten op zowel campus als woonwijk in beeld gebracht kunnen worden ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming. De effecten van de verschillende varianten binnen het zoekgebied worden nader onderzocht in het MER, waarbij ook het aantal gehinderden in beeld wordt gebracht en wordt afgewogen.
2.65.2	Idealis ziet graag dat de uitgangspunten van paragraaf 5.3 “Alternatief: Campusroute Wageningen” uitgebreid wordt met ‘De verkeersveiligheid en leefbaarheid van studenten rondom de sterflat wordt gewaarborgd’.	In het MER worden de onderdelen veiligheid en leefbaarheid nadrukkelijk meegenomen in de beoordelingscriteria. Daarbij wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom de sterflat.
2.65.3	Idealis geeft aan dat uit paragraaf 6.2.1 “Verkeer en vervoer” niet duidelijk blijkt dat de verkeersveiligheid rondom de sterflat een belangrijk aandachtspunt is.	De provincie onderschrijft het aandachtspunt van inspreker. Dit specifieke punt hoort wel onder dit thema thuis. Net als andere punten waarop er kruisende wegen zijn of andere bestemmingen die aantakken op de Campusroute.
2.65.4	Idealis is van mening dat in het kader van ruimtegebruik breder gekeken dient te worden naar de effecten op de nabijgelegen functies in de zin van het woon- en leefklimaat.	Het woon- en leefklimaat komt in meerdere thema's terug in de beoordelingscriteria van het MER. Zo worden bijvoorbeeld de effecten op gezondheid en sociale veiligheid onderzocht.
2.65.5	Idealis geeft aan dat in de NRD is aan gegeven dat het zoekgebied naar het oosten is uitgebreid, maar een onderbouwing van de uitbreiding van het zoekgebied is niet opgenomen.	Het zoekgebied zoals in het collegevoorstel aan de raad van Wageningen stond is uitgebreid met een ruimtelijke interpretatie van de tekst uit de motie van de gemeenteraad. Deze interpretatie maakt een oplossing zoals beschreven in de motie mogelijk. Verdere uitbreiding van het zoekgebied leidt volgens de provincie niet tot nieuwe reële oplossingen omdat routes over het campusterrein en opwaardering van het bestaande tracé in het voortraject reeds zijn onderzocht en afgevallen, o.a. door de hoge kosten.
2.65.6	Idealis geeft aan dat het HELIX gebouw van WUR wordt ontzien in verband met de financiële impact van het project. Wanneer de sterflat gesloopt moet worden, moet er elders nieuwe studentenwoningen gerealiseerd worden. Dit kan een investering met zich meebrengen van €50 miljoen.	Op dit moment is niet duidelijk wat de exacte waarde is van de bebouwing binnen het zoekgebied. Dit wordt nader uitgezocht als onderdeel van het ontwerpproces en ter besluitvorming voorgelegd bij de tracékeuze.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.65.7	Idealis wil graag meedenken over het ontwerp van de weg en ziet daarom met veel belangstelling de uitnodiging voor de ontwerpateliers tegemoet.	Bij het selecteren van deelnemers voor de bijeenkomsten streeft de provincie naar een afspiegeling van de belangen die spelen in het gebied, denk aan de WUR en bedrijven, bewoners van Noordwest, bewoners van overige wijken, fietsers, cultuurhistorie, natuur. De mensen die zich hebben aangemeld worden hiervoor benaderd.

2.66. Zienswijze 66

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.1	Inspreker geeft aan dat draagvlak een belangrijk criterium is voor provincie en gemeente. Echter, dit draagvlak ontbreekt. Een breder zoekgebied en breder blikveld kunnen leiden tot een groter draagvlak.	Helder is dat het plan voor- en tegenstanders kent. Het participatieproces is er op gericht om de omgeving op de juiste manier te informeren en te betrekken bij het proces. Daartoe worden bijvoorbeeld de ontwerpateliers gehouden. De provincie heeft een communicatie- en participatieplan opgesteld (bij de NRD gevoegd). Hierin staat hoe, wanneer en in welke mate bewoners en overige belanghebbenden worden betrokken.
2.66.2	Inspreker geeft aan dat ondanks de capaciteitsuitbreidingen van de A12 en A50 nog steeds sluipverkeer rijdt via de N781 en N225. Dit sluip verkeer groeit wanneer er ernstige filevorming is op de A12.	Uit het kentekenonderzoek dat de gemeente Wageningen in 2017 heeft laten uitvoeren blijkt inderdaad dat er sprake is van doorgaand verkeer.
2.66.3	Inspreker geeft aan dat de ondersteunende studie uit is gegaan van een afgesloten Bornsesteeg, maar de Bornsesteeg is nu de noordelijke ontsluiting van de Campus.	Vanaf het onderzoek in maart 2014 (Simulatiestudie Opwaarderen N781 en Rondje Campus) is gerekend met de Bornsesteeg open voor het autoverkeer in de huidige situatie en toekomstige situatie.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.4	Inspreker heeft eigen tellingen uitgevoerd op het uitgaande verkeer via de Bornsesteeg. Hierbij is 50% minder uitgaand verkeer gemeten dan is aangenomen in de modellen. Dit heeft belangrijke gevolgen voor drukvermindering op het verkeer op de Mansholtlaan en rotonde Droevendaalsesteeg en voldoet aan de streefcijfers genoemd in de trechteringsnotitie. Inspreker geeft aan dat de huidige situatie rond de Bornsesteeg noord (de “noordelijke prikker”) en de ontstane drukvermindering moeten worden meegenomen als belangrijke ontwikkelingen. Die hebben invloed op de besluitvorming over noodzaak van de aanleg van de nieuwe weg. Door het goed functioneren van de Bornsesteeg kunnen grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voorkomen worden.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.66.5	In de NRD staat dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro business & Science Park en de haven. Dit is echter niet onderzocht in de studies van Royal HaskoningDHV.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.66.6	Inspreker heeft resultaten modelanalyse vergeleken met eigen verzamelde gegevens en komt tot de conclusie dat het niet de capaciteit van het wegvak is ten noorden van het kruispunt Mansholtlaan en Kielekampsteeg, maar de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg, het kruispunt Mansholtlaan Nijenoord Allee en het tussenliggende 1x1 ontsluitingsweg, die belemmerend werken op een goede doorstroming, zoals ook de conclusie was uit de studie uit 2012.	Dit onderschrijven we. De Campusroute biedt een integrale oplossing voor dit en andere knelpunten op de route Mansholtlaan - Nijenoord Allee.
2.66.7	Inspreker geeft aan dat de trend in de modelverwachtingen van Royal HaskoningDHV niet overeen komt met de gemeten intensiteiten (provinciale tellingen in de periode 2012-2017). De verwachtingen waarvan is uitgegaan als basis voor de noodzaak een grootschalige aanpak van de wegenstructuur, zoals gesteld in de NRD, zijn niet reëel. Dit zal dus moeten worden herzien.	In het antwoord op de vraag onder 66.4 wordt deze opmerking beantwoord.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.8	Inspreker geeft aan dat de grootte van het zoekgebied alleen een route mogelijk maakt over de Campus. Dit zoekgebied gaat voorbij aan de oplossingen die in 2012 zijn geboden voor de problematische kruispunten. Het Raad van Bestuur van de WUR heeft met het oog op een nieuw onderwijsgebouw aan gegeven dat zij voor een verbreding van het zoekgebied zijn en voor het opnemen van meer alternatieven om vertraging in de procedure te voorkomen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Een verzoek van de Raad van Bestuur om het zoekgebied uit te breiden is bij de provincie niet bekend.
2.66.9	In de NRD wordt aan gegeven dat het zoekgebied is gekozen op basis van de trechteringsnotitie en het raadbesluit van gemeente Wageningen op 3-7-2017. Inspreker geeft aan dat bij beide momenten er geen procedure is geweest voor de burgers om zienswijzen in te dienen.	Het klopt dat de NRD het eerste moment is voor burgers om een zienswijze in te dienen. De gemeente was ook niet verplicht om deze mogelijkheid in dat stadium te bieden. In de NRD is de keuze voor het zoekgebied onderbouwd en inspreker heeft, nu de NRD ter inzage heeft gelegen, de gelegenheid gehad om een zienswijze in te dienen over dit onderwerp.
2.66.10	Het raadsbesluit van 3-7-2017 is een product afgestemd door diverse partijen over ruimtelijke samenhang van alle vormen van vervoer, de NRD gaat alleen over het autoverkeer. De A-varianten in de trechteringsnotitie zijn afgevallen op kosten. Inspreker geeft aan dat dit onterecht is om op voorhand te doen.	Inhoudelijk kan de gemeenteraad zich vinden in het onderzoeksresultaat dat leidde tot de Campusroute. In amendementen gaf de raad opdracht aan het college om aanvullende wensen te realiseren op het gemeentelijke wegennet. Met het nemen van de regie bekijkt de provincie het bereikbaarheidsprobleem op regionale schaal. De provincie werkt aan de realisatie van snelfietsroutes richting Wageningen en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding vanuit Arnhem naar Wageningen. Niet alle A varianten zijn uitsluitend afgevallen op basis van hoge kosten, sommige voldeden ook niet aan andere randvoorwaarden.
2.66.11	Inspreker verzoekt, na besluit van de gemeenteraad, om het zoekgebied te verbreden met de Mansholtlaan en de Nijenoord Alle.	Het zoekgebied zoals in het collegevoorstel aan de raad van Wageningen stond is uitgebreid met een ruimtelijke interpretatie van de tekst uit de motie van de gemeenteraad. Deze interpretatie maakt een oplossing zoals beschreven in de motie mogelijk. Verdere uitbreiding van het zoekgebied leidt volgens ons niet tot nieuwe reële oplossingen omdat routes over het campusterrein en opwaardering van het bestaande tracé in het voortraject reeds zijn onderzocht en afgevallen, o.a. door de hoge kosten.
2.66.12	De rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan – Nijenoord Allee zijn wel meegenomen in een veel complexere en duurdere aanpak, maar niet als zelfstandige oplossing. De rotonde bij de ingang van het WUR terrein word in de NRD als knelpunt benoemd, maar is merkwaardig genoeg niet in het zoekgebied opgenomen. Dit is daarmee een omissie in de gevolgde procedure, die dient te worden aangepast.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van de genoemde kruisingen tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.13	Voordat de MER-onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, moet er eerst een ontwerpfase starten. Samen met belanghebbenden worden in ontwerpateliers alle mogelijke oplossingen bekeken. Echter, het zoekgebied is klein. Inspreker geeft aan dat door het kleine zoekgebied er maar één ontwerp gemaakt kan worden en andere alternatieven schijnalternatieven zijn.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.66.14	Inspreker stelt dat onvergelijkbare varianten zijn opgesteld aan de hand van wensenlijstjes van diverse Wageningse partijen zonder ‘smart thinking’ over no-regret oplossingen. Inspreker geeft aan dat men zo uitkomt op een gedwongen eenrichtingsoplossing van “het alternatief” en valt er weinig meer te ontwerpen.	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De onderliggende argumentatie leest u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Wij zijn het dan ook niet eens met de stelling van de inspreker.
2.66.15	Inspreker geeft aan de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee belemmerend werken op de doorstroming. Inspreker geeft als alternatief aan om de rotonde her in te richten tot een ‘gewone’ kruising met 2 rijstroken voor recht doorgaand verkeer en de 2x2 configuratie door te trekken naar het kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van de genoemde kruisingen tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.66.16	Inspreker stelt een alternatief voor om sluipverkeer tussen A50 en A12/A30 via de N225 tegen te gaan: • De doorgaande lijn op de kruising wordt die van de Mansholtlaan naar de Nijenoord Allee, waarbij een soepele verbindingsboog (in plaats van de haakse bocht nu) zo dicht mogelijk langs de studentenflat Hoevestein wordt geprojecteerd. Er is één rijstrook voor links afslaand verkeer (vanuit Ede) en één rechtsaffer (vanaf de Nijenoord Allee) naar de Diedenweg. • De aantakking van de Diedenweg komt zo veel als mogelijk in westelijke richting. • De Grintweg wordt (evt. als snelle fietsroute) aangetakt aan de Diedenweg, op voldoende ruime afstand van de nieuwe kruising.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen hebben overigens aanleiding gegeven om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.17	Inspreker geeft aan om zoekgebied te vergroten met de Mansholtlaan tot en met het kruispunt met de Nijenoord Alleen en de Diedenweg.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.66.18	Inspreker geeft aan dat de (snel)fietsroutes en OV-verbindingen nu kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Deze routes en verbindingen moeten van en naar de campus verbeterd worden. Zo kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeterd worden.	De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.
2.66.19	Inspreker geeft aan dat significante reductiemogelijkheden door mobiliteitsmanagement/parkeerbeleid bij WUR onderdeel moeten uitmaken van de aanpak en de NRD/MER-procedure.	De effecten van mobiliteitsmaatregelen zijn naar verwachting onvoldoende om alle knelpunten op te lossen. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.66.20	Inspreker geeft aan dat de verbetering van fietsverbindingen buiten de reikwijdte van deze opdracht en m.e.r. procedure valt. Echter, bestaande fietsroutes kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Het verbeteren van fietsvoorzieningen en OV kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeteren.	De provincie onderschrijft het belang van de fietsers. Dit komt concreet ook terug in bijvoorbeeld het initiatief tot aanleg van snelle fietsroutes tussen Arnhem en Wageningen en Arnhem en Ede. De verbetering van fietsverbindingen voor zover deze vallen binnen het zoekgebied worden meegenomen in dit project. Ook zullen wij de doelstelling, mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., aanscherpen. Hierbij gaan we onder andere in op de oversteekbaarheid en de veiligheid van de fietser.
2.66.21	Inspreker geeft aan dat overstekend fietsverkeer op kruispunt Bornsesteeg belemmerend werkt voor de doorstroming van het autoverkeer op Nijenoord Allee. Inspreker ziet hier meer oplossingen voor: • Groentijd voor fietsers verlagen door langere en bredere opstelruimte voor de fietsen. • Creëer meer logische fietstoegangen tot de campus. • In overleg met Wageningen University de colleges te spreiden en te verschuiven in tijd.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. Zoals gezegd wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.22	Inspreker geeft aan dat de wijze waarop het plan van de Campusroute wordt vergeleken met de huidige situatie, de alternatieven en een referentiesituatie nader zullen moeten worden uitgewerkt. Dit heeft alleen zin als er werkelijk alternatieven zijn.	In het vooronderzoek is de Campusroute vergeleken met andere alternatieven, deze zijn om verschillende redenen (kosten technisch en verkeerskundig) afgevallen. De overgebleven nader te detailleren varianten liggen in het zoekgebied, en zullen worden afgewogen tegen de referentiesituatie.
2.66.23	Inspreker stelt dat de opgenomen criteria in de NRD onvolledig en/of onvoldoende zijn gespecificeerd. In een bijlage die bij de zienswijze is gevoegd heeft inspreker de criteria aangevuld c.q. gewijzigd.	Onderstaand staat per thema uit de tabel van insprekers de reactie van de provincie beschreven: Algemeen (nieuw) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. Verkeer en vervoer In lijn met het advies de Commissie m.e.r. wordt het verkeersmodel geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerstellingen (voorjaar 2018). Vervolgens wordt opnieuw de nut en noodzaak beschouwd en beschreven in het MER. Hierbij én in de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met de door u genoemde aanvullingen en specificaties op de beoordelingscriteria bereikbaarheid en mobiliteit. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd. Geluid De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. Uit het onderzoek moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden. Ook de

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		geluidbelasting op beschermde gebieden wordt onderzocht. Hierbij wordt ook, conform het advies van de Commissie m.e.r., de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt. Luchtkwaliteit De Campusroute Wageningen betreft een project waarbij de dominante bron voor luchtverontreiniging het wegverkeer betreft. Het verzurend effect door zwaveldioxide t.g.v. uitlaatgassen van wegverkeer was in de jaren 80 een probleem. Echter door het toepassen van katalysatoren (voor NOx-uitstoot) en het ontzwavelen van brandstof (voor SO_2-uitstoot) is het verzurend effect door wegverkeer heden ten dage geen issue meer. Met wegverkeer als dominante bron hoeft er niet meer getoetst te worden op SO_2-emissie, alleen nog maar op NO_2- en fijnstofconcentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Trillingen In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen. Lichthinder In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die als gevolg van de Campusroute een toe- of afname van hinder als gevolg van lichtinval ondervinden. Natuur Het Dassenbos en de Blauwe Bergen zijn geen wettelijk beschermde gebieden. Dat geldt ook voor de ecologische verbindingszone. In het MER wordt onderzoek gedaan naar effecten op beschermde gebieden en naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Landschap, archeologie en cultuurhistorie De effecten van de Campusroute, incl. eventuele geluidwerende maatregelen, op het open karakter worden in het MER onderzocht. Water Eventuele veranderingen van het wateroppervlaktesysteem en de kwelsituatie als gevolg van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Ruimtegebruik Onder het aspect Ruimtegebruik wordt het fysieke ruimtebeslag van de Campusroute wordt alle ruimtelijke functies in beeld gebracht. Sociale aspecten Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking van de Campusroute met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners). Hierbij wordt ook gekeken naar de invloed om verbindingen van en naar Noordwest die door de Campusroute worden beïnvloed. Onder het aspect landschap wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe weg het open karakter van het landschap aantast. Middels visualisaties wordt inzichtelijk gemaakt hoe de weg wordt ingepast in het bestaande landschap en kan op basis hiervan bepaald worden wat het effect is op het uitzicht vanuit de woningen aan de rand van de wijk Noordwest. Gezondheid Als onderdeel van het aspect gezondheid wordt onderzocht in welke mate de Campusroute invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Waar dit invloed heeft op de bewoners van Noordwest, is dat onderdeel van het onderzoek.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.66.24	De Campusroute heeft veruit de meeste negatieve impact op de omgeving, en daarmee dus ook de hoogste maatschappelijke kosten. Inspreker vraagt om een MKBA uit te voeren, waarbij de aanbevelingen van PBL (link in zienswijze 66, p. 9) toegepast dienen te worden.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.66.25	Inspreker vraag aandacht voor het Dassenbos. In het MER moeten onder andere het Dassenbos, stiltegebied Binnenveld, open landschap, weide- en akkervogelgebied, historische boerderij de Born en de ecologische verbinding tussen de Veluwe en Binnenveld meegenomen worden.	Beschermde natuurwaarden, dus ook beschermde soorten uit het Dassenbos, worden onderzocht in het MER. Dit geldt ook voor het stiltegebied, open gebieden en de historische boerderij. De effecten worden vervolgens meegewogen in de uiteindelijke keuze over de Campusroute. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.

2.67. Zienswijze 67

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.67.1	Inspreker geeft aan dat de trechteringsnotitie een uiterst vertekend beeld geeft van de wijze waarop de verschillende A-varianten is besproken. De opdracht van het projectteam was om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen door opwaardering van de bestaande hoofdwegen (Mansholtlaan en Nijenoord Allee). Inspreker heeft het beeld gekregen dat het projectteam niet wilde mee werken aan een werkbare oplossing voor het verkeersprobleem en uiteindelijk ten onrechte de keuze heeft gemaakt voor de Campusroute.	Wij delen de mening niet van inspreker. Er zijn vele alternatieven en varianten onderzocht. Deze zijn getoetst aan de vooraf afgesproken doelstellingen en het budget. Dit heeft geleid tot een trechtering en ook tot besluitvorming in de gemeenteraad en nu door ons College. Ook in het vervolgproces zullen we nogmaals het nut en de noodzaak helder onderbouwen.
2.67.2	Inspreker geeft aan dat in het begin van het proces verwarring is ontstaan door het gebruik van de term ‘ verdubbeling’ in plaats van ‘opwaardering’. In 2012 heeft RHDHV de twee belangrijkste knelpunten benoemd: rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt ’t Gesprek.	In het MER zal een geactualiseerde probleemdefinitie worden opgenomen. De provincie herkent zich niet de gestelde verwarring en naar haar mening is in de NRD duidelijk omschreven om welke varianten en kruispunten het gaat.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.67.3	Inspreker geeft aan dat de provincie van het begin af aan voorkeur had voor de variant langs de rand van de campus.	De provincie heeft belang bij een snelle de oplossing van het probleem en heeft geen voorkeursoplossing uitgesproken. Wel heeft de provincie functionele randvoorwaarden meegegeven en consequent aangegeven dat er een grens zit aan haar bijdrage voor de oplossing van het probleem. Deze is gemaximaliseerd op 14 miljoen euro.
2.67.4	Inspreker geeft aan dat het Projectteam, RHDHV en de Klankbordgroep niet systematisch toewerkten naar een oplossing in overeenstemming met de opdracht van de gemeenteraad.	Gedurende de periode waarin de gemeente de regie voerde is consequent geanticipeerd op de opdrachten vanuit de gemeenteraad. De raad paste op basis van onderzoeksresultaten en initiatieven uit de bevolking de opdracht meermaals aan en aansluitend daarop is het vervolg van het proces dan weer afgestemd. De provincie kan zich dus niet vinden in de opmerking van inspreker.
2.67.5	Inspreker geeft aan dat een voorstel van de Klankbordgroep (onderdoorgang van 2x1 rijstrook) is op louter emotionele bezwaren van de provinciale wegbeheerder afgewezen.	De wegbeheerder is verantwoordelijk voor een veilige weginrichting die past bij de toegestane maximum snelheid. Wanneer daarin fouten worden gemaakt kan het leiden tot onveilige situaties met ongevallen tot gevolg. Dit is geen emotioneel bezwaar maar een maatschappelijke verantwoordelijkheid.
2.67.6	Inspreker geeft aan dat RHDHV had geconstateerd dat alleen in de avondspits van 2030 in één rijrichting (vanaf A12 naar Wageningen) een capaciteit van 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer net niet voldoende zou zijn. Deze oplossing is niet naar buiten toe gemeld, ook niet in de trechteringsnotitie.	De trechteringsnotitie bevat een uitgebreide samenvatting van het proces dat doorlopen is. De provincie onderschrijft het proces van het voortraject.
2.67.7	Inspreker geeft aan dat het projectteam een basale versie van het voorstel van Wageningen Goed op Weg, de ZW prikker voor de WUR campus, heeft laten doorrekenen door RHDHV. De resultaten van de verkeersdruk waren hierdoor eerder hoger dan lager. Hierdoor is deze oplossing afgevallen, maar in de ogen van de inspreker klopt dat niet.	Dit onderwerp is uitgebreid in de KBG besproken met de vertegenwoordigers van Wageningen Goed op Weg. De belangrijkste items uit het voorstel zijn correct meegenomen in de model analyse van de zogenaamde Draagvlak variant van Wageningen Goed op Weg.
2.67.8	Inspreker geeft aan dat variant A een optimalisatie kreeg door dubbele opstelstroken bij de stoplichten in het rekenmodel in te bouwen. Hierdoor ging de doorstroming van slecht naar redelijk. Echter, deze optimalisatie van een versoberde variant A werd afgekeurd door de wethouder en Gedeputeerde Staten. Deze variant met een redelijke doorstroming in de avondspits is niet in de trechteringsnotitie terug gekomen.	Verkeer De optimalisatie zoals beschreven is de variant A Sober Geoptimaliseerd en dit is uitgebreid gerapporteerd in het rapport Kansrijke Varianten (2017) en daarvoor de rapportage NA 2x1 (Versobering Variant A)

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.67.9	Inspreker geeft aan om naast de opwaardering maximaal in te zetten op maatregelen op de andere treden van de Ladder van Verdaas.	In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Overigens participeert de provincie in het mobiliteitsconvenant, zoals geïnitieerd door de gemeente. Wij blijven ons dus ook via die weg inzetten.
2.67.10	Inspreker geeft aan dat “kosten-efficiënte” variant A te duur was. Echter, als de verdubbeling van de Nijenoord Allee uit de variant gehaald zou worden, dan is de variant financieel wel haalbaar met als resultaat een redelijke doorstroming. Deze kostenbesparing is door het projectteam niet voorgelegd aan de gemeenteraad.	De kosten–effectieve variant A blijkt ten opzichte van de A-variant ongeveer 2 miljoen goedkoper als gevolg van het niet verbreden van de Nijenoord Allee. De ongelijkvloerse rotonde op de Nijenoord Allee waaraan inspreker refereert, maakt integraal onderdeel uit van de A-varianten. Naast het kostenaspect waaraan de inspreker refereert, leidt deze variant tot negatieve bijeffecten. In de rapportages van RHDHV op de webpagina wordt e.e.a. toegelicht.

2.68. Zienswijze 68

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.68.1	Inspreker vindt de Campusroute een buitengewoon slecht plan en een zeer slecht proces hoe tot dit plan is gekomen. Inspreker roept op tot bezinning en ruimte voor heroverweging.	Provincie en gemeente zijn het eens over het feit dat de Campusroute de uitkomst is van inhoudelijk goed uitgevoerd verkeerskundig onderzoek. Over het proces kan worden gezegd dat het lang heeft geduurd, maar dat komt juist doordat de gemeente zoveel mogelijk alternatieven heeft willen onderzoeken. Ook heeft zij daarbij nadrukkelijk de samenwerking met de klankbordgroep gezocht en initiatieven vanuit de bevolking serieus onderzocht. De provincie is het dus niet eens met de opmerking van inspreker.
2.68.2	Volgens inspreker is het volstrekt onduidelijk welk probleem wordt opgelost en voor wie. Inspreker stelt dat het proces de overhand lijkt te hebben genomen; vrijwel niemand kan gefundeerd antwoord geven op de vraag “waarom”, het gaat nu alleen maar over het “hoe”.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.68.3	Inspreker stelt dat de voorgestelde “oplossing” inderdaad een (mineur) probleem oplost maar dat dit klip en klare nieuwe problemen met zich mee zal brengen (aantrekken van verkeer; problemen elders in het traject).	De gevolgen van de implementatie van de Campusroute zijn in het verkeersmodel en daarmee in de resultaten meegenomen. Wij zullen dit nogmaals bezien vanuit het geactualiseerde verkeersmodel. In het MER zal de verkeersaantrekkende werking worden meegenomen.
2.68.4	Inspreker stelt dat de “oplossing” blijvende schade zal aanbrengen aan het Binnenveld, een natuur- en rustgebied, en eveneens bewoners van Wageningen Noordwest permanent woongenot zal ontnemen en de mogelijkheid om zonder de door de provincie te creëren file bij het kruispunt Mondriaanlaan-Nijenoord Allee hun wijk uit te komen.	Het effect van de Campusroute op de omliggende gebieden, waaronder het binnenveld, wordt onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit voorkomen, verzacht of gecompenseerd kan worden. Ook de aansluiting op de bestaande infrastructuur en (fiets)oversteekbaarheid vormt een aandachtspunt. Uiteindelijk zal dit allemaal meegewogen worden in de uiteindelijke besluitvorming in het inpassingsplan.
2.68.5	Inspreker is van mening dat het plan weinig doordacht lijkt en in ieder geval niet goed onderbouwd is omdat gebruik wordt gemaakt van gegevens uit 2012 waarbij de gebruikte verkeersprognoses sterk betwist worden. Recente tellingen wijzen namelijk juist op een afname van verkeer op de toegangswegen naar Wageningen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.68.6	Inspreker heeft kritiek op het proces. Zo heeft de Wageningse Gemeenteraad en College zeer onhandig en mogelijk zelfs onprofessioneel gehandeld. De Gemeenteraad heeft tijdens openbare zittingen blijk gegeven uit angst te handelen, vanwege de dreiging dat de Provincie het proces zou overnemen. Daarenboven heeft het overgrote deel van de leden van de Wageningse Gemeenteraad tijdens alle verkiezingsdebatten zich zeer nadrukkelijk tegen de Campusroute uitgesproken en aangegeven het proces te betreuren.	Uit de besluitvorming in juni 2017 blijkt dat provincie en gemeente het inhoudelijk eens zijn over het bereikbaarheidsprobleem en het feit dat de Campusroute het resultaat is van inhoudelijk goed uitgevoerd verkeerskundig onderzoek. De provincie heeft vanaf begin af aan aangegeven dat een snelle oplossing van het probleem gewenst is. In onderling goed overleg heeft de gemeente de tijd genomen om tegemoet te komen aan wensen vanuit de bevolking voor aanvullend onderzoek en een zorgvuldig proces te doorlopen. Wij zijn - ook na de verkiezingen - in contact met het (nieuwe) bestuur van de gemeente.
2.68.7	Het lijkt volgens inspreker erop dat de belangen van belangrijke actoren (o.a. WUR) zwaarder wegen dan de belangen van de burgers, waarbij de laatste ook niet of nauwelijks bij de besluitvorming betrokken zijn geweest (betrokkenheid is daadwerkelijk iets anders dan geïnformeerd worden).	De Campusroute heeft effecten op het omliggende gebied en het treft de belangen van vele actoren. In de besluitvorming van de Campusroute zal de provincie deze effecten en ook alle effecten mee laten wegen in haar besluit. Overigens is in het voorgaande traject onder de regie van de gemeente een klankbordgroep betrokken, waarin diverse actoren betrokken zijn, waaronder (vertegenwoordigers van) bewoners van omliggende woonwijken. De provincie heeft nu een het communicatie- en participatieplan opgesteld. Hierin staat hoe, wanneer en in welke mate ze bewoners en overige belanghebbenden betrekt. Hierin staat ook tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.68.8	Alternatieven die zijn aangedragen (met name de Draagvlakvariant die is opgesteld door het burgerinitiatief Wageningen Goed op Weg) zijn nauwelijks serieus meegenomen. Extra asfalt wordt als “Master-oplossing” gezien terwijl alle in Nederland opgedane kennis aangeeft dat dit slechts moet worden toegepast als alle andere maatregelen al zijn toegepast (Ladder van Verdaas). Inspreker benadrukt later in de zienswijze dat er een veelheid van alternatieven zijn aangedragen maar dat deze met veel gemak verworpen zijn. Daarnaast zijn de verkeersprognoses op zijn zachts gezegd dubieus. Dergelijke foute inschatting leveren enorme en blijvende schade op, waar de provincie niet verantwoordelijk voor zou moeten willen zijn.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In de trechternotitie staat beschreven waarom andere maatregelen als onvoldoende probleemoplossend zijn beoordeeld. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.68.9	Het zoekgebied voor het MER wordt volgens inspreker zodanig vormgegeven dat in feite slechts één uitkomst mogelijk is. Het hele proces riekt naar vooringenomenheid waarbij de uitslag al vast staat.	Wij betreuren het dat inspreker het proces zo ervaart. Kijkend naar de toekomst worden, zoals in de oplegnotitie is toegelicht, de doelstellingen en randvoorwaarden zoveel mogelijk gekwantificeerd, zodat nog beter herleidbaar is waarom alternatieven afvallen. Ook is bekend dat het verkeersmodel wordt geactualiseerd. Hierdoor liggen de meest recente tellingen en prognoses ten grondslag aan de te maken keuzes. Wellicht is er hierdoor voor inspreker in het vervolgproces begrip voor de te maken keuzes.
2.68.10	De WUR heeft tijdens informele bijeenkomsten te kennen gegeven dat voor hen de Campusroute ook niet hoeft en dat ze zich er zeker tegen zullen verzetten als de voorgestelde route enig overlast voor de WUR zal betekenen. Uiteraard houdt de WUR zich formeel vooral afzijdig maar inspreker vindt het te gek voor woorden dat het belang van de WUR boven dat van natuur en milieu, de getroffen bewoners van Noordwest, recreanten in het Binnenveld en alle in dit rustgebied levende dieren wordt geplaatst.	De Campusroute zal effect hebben op de omliggende woonwijken, bedrijven, waaronder de WUR. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.68.11	Volgens inspreker wordt het "probleem" kunstmatig vergroot door fictieve, niet onderbouwde problematiek in andere gedeelten van Wageningen te betrekken.	Inspreker doelt hier waarschijnlijk op onder ander de haven en het Agro Business en Science park. Deze locatie hebben last van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.

2.69. Zienswijze 69

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.69.1	Inspreker woont al meer dan 20 jaar in de wijk Noordwest in Wageningen, aan de rand dus dicht bij het Binnenveld. De voorgestelde Campusroute zal grote impact hebben op het gebied. Inspreker maakt bezwaar tegen het plan.	In het MER worden de effecten van de Campusroute op de omgeving, waaronder het Binnenveld, onderzocht. Dat is nu nog niet bekend. Bezwaar maken tegen het plan kan in dit stadium van onderzoek niet. Wel kan er een zienswijze ingediend worden op de NRD en het MER (bij het ontwerp inpassingsplan). Indien deze niet naar tevredenheid wordt beantwoord kan uiteindelijk beroep worden ingesteld tegen het inpassingsplan bij de Raad van State.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.69.2	Volgens inspreker is de NRD op verkeerde uitgangspunten gebaseerd. De verkeerscijfers dateren uit 2012 en zijn dus niet actueel. Dit merkt inspreker ook op aan de hand van eigen ervaringen. Inspreker geeft daarbij aan dat de verkeersituatie enkele jaren geleden anders was, en dat er veel meer verkeersopstoppingen waren.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.69.3	Inspreker geeft aan dat de oprit naar de A12 een reden van opstopping is. De stoplichten veroorzaken een file vanaf Bennekom. De Campusroute zal dit probleem niet verminderen.	De op- en afritten naar de A12 worden gereconstrueerd in het kader van de aanleg van de Parklaan.
2.69.4	De probleemanalyse uit de NRD (dat spreekt over stremmingen waar het centrum, het Agro Business & Science Park en de Haven last van zouden hebben) klopt niet. Deze stremmingen heeft inspreker nog nooit waargenomen. Omdat dit "probleem" zich niet voordoet, kan de Campusroute hier ook geen "oplossing" voor bieden.	Deze locaties hebben last van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder. In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen. Hierbij gaan we uit van het geactualiseerde verkeersmodel en daarbij ook de recente verkeerstellingen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.69.5	“De doelstelling uit de NRD (paragraaf 3.2) richt zich op de WUR. Deze heeft echter geen bereikbaarheidsproblemen. Er is slechts een probleem met de toegang naar en het vertrek van de Campus. Dit wordt veroorzaakt door: 1. De versmalling van 2 naar 1 rijstrook in zuidelijke richting 2. De rotonde met de Droevendaalsesteeg en 3. Het kruispunt Mansholtlaan/ Nijenoord Allee Deze knelpunten zijn al jarenlang bekend, worden genoemd in de NRD maar zijn geen onderdeel van het zoekgebied. Inspreker verzoekt de provincie dan ook om alternatieve oplossingen die zich richten op verbetering van de bestaande wegen mee te nemen in de milieueffectrapportage.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor het aanpassen van de Mansholtlaan, deze is echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten.
2.69.6	In art. 7.7 van de Wet milieubeheer (Wm) staat dat het MER ten minste bevat: “…een beschrijving van de voorgenomen activiteit, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen” (zie lid 1 sub b). Het onderzochte zoekgebied is volgens inspreker echter te klein waardoor er geen andere serieuze alternatieven overwogen kunnen worden.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.69.7	In paragraaf 6.1 van de NRD staat over milieueffecten dat: “De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.” In art. 7.7 Wet milieubeheer (Wm) staat echter dat het MER ten minste het volgende bevat: “een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen” (zie lid 1 sub d). De Wm stelt dus dat de bestaande toestand van het milieu beschreven moet worden. Dat gaat verder dan de in de NRD genoemde effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Het lijkt er volgens inspreker op alsof de NRD alleen uitgaat van relatieve effecten.	In lijn met de Wet milieubeheer wordt voor de milieuaspecten zoals genoemd in de NRD zowel de huidige situatie, de autonome situatie en de autonome (plan)situatie met de Campusroute in kaart gebracht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.69.8	In paragraaf 6.2 van de NRD is het beoordelingskader gegeven en worden de aspecten genoemd die worden beoordeeld in de milieueffectrapportage. Naar de mening van inspreker ontbreken de volgende aspecten en/of beoordelingen: • Verkeersveiligheid: onderdeel van de Campusroute is een nieuw kruispunt bij de aansluiting op de Mondriaanlaan en een verandering van het kruispunt bij de |Rooseveltweg. Dit vraagt om een kwantitatieve beoordeling, niet alleen kwalitatief. • Trillingen: het (vracht)verkeer over de Campusroute veroorzaakt trillingen bij de huizen aan de rand van Noordwest. Dit vraagt om een kwantitatieve beoordeling, niet alleen kwalitatief. • Natuur: de beïnvloeding van beschermde soorten moet kwantitatief bepaald worden, niet kwalitatief. • Fietsverkeer: de gevolgen voor het fietsverkeer van en naar de Campus moet kwantitatief bepaald worden.	Verkeerscijfers, voorgenomen inrichting van de kruispunten en telcijfers van fietsbewegingen (voor zover die beschikbaar zijn) vormen de basis waarop de effecten op de verkeersveiligheid worden bepaald. Op basis van deze kwantitatieve gegevens wordt een expert judgement oordeel gegeven over de ernst van de effecten. In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen. Effecten worden zo veel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht (geluidscontouren, stikstofdepositie), maar veel effecten op natuur zijn niet kwantitatief weer te geven, daarnaast is een expert judgement oordeel nodig om de ernst van een effect te bepalen. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd.

2.70. Zienswijze 70

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.70.1	Gemeente Wageningen constateert dat een deel van het amendement 6a1 van 18 december 2017, namelijk 'netto minder overlast ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidseffecten' niet is opgenomen in de NRD.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Na de effectberekening is bekend wat de conclusie op deze thema's is.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.70.2	Gemeente Wageningen constateert dat een deel van het amendement 6a1 van 18 december 2017, namelijk 'Extra fietsverbinding Noordwest – Campus realiseren ten noorden van Dassenbos' niet is opgenomen in de NRD. .	Het klopt dat deze wens vanuit de gemeenteraad per abuis niet concreet is opgenomen in de NRD. De provincie neemt deze wens mee in de ontwerpateliers en de onderzoeken.
2.70.3	Gemeente Wageningen verzoekt de zes varianten op te nemen in de NRD (en dus in het MER) die in een eerdere fase tot hetzelfde detailniveau zijn uitgewerkt en berekend en zijn besproken met de klankbordgroep: • A-variant 'Kostenefficiënt' • A-variant 'Sober geoptimaliseerd' • B-variant 'Rondje Campus' • B-variant 'Campus op maaiveld' • B-variant 'Campus verdiept' • Ruggengraat 2.0	In de trechternotitie staat beschreven waarom alternatieven buiten het gedefinieerde zoekgebied niet als kansrijk zijn beoordeeld. Deze worden daarom niet meegenomen in het MER.
2.70.4	Gemeente Wageningen verzoekt op de zes varianten (zie zienswijzen 2.70.3) een MKBA uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu-informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.71. Zienswijze 71

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.1	Inspreker verzoekt de provincie om de gemaakte afspraken met Campina, TNO en Unilever over de bereikbaarheidsproblematiek openbaar te maken.	De provincie heeft geen afspraken gemaakt met afzonderlijke bedrijven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.2	Inspreker geeft aan dat er tijdens een informatieavond geen duidelijkheid is gegeven wat bedoeld wordt met de verkeersproblematiek rondom het centrum en de haven. Deze discussie is niet terecht gekomen in het verslag van die informatieavond.	In de uitnodiging voor de informatieavonden voor direct aanwonenden en op de projectwebsite stond onterecht opgenomen dat het verkeer ook in het centrum en de haven dagelijks vast staat. Bedoeld werd dat het verkeer op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan/Willem Dreeslaan (N781) dagelijks vast staat en dat daardoor bestemmingen zoals de Wageningen Universiteit, woonwijken, de haven en het centrum slecht bereikbaar zijn. De tekst op de website is naar aanleiding van de discussie op de informatieavond aangepast.
2.71.3	Inspreker heeft via een WOB verzoek extra informatie aangevraagd, maar deze informatie wordt pas ontvangen na de einddatum voor indiening van de zienswijzen op de NRD.	Wij zijn van mening dat alle noodzakelijke stukken die nodig zijn om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te kunnen beoordelen op tijd ter inzage lagen. Er is ook geen directe relatie tussen de Wob en de informatieverstrekking in het kader van de NRD voor het inpassingsplan. De provincie heeft alle redelijkerwijs relevante stukken ter inzage gelegd. Dat er meer informatie over dit vraagstuk voorhanden (en via een Wob-verzoek ook verkrijgbaar) is, betekent niet dat onvoldoende stukken ter inzage zijn gelegd of relevante informatie is achtergehouden. Overigens kunnen de stukken die via het Wob-verzoek zijn aangevraagd ook nog door inspreker worden betrokken bij de zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan.
2.71.4	Inspreker geeft aan dat de Campusroute nadelige gevolgen meebrengt voor leefbaarheid en kwaliteit natuur en landschap. Dit komt door: • doorsnijding van Campusroute door het Binnenveld. • het zoekgebied dat alleen tracé mogelijk maakt vlak langs de wijk noordwest. • het ombouwen van kruispunt Nijenoord tot verkeersknooppunt. hierdoor wordt de toegang tot de wijk ernstig belemmerd. • aantasting Dassenbos en de Dijkgraafkade. • afbraak van gemeentelijk monument, de historische boerderij De Born.	In de milieuonderzoeken worden de gevolgen van de Campusroute voor leefbaarheid, natuur en landschap in kaart gebracht.
2.71.5	Inspreker geeft aan dat draagvlak een belangrijk criterium is voor provincie en gemeente. Echter, dit draagvlak ontbreekt. Een breder zoekgebied en breder blikveld kunnen leiden tot een groter draagvlak.	Helder is dat het plan voor- en tegenstanders kent. Het participatieproces is er op gericht om de omgeving op de juiste manier te informeren en betrekken bij het proces. Daartoe worden bijvoorbeeld de ontwerpateliers gehouden. Zie ook het communicatie- en participatieplan dat bij de NRD is gevoegd.
2.71.6	Inspreker geeft aan dat ondanks de capaciteitsuitbreidingen van de A12 en A50 nog steeds sluipverkeer rijdt via de N781 en N225. Dit sluip verkeer groeit wanneer er ernstige filevorming is op de A12.	Uit het kentekenonderzoek dat de gemeente Wageningen in 2017 heeft laten uitvoeren blijkt inderdaad dat er sprake is van doorgaand verkeer.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.7	Inspreker geeft aan dat de ondersteunende studie uit is gegaan van een afgesloten Bornsesteeg, maar de Bornsesteeg is nu de noordelijke ontsluiting van de Campus.	Alle reeds uitgevoerde ontwikkelingen, en ontwikkelingen die nog niet zijn uitgevoerd maar wel bestuurlijk vastgelegd, zijn meegenomen in de onderzoeken. Inclusief de Noordelijke Inprikker. In de beantwoording op de opmerking onder 71.11 is toegelicht dat het verkeersmodel wordt geactualiseerd. De Noordelijke inprikker zal daar ook onderdeel van uitmaken.
2.71.8	Inspreker heeft eigen tellingen uitgevoerd op het uitgaande verkeer via de Bornsesteeg. Hierbij is 50% minder uitgaand verkeer gemeten dan is aangenomen in de modellen. Dit heeft belangrijke gevolgen voor drukvermindering op het verkeer op de Mansholtlaan en rotonde Droevendaalsesteeg en voldoet aan de streefcijfers genoemd in de trechteringsnotitie. Inspreker geeft aan dat de huidige situatie rond de Bornsesteeg noord (de “noordelijke prikker”) en de ontstane drukvermindering moeten worden meegenomen als belangrijke ontwikkelingen. Die hebben invloed op de besluitvorming over noodzaak van de aanleg van de nieuwe weg. Door het goed functioneren van de Bornsesteeg kunnen grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voorkomen worden.	Deze opmerking wordt beantwoord onder de opmerkingen onder 71.7 en 71.11
2.71.9	In de NRD staat dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro business & Science Park en de haven. Dit is echter niet onderzocht in de studies van Royal HaskoningDHV.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.71.10	Inspreker heeft resultaten modelanalyse vergeleken met eigen verzamelde gegevens en komt tot de conclusie dat het niet de capaciteit van het wegvak is ten noorden van het kruispunt Mansholtlaan en Kielekampsteeg, maar de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg, het kruispunt Mansholtlaan Nijenoord Allee en het tussenliggende 1x1 ontsluitingsweg, die belemmerend werken op een goede doorstroming, zoals ook de conclusie was uit de studie uit 2012.	De rotonde Droevendaalsesteeg en het wegvak tussen de rotonde en de Nijenoord Allee zijn nu inderdaad de grootste bottlenecks op de verbinding tussen Ede / de A12 en Wageningen. Op basis van het geactualiseerde verkeersmodel komt naar voren wat de nieuwe verwachte verkeerstoename is.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.11	Inspreker geeft aan dat de trend in de modelverwachtingen van Royal HaskoningDHV niet overeen komt met de gemeten intensiteiten (provinciale tellingen in de periode 2012-2017). De verwachtingen waarvan is uitgegaan als basis voor de noodzaak een grootschalige aanpak van de wegenstructuur, zoals gesteld in de NRD, zijn niet reëel. Dit zal dus moeten worden herzien.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.71.12	Inspreker geeft aan dat de grootte van het zoekgebied alleen een route mogelijk maakt over de Campus. Dit zoekgebied gaat voorbij aan de oplossingen die in 2012 zijn geboden voor de problematische kruispunten. Het Raad van Bestuur van de WUR heeft met het oog op een nieuw onderwijsgebouw aan gegeven dat zij voor een verbreding van het zoekgebied zijn en voor het opnemen van meer alternatieven om vertraging in de procedure te voorkomen.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. De Campus route biedt een oplossing omdat daarmee de andere kruispunten worden ontlast. Een verzoek van de Raad van Bestuur om het zoekgebied uit te breiden is bij de provincie niet bekend.
2.71.13	In de NRD wordt aan gegeven dat het zoekgebied is gekozen op basis van de trechteringsnotitie en het raadbesluit van gemeente Wageningen op 3-7-2017. Inspreker geeft aan dat bij beide momenten er geen procedure is geweest voor de burgers om zienswijzen in te dienen.	Het klopt dat de NRD het eerste moment is voor burgers om een zienswijze in te dienen. De gemeente was daartoe in een eerder stadium ook niet verplicht. In de NRD is de keuze voor het zoekgebied onderbouwd en inspreker heeft, nu de NRD ter inzage heeft gelegen, de gelegenheid gehad om een zienswijze in te dienen over dit onderwerp.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.14	Het raadsbesluit van 3-7-2017 is een product afgestemd door diverse partijen over ruimtelijke samenhang van alle vormen van vervoer, de NRD gaat alleen over het autoverkeer. De A-varianten in de trechteringsnotitie zijn afgevallen op kosten. Inspreker geeft aan dat dit onterecht is om op voorhand te doen.	Om het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen op te lossen, is in het vooronderzoek gebleken dat ook een oplossing moet worden gevonden voor het autoverkeer. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere vervoersmiddelen en ontwikkelingen, zoals voor de fiets en OV. Budget is een criterium dat mee mag wegen in een trechteringsproces. In onze ogen is er dan ook zorgvuldige afweging gemaakt.
2.71.15	Inspreker verzoekt, na besluit van de gemeenteraad, om het zoekgebied te verbreden met de Mansholtlaan en de Nijenoord Alle.	Het zoekgebied zoals in het collegevoorstel aan de raad van Wageningen stond is uitgebreid met een ruimtelijke interpretatie van de tekst uit de motie van de gemeenteraad. Deze interpretatie maakt een oplossing zoals beschreven in de motie, mogelijk. Verdere uitbreiding van het zoekgebied leidt volgens ons niet tot nieuwe reële oplossingen omdat routes over het campusterrein en opwaardering van het bestaande tracé in het voortraject reeds zijn onderzocht en afgevallen, o.a. door de hoge kosten.
2.71.16	De rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan – Nijenoord Allee zijn wel meegenomen in een veel complexere en duurdere aanpak, maar niet als zelfstandige oplossing. De rotonde bij de ingang van het WUR-terrein wordt in de NRD als knelpunt benoemd, maar is merkwaardig genoeg niet in het zoekgebied opgenomen. Dit is daarmee een omissie in de gevolgde procedure, die dient te worden aangepast.	In het trechteringsproces dat vooraf is gegaan aan de keuze voor de Campusroute zijn (onder andere) varianten onderzocht waarbij de bestaande route via de Mansholtlaan en Nijenoord Allee worden opgewaardeerd. Er is echter voor gekozen om deze niet verder te onderzoeken, aangezien de effectiviteit van deze variant niet in verhouding staat tot de ruimtelijke impact en de kosten.
2.71.17	Voordat de MER-onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, moet er eerst een ontwerpfase starten. Samen met belanghebbenden worden in ontwerpateliers alle mogelijke oplossingen bekeken. Echter, het zoekgebied is klein. Inspreker geeft aan dat door het kleine zoekgebied er maar één ontwerp gemaakt kan worden en andere alternatieven schijnalternatieven zijn.	Binnen het zoekgebied zijn verschillende varianten mogelijk. In de ontwerpateliers wordt hier nadere invulling aangegeven, waarbij ook gekeken wordt naar varianten die de impact voor de omgeving beperken.
2.71.18	Inspreker stelt dat onvergelijkbare varianten zijn opgesteld aan de hand van wensenlijstjes van diverse Wageningse partijen zonder ‘smart thinking’ over no-regret oplossingen. Inspreker geeft aan dat men zo uitkomt op een gedwongen eenrichtingsoplossing van “het alternatief” en valt er weinig meer te ontwerpen.	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De onderliggende argumentatie leest u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Wij zijn het dan ook niet eens met de stelling van de inspreker.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.19	Inspreker geeft aan de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee belemmerend werken op de doorstroming. Inspreker geeft als alternatief aan om de rotonde her in te richten tot een 'gewone' kruising met 2 rijstroken voor recht doorgaand verkeer en de 2x2 configuratie door te trekken naar het kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van de genoemde kruisingen tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.71.20	Inspreker geeft aan om zoekgebied te vergroten met de Mansholtlaan tot en met het kruispunt met de Nijenoord Alleen en de Diedenweg.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.71.21	Inspreker geeft aan dat significante reductiemogelijkheden door mobiliteitsmanagement/parkeerbeleid bij WUR onderdeel moeten uitmaken van de aanpak en de NRD/MER-procedure.	De effecten van mobiliteitsmaatregelen zijn naar verwachting onvoldoende om alle knelpunten op te lossen. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.71.22	Inspreker geeft aan dat de verbetering van fietsverbindingen buiten de reikwijdte van deze opdracht en m.e.r. procedure valt. Echter, bestaande fietsroutes kampen met grote capaciteitsproblemen en verslechterde doorstroming. Het verbeteren van fietsvoorzieningen en OV kan de bereikbaarheid op een duurzame wijze verbeteren.	De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.23	Inspreker geeft aan dat overstekend fietsverkeer op kruispunt Bornsesteeg belemmerend werkt voor de doorstroming van het autoverkeer op Nijenoord Allee. Inspreker ziet hier meer oplossingen voor: • Groentijd voor fietsers verlagen door langere en bredere opstelruimte voor de fietsen. • Creëer meer logische fietstoegangen tot de campus. • In overleg met Wageningen University de colleges te spreiden en te verschuiven in tijd.	De voorgestelde oplossingsrichting betreft een variant op het opwaarderen van het bestaande tracé. In het voortraject zijn op basis van de onderliggende verkeersgegevens de noodzakelijke kruispuntvormen bepaald voor de A varianten. Ook is gekeken naar mogelijkheden om dit te versoberen. Verder versoberen van deze kruispuntvormen leidt er toe dat de afwikkelingskwaliteit verder onder druk komt te staan en niet meer aan de randvoorwaarden voldoet. Overigens wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel.
2.71.24	Inspreker geeft aan dat de wijze waarop het plan van de Campusroute wordt vergeleken met de huidige situatie, de alternatieven en een referentiesituatie nader zullen moeten worden uitgewerkt. Dit heeft alleen zin als er werkelijk alternatieven zijn.	Zoals gezegd wordt op basis van de recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen het verkeersmodel geactualiseerd en de probleemanalyse aangescherpt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het verkeersmodel. Overigens zijn er binnen het zoekgebied variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.25	Inspreker stelt dat de opgenomen criteria in de NRD onvolledig en/of onvoldoende zijn gespecificeerd. In een bijlage heeft inspreker de criteria aangevuld c.q. gewijzigd.	Onderstaand staat per thema uit de tabel van insprekers de reactie van de provincie beschreven: Algemeen (nieuw) De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. Verkeer en vervoer In lijn met het advies de Commissie m.e.r. wordt het verkeersmodel geactualiseerd op basis van nieuwe verkeerstellingen (voorjaar 2018). Vervolgens wordt opnieuw de nut en noodzaak beschouwd en beschreven in het MER. Hierbij én in de verdere uitwerking van de ontwerpen wordt rekening gehouden met de door u genoemde aanvullingen en specificaties op de beoordelingscriteria bereikbaarheid en mobiliteit. Van fietsbewegingen waar telcijfers beschikbaar zijn, wordt de kans op ongevallen ingeschat op kwantitatieve gegevens van de kruisende bewegingen tussen auto- en fietsverkeer. Waar geen telcijfers beschikbaar zijn, wordt een kwalitatieve benadering gehanteerd. Geluid De geluidbelasting op de wijk Noordwest wordt in het MER onderzocht. Uit het onderzoek moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit verzacht kan worden en hoe de weg ingepast kan worden. Ook de geluidbelasting op beschermde gebieden wordt onderzocht. Hierbij wordt ook, conform het advies van de Commissie m.e.r., de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk gemaakt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Luchtkwaliteit De Campusroute Wageningen betreft een project waarbij de dominante bron voor luchtverontreiniging het wegverkeer betreft. Het verzurend effect door zwaveldioxide t.g.v. uitlaatgassen van wegverkeer was in de jaren 80 een probleem. Echter door het toepassen van katalysatoren (voor NOx-uitstoot) en het ontzwavelen van brandstof (voor SO_2-uitstoot) is het verzurend effect door wegverkeer heden ten dage geen issue meer. Met wegverkeer als dominante bron hoeft er niet meer getoetst te worden op SO_2-emissie, alleen nog maar op NO_2- en fijnstofconcentraties (PM_{10} en $PM_{2,5}$). Trillingen In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR (Stichting Bouwresearch)- richtlijnen streefwaarden opgenomen. Op basis hiervan worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade op gebouwen. In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die in de nieuwe situatie binnen een, nog te bepalen, afstand ten opzichte van de Campusroute en van wegen waar het significant drukker of rustiger wordt als gevolg van de Campusroute zijn gelegen. Lichthinder In het MER wordt inzicht gegeven in het aantal woningen / gebouwen die als gevolg van de Campusroute een toe- of afname van hinder als gevolg van lichtinval ondervinden. Natuur Het Dassenbos en de Blauwe Bergen zijn geen wettelijk beschermde gebieden. Dat geldt ook voor de ecologische verbindingszone. In het MER wordt onderzoek gedaan naar effecten op beschermde gebieden en naar de beschermde natuurwaarden binnen het zoekgebied en dus ook in het Dassenbos. Landschap, archeologie en cultuurhistorie De effecten van de Campusroute, incl. eventuele geluidwerende maatregelen, op het open karakter worden in het MER onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Water Eventuele veranderingen van het wateroppervlaktesysteem en de kwelsituatie als gevolg van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Ruimtegebruik Onder het aspect Ruimtegebruik wordt het fysieke ruimtebeslag van de Campusroute wordt alle ruimtelijke functies in beeld gebracht. Sociale aspecten Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking van de Campusroute met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners). Hierbij wordt ook gekeken naar de invloed om verbindingen van en naar Noordwest die door de Campusroute worden beïnvloed. Onder het aspect landschap wordt onderzocht in hoeverre de nieuwe weg het open karakter van het landschap aantast. Middels visualisaties wordt inzichtelijk gemaakt hoe de weg wordt ingepast in het bestaande landschap en kan op basis hiervan bepaald worden wat het effect is op het uitzicht vanuit de woningen aan de rand van de wijk Noordwest. Gezondheid Als onderdeel van het aspect gezondheid wordt onderzocht in welke mate de Campusroute invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen. Waar dit invloed heeft op de bewoners van Noordwest, is dat onderdeel van het onderzoek.
2.71.26	De Campusroute heeft veruit de meeste negatieve impact op de omgeving, en daarmee dus ook de hoogste maatschappelijke kosten. Inspreker vraagt om een MKBA uit te voeren, waarbij de aanbevelingen van PBL (link in zienswijze 71, p. 11) toegepast dienen te worden.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.71.27	Inspreker vraag aandacht voor het Dassenbos. In het MER moeten onder andere het Dassenbos, stiltegebied Binnenveld, open landschap, weide- en akkervogelgebied, historische boerderij de Born en de ecologische verbinding tussen de Veluwe en Binnenveld meegenomen worden.	Beschermde natuurwaarden, dus ook beschermde soorten uit het Dassenbos, worden onderzocht in het MER. Dit geldt ook voor het stiltegebied, open gebieden en de historische boerderij. De effecten worden vervolgens meegewogen in de uiteindelijke keuze over de Campusroute. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.

2.72. Zienswijze 72

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.1	De provincie Gelderland toont volgens inspreker met deze concept Notitie aan dat zij bezig is met het verkeerde probleem, de verkeerde oplossing, in het verkeerde zoekgebied waardoor het indruist tegen de regels van de ruimtelijke ordening, zowel in het gevolgde proces als inhoudelijk. In het voorafgaande traject van trechtering (H2 terugblik en bijlage 2) is eenzijdig voorgesorteerd op de Campusroute en zijn kansrijke alternatieven ter zijde geschoven op basis van een globale inschatting van kosten, verkeerseffecten en planologische aspecten. De keuze van de Campusroute is daardoor subjectief, onzorgvuldig en discutabel. In wezen is de provincie met Wageningen daarmee in de verkeerde trechter beland volgens inspreker.	De provincie is van mening dat er een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.2	Inspreker pleit ervoor om de probleemanalyse te actualiseren en te specificeren naar verschillende verkeersstromen – zoals sluipverkeer- in en rond Wageningen, en daarmee nut en noodzaak van de bereikbaarheid van auto- én fietsverkeer te herijken. Vervolgens mobiliteitstrends en - alternatieven nader te onderzoeken met WUR, bedrijven (W13), gemeente en belangenorganisaties waardoor het verkeer mogelijk met meer dan 4% in de toekomst zal afnemen. Voor de restopgave van bereikbaarheid van de campus en Wageningen is uitbreiding van het zoekgebied naar alternatieven noodzakelijk met optimalisatie van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee, en dan vooral de kruisingen. Door meer alternatieven op hun milieueffecten te beoordelen wordt de m.e.r. benut in de planvorming. Alternatieven moeten beter aansluiten op het grotere netwerk en het gemeentelijke mobiliteitsplan (GMP) en het ruimtelijk beleid in afstemming met gemeente en belanghebbenden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.72.3	Volgens inspreker zijn nut en noodzaak van het plan niet aangetoond want gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens uit 2012 (situatie voor de verbreding van de rijksweg A12 en noordelijke inprikker campus) en met modellen onderbouwd die op deze gegevens voortborduren. Het fietsverkeer tussen de campus en station Ede-Wageningen en het centrum is buiten beschouwing gelaten. De prognose van de bereikbaarheid voor 2030 is eveneens eenzijdig gericht op het autoverkeer.	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt de NRD aangepast. De verbetering van fietsverbindingen voor zover deze vallen binnen het zoekgebied worden meegenomen. Ook zal de doelstelling, conform Commissie m.e.r. worden verduidelijkt, waarbij we ingaan op onder andere de oversteekbaarheid en de veiligheid van de fietser. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.4	Verkeersmonitoring wijst uit dat het sluipverkeer tussen de A12 en A50 via Wageningen de oorzaak is van verminderde doorstroming in de ochtend- en avondspits. Dit verkeersprobleem wordt niet expliciet geanalyseerd en afname hiervan wordt niet tot doel gesteld. De vertraagde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits leidt niet tot wachttijden die een nieuwe provinciale weg rechtvaardigen. De Campusroute zal het sluipverkeer doen toenemen waardoor het probleem kan verergeren en de verkeersveiligheid zal afnemen.	In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.72.5	Met de groei van de campus is het wezenlijke doel de doorstroming bij de entrees te bevorderen.	Het doel van het verbeteren van het vestigingsklimaat van Wageningen is breder dan enkel het campusterrein. Wel is een goede ontsluiting met goede entrees van de campus essentieel om dit doel te bereiken.
2.72.6	Door in dit project te kiezen voor extra asfalt in de vorm van de ‘Campusroute’ zal het probleem worden vergroot door juist extra sluipverkeer aan te trekken. Daarmee is de Campusroute een geen oplossing maar een onomkeerbare onwenselijke ingreep.	Uit verkeersonderzoek lijkt geen significante verkeersaantrekkende werking aanwezig op de wegen rondom het zoekgebied, maar in het MER zal dit nader onderzocht worden. Bovendien zal het voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 het probleem niet volledig kunnen oplossen in 2030 én ziet de provincie onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten.
2.72.7	De Campusroute creëert een extra verkeersprobleem bij de complexe kruising Mondriaanlaan voor fietsers en bewoners dicht op de kruising met de Rooseveltweg.	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.72.8	De Campusroute richt zich eenzijdig op het autoverkeer; de fietsverbindingen richting station Ede-Wageningen en centrum worden niet meegenomen en onveilige kruisingen worden niet opgelost.	Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.
2.72.9	De Campusroute zal veel overlast geven voor de leefomgeving van de woonwijk Noordwest en voor de sportvelden langs de Dijkgraaf in de vorm van fijnstof, geluid-, trilling- en verkeerhinder. Dit wordt ook onderkend in de afweging van eerdere varianten waarop de Campusroute het slechtste scoort op de planologische aspecten (bijlage 2 Trechteringsnotitie). Dat toch is gekozen voor de planologisch meest ongewenste oplossing (die zoals eerder gemeld geen oplossing is) vergroot de noodzaak om ook de maatschappelijke kosten en baten af te wegen en meer alternatieven te onderzoeken	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.10	De Campusroute zal een deel van het gave veen- en broekontginningslandschap het Binnenveld (zuidelijk deel FoodValley) aantasten, dat een geliefd uitloopgebied is voor recreanten uit Wageningen en door de provincie aangewezen is als stiltegebied. De weide- en akkervogels zullen verdwijnen. De monumentale boerderijen de Born en de Hoge Born zijn ook onderdeel van dit landschap en worden door de weg gesloopt en afgesneden. In wezen legt met de wegaanleg de campus een claim op het landelijke gebied van de huidige campus tot aan de Kielekampsteeg wat indruist tegen het ruimtelijk beleid.	Cultuurhistorie, landschap en natuurwaarden zijn belangrijke elementen in de ontwerpateliers. In deze ateliers zal (binnen de kaders) gezocht worden naar een wegtracé waarbij met zoveel mogelijk van deze aspecten rekening wordt gehouden. Vervolgens worden de effecten van verschillende routes onderzocht en meegewogen in de uiteindelijke keuze voor de ligging van de Campusroute. Op dit moment is nog niet bekend of er vogels verdwijnen en of boerderijen moeten worden gesloopt, zoals inspreker stelt.
2.72.11	De Campusroute zal het Dassenbos onherstelbaar aantasten, waarmee een belangrijk groen kerngebied zal verdwijnen voor natuur en klimaat van Wageningen. Het Dassenbos wordt vaak onterecht gedegradeerd tot ‘bosje’ maar is eeuwenoud en het enig overgebleven broekbos van het karakteristieke cultuurhistorische broekontginningslandschap, op de flank van de Veluwe (inspreker verwijst hiervoor naar de Cultuurhistorische waardenkaart Wageningen 2018, www.topotijdreis.nl). Het bos heeft grote waarde als kerngebied voor vogels en insecten en vormt samen met de Dijkgraaf (historisch waterlint en fietsroute) en de Wageningse beek een ensemble dat ook in het ruimtelijk beleid wordt beschermd. ‘Inpassing’ van de weg kan aantasting niet voorkomen. Naast natuurwaarde heeft het bos een belangrijke verkoelende functie om de hittestress tegen te gaan (Groenbeleidsplan Wageningen 2016).	In de Ontwerpateliers worden verschillende varianten van routes uitgedacht en daar volgt uit op welke manier er met het Dassenbos wordt omgegaan. Tegelijkertijd wordt het Dassenbos onderzocht op de aanwezige flora en fauna en de cultuurhistorische betekenis ervan. Uiteindelijk zal het effect van de verschillende varianten op het Dassenbos meewegen in de definitieve keuze voor de ligging van de weg. Op dat moment is duidelijk of het Dassenbos (gedeeltelijk) moet verdwijnen, op welke manier de effecten verzacht of gecompenseerd kunnen en/of moeten worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.12	Het zoekgebied voor de milieueffectbeoordeling en inpassing is zodanig gekozen dat er feitelijk maar 1 tracé mogelijk is om uit te werken met marginale ontwerpruimte. De oostelijke uitbreiding is volgens inspreker voor de vorm meegenomen om de gemeente ter wille te zijn, maar is niet serieus te nemen door de recent aanbestede bouw van een nieuw onderwijsgebouw middenin deze zone. Dit betekent dat de MER-studie te weinig alternatieven met elkaar kan vergelijken. Dit is volgens inspreker ook wrang te meer dat in de trechtering bleek dat de Campusroute het slechtste scoorde op planologische aspecten (lees: leefomgeving en ruimtelijke ordening). Volgens inspreker zou een geoptimaliseerde, realistische variant van verbetering van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee meegenomen moeten worden in de planvorming en MER. De afweging in de trechteringsnotitie wordt daarmee niet zozeer opnieuw gedaan maar voor 2 reële alternatieven zowel kwalitatief als kwantitatief beoordeeld op de sturende criteria. De relevante alternatieven moeten worden vergeleken met de huidige situatie als referentie en een reëel ingeschatte autonome ontwikkeling. Dit betekent een MER-beoordeling van de Campusroute, een optimalisatie van Mansholtlaan en Nijenoord Allee (i.s.m. gemeente), de huidige situatie 2018 en ingeschatte autonome ontwikkeling 2030.	Het klopt dat een route over of langs de randen van de campus in de trechtering veelal negatieve milieueffecten heeft. Omdat dit naar verwachting binnen de wettelijke grenzen blijft is dit geen doorslaggevende factor geweest in de provinciale besluitvorming. Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.72.13	In het MER is er verschil in type zoekgebieden. Het zoekgebied voor de effecten van de alternatieven is vaak groter dan het zoekgebied voor de inrichtingsmaatregelen. Voor de inschatting van de verkeerseffecten is bijvoorbeeld het verkeer op de Diedenweg relevant.	Er is inderdaad een verschil tussen zoekgebied (het gebied waar de alternatieven/varianten worden ingepast) en het studiegebied (het gebied waar de effecten 'merkbaar' zullen zijn). Dit zal in het MER op een juiste wijze, conform de NRD, worden meegenomen.
2.72.14	Nu de provincie de regie heeft overgenomen dreigen volgens inspreker eenzijdig en sectoraal beslissingen te worden doorgezet die niet integraal zijn en onherstelbaar zijn. Een nieuwe weg om de campus druist in tegen de ruimtelijke kaders van de gemeente zoals de structuurvisie (2013, blz. 23-25) en het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het risico is groot dat de gemeente Wageningen wordt opgescheept met een oplossing die meer problemen geeft en waarvoor geld bijgelegd moet worden indien de weg duurder uitvalt dan de inleg van de provincie à €14 miljoen (een bedrag dat is gebaseerd op de ruw geschatte kosten van een sobere Campusroute).	De gemeente heeft de afgelopen jaren de lead gehad in dit project. Zij heeft daarbij oog gehad voor haar beleidsuitgangspunten en neveneffecten zoals u schetst bij mogelijke oplossingen en maatregelen. Uiteindelijk heeft dat geleid tot de Campusroute en de provincie gaat nu verder met de doorontwikkeling daarvan. De gemeente is betrokken bij het opstellen van de NRD en zij bekijkt per projectfase of zij dat blijft doen. Door betrokken te zijn kan de gemeente het belang van haar burgers, bijvoorbeeld hetgeen inspreker aangeeft, bewaken in dit project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.15	Inspreker vraagt zich af waarom er voor de aanleg van een nieuwe provinciale weg geen gebiedsvisie nodig is geacht, waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de campus en de stad in samenhang worden beschouwd (zoals voor de Wageningse Eng). Zelfs voor het provinciaal beleid is dit plan te eenzijdig en sectoraal gericht op asfalt. Het eigen mobiliteitsbeleid, met de Ladder van Verdaas hoog in het vaandel, is te kort door de bocht doorlopen, met weinig oog voor mobiliteitsalternatieven die de provincie elders wel bepleit en referenties elders in het land spelen. Een nieuwe verkeersweg is ook niet aan de orde in de vigerende omgevingsvisie en valt binnen de categorie 'waardevol open gebied' (kaart Landschap, Omgevingsvisie 2018).	In de structuurvisie van Wageningen en ook in de omgevingsvisie van Gelderland is de gewenste ontwikkeling op hoofdlijnen beschreven en onderzocht. De nu ontstane verkeerssituatie komt enerzijds voort uit de ingezette gewenste ontwikkelingslijn en anderzijds door autonome (landelijke) groei. In dit project gaan we uit van de ruimtelijke ontwikkeling zoals nu opgenomen in het beleid. In die zin wordt het samenhangende beleid dus meegenomen. Wij gaan straks uit van de meest recente tellingen en het actuele verkeersmodel. Wij vinden het daarom niet nodig om een gebiedsvisie op te stellen. In de oplegnotitie wordt ook ingegaan op het nu in voorbereiding zijnde beleid van de provincie (Gaaf Gelderland), dus hierbij verwijzen wij ook naar die informatie. Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt vervolgens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Het klopt dat het zoekgebied in waardevol open gebied ligt. De Campusroute zal effect hebben op dit open gebied. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.16	De nieuwe omgevingswet pleit voor integrale oplossingen voor mobiliteit en ruimte en burgerparticipatie. Dat daarbij de burgerinitiatieven zoals Wageningen Goed Op Weg niet serieus genomen en ter zijde geschoven staat haaks op de nieuwe aanpak.	De provincie bestudeert alle ingediende initiatieven zorgvuldig. Ook die van Wageningen Goed op Weg. In de loop van de tijd zijn varianten afgevallen. Waarom ze zijn afgevallen leest u in de trechternotitie die als bijlage aan de NRD is toegevoegd. Op het gebied van mobiliteit gebeurt veel en is al veel gerealiseerd. Zowel voor de fietsers als in het openbaar vervoer. Zo werken we aan diverse fietspaden en de snelfietsroutes Arnhem – Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede – Wageningen. Op diezelfde verbindingen is afgelopen jaren ook gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe snelle openbaar vervoersverbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de 'Noordelijke inprikker' en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Verder zetten we in op gedragsverandering. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met hogescholen en bedrijfsleven. Het is dus een geheel pakket van maatregelen waarmee we Wageningen bereikbaar willen houden. Onderzoek wijst uit dat ondanks deze inspanningen aanpassing van de auto-infrastructuur noodzakelijk is.
2.72.17	Ontwikkelingen op de campus zelf zijn niet transparant en controleerbaar terwijl deze beter moeten sluiten op de omgeving en ook bewoners aangaan. Daarbij zou juist de WUR het voorbeeld moeten geven voor een duurzame ruimtelijke inpassing van de voorzieningen. Dit past ook bij de landelijke trends en adviezen voor het omgevingsbeleid, zoals recentelijk in het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) wordt bepleit in de stad als gezonde habitat. Ook op de agenda van het college van Rijksadviseurs staat alternatieve mobiliteit hoog aangeschreven.	De opmerking van inspreker is niet gericht aan de provincie.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.72.18	Inspreker wenst een transparant en eerlijk planproces in nauwe afstemming met belangengroepen zoals verenigd in Wageningen Goed Op Weg die zich al jarenlang inzetten voor onze leefomgeving. Het gevolgde proces waarin de provincie op voorhand toezeggingen heeft gedaan aan bedrijven en WUR (mededeling Commissaris van de Koning) wekt op dit moment geen vertrouwen in het democratische proces. Provincie, gemeente, bedrijven en WUR hebben juist hier een kans om in te zetten op een stad met een toekomst die niet alleen op de auto is afgestemd maar op een gezonde en duurzame leefomgeving: de City of Life Sciences waardig, kern van een gezonde FoodValley.	De provincie houdt zich aan het communicatie- en participatieplan dat ze heeft opgesteld voor dit project. Hierin staat wanneer, hoe en in welke mate ze bewoners en overige belanghebbenden betrekt. het plan is als bijlage toegevoegd aan de NRD. De provincie heeft geen toezeggingen gedaan aan bedrijven en WUR. De provincie werkt hard aan bereikbaarheid en een gezonde, duurzame leefomgeving. Er is al veel gerealiseerd. Zowel voor de fietsers als in het openbaar vervoer. Zo werken we aan diverse fietspaden en de snelfietsroutes Arnhem – Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede – Wageningen. Op diezelfde verbindingen is afgelopen jaren ook gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe snelle openbaar vervoersverbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de ‘Noordelijke inprikker’ en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Verder zetten we in op gedragsverandering. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met hogescholen en bedrijfsleven. Het is dus een geheel pakket van maatregelen waarmee we Wageningen bereikbaar willen houden. Onderzoek wijst uit dat ondanks deze inspanningen aanpassing van de auto-infrastructuur noodzakelijk is.

2.73. Zienswijze 73

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.73.1	In de NRD wordt gesteld, dat: “er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen.” Inspreker is het hier niet mee eens en stelt dat alleen het eerste deel van de bewering klopt. Dit is echter alleen maar voor een deel van de week en inderdaad alleen tijdens de spits en incidenteel als er een grote file op de Al2 staat. Dat het centrum, Het Agro Business & Science Park en de haven elke dag last hebben van die stremmingen klopt naar de bevindingen ven inspreker niet en is niet onderzocht.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder. Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt de tekst in het m.e.r. onderzoek aangepast naar maatgevende spitsperiode. In het MER zal een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen hebben aanleiding gegeven om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.73.2	In de NRD wordt gesteld, dat: "..uit de modelanalyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030. Dit leidt ten opzichte van 2012 in de autonome situatie 2030 tot aanzienlijk oplopende reistijden en terugslag van wachtrijen, voornamelijk in de avondspits rondom de rotonde Droevendaalsesteeg. Uit de verkeerssimulatiestudie komt, dat de rotonde Droevendaalsesteeg in de avondspits dusdanig verzadigd is, dat er wachtrijen ontstaan op de Wageningen Campus." Inspreker is het niet eens met deze conclusie omdat deze gebaseerd is op een verkeersstudie uit 2012, waarin een prognose wordt gegeven van de ontwikkelingen van het verkeer, gebaseerd op cijfers uit 2012. In Wageningen is in de periode 2012 - 2015 de verkeersintensiteit niet toegenomen, ten opzichte van 2012 (inspreker verwijst naar de grafiek "Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose").	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.73.3	In de NRD is het zoekgebied afgebakend, waarbinnen de ligging van de Campusroute moet komen. Inspreker is het niet eens met de afbakening. Het zoekgebied is te krap is gedefinieerd en inspreker verzoekt een verruiming van het zoekgebied. Bestaande infrastructuur (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) wordt niet meegenomen in het zoekgebied, waardoor die mogelijkheden niet onderzocht worden in de MER-rapportage en er daardoor geen eerlijk vergelijking van de mogelijkheden kan worden voorgelegd. Daarnaast valt binnen het zoekgebied het nieuw te bouwen onderwijsgebouw van de WUR, wat betekent dat het zoekgebied daardoor direct al niet meer reëel is, maar daardoor nog kleiner wordt. Ook zijn er in de periode na 2012 al aanpassingen gedaan aan verschillende kruispunten waarvan aangegeven wordt dat daar het verkeer stagneert. De resultaten van die aanpassingen zijn niet meegenomen. Inspreker verzoekt de provincie om eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd Daarnaast vraagt inspreker om een goed mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen, waardoor verkeersstromen verminderd worden	In de trechteringsnotitie staat beschreven waarom alternatieven buiten het zoekgebied op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan als niet kansrijk zijn beoordeeld en zijn afgevallen. Mede naar aanleiding van uw zienswijze over de stagnatie van verkeer is wel besloten om het verkeersmodel te actualiseren. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken.
2.73.4	Er zijn verschillende alternatieven voor asfalt. Inspreker verzoekt de provincie deze alternatieven te onderzoeken: • Verbeteringen aan het openbaar vervoer • Toegang tot universiteitsterrein via verschillende invalswegen • Mobiliteitsplan Universiteit en bedrijven • Verbetering rotonde Mansholtlaan • Betaald parkeren op het universiteitsterrein • Stimuleren gebruik (elektrische) fiets	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn die onvoldoende kunnen worden opgelost met de maatregelen uit de eerste vijf stappen van de Ladder van Verdaas. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.73.5	De weg heeft effecten op het leefmilieu van de inspreker. Het tast het Stiltegebied Binnenveld aan en het landschap verandert zeer ten nadele.	Het klopt dat de aanleg van een nieuwe weg invloed heeft op stilte. In het MER worden de effecten van verschillende routes op het stiltegebied en het omliggende landschap onderzocht. Waar nodig en mogelijk worden de effecten verzacht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.73.6	De flora en fauna in het Binnenveld en het Dassenbos zullen worden aangetast door de aanleg van de weg. Inspreker verzoekt de kosten voor de natuur in het Binnenveld, die wordt aangetast of zelfs teloor zal gaan, mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute.	Beschermde ecologisch waarden worden meegenomen in het MER. Als er voor flora en fauna mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn, dan kan dit betaald worden uit het bestaande budget. Hier is destijds, zoals gebruikelijk, al globaal rekening mee gehouden.
2.73.7	De weg geeft overlast voor wat betreft geluid, licht, uitlaatgassen en fijnstof.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.73.8	De aanleg van de weg leidt tot een forse waardevermindering van mijn woning.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.73.9	Inspreker vraagt om in het MER ook de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.73.10	Inspreker verzoekt het opstellen van een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken. Deze MKBA moet daarnaast een separate berekening bevatten voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.74. Zienswijze 74

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.74.1	Brothers Brothers BV geeft aan dat de NRD niet uitgaat van de juiste cijfers over de verkeersstromen. De cijfers worden via een model stelselmatig veel te hoog aangegeven door telling van de provincie zelf. Er is onterecht niet meegenomen dat er bij file op de A12 40 procent sluipverkeer door de routeplanners via Wageningen gestuurd wordt. Daarnaast is er niet gerekend aan de verkeerstromen na de extra ontsluiting van de campus aan de noordkant. Hiermee kan ook de nut en noodzaak van de Campusroute niet aangetoond worden.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Hier zullen ook de meest actuele cijfers over het doorgaand verkeer in meegenomen worden en het effect van de extra ontsluiting van de campus aan de noordkant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.74.2	De juiste cijfers wat betreft van de kosten van de aanleg van deze weg zijn nergens goed onderbouwd.	De kostenramingen zijn niet openbaar gemaakt. In het vervolg van het project wordt een nadere kostenraming gemaakt van de Campusroute en ook die wordt niet openbaar gemaakt in verband met de latere aanbesteding van de weg. Alleen de eindbedragen zijn openbaar.
2.74.3	De overlast die omwonenden (circa 1000 bewoners) gaan ondervinden van de weg zijn niet meegerekend. Op het wandel- en fietspad de dijkgraaf ontspannen dagelijks tussen de 200 en 300 bewoners, wat ze wordt ontnomen met een provinciale weg naast dit pad. Deze overlast is ook nergens meegenomen.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker. De NRD laat echter nog niet de effecten van de Campusroute zien. De NRD beschrijft welke en op welke wijze effecten van de nieuwe weg in het MER onderzocht gaan worden. Hierbij kijken we ook naar het effecten op de omliggende woonwijken.
2.74.4	Brothers Brothers BV geeft aan dat huizen in waarde gaan dalen en de schade gaan claimen. Dit is nergens meegenomen in de onderzoeken.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade. In de kostenraming voor de Campusroute is ook een bedrag gereserveerd voor planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.74.5	De reden voor het instellen van het instrument inpassingsplan is volgens Brothers Brothers BV dubieus. De provincie heeft een enorme druk op de gemeenteraad gezet om een besluit te nemen en zo ingegrepen in het democratisch proces in de gemeente.	Uit de besluitvorming in juni 2017 blijkt dat de gemeenteraad het lokale belang liet prefereren boven het regionale. Dat is ook begrijpelijk, aangezien de gemeenteraad de lokale belangen vertegenwoordigt. Omdat het hier een bovenregionaal belang betreft heeft de provincie de regie naar zich toe getrokken. Hierbij blijft zij overigens de samenwerking met de gemeente zoeken. Overigens is ook het besluit tot de inzet van het provinciaal inpassingsplan de uitkomst van een democratisch proces (besluit door GS met een instemming van de meerderheid van PS) en van een door de democratie gelegitimeerde rolverdeling tussen gemeenten en provincies.
2.74.6	Het zoekgebied is volgens Brothers Brothers BV te klein en moet vergroot worden, met name voor de uit te voeren MER.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten.
2.74.7	Er moet volgens Brothers Brothers BV beter gekeken worden of er simpelere en effectievere alternatieven mogelijk zijn (zoals de busbaan gebruiken voor bestemmingsverkeer van Campus en Unilever en Campina). Dit werkt daarnaast kostenbesparend, overlast besparend en verbetert de bereikbaarheid.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn die onvoldoende kunnen worden opgelost met de maatregelen uit de eerste vijf stappen van de Ladder van Verdaas. Specifiek ten aanzien van de suggestie over de busbaan moet worden opgemerkt dat de provincie als beleid heeft om haar HOV-verbindingen daar waar mogelijk vrijliggend te maken. Dit beleid is uitgangspunt voor de nadere uitwerking. In het voortraject is aangetoond dat een ruggengraatvariant met gebruik van de busbaan op maaiveld niet haalbaar is, o.a. door de ongelijkvloerse kruisingen die noodzakelijk zijn voor langzaam verkeer. Zie voor een nadere toelichting ook de oplegnotitie. Het slechts gedeeltelijk openstellen van de busbaan, bijvoorbeeld aan gerichte doelgroepen leidt tot handhavingsknelpunten en draagt in onvoldoende mate bij aan een totaaloplossing voor de problematiek. In het MER wordt overigens nogmaals getoetst of de doorlopen trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

2.75. Zienswijze 75

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.75.1	Inspreker geeft aan dat de geluidbelasting op de gevels van de woning 62 dBa is, wat ver boven de norm is. Inspreker ervaart veel overlast van het verkeer.	Wij begrijpen de frustraties van inspreker. In het MER wordt onderzoek verricht naar het geluidseffect van de Campusroute. In het kader van het inpassingsplan zal de geluidsbelasting op de gevel worden onderzocht. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.75.2	Inspreker hoopt van harte dat er eindelijk eens een echt goede oplossing voor de verkeersproblemen en de overlast komt. Inspreker ziet als enige mogelijke oplossing een nieuwe rondweg buiten om Wageningen. Het zoeken naar een oplossing om de Campus heen is dus een goed idee.	De westelijke rondweg om Wageningen is afgevallen door de grote impact op natura2000 en landschap en de hoge kosten. Dit staat nader toegelicht in de trechternotitie. Gekozen is voor een kortere rondweg omdat ook deze probleemoplossend werkt, maar minder impact heeft op natura 2000 en minder duur is.
2.75.3	Inspreker geeft aan dat het protest tegen de rondweg vooral aangevoerd wordt door grote schreeuwers en een voormalig wethouder.	Deze opmerking van inspreker wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.76. Zienswijze 76

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.76.1	Inspreker geeft aan dat de file in de spits bij de Campus een vertraging levert van 1 a 2 minuten. Op de A12 staat inspreker 25 minuten in de file. Inspreker geeft aan dat voor die kleine vertraging bij de campus een mooi stuk natuur en landbouwgrond moet worden geasfalteerd.	In de voorgaande besluitvorming is de aard en omvang van de problematiek afgewogen tegen de impact op natuur. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.76.2	Inspreker geeft aan dat de file in de spits bij de Campus een vertraging levert van 1 a 2 minuten. Op de A12 staat inspreker 25 minuten in de file. Inspreker geeft aan dat voor die kleine vertraging bij de campus een mooi stuk natuur en landbouwgrond moet worden geasfalteerd.	Zoals in de oplegnotitie staat gaan wij waar mogelijk de doelen en randvoorwaarden kwantificeren en het verkeersmodel updaten vanwege onder andere de tellingen die in maart zijn uitgevoerd. Dit moet uitwijzen of er een goede onderbouwing is voor het nut en de noodzaak van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.76.3	Op een informatiebijeenkomst werd verteld dat na de kruising Nijenoord Allee en Mondriaanlaan niets veranderd wordt, omdat daar geen problemen zijn. Echter in een rapport staat dat er ook veel opstoppingen zijn bij het centrum en de haven. Inspreker vraagt zich af wat de waarheid is?	De Campusroute zal ter hoogte van de kruising Nijenoord Allee – Mondriaanlaan aantakken op het bestaande wegennet. Om die reden is deze kruising opgenomen in het zoekgebied van de Campusroute. Wat betreft het centrum en de haven: in de NRD staat vermeld dat de opstoppingen op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee consequenties hebben voor de bereikbaarheid van het centrum en de haven, niet dat daar ook daadwerkelijk de files staan. Daarom zijn het centrum en de haven ook niet opgenomen in het zoekgebied.
2.76.4	Inspreker geeft aan dat er geen antwoord gegeven kon worden of er verkeersmetingen gedaan zijn op het verkeer wat rechtdoor de Diedenweg volgt en op het verkeer wat rechts de Nijenoord Allee opgaat. Inspreker geeft aan dat de opstoppingen hier het meest worden veroorzaakt.	Er zijn recent voor publicatie van de NRD geen tellingen uitgevoerd op de kruising Mansholtlaan - Nijenoord Allee waarbij de afzonderlijke rijrichtingen zijn te onderscheiden. Tijdens de meest actuele verkeerstellingen is het verkeer op de takken van deze kruising geteld. Deze informatie wordt verwerkt in het nieuwe verkeersmodel.
2.76.5	Inspreker geeft aan dat de onderzoeken over verkeersintensiteit niet meer recent en niet volledig uitgevoerd zijn.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Hier zullen ook de meest actuele cijfers over het doorgaand verkeer in meegenomen worden en het effect van de extra ontsluiting van de campus aan de noordkant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.76.6	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied plots geminimaliseerd is dat er geen alternatieven zijn dan een alternatief die ten koste gaat van de natuur.	In de voorfase zijn diverse alternatieven (waaronder opwaardering van bestaande infrastructuur) onderzocht en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie.
2.76.7	Inspreker geeft aan dat diverse werkgroepen mooie alternatieven en deelaanpassingen hebben voorgelegd, maar de Campusroute gekozen is die de natuur aantast. Inspreker vraagt provincie om goed naar deze deelaanpassingen te kijken.	Daarnaast kijken wij ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek blijkt dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Op basis van de verkeersberekeningen van destijds is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit. Zoals in de beantwoording onder 76.1 beschreven wordt de probleemanalyse wel geactualiseerd met behulp van het geactualiseerde verkeersmodel.
2.76.8	Inspreker geeft aan dat een fly-over een nuttig alternatief is. Een tweede alternatief is een tweede ontsluitingsweg vanuit de Campus naar Nijenoord Allee via Sporthal de Bongerd.	Een flyover over de rotonde is een zeer grootschalige maatregel met een grote ruimtelijke impact met of zonder tweede ontsluiting van de Campus. i.v.m. doorrijhoogte onder de flyover dient deze een hoogte te hebben van 6m, in combinatie met de vereiste hellingshoeken vraagt die een ruimtebeslag van ca. 600m. daarnaast kunnen aansluitende wegen moeilijk worden aangesloten. Dit is daarom niet als reëel alternatief gezien. Een tweede ontsluiting via het terrein van Sporthal de Bongerd is niet onderzocht, omdat enkel extra ontsluitingen van het WUR terrein onvoldoende oplossing bieden voor de gehele bereikbaarheid van Wageningen.
2.76.9	Inspreker vindt dat ook de fietsverbindingen c.q. oversteekplaatsen op Nijenoord Allee verbeterd moeten worden. Dit zou ook in de NRD opgenomen moeten worden.	Realisatie van de Campusroute heeft tot gevolg dat de verkeersdruk op de Nijenoord Allee zichtbaar afneemt, waardoor er voor fietsers meer ruimte ontstaat om de weg over te steken. Infrastructurele aanpassingen aan de Nijenoord Allee maken geen deel uit van de scope van de NRD (uitgezonderd de aantakking van de Campusroute bij de kruising Nijenoord Allee – Mondriaanlaan).

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.76.10	Inspreker is tegen het vernietigen van een puur stuk natuur. Die natuur is de habitat voor onder andere eekhoorns en vele vogelsoorten.	We begrijpen dat inspreker de waarde van natuur wil beschermen. In het MER onderzoeken we de beschermde ecologisch waarden. Waar nodig zullen we deze effecten voorkomen, verzachten of compenseren. In de uiteindelijke afweging in het inpassingsplan zal dit onderwerp mee worden gewogen.
2.76.11	Inspreker geeft aan dat door de nieuw aan te leggen weg de woning een daling in waarde kent. Inspreker geeft aan dat dit voor de verantwoording van de provincie is.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.76.12	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.77. Zienswijze 77

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.77.1	Inspreker geeft aan dat de gesignaleerde bereikbaarheidsproblematiek” zich dus beperkt tot wachtrijen voor autoverkeer op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus en ook op de Nijenoord Allee, gedurende ochtend- en avondspits op een aantal dagen van de week. Buiten de spits zijn er geen wachtrijen, zelfs geen verkeersdrukte.	Naar aanleiding van het geactualiseerde landelijke toekomstscenario (die veel afwijkt van de eerdere scenario's), de recente tellingen en de zienswijzen hebben wij besloten om het verkeersmodel te actualiseren voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Op basis hiervan actualiseren we ook de probleemanalyse. Daarbij zullen we uitgangspunten zoveel als mogelijk kwantificeren.
2.77.2	Inspreker geeft aan dat de voorspelde groei van het autoverkeer niet wordt bevestigd door de analyse van Dijkstra die weergegeven is op website van Wageningen Goed Op Weg.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario’s zijn geactualiseerd in april. De scenario’s wijken veel af van de eerdere landelijke scenario’s en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario’s en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.77.3	Inspreker vraagt zich af wat de herkomst is van de cijfers voor autonome groei. Analyses van CPB en PBL (2016) laten zien dat er een grote spreiding is in 'het aantal verplaatsingskilometers voor personenmobiliteit': tussen 2010 en 2050 met "Lage scenario' toename van 14 procent en met 'Hoge scenario' toename van 38 procent.	Bij de actualisatie van het verkeersmodel maakt de provincie de spreiding van het hoge en lage scenario inzichtelijk.
2.77.4	Doelstelling in NRD is niet scherp en zelfs verwarrend (NRD Definitief, p. 8). Op het schaalniveau van de FoodValley/hoofdwegenstructuur is er geen probleem.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.77.5	Het gaat primair om de bereikbaarheid van de Wageningen Campus en vooral om de bereikbaarheid daarvan per auto in de spits. Voorstel doelstelling: Het realiseren van een goede bereikbaarheid van Wageningen Campus voor autoverkeer in ochtend- en avondspits.	Wij verwijzen voor de beantwoording naar de opmerking onder 77.4
2.77.6	Inspreker geeft aan dat Campusroute nieuwe knelpunten zal veroorzaken. Filevorming zal afnemen op Nijenoord Allee tussen Rooseveltweg en Mansholtlaan, maar door sluipverkeer zal filevorming toenemen op Nijenoord Allee vanaf Rooseveltweg richting Rhenen. Voor ontsluiting van Wageningen Campus richting A12 is dit voor inspreker dus geen oplossing.	In het MER zal de verkeersaantrekkende werking nader in beeld worden gebracht. Op basis van de huidige gegevens verwachten we geen grote toename van doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50.
2.77.7	Inspreker geeft aan voor ontlasting Nijenoord Allee eenvoudiger oplossingen zijn, zoals de door provincie genoemde westelijke ontsluiting. Inspreker geeft aan dat dit onderwerp beter beschreven moet worden in de NRD. Hoe wordt die ontsluiting globaal vormgegeven? Wat zijn de te verwachten effecten?	Een westelijke ontsluiting maakt juist onderdeel uit van de Campusvariant. Onderzoek naar vormgeving en effecten vindt plaats tijdens de ontwerpateliers en milieueffectenprocedure.
2.77.8	Inspreker geeft aan dat de keuze van het zoekgebied prematuur is en er is kennelijk nog geen overeenstemming over de begrenzing van het zoekgebied. Dit komt mede door: • het nieuwe onderwijsgebouw van WUR binnen het zoekgebied, en • get tracé van variant 'Rondje Campus' dat in de NRD nog deel lijkt uit te maken van het zoekgebied.	Het onderwijsgebouw van de WUR is inderdaad onderdeel van het zoekgebied. Uit nadere analyse van de status en kosten moet blijken of het niet bouwen van het onderwijsgebouw haalbaar is. Het zoekgebied biedt ruimte om op meerdere manieren invulling te geven aan een weg over of langs de randen van de campus en weerspiegelt in dat opzicht de uitersten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.77.9	Inspreker geeft aan dat de WUR in reactie op de concept NRD aangeeft dat trillingen en geluid ook voor omwonenden relevant is.	De effecten op omwonenden als gevolg van geluidbelasting en trillingen door de nieuwe weg wordt in het MER onderzocht.
2.77.10	Inspreker vraagt zich af of de conclusie niet moet zijn dat een goede ruimtelijke inpassing van Campusroute nauwelijks mogelijk is en dat oplossingsruimte (maatregelen, alternatieve oplossingen, wellicht budget) vergroot moet worden om tot een oplossing te komen die voor alle belanghebbenden bevredigend is. De gekozen trechteraanpak krijgt meer het karakter van een fuik.	De ruimtelijke inpassing van de weg maakt onderdeel uit van het ontwerpproces. Betrokken partijen (provincie, gemeente en WUR) zijn het er over eens dat hier voldoende aandacht voor moet zijn. De trechtering is bedoeld om te komen tot een selectie en het maken van keuzes. Vergroten van de oplossingsruimte zoals de inspreker aangeeft zal niet leiden tot oplossingen die voor alle belanghebbenden bevredigend zijn. Welke oplossing ook wordt gekozen, er zullen altijd belangen van omwonenden worden geschaad. Dat bleek ook in de periode dat de A varianten werden onderzocht.
2.77.11	Inspreker vraagt zich waarom er geen MKBA is uitgevoerd? Deze analyse kan een meerwaarde hebben op het beantwoorden van vragen met betrekking tot nut en noodzaak, afbakening, afweging en kosten van alternatieven. Inspreker geeft aan dat voorkomen moet worden dat het beste wegtracé voor de weg (lange termijn) geblokkeerd.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.77.12	Inspreker geeft aan er zorgen zijn of er ook echt naar de letter en de geest van de NRD gehandeld kan worden. Het feit dat de WUR in deze fase van het traject, de projectie van een onderwijsgebouw in het zoekgebied bekend maakt, getuigt helaas van weinig verantwoordelijkheidsgevoel voor het proces bij de WUR.	De opmerking van inspreker is gericht aan de WUR en daar kan de provincie geen antwoord op geven. De provincie voert de NRD uit zoals is vastgesteld.
2.77.13	Inspreker voorziet persoonlijk meerdere nadelen van de beoogde Campusroute: • Aantasting van de leefomgeving (Landschap, Stiltegebied, Dassenbos); • Overlast door geluidhinder, fijnstof en trillingen; • Dijkgraaf zal minder aantrekkelijk worden met waardeverlies woning tot gevolg.	De effecten van de Campusroute op deze onderwerpen worden onderzocht in het MER, deze zijn nu nog niet bekend. Ook in de ontwerpateliers is er aandacht voor een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden verzacht. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om negatieve effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot schadeloosstelling

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		planschade indienen bij de gemeente. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.77.14	Inspreker verzoekt eerst de volgende zaken uit te voeren: • Eerst no-regret aanpassingen, zoals de westelijke ontsluiting. • Mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen. • De veronderstelde autonome groei te onderbouwen • Als nieuwe Campusroute noodzakelijk blijkt, dan het zoekgebied vergroten conform het verzoek van de gemeenteraad van Wageningen (Bericht Gelderlander van 17 april 2018). • Een MKBA op alle varianten.	Onderstand is puntsgewijs ingegaan op de voorstellen: • een westelijke ontsluiting zien we niet als no regret maatregel omdat deze forse aanpassingen aan het bestaande kruispunt vraagt. • de gemeente is bezig met het opstellen van een mobiliteitsconvenant. De provincie participeert hier in. Op dit moment verwachten we niet dat dit de knelpunten voldoende kan oplossen. • bij het geactualiseerd verkeersmodel wordt een technische rapportage opgesteld waarin de autonome groei wordt onderbouwd • Het zoekgebied is zo vormgegeven dat een weg zoals beschreven in het raadsbesluit mogelijk kan worden gemaakt. • De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r.-proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.78. Zienswijze 78

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.78.1	Inspreker geeft aan dat in de NRD wordt beweerd dat het centrum, Agro business & Science Park last hebben van de stremmingen. Inspreker geeft aan dat er verder in de NRD geen enkele motivatie en of onderzoek voor deze bewering aangedragen wordt.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.78.2	Inspreker is het niet eens met de modelanalyse van het verkeer in de NRD. De inhoud lijkt er te zijn uitgegaan van een verkeersgroeiprognose van 2012 en dat deze prognose niet geheel blijkt te kloppen met de werkelijkheid (Inspreker verwijst naar telling provincie Gelderland).	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.78.3	Inspreker geeft aan dat er onvoldoende onderzoek is gedaan in de NRD naar de gemiddelde wachttijd rond de rotonde op de Droevendaalsesteeg. Het is van belang dat een gemiddelde wachttijd acceptabel is, dit moet beter onderzocht worden.	In de NRD is ervoor gekozen om niet wacht- of vertragingstijden te vermelden, maar de mate waarin de reistijd op de corridor Wageningen - A12/Ede zal toenemen ten opzichte van de situatie anno 2012. Deze geven een indicatie van de verliestijd. In het toekomstige geactualiseerde verkeersmodel en het verkeerskundige onderzoek wordt hier op ingegaan. Daarbij wordt dus uitgegaan van de tellingen van 2018.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.78.4	Inspreker is van mening dat eerst andere oplossingen beter dienen te worden onderzocht om bestaande rotonde beter te laten doorstromen (de zogenaamde ‘turbo’ rotonde).	De voorgestelde oplossing (turborotonde) biedt in dit geval geen soelaas omdat door de dubbele opstelstroken fietsers niet op een veilige manier gelijkvloers de Mansholtlaan zouden kunnen kruisen door het grote risico op afdekongevallen. Daarnaast sluit dit type rotonde minder goed aan bij de plaatselijke verkeersstromen dan bijvoorbeeld verkeerslichten of de "Luikse oplossing" zoals meegenomen in de A-varianten.
2.78.5	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied uitgebreid moet worden met Mansholtlaan, Nijenoord Allee en Bornsesteeg. Zo wordt bestaande infrastructuur ook als optie meegenomen tot het reduceren van de verkeersdrukte.	In de voorfase zijn diverse alternatieven (waaronder opwaardering van bestaande infrastructuur) onderzocht en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie.
2.78.6	Inspreker geeft aan dat het gedefinieerde zoekgebied te dicht naast het woongebied bevindt. Dit resulteert in meer geluidsoverlast en fijnstof.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.78.7	Inspreker stelt dat de nieuwe Campusroute ten koste zou gaan van een stuk Binnenveld en uniek natuurgebied, het Dassenbos.	De effecten op omliggende functies en op beschermde ecologisch waarden worden onderzocht in het MER. Daarbij kijken we ook naar het voorkomen, verzachten of compenseren van de effecten.
2.78.8	Inspreker geeft aan dat door de aanleg van de route de woningen minder waard worden.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.78.9	Inspreker geeft drie alternatieven: • Verschillende alternatieven onderzoeken die zijn aangedragen voor asfalt. • Optie van één of meerdere zogenaamde 'turbo' rotondes in combinatie met verkeerslichten op de toevoerwegen. Perfecte bus aansluiting van NS-station Ede-Wageningen naar de Campus om verkeersdrukte en parkeerdrukte tegen te gaan. • Het stimuleren van fietsen en daarbij het aanleggen van meer fietspaden zou integraal onderdeel moeten zijn van de NRD. Dit in combinatie met een beter openbaar vervoer zou de drukte hiermee verlaagd worden.	De voorgestelde oplossing (turborotonde) biedt in dit geval geen soelaas omdat door de dubbele opstelstroken fietsers niet op een veilige manier gelijkvloers de Mansholtlaan zouden kunnen kruisen door het grote risico op afdekongevallen. De combinatie van één of meerdere fietstunnels en de turborotonde heeft een dermate groot ruimtebeslag dat de impact op de WUR en het NIOO erg groot zou zijn. De HOV verbinding is door de realisatie van de vrijliggende busbaan verbeterd en de provincie blijft naast het project de Campusroute ook zoeken naar verdere optimalisaties van het openbaar vervoer. Op de fietsroute Ede-Wageningen wordt momenteel gestudeerd naar mogelijkheden om deze route op te waarderen naar een snelle fietsroute.
2.78.10	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.78.11	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 78.11

2.79. Zienswijze 79

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.79.1	Inspreker vraagt zich af hoe een provinciaal bestuur de bewoners beter kan vertegenwoordigen dan een gemeente bestuur? De gemeente staat veel dicht bij de wensen en behoeften van lokale ondernemers, bewoners, lokale cultuur, denkbeelden en overtuigingen.	De gemeente heeft de afgelopen jaren gewerkt aan een plan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Wageningen. Hierin werkten provincie en gemeente al samen. Op 3 juli 2017 nam de gemeenteraad een besluit waarin we vinden dat het regionale belang onvoldoende gediend werd. De ontsluiting is niet alleen voor de gemeente Wageningen belangrijk maar voor de hele regio. De internationale Campus is het kloppend hart van de regio FoodValley en zelfs nationaal belangrijk. Ook dit belang moet gediend worden. Lokale bereikbaarheid is een taak van gemeenten, maar regionale bereikbaarheid is een taak van de provincies. Vandaar dat wij nu de regie hebben over de aanleg. Wel doen we dit in samenspraak met de gemeente en organiseren we de participatie van bewoners op een soortgelijke manier als de gemeente.
2.79.2	Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van de universiteit in de provincie belangrijk is, maar dat er, vanuit eigen ervaring, hier geen sprake is van een bereikbaarheidsprobleem. Inspreker heeft de Randstad als referentiekader waar 30 tot een uur file gebruikelijk is. De 5 minuten vertraging rondom de Campus is nog geen probleem.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.79.3	Inspreker geeft aan dat kinderen gebaat zijn bij bescherming van natuurwaarden en dus niet gebaat zijn bij extra asfalt. Schone lucht en natuur om van te genieten is van cruciaal belang voor onze en toekomstige generaties.	Ook de provincie is zuinig op de natuur binnen Gelderland. De effecten van de Campusroute op de natuur en de directe omgeving worden in beeld gebracht in het MER en afgewogen in de besluitvorming. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke invulling waarbij verschillende belangen, zoals natuur, bereikbaarheid en leefomgeving tegen elkaar worden afgewogen.
2.79.4	Inspreker stelt dat het grote aanbod aan fietsverkeer op de Lawickse Allee en de rotonde bij de Campus. Een fietstunnel op beide plekken zou het ‘probleem’ oplossen.	Ongelijkvloerse fietskruisingen op deze locaties kunnen bijdragen aan de verbetering van de fietsoversteekbaarheid en afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Het is echter ontoereikend om alle knelpunten op te lossen. Met de Campusroute kiest de provincie voor een integrale oplossing voor alle knelpunten op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.79.5	Inspreker stelt voor om verkeerslichten beter af te stellen en te voorzien van lussen om verkeer goed te verwerken.	Optimaliseren van de afstelling van de verkeerslichten kan bijdragen aan de verbetering van de fietsoversteekbaarheid en afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Het is echter ontoereikend om alle knelpunten op te lossen. Met de Campusroute kiest de provincie voor een integrale oplossing voor alle knelpunten op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee.
2.79.6	Inspreker stelt voor om de auto's te weren van de campus door transferiums te bouwen: één in Rhenen en één in Ede. Zo wordt de campus alleen bereikbaar voor fiets en busverkeer.	Het volledig weren van autoverkeer van de campus zien we niet als reële optie, omdat er ten behoeve van het vestigingsklimaat enige keuzevrijheid in de mobiliteitskeuze wenselijk is. Transferia werken in algemene zin vooral goed voor binnensteden. De WUR Campus ligt aan de rand van Wageningen.
2.79.7	Inspreker stelt dat natuur (inter)nationaal de belangrijkste trekpleister is. Verlies van natuur en daarmee verbonden normen en waarden (Wageningen DNA) is onherstelbaar en zal ons welzijn en van onze kinderen aantasten.	De bescherming en ontwikkeling van natuurwaarden wordt door ons als provincie in andere programma's en projecten ook uitgevoerd. Dit betekent echter in onze ogen dat nieuwe ontwikkelingen, zoals een nieuwe weg, niet uitgesloten zijn. Wij onderzoeken in het MER wat de specifieke effecten zijn op beschermde natuurwaarden. Daarbij kijken we ook naar het voorkomen, verzachten of compenseren van deze effecten. Uiteindelijk zullen deze effecten meewegen in de uiteindelijke besluitvorming over de Campusroute.
2.79.8	Inspreker somt enkele belangrijke punten op die niet of onvoldoende zijn meegenomen in debatten en onderzoeken: • Vergrijzing zal zorgen voor minder drukte op de wegen. • Flexibel werken. • Technologische ontwikkeling en verandering in vervoer. Het vervoer van nu zal verschillen met vervoer over 15 jaar. • Luchtvervuiling en geluidhinder. • Deze casus draait vooral om lokaal verkeer naar, op en rond de Campus. Oplossingen als carpoolen, autoluwe Campus of spreiden van verkeersdruk.	In het verkeersmodel waarmee de verkeersanalyse wordt uitgevoerd is ook rekening gehouden met diverse sociaal economische trends en technische en demografische ontwikkelingen. In de bepaling van de effecten op geluid en lucht zitten aannames over de ontwikkelingen op dit gebied. Uit de verkeersanalyses blijkt dat 60% van het verkeer extern verkeer is dat een herkomst en bestemming buiten Wageningen heeft. Daarmee is sprake van regionaal verkeer. Zoals gezegd wordt het verkeermodel geactualiseerd. Hier zullen ook de meest actuele cijfers over het doorgaand verkeer in meegenomen worden en het effect van de extra ontsluiting van de campus aan de noordkant. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.79.9	Inspreker geeft aan dat sluipverkeer een probleem is. Waarom niet een tunnel onder de Wageningse Eng die Renkum met Ede verbindt tot net voorbij de campus aan de oppervlakte?	De kosten van een dergelijke tunnel zijn los van de ruimtelijke impact dermate groot dat dit voorstel als niet reëel is beschouwd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.79.10	Het belangrijkste punt dat inspreker wilt maken is dat er momenteel gekeken wordt met een sterk achterhaalde visie/blik op basis van een rapport dat slecht is doordacht, geen rekening houdend met technologische ontwikkeling en niet kijkt naar hoe de toekomst eruit ziet voor onze kinderen.	We betreuren het dat inspreker dit zo ziet. Zoals in de oplegnotitie uitgelegd gaan wij het verkeersmodel actualiseren. Daarbij maken we gebruik van de recente tellingen en de geactualiseerde landelijke toekomstscenario's, waarbij ook rekening wordt gehouden met voorziene sociaal maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.
2.79.11	Inspreker geeft aan dat innovatie een belangrijk speerpunt is van provincie Gelderland en de WUR. Alleen innovatie is denken in alternatieven dat niet is op te lossen met methode van vandaag (asfalt).	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom is toch gekozen voor de Campusroute als oplossing. Parallel daaraan werken we o.a. aan snelfietsroutes en Slim op Weg om innovatie in het verkeer nader invulling te geven. In het MER wordt overigens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.79.12	Inspreker vraagt hoe het zit met geluidshinder neutraal? Volwassenen en jeugd zijn hunkerend naar rust, natuur en ruimte en niet naar vlieg-, auto- en muzieklawaai.	We begrijpen dat inspreker aandacht vraagt voor de positieve effecten van rust, natuur en ruimte. Juist het relatief druk bevolkte Nederland vraagt om goede planning, afweging van bestemmingen en de manier waarop functies naast en met elkaar kunnen samengaan. Hiervoor is dan ook vele wet- en regelgeving geschreven en kijkt de overheid bij elk ruimtelijk plan of dit (ruimtelijk) aanvaardbaar is. Dit is ook één van de redenen waarom milieu thema's een plek krijgen in besluitvorming. Daarom wordt in het MER ook gekeken naar de effecten op onder andere omgeving, geluid en natuur. Waarbij ook gekeken wordt of dit voorkomen, verzacht of gecompenseerd kan worden.
2.79.13	Landbouw, natuur en voeding zijn belangrijke pilaren. Het kapot maken van de natuur door de Campusroute, strookt niet met de pilaren van de WUR..	De zienswijze van inspreker heeft betrekking op het beleid van de WUR en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.

2.80. Zienswijze 80

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.80.1	Inspreker geeft aan dat de verkeersgegevens niet juist zijn. Het probleem ligt bij het fietsverkeer in plaats van bij het autoverkeer.	De grootste bottleneck op de verbinding tussen Ede en Wageningen is momenteel de rotonde Droevendaalsesteeg, en het daarna gelegen wegvak tot aan de Nijenoord Allee. Op de rotonde hebben fietsers geen voorrang. Het is hoofdzakelijk door de hoeveelheid autoverkeer dat hier capaciteitsproblemen ontstaan. In de tellingen die gedaan worden voor het te actualiseren verkeersmodel wordt onderscheid gemaakt in het type vervoer (dus ook fiets en auto). Hieruit zal naar voren komen hoe de huidige verdeling in verkeer is. Dit neemt overigens niet weg dat we voor de toekomstige situatie voor alle typen verkeersdeelnemers een adequate verkeerssituatie willen creëren, zowel qua verkeersveiligheid als qua afwikkeling.
2.80.2	Inspreker vindt het zoekgebied te beperkt van omvang. Het verbaast de inspreker dat bestaande infrastructuur (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) niet meegenomen wordt.	In de voorfase zijn diverse alternatieven (waaronder opwaardering van bestaande infrastructuur) onderzocht en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie.
2.80.3	Inspreker vindt dat er gekozen is voor een oplossing uit het jaar 2000 (nieuw asfalt) voor een te verwachten probleem in het jaar 2030. Inspreker pleit voor het onderzoeken van de aan provincie aangeboden deeloplossingen volgens de Ladder van Verdaas. Vooral de interactie tussen de deeloplossingen wordt door provincie totaal buiten beschouwing gelaten.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom is toch gekozen voor de Campusroute als oplossing. Parallel daaraan werken we o.a. aan snelfietsroutes en Slim op Weg om innovatie in het verkeer nader invulling te geven. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven aanleiding in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.80.4	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.80.5	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	We verwijzen voor het antwoord naar punt nummer 80.4

2.81. Zienswijze 81

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.81.1	Inspreker geeft aan dat er veel weerstand is tegen de Campusroute vanuit omwonenden en maatschappelijke organisaties. Dit zijn naar mening van inspreker de belangrijkste redenen: • Onvoldoende onderbouwing dat er in 2030 aanzienlijke hogere verkeersdrukte. • Beperkt zoekgebied. • Nauwelijks aandacht aan alternatieven van de Campusroute. • (Mogelijke) effecten van de Campusroute op de leefomgeving wordt niet voldoende in ogenschouw genomen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. De trechtering van het zoekgebied is gebaseerd op de werking van de oplossing, de milieueffecten en de kosten. Dit leidt tot voorliggend zoekgebied voor een kansrijke variant.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.81.2	Inspreker geeft aan dat er alleen sprake is van filevorming tijdens de spits. De gemiddelde reistijd is daardoor 10 minuten langer, wat in de ogen van de inspreker acceptabel is. Uit onderzoek van de heer Dijkstra blijkt dat de inschatting van de provincie verkeerd is. Inspreker is van mening dat de verwachting van de provincie m.b.t. de toename van de verkeersdrukte in 2030 (t.o.v. de situatie 2012) op zijn minst discutabel is en ten minste aanvullend (onafhankelijk) onderzoek vereist.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030." Dit zullen wij naast de doelstelling en uitgangspunten leggen voor dit project.
2.81.3	Inspreker geeft aan dat de provincie voorbij gaat aan de wensen van de gemeente en ook andere lokale maatschappelijke organisaties doordat de route al min of meer vast ligt. Daarnaast omvat het zoekgebied geen bestaande infrastructuur. Als laatst heeft het nieuwe onderwijsgebouw invloed op het zoekgebied. Inspreker verzoekt verruiming van het zoekgebied.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Verder zijn in de voorfase al diverse alternatieven (waaronder opwaardering van bestaande infrastructuur) onderzocht en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie.
2.81.4	Inspreker geeft aan dat de verkeersveiligheid grote aandacht verdient, door de huidige onoverzichtelijke kruisingen van auto- en fietsverkeer.	Verkeersveiligheid voor alle typen verkeersdeelnemers is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de plannen. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zullen we hierbij uitgebreid stilstaan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.81.5	Inspreker geeft aan dat de toename van de verkeersdrukte in 2030 discutabel is, verzoekt inspreker dat een aantal varianten heroverwogen moet worden: • Verbetering noordelijke toegang via kruispunt N781/Kielekampsteeg • verbetering rotonde N 781 / Droevendaalsesteeg. • verbetering kruispunt Nijenoord Allee / Mansholtlaan. • betaald parkeren op de campus (ter ontmoediging van autogebruik). • openstellen busbaan (ingang bij Mondriaanlaan) voor WUR-medewerkers. • verbetering fietsoversteek bij Churchillweg en Rooseveltweg.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt in het MER een geactualiseerde probleemanalyse opgenomen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het geactualiseerde verkeersmodel en de recente tellingen. Deze geactualiseerde probleemanalyse leggen we nogmaals naast de doorlopen trechtering. De genoemde varianten zijn deels al onderzocht in de alternatieven die de bestaande wegenstructuur opwaardeerde. Deze zijn afgevallen door verkeerskundige effecten en/of door hoge kosten. Ten aanzien van de busbaan het volgende: deze ligt op maaiveld en is vormgegeven gebaseerd op passerende bussen (dus met gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer). In de spitsperiode passeert hier 6x per uur per richting een bus. (per december 2018 tot 8x per uur). Het openstellen van de busbaan is onwenselijk omdat dit zal leiden tot vertraging voor de bus ter hoogte van kruispunten en haltevoorzieningen. Daarnaast is de huidige vormgeving niet verkeersveilig voor de verwachte hoeveelheden verkeer die van de busbaan gebruik zouden gaan maken (10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per dag). Dit vereist ongelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer en grootschalige kruispuntoplossingen (verkeerslichten met veel opstelvakken, turborotondes). Dergelijke infrastructuur heeft een grote impact op het Campusterrein, dat momenteel is ingericht als verblijfsgebied. De vormgeving zou vergelijkbaar kunnen zijn met de ruggengraat 2.0, welke eerder is afgevallen i.v.m. de hoge kosten en de impact op het campusterrein.
2.81.6	Inspreker geeft aan dat de geluidbelasting in het stiltegebied stijgt van 46 dB naar meer dan 66 dB.	Het effect is nu nog niet bekend. In het MER wordt onderzocht wat de verandering van de geluidbelasting op het stiltegebied als gevolg van de nieuwe weg wordt.
2.81.7	Met het oog op het kostbare natuur- en recreatiegebied verzoekt inspreker alleen tot de aanleg van de Campusroute te gaan als dit de enige oplossing is.	Zoals gezegd zal de provincie het nut en de noodzaak van de Campusroute door middel van gekwantificeerde doelen en met het geactualiseerde verkeersmodel nogmaals goed onderbouwen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.81.8	Inspreker geeft aan dat de aanleg van de Campusroute het woonplezier verlaagt en tot een waardevermindering van de woningen leidt. In de NRD wordt hier niet op ingegaan. Inspreker verzoekt provincie om hier rekening mee te houden en een onafhankelijke expert de waardevermindering laat onderzoeken.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

2.82. Zienswijze 82

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.82.1	WOC en de W12 geven aan dat de gemeenteraad door middel van de motie van 16 april 2018 de afgevallen varianten wilt laten meenemen in het MER. Daar nu weer op terug komen, komt de bestuurlijke betrouwbaarheid niet ten goed. WOC en W12 roepen de provincie dan ook op om deze varianten *niet* mee te nemen om vertraging te voorkomen.	Het milieuonderzoek beperkt zich tot het gedefinieerde zoekgebied. Eerder afgevallen varianten vallen daarbuiten en worden dan ook niet meegenomen. Wel wordt in het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.82.2	WOC en de W12 verzoeken om in het MER rekening te houden met barrièrevorming en daarmee ook beperking van het autoverkeer tussen de campus en het Business & Sciencepark. Deze terreinen moeten namelijk goed toegankelijk blijven voor autoverkeer.	Aangezien bereikbaarheid een van de hoofddoelen van het Campusroute-project is zullen de aspecten die insprekers benoemen zeker belicht worden.
2.82.3	WOC en de W12 merken op dat woningen, laboratoria en kantoorpanden zich naast het beoogde tracé bevinden. Deze moeten ontzien worden van trillingen en geluidhinder.	De effecten op de woningen, kantoorpanden en de onderzoeksfaciliteiten als gevolg van trillingen en geluidbelasting worden in het MER onderzocht. Waar nodig worden maatregelen getroffen om de effecten te beperken.
2.82.4	Inspreker verzoekt in het MER rekening te houden met barrièrevorming en daarmee ook te letten op ruimtegebruik en sociale aspecten. Een goede verbinding moet geborgd worden.	In het MER worden barrièrewerking en sociale aspecten onderzocht.

2.83. Zienswijze 83

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.83.1	Belangenvereniging Bewoners Roghorst geeft aan de aanpak van de provincie Gelderland in grote lijnen te ondersteunen, omdat de bereikbaarheid van Wageningen onder druk staat en de berekeningen laten zien dat dit in de toekomst alleen maar erger zal worden. Belangenvereniging Bewoners Roghorst beseft dat bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is voor verdere (kennis)economische ontwikkeling waar Wageningen volop van profiteert. Belangenvereniging Bewoners Roghorst begrijpt volledig dat de provincie het heft in handen heeft genomen, nu de gemeente Wageningen na vele jaren geen goede oplossing heeft gevonden voor het probleem.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.83.2	Belangenvereniging Bewoners Roghorst neemt vanaf 2015 intensief deel aan het project omdat de belangen van de bewoners van de Roghorst en Tarthorst (woonwijken gelegen direct aan de Nijenoord Allee) volledig over het hoofd werden gezien. Belangenvereniging Bewoners Roghorst merkt op dat het participatieproces sinds 2015 sterk is verbeterd en dat de gemeente Wageningen zelfs twee door burgers ingebrachte varianten heeft laten bekijken door het betrokken ingenieursbureau.	De provincie gaat op dezelfde manier om met participatie als de gemeente (zie het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD). Suggesties en adviezen van bewoners die hun eigen leefomgeving als geen ander kennen, kunnen namelijk een belangrijke bijdrage leveren aan het verkrijgen van een goed plan.
2.83.3	Naar de mening van Belangenvereniging Bewoners Roghorst staat op bladzijde 13 (paragraaf 5.2 van de NRD) een onjuistheid omdat vermeld staat dat de route door het Binnenveld over de Kielekampsteeg en Plassteeg om de wijk Noordwest heen naar Business & Science Park Wageningen alleen gaat over erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Onjuist staat vermeld dat het ook wegen met een verblijfsfunctie (bedoeld voor lopen, spelen enz.) betreft. Belangenvereniging Bewoners Roghorst merkt op dat het doorgaande verkeer in werkelijkheid alleen over erftoegangswegen (60 km/uur) gaat, bedoeld voor bestemmingsverkeer in een agrarisch gebied. Belangenvereniging Bewoners Roghorst heeft deze opmerking al in een eerder stadium ingebracht en deze zou overgenomen worden, maar dit is naar de mening van insprekers onjuist/onvolledig gedaan.	Erftoegangswegen buiten de bebouwde kommen hebben inderdaad geen verblijfsfunctie. In het MER zal hier rekening mee worden gehouden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.83.4	Belangenvereniging Bewoners Roghorst merkt op dat bij de genoemde belangrijkste (autonome) ontwikkelingen op blz. 14 van de NRD het aanpakken van het knooppunt Rijnbrug bij Rhenen niet staat genoemd, terwijl het aanpakken van dit knooppunt grote gevolgen kan hebben voor het verkeer door Wageningen (van de A15 naar A12 en v.v.). Belangenvereniging Bewoners Roghorst vraagt de provincie dit onderwerp in de NRD te benoemen.	De middellange termijn oplossing (Tidal Flow) op de Rijnbrug ter verbetering van de zuidelijke ontsluiting van FoodValley heeft in geen enkel opzicht invloed op de problematiek en oplossing in Wageningen. De hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 en Rhenen via Wageningen is zeer beperkt.
2.83.5	Naar de mening van Belangenvereniging Bewoners Roghorst zijn de op blz. 17 (paragraaf 6.2) van de NRD genoemde effecten op geluid, luchtkwaliteit en gezondheid van veel groter belang dan aspecten m.b.t. natuur en landschap. Belangenvereniging Bewoners Roghorst vraagt de provincie of alle aspecten die in het beoordelingskader staan genoemd een even grote rol zullen spelen in de keuze van het MER-tracé en zo nee, of er een rangorde is aan te brengen in deze aspecten.	In het MER wordt geen gewicht toegekend aan de verschillende aspecten. In de afweging om te komen tot een definitief tracé worden alle aspecten meegewogen.
2.83.6	Belangenvereniging Bewoners Roghorst is van mening dat het zoekgebied veel te dicht langs de woonwijk Noordwest loopt. Volgens Belangenvereniging Bewoners Roghorst heeft het geen enkele zin om de effecten van een tracé te bepalen dat over de huidige Dijkgraaf loopt (het zogenaamde rondje Campus). Zo'n tracé zal volgens Belangenvereniging Bewoners Roghorst tot onaanvaardbare hinder leiden voor direct aanwonenden van de Dijkgraaf en zal dus vermeden moeten worden. Belangenvereniging Bewoners Roghorst voegt daar aan toe dat het tracé van de "variant langs de Campus maaiveld" goede mogelijkheden biedt voor ruime mitigerende maatregelen en herplant van bomen en om die reden de westelijke grens van het zoekgebied zou moeten zijn.	De totstandkoming van het zoekgebied staat beschreven in de trechternotitie. In de ontwerpateliers wordt nadere invulling gegeven aan de verschillende varianten in het zoekgebied, waarbij ook gekeken wordt naar varianten die de impact voor de omgeving beperken.

2.84. Zienswijze 84

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.84.1	Inspreker laat de provincie weten het eens te zijn met de aanpak van de provincie om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren door middel van het aanleggen van een route over de campus. De NRD en het voorgenomen inpassingsplan kunnen op de goedkeuring van inspreker rekenen. Inspreker merkt op het gevoel te hebben dat er veel mensen in Wageningen zijn die er hetzelfde over denken als inspreker, maar dat deze mensen nauwelijks zichtbaar/hoorbaar zijn door al het kabaal dat de tegenstanders van de Campusroute maken	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.

2.85. Zienswijze 85

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.85.1	Inspreker wijst de provincie op de discrepantie tussen de modelberekeningen van het onderliggende verkeersmodel van Royal HaskoningDHV en de in de periode 2012-2017 door de provincie gemeten intensiteiten. Van een significatie toename van de verkeersintensiteit is geen sprake, ondanks de verdere ontwikkeling van de Campus, groei van overige bedrijvigheid en een aanzienlijk uitbreiding van het aantal woningen in Wageningen. Verder merkt inspreker op dat het effect van de inmiddels gerealiseerde en op spitstijden druk gebruikte noordelijke ontsluiting van de WUR via de Bornsesteeg geen rekening is gehouden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.85.2	Inspreker zet ook vraagtekens bij de verkeersontwikkelingen in de periode tot 2030. Inspreker merkt op dat het in de gehanteerde benadering louter gaat om automobiliteit, echter zonder dat (innovatieve) ontwikkelingen op dit terrein serieus mee in beschouwing worden genomen. Dit gevoegd bij meer flexibele werktijden en meer thuiswerken maakt volgens insprekers dat de geloofwaardigheid van de modelverwachtingen tot 2030 al weer een stuk minder wordt.	In het verkeersmodel waarmee de verkeersanalyse wordt uitgevoerd wordt rekening gehouden met sociaal-economische trends. Een geactualiseerde probleemanalyse zal in het MER worden opgenomen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.85.3	Inspreker mist in de onderbouwing van nut en noodzaak de integraliteit, zoals de relatie tussen de ontwikkeling van automobiliteit enerzijds en bevordering van andere verkeers- en vervoersmodaliteiten anderzijds. Bevordering van laatstgenoemde kan volgens inspreker bijdragen aan het terugdringen van automobiliteit en daarmee aan een goede bereikbaarheid. Inspreker wijst de provincie ook nog op tal van andere mogelijkheden die de 'Ladder van Verdaas' biedt om de groei van automobiliteit af te remmen, ten gunste van de bereikbaarheid van Wageningen. De voorstellen daarvoor zijn tijdens het planvormingsproces in ruime mate aangereikt, aldus inspreker.	Maatregelen voor andere modaliteiten zijn voor zover vaststaand beleid onderdeel van de uitgangspunten die leiden tot de probleemanalyse. Mobiliteitsmaatregelen hebben onvoldoende effect op het aantal autoritten in de spitsperioden om de knelpunten op te kunnen lossen. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.85.4	Inspreker merkt op dat het bereikbaarheidsprobleem in de NRD zich in beperkte mate en dan alleen op spitstijden voordoet op de Mansholtlaan ter hoogte van de Wageningen Campus. Inspreker is van mening dat de provincie dit bereikbaarheidsprobleem uitvergroot door zonder enige onderbouwing te stellen dat ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven last hebben van stremmingen (p. 6).	In het MER zal zoals gezegd een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, gebaseerd op recente tellingen en een geactualiseerd verkeersmodel. Er wordt in de NRD ook verwezen naar andere werkbestemmingen omdat de huidige afwikkelingsknelpunten ook gevolgen hebben voor deze bestemmingen.
2.85.5	Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat het zoekgebied voor een Campusroute tot het in de NRD begrensde zoekgebied wordt beperkt. De Wet Milieubeheer vraagt namelijk om het onderzoeken van de 'redelijkerwijs' te beschouwen alternatieven. Inspreker is van mening dat daar dus ook de huidige ontsluitingsroutes van de Campus bij hoort, dit in verband met de mogelijkheid om deze aan te passen en op te waarderen. Volgens inspreker moeten in elk geval de Mansholtlaan tot aan 'Het Gesprek' en de Nijenoord Allee mee in beschouwing worden genomen. Het huidige zoekgebied is dermate eng afgebakend dat daarbinnen geen ruimte is voor echte alternatieven.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Binnen het huidige zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.85.6	Inspreker merkt op dat gezien de ligging van het zoekgebied, pal naast de wijk Noordwest en in een gebied dat een belangrijke recreatieve functie vervult de toegepaste methodiek van milieubeoordeling te kort schiet. Inspreker is van mening dat het onderzoek naar de omgevingseffecten naast de milieueffecten in elk geval ook de maatschappelijke effecten moet omvatten. Daartoe vormt een MKBA volgens inspreker een aanzienlijk beter instrument dan een milieubeoordeling in het kader van een m.e.r.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.85.7	Inspreker wijst de provincie op de aankomende nieuwe Gelderse omgevingsvisie waarin wordt beoogd opgaven in de sfeer van duurzaamheid, economie en bereikbaarheid in samenhang te benaderen. In het licht van deze omgevingsvisie vindt inspreker de huidige benadering onthutsend, omdat er sprake is van een sectorale benadering, met eenzijdig aandacht voor automobiliteit, aanleg van nieuw asfalt en een trendmatige benadering van mobiliteitsgroei. Inspreker vraagt de provincie dan ook het voornemen voor de aanleg van een Campusroute te heroverwegen en de aandacht niet alleen naar automobiliteit en asfalt uit te laten gaan, maar naar slimme maatregelen-pakketten.	In het MER gaan we ook in op de relatie tussen dit project en de huidige én toekomstige omgevingsvisie.

2.86. Zienswijze 86

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.86.1	Inspreker geeft aan dat de nieuwe route onnodig één van weinig overgebleven natuurgebieden van Wageningen, namelijk Binnenveld, vernietigt. Het gebied wordt veelvuldig gebruikt door recreanten voor rust en ontspanning.	We begrijpen dat inspreker veel waarde hecht aan het omliggende buitengebied. Wij zullen het effect van de Campusroute op dit gebied onderzoeken in het MER. Waar nodig worden negatieve effecten voorkomen, verzacht of gecompenseerd. Uiteindelijk zullen alle effecten meewegen in de besluitvorming over de Campusroute in het inpassingsplan.
2.86.2	Inspreker geeft aan dat deze oplossing het ontbreekt aan innovatie. Meer asfalt, waarvan er al zoveel is, lijkt inspreker niet de oplossing voor zo'n geavanceerd en ontwikkeld land als Nederland.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom is toch gekozen voor het verder verkennen van de Campusroute als oplossing. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.86.3	Inspreker begrijpt het verkeersprobleem, maar de Campusroute zal eenvoudigweg zorgen voor een toename in het autoverkeer en afname in de leefkwaliteit. Wageningen doet veel aan de leefkwaliteit, zoals breed scala aan scholen en groene gebieden.	In het MER zal nader in worden gegaan op de verkeersaantrekkende werking en de effecten op de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit.
2.86.4	Inspreker vraag om meer innovatievere oplossingen voor het verkeersprobleem, zoals transferiums aan de rand van Wageningen, verbeteren openbaar vervoer (treinstation), autoparkeerplaatsen en verbeteren fietspaden.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom is toch gekozen voor het verder verkennen van de Campusroute als oplossing. In het MER wordt overigens nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. In het, door de gemeente geïnitieerde, mobiliteitsconvenant kunnen de genoemde suggesties ook een plek krijgen. De provincie doet en denkt mee in dit proces.

2.87. Zienswijze 87

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.87.1	Inspreker geeft aan dat de omvang van het verkeersprobleem gering is, zeker in vergelijking met andere steden. Het zogenaamde verkeersprobleem is slechts ontstaan door het maken van een verkeersmodel dat niet meer is dan een hypothese van de toekomstverwachtingen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.87.2	Inspreker geeft aan dat het niet klopt dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Dit is ook niet onderzocht.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.87.3	Inspreker geeft aan dat de voorspelde groei van het autoverkeer niet wordt bevestigd door de analyse van Dijkstra die weergegeven is op website van Wageningen Goed Op Weg. Inspreker geeft aan dat een nieuwe, onafhankelijke meting door een nieuw erkent bureau veel discussie uit de weg kan nemen.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.87.4	Inspreker geeft aan dat de totstandkoming van de keuze van het zoekgebied een raadsel is. Inspreker is van mening dat: • Het zoekgebied te krap gedefinieerd is. • Niet alle mogelijkheden worden onderzocht door het niet meenemen van bestaande infrastructuur (Mansholtlaan en Nijenoord Allee). • Het nieuwe onderwijsgebouw van WUR het zoekgebied verkleint. • De resultaten van de aanpassingen in de periode na 2012 niet zijn meegenomen in de NRD.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Binnen het huidige zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. In het vervolgproces wordt in beeld gebracht wat de milieueffecten en kosten van varianten door en langs bestaande of nog geplande bebouwing op de Campus zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	Inspreker vraagt het zoekgebied te vergroten met de bestaande infrastructuur en daarmee het MER voor uit te voeren.	
2.87.5	Uit informatieavonden is het voor inspreker duidelijk dat er zeer goede ideeën en alternatieven zijn aangedragen tijdens de trechteringsprocedure. Deze zijn genegeerd of niet serieus beantwoord. Eenvoudigere en minder ingrijpende maatregelen: • Verbeteringen aan het openbaar vervoer • Toegang tot universiteitsterrein via verschillende invalswegen • Mobiliteitsplan Universiteit en bedrijven • Verbetering rotonde Mansholtlaan • Betaald parkeren op het universiteitsterrein • Stimuleren gebruik (elektrische) fiets	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Daarom is toch gekozen voor het verder verkennen van de Campusroute als oplossing. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.87.6	Inspreker ziet geen goede argumenten om een groot deel van de Dassenbos te vernietigen. Het stiltegebied Binnenveld wordt ook aangetast, inclusief alle flora en fauna. Inspreker geeft aan dat er zoveel goede ideeën en voorstellen zijn gedaan om dit te behouden. Provincie heeft deze ter zijde geschoven.	In het vooronderzoek zijn verschillende alternatieven en varianten tegen elkaar afgewogen op de werking van de oplossing, milieueffecten en kosten. Daar is inderdaad naar voren gekomen dat de milieueffecten van de Campusroute groot zijn. Geen van de andere werkende oplossingen bleek echter binnen het beschikbare budget te vallen. Zo was opwaarderen van het bestaande tracé ten minste dubbel zo duur. Wij delen de mening niet dat ideeën terzijde zijn geschoven. Ingebrachte ideeën en voorstellen zijn zorgvuldig bestudeerd. We begrijpen de zorgen van de inspreker over het Dassenbos. In het vervolgonderzoek wordt duidelijk welk effect de Campusroute gaat hebben op het Dassenbos. Zoals bekend wordt er nu al onderzoek gedaan naar de flora en fauna in het Dassenbos. We kijken ook naar verzachtende en compenserende maatregelen. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke ordening waarbij verschillende belangen en effecten tegen elkaar worden afgewogen.
2.87.7	Inspreker geeft aan dat het landschap voorgoed in negatieve zin verandert.	Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers zal gezocht worden naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd.
2.87.8	Inspreker geeft aan dat de Campusroute ernstige overlast geeft door geluid, uitlaatgassen en fijnstof.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.87.9	Inspreker geeft aan dat de waarde van aanliggende woningen aanzienlijk in waarde zullen dalen. Hiervoor stelt inspreker de provincie Gelderland volledig aansprakelijk.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.87.10	Inspreker geeft aan dat de provincie de omwonenden informeert, maar niet de ideeën en de suggesties van de omwonenden betrekken in het oplossen van het zogenaamde verkeersprobleem.	De provincie betrekt bewoners en overige belanghebbenden wel degelijk bij de planvorming. Hoe ze dat doet en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Wat betreft de aangedragen suggesties: er is uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Daarnaast gebeurt er veel op het gebied van mobiliteit en is er al veel bereikt. Zowel voor de fietsers als in het openbaar vervoer. Zo werken we aan diverse fietspaden en de snelfietsroutes Arnhem – Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede – Wageningen. Op diezelfde verbindingen is afgelopen jaren ook gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe snelle openbaar vervoersverbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de ‘Noordelijke inprikker’ en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Verder zetten we in op gedragsverandering. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met hogescholen en bedrijfsleven. Het is dus een geheel pakket van maatregelen waarmee

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
		we Wageningen bereikbaar willen houden. Onderzoek wijst uit dat ondanks deze inspanningen aanpassing van de auto-infrastructuur noodzakelijk is.
2.87.11	Inspreker verzoekt dat de provincie samen met Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR een mobiliteitsplan op te stellen.	De gemeente Wageningen stelt een mobiliteitsconvenant op. De provincie participeert hier in.
2.87.12	Inspreker geeft aan om bij het MER ook ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.
2.87.13	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.87.14	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 87.14

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.87.15	Inspreker geeft aan dat gemanipuleerd wordt door politiek en de bedrijven en waarbij je als direct betrokkenen door een tactisch en strategisch spel van de provincie ter zijde wordt geschoven.	Provincie herkent zich niet in de stelling van inspreker.

2.88. Zienswijze 88

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.1	Inspreker is van mening dat het zoekgebied te krap is geformuleerd. Het MER dient varianten te kunnen vergelijken, maar in het door u voorgesteld zoekgebied is er slechts één oplossing mogelijk. Inspreker verzoekt het zoekgebied te verbreden met Mansholtlaan, de rest van het campusterrein en de Nijenoord Allee.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Binnen het huidige zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.2	Inspreker geeft aan dat de studie uit 2012 geen goede modelvoorspelling blijkt te zijn en de cijfers voor2030 moeten derhalve ook als onbetrouwbaar worden geacht. Daarnaast zijn aanpassingen aan het wegennet na 2012 niet meegenomen. Inspreker verzoekt niet meer uit te gaan van de door provincie gebruikte cijfers en een heroverweging te maken op basis van de juiste cijfers.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030." Dit zullen wij naast de doelstelling en uitgangspunten leggen voor dit project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.3	Inspreker geeft aan dat de NRD een vertekend beeld geeft over de dagelijkse wachtrijen in de spits op de Mansholtlaan. Er staat slechts gedurende een zeer korte tijd een wachtrij. De stremmingen in andere gebieden zijn naar mijn mening onjuist en niet onderbouwd.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.4	In de NRD wordt de doelstelling ‘goede bereikbaarheid realiseren’ benoemd. Inspreker stelt dat hiervoor echter veel meer mogelijkheden zijn dan in de NRD worden beschouwd. Inspreker verzoekt deze mogelijkheden in het vervolg mee te nemen.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Ook andere infrastructurele alternatieven zijn afgevallen. In de trechternotitie staat dit nader toegelicht. Daarom is toch gekozen voor het verder verkennen van de Campusroute als oplossing. aanvullende maatregelen voor zover wenselijk, effectief en haalbaar kunnen worden opgenomen in het mobiliteitsconvenant. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.88.5	Inspreker geeft andere mogelijkheden aan: beter afstellen verkeersregelinstallaties, inzet van efficiëntere rotondes, verbeteringen openbaar vervoer, toegang tot universiteitsterrein met pasjes, invoeren betaald parkeren op campus, meerdere invalswegen naar het universiteitsterrein, mobiliteitsplan voor WUR en overige bedrijven, verbeteren rotonde Mansholtlaan, stimuleren van thuiswerken, spits mijden, verbeteren fietsinfrastructuur, het stimuleren van fietsgebruik, etc. In de trechteringsnotitie schrijft de provincie zonder nader onderzoek dat deze maatregelen onvoldoende bijdragen. Inspreker is van mening dat deze maatregelen samen een afdoende oplossing voor het probleem vormen en verzoekt provincie om de juiste verkeerscijfers en de genoemde maatregelen te betrekken in de studie/MER.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 88.4.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.6	Inspreker verzoekt provincie om eerst naar alle alternatieven te kijken en samen met bedrijven en gemeente een mobiliteitsplan op te stellen.	Het mobiliteitsconvenant zal worden opgesteld onder aanvoering van gemeente Wageningen, waarbij zij intensief zal samenwerken met provincie en omliggende gemeenten. In het voortraject heeft de gemeente via een klankbordgroep en bewonersavonden ruim de gelegenheid geboden en de kans gepakt om met bedrijven en bewoners over infrastructurele alternatieven te denken. De provincie zal dit in het vervolg ook doen voor alternatieven binnen het zoekgebied. Bij het uitwerken van het mobiliteitsconvenant zal het gesprek worden aangegaan met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen.
2.88.7	Inspreker verzoekt het zoekgebied verder van wijk Noordwest te leggen voor de gezondheid van volwassen en kinderen die daar op korte afstand van af komen te wonen.	In de onderzoeken naar de effecten van de weg zullen ook de gevolgen voor de gezondheid in kaart worden gebracht. De provincie zal zich voor dit thema laten adviseren door de GGD.
2.88.8	Inspreker geeft aan dat het leefklimaat aangetast wordt door CO_2, fijnstof, uitstootgassen en geluid. Dit betekent ook ernstige aantasting van het landschap/natuur.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.88.9	Inspreker geeft aan dat het leefklimaat aangetast wordt door CO_2, fijnstof, uitstootgassen en geluid. Dit betekent ook ernstige aantasting van het landschap/natuur.	We onderzoeken de effecten van de weg op allerlei thema's, waaronder geluid, lucht, natuur en landschap. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.88.10	Inspreker geeft aan dat door de aanleg van de route de woningen minder waard worden.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.88.11	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.88.12	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 88.11.

2.89. Zienswijze 89

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.1	Inspreker is van mening dat het zoekgebied te krap is geformuleerd. Het MER dient varianten te kunnen vergelijken, maar in het door u voorgesteld zoekgebied is er slechts één oplossing mogelijk. Inspreker verzoekt het zoekgebied te verbreden met Mansholtlaan, de rest van het campusterrein en de Nijenoord Allee.	In de trechternotitie is beschreven welke varianten (de A varianten) zijn onderzocht op het bestaande tracé van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Deze varianten zijn afgevallen door de hoge kosten en in sommige gevallen ook vanwege de verkeerskundige effecten. Binnen het huidige zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.2	Inspreker geeft aan dat de studie uit 2012 geen goede modelvoorspelling blijkt te zijn en de cijfers voor2030 moeten derhalve ook als onbetrouwbaar worden geacht. Daarnaast zijn aanpassingen aan het wegennet na 2012 niet meegenomen. Inspreker verzoekt niet meer uit te gaan van de door provincie gebruikte cijfers en een heroverweging te maken op basis van de juiste cijfers.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030." Dit zullen wij naast de doelstelling en uitgangspunten leggen voor dit project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.3	Inspreker geeft aan dat de NRD een vertekend beeld geeft over de dagelijkse wachtrijen in de spits op de Mansholtlaan. Er staat slechts gedurende een zeer korte tijd een wachtrij. De stremmingen in andere gebieden zijn naar mijn mening onjuist en niet onderbouwd.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachte verkeerstoename is in 2030.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.4	In de NRD wordt de doelstelling ‘goede bereikbaarheid realiseren’ benoemd. Inspreker stelt dat hiervoor echter veel meer mogelijkheden zijn dan in de NRD worden beschouwd. Inspreker verzoekt deze mogelijkheden in het vervolg mee te nemen.	In het vooronderzoek is gebleken dat de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit tot 2030. Ook andere infrastructurele alternatieven zijn afgevallen. In de trechternotitie staat dit nader toegelicht. Daarom is toch gekozen voor het verder verkennen van de Campusroute als oplossing. aanvullende maatregelen voor zover wenselijk, effectief en haalbaar kunnen worden opgenomen in het mobiliteitsconvenant. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.89.5	Inspreker geeft andere mogelijkheden aan: beter afstellen verkeersregelinstallaties, inzet van efficiëntere rotondes, verbeteringen openbaar vervoer, toegang tot universiteitsterrein met pasjes, invoeren betaald parkeren op campus, meerdere invalswegen naar het universiteitsterrein, mobiliteitsplan voor WUR en overige bedrijven, verbeteren rotonde Mansholtlaan, stimuleren van thuiswerken, spits mijden, verbeteren fietsinfrastructuur, het stimuleren van fietsgebruik, etc. In de trechteringsnotitie schrijft de provincie zonder nader onderzoek dat deze maatregelen onvoldoende bijdragen. Inspreker is van mening dat deze maatregelen samen een afdoende oplossing voor het probleem vormen en verzoekt provincie om de juiste verkeerscijfers en de genoemde maatregelen te betrekken in de studie/MER.	Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.6	Inspreker verzoekt provincie om eerst naar alle alternatieven te kijken en samen met bedrijven en gemeente een mobiliteitsplan op te stellen.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.89.7	Inspreker verzoekt het zoekgebied verder van wijk Noordwest te leggen voor de gezondheid van volwassen en kinderen die daar op korte afstand van af komen te wonen.	In de onderzoeken naar de effecten van de weg zullen ook de gevolgen voor de gezondheid in kaart worden gebracht. De provincie zal zich voor dit thema laten adviseren door de GGD.
2.89.8	Inspreker geeft aan dat het leefklimaat aangetast wordt door CO_2, fijnstof, uitstootgassen en geluid. Dit betekent ook ernstige aantasting van het landschap/natuur.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.89.9	Inspreker geeft aan dat het leefklimaat aangetast wordt door CO_2, fijnstof, uitstootgassen en geluid. Dit betekent ook ernstige aantasting van het landschap/natuur.	We onderzoeken de effecten van de weg op allerlei thema's, waaronder geluid, lucht, natuur en landschap. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.89.10	Inspreker geeft aan dat door de aanleg van de route de woningen minder waard worden.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.89.11	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.89.12	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 89.11

2.90. Zienswijze 90

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.90.1	Inspreker geeft aan dat het niet klopt dat er hinder is in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Dit is ook niet onderzocht.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.90.2	Inspreker geeft aan dat maatschappelijke veranderingen, ook op het gebied van mobiliteit, zo snel plaats vinden dat een dergelijk proces uit de NRD niet veel houvast geeft. De toename van zaken als ‘vergaderen op afstand’, flexibeler werktijden, meer thuis werken, elektrificering en toekomstige automatisering van verkeersstromen zouden er voor kunnen zorgen dat de verkeersdruk zich niet ontwikkelt zoals de studie voorstelt.	In het verkeersmodel waarmee de verkeersanalyse wordt uitgevoerd wordt rekening gehouden met sociaal-economische trends. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.90.3	Inspreker vindt het landschap en de rust in het gebied dermate belangrijk dat inspreker dit niet opgeofferd wil zien.	Wij begrijpen het belang dat inspreker hecht aan landschap en rust. Het effect van de Campusroute op het omliggende landschap wordt onderzocht in het MER. Al in de ontwerpateliers zal gezocht worden naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd. Na inzicht in alle effecten zal een afweging gemaakt worden wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om nadelige effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.90.4	Inspreker is van mening dat er beter naar verbetering van het bestaand wegennet kan worden gekeken, bijvoorbeeld aanpassing aan de rotonde Mansholtlaan. Inspreker voorziet dat de verkeersdruk waarschijnlijk een tijdelijk probleem en dat verbetering van bestaande wegen verstandiger is dan een verwoesting van een prachtig stuk landschap ten behoeve van een nieuwe weg.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Deze insteek heeft helaas een impact op het omliggende landschap. Door een goede landschappelijke inpassing wordt dit zoveel mogelijk beperkt. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, waaronder de verbetering van het bestaande wegennet, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.90.5	Inspreker geeft aan dat de nieuwe weg het schone, rustige en gezonde karakter van de woonplek totaal zal veranderen.	Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers zal gezocht worden naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd.
2.90.6	Inspreker geeft aan dat er een toename zal zijn van overlast door licht, geluid en meer fijnstof. Inspreker is in wijk Noordwest gaan wonen om het fijne karakter en wil dat het zo blijft.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.90.7	Inspreker is van mening dat een dergelijke weg verwoesting van een stuk leefgebied met flora en fauna betekent. De economische waarde van de betreffende weg is niet erg bewijsbaar is en gebaseerd op aannames die niet zijn hard te maken.	Welk effect de Campusroute heeft op de flora en fauna is nu nog niet bekend. Wij onderzoeken dit in de milieuonderzoeken. Daarbij kijken we ook naar het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten. Zoals eerder opgemerkt gaat de provincie de doelstelling waar mogelijk kwantificeren en het verkeersmodel actualiseren. Op deze manier wordt de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de Campusroute meer inzichtelijk en navolgbaar.

2.91. Zienswijze 91

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.1	Inspreker bevestigd dat er op de Mansholtlaan op sommige momenten van de dag (’s ochtends circa 30 minuten en ’s avonds circa 30 minuten) en op sommige dagen van de week (maandag, dinsdag en donderdag) vertraging is voor het autoverkeer ten behoeve van woon-werkverkeer, ’s ochtends in noordelijke richting en ’s avonds in zuidelijke richting. Op andere momenten van de dag is die verkeersdrukte niet aan de orde. Dat er op de Nijenoord Allee verkeer dagelijks vast staat is volgens inspreker veel te zwaar aangezet en lijkt ook wel een logisch omdat er nu eenmaal verkeerslichten zijn. Inspreker stelt dat het verkeer ongeacht de situatie bij Wageningen altijd stremt bij Ede ter hoogte van de A12.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Het is overigens bekend dat filevorming op de A12 invloed heeft op de routekeuze via de N781 en N225. Dit draagt bij aan de problematiek, maar veroorzaakt deze niet volledig. Los daarvan, betekent dit niet dat er geen knelpunt is op de provinciale weg.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.2	Inspreker stelt dat er 3 goederenstromen zijn in de haven die de verkeerstromen bij de haven mede bepalen: • zand/grint; • veevoeder en • brandstof. Inspreker stelt dat er wordt aangemoedigd minder producten van dierlijke oorsprong te gaan consumeren, hierdoor verwacht inspreker dat er een reductie in de goederenstroom 'veevoeder' zal gaan plaatsvinden. (Adviesraad: we moeten minder vlees gaan eten, https://nos.nl/artikel/2225620-adviesraad-we-moeten-minder-vlees-eten.html) Door de transitie van rijden op aardolieproducten naar elektrisch rijden verwacht inspreker dat de brandstofstroom aanzienlijk zal gaan 'opdrogen'. (Beleid Elektrisch rijden: https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/beleid/beleid-elektrisch-rijden)	De brandstofstroom en transitie naar elektrisch rijden heeft enkel indirect relatie tot de mobiliteitsvraag. Dit is verwerkt in de sociaal economische scenario's die ten grondslag liggen aan het verkeersmodel.
2.91.3	Inspreker stelt dat er geen overlap is in tijd van enerzijds verkeersdrukte op Nijenoord Allee en Mansholtlaan/Willem Dreeslaan en economische activiteiten in het centrum van Wageningen anderzijds. Hierdoor stelt inspreker dat als er al een probleem zou zijn met de bereikbaarheid van het centrum van Wageningen dat een rondweg langs Noordwest of daar in de buurt geen oplossing is.	Spreiding van verkeer over de dag is meegenomen in het verkeersmodel en daarmee onderdeel van het project.
2.91.4	Inspreker stelt dat zowel de bereikbaarheid van het centrum als van de haven niet problematisch zijn.	De afwikkelingskwaliteit op de verbinding tussen de A12/Ede en Wageningen is nu al voor verbetering vatbaar maar zal in de toekomst alleen maar verslechteren als gevolg van de verwachte verkeerstoename. Indien de afwikkelingskwaliteit op de verbinding tussen de A12/Ede en Wageningen onvoldoende is, gaat dat ten koste van de bereikbaarheid van alle bestemmingen in Wageningen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.5	Inspreker heeft vernomen dat de bereikbaarheid van de campus een belangrijk punt in de discussie blijkt te zijn. Inspreker is van mening dat de WUR het autogebruik blijft stimuleren en faciliteren, bewijs daarvan is het onlangs geopende parkeerdek (kosten ~ € 1,5 miljoen, gratis parkeren). Capaciteit 420 plaatsen met 'maar liefst' 6 laadpalen. Ook is de parkeerplaats tussen Actio en RIKILT vorig jaar uitgebreid. Inspreker stelt dat de WUR helaas geen (duidelijke) visie heeft op mobiliteit. Inspreker stelt voor te beginnen met het onaantrekkelijk (betaald parkeren) maken voor werknemers die binnen een straal van 10 km wonen om met de auto te komen en die medewerkers aantrekkelijke alternatieven aan te bieden (b.v. e-bike). Inspreker geeft aan dat er diverse collega's in Wageningen wonen en met de auto komen.	In het mobiliteitsconvenant kunnen afspraken worden gemaakt over betaald parkeren. Het effect is volgens de huidige verwachtingen onvoldoende om alle knelpunten op te lossen. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.91.6	Inspreker geeft aan dat metingen hebben aangetoond dat circa 15 % van het verkeer sluipverkeer is. Inspreker meent dat als dat er niet zou zijn er sowieso geen sprake zou zijn van een probleem. Inspreker geeft aan helaas nog geen maatregelen vanuit de provincie te hebben gezien die sluipverkeer via Mansholtlaan/Willem Dreeslaan tegen gaan. Inspreker verwacht dat het verbeteren van de bereikbaarheid van campus/Wageningen via Campusroute (zonder ontmoedigingsbeleid voor sluipverkeer; te denken valt aan snelheidsbeperking Mansholtlaan naar 70km/h, matrixboorden met rijtijdvoorspellingen via routes) alleen nog meer sluipverkeer ten gevolg zal hebben. Inspreker vraagt zich af of de provincie dit acceptabel vindt.	De N781 en N225 hebben een functie als alternatieve route bij calamiteiten en een gebiedsontsluitende functie voor o.a. Wageningen. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer is niet mogelijk omdat het drastische maatregelen vereist die niet passen bij de functie van de weg en leidt tot verkeersonveilige situaties. De geschetste maatregelen worden onderzocht, maar nu is al duidelijk dat dit niet zal leiden tot een significante afname van het doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50.
2.91.7	Inspreker stelt dat er grote winst is te behalen door de campus aan de westkant te ontsluiten. Inspreker vindt het dan ook opmerkelijk dat er voor dit punt zo weinig aandacht is. Inspreker meent dat dit eenvoudig in de bestaande infrastructuur is in te passen. Dit geeft minder overlast voor de Horsten en minder druk op de rotonde aan de oostzijde van de campus. WUR is bezorgd dat dit zal leiden tot sluipverkeer over de campus. Inspreker geeft aan dat sluipverkeer met hedendaagse technische mogelijkheden eenvoudig is tegen te gaan. Inspreker stelt voor om alleen bestemmingsverkeer op de Campus toe te laten. Dit kan worden gehandhaafd door kentekencontrole met camera's, zo kan sluipverkeer worden bekeurd. Inspreker stelt dat het voor werknemers normaal moet worden om niet meer altijd vlakbij de ingang te kunnen parkeren. Dit zal de verkeersdrukte door auto's op de campus ten goede komen.	Een westelijke inprikker is minder eenvoudig in te passen dan op het eerste oog lijkt. Ook hiervoor zullen grootschalige kruispuntaanpassingen op het kruispunt Nijenoord Allee - Mondriaanlaan - Rooseveltweg noodzakelijk zijn. In het verleden is onderzocht dat met enkel inprikkers niet alle knelpunten kunnen worden opgelost.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.8	Inspreker stelt voor om de rotonde Mansholtlaan/Willem Dreeslaan 4-baans te maken. Hierdoor zal de capaciteit en daarmee de doorstroming toenemen.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van de genoemde kruisingen tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.91.9	Inspreker stelt dat het voorgestelde zoekgebied niet realistisch is. Inspreker stelt dat het zoekgebied te beperkt (te zeer naar het westen) is. Ook merkt inspreker op dat het nog beperkter wordt omdat het loopt over bestaande en toekomstige bebouwing van WUR.	Het MER brengt de milieueffecten in beeld. Ten behoeve van de tracékeuze door GS worden ook de kosten van de varianten in beeld gebracht. Dit geldt voor bestaande bebouwing. Voor planschade wordt in deze fase in inschatting gemaakt. Op dit moment is niet duidelijk wat de exacte waarde is van de bebouwing binnen het zoekgebied. Dit wordt nader uitgezocht als onderdeel van het ontwerpproces en ter besluitvorming voorgelegd bij de tracékeuze.
2.91.10	Het is voor inspreker niet acceptabel dat de verkeersveiligheid slechts kwalitatief beoordeeld zal worden (6.2 beoordelingskader, NRD). Inspreker is van mening dat de veiligheidssituatie zal verslechteren, met name op de volgende locaties: • Fietsverkeer Noordwest (4300 inwoners) richting centrum Wageningen v.v. (Mondriaanlaan-Nijenoord Allee, kruispunt met een nog niet nader vormgegeven nieuwe aansluiting van rondweg op Nijenoord Allee). • Fietsverkeer Noordwest richting Ede; het betreft oversteekplaatsen fietsroute langs Plassteeg met nieuwe rondweg (80 km/h), met noordelijke inprikker. • Kruising met stoplichten Kielekampsteeg-Mansholtlaan (2 doden in de laatste 2 jaar).	Dat de beoordeling kwalitatief is weerhoudt ons er niet van om binnen het plangebied de locaties met de hoogste verkeersveiligheidsrisico's te duiden en hiervoor maatwerkoplossingen te vinden in de planuitwerking. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers staan we hierbij uitgebreid stil.
2.91.11	Inspreker geeft aan de missie van de WUR als volgt is: ‘To explore the potential of nature to improve the quality of life’. WUR streeft naar een groene en rustige campus. Inspreker is van mening dat een rondweg hier niet aan bijdraagt en dat dergelijke rondweg in geen enkel opzicht onze kwaliteit van leven verbetert. Inspreker is van mening dat zowel in het belang van WUR als in insprekers belang is dat de rondweg er niet komt.	De missie van de WUR en het belang daarvan wordt wereldwijd erkend en daarom is verdere doorontwikkeling van de Wageningen Campus en de kennis die daar wordt gegenereerd belangrijk. Om dat mogelijk te maken is een betere bereikbaarheid noodzakelijk. Uit onderzoek is gebleken dat de oplossing kan worden gevonden door de aanleg van een nieuwe weg. Bij de inpassing van de weg zal de WUR haar belangen waaronder een groene en rustige campus bewaken en daarom wil de WUR betrokken zijn bij de ontwerpateliers.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.12	Inspreker is van mening dat een dergelijke weg: • De natuur flink geweld aan doet (Binnenveld, Dassenbos, fauna en flora). • De leefomgeving ernstig geweld aan doet (geluid stopt niet na 30 meter). • Zorgt voor meer asfalt en dat betekent extra verkeer. Bij problemen op A12/A50 zal het verkeer via de rondweg langs Noordwest via het centrum van Wageningen zijn weg zoeken. • Voor nog meer 2-deling binnen Wageningen zal zorgen. Op dit moment proberen mensen op social media Noordwest al het afvalputje van de bereikbaarheid te maken.	Het effect van de Campusroute op het binnenveld, het dassenbos, de flora en fauna en op de leefomgeving wordt onderzocht in het MER. Hierbij wordt ook gekeken naar het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten. De mogelijkheden in ontmoedigen van sluipverkeer worden onderzocht waarbij onder andere gekeken wordt naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. Uit de verkeersmodellen blijkt dat er op sommige relaties inderdaad sprake is van een lichte verkeersaantrekkende werking bij de realisatie van een Campusroute. Dit is inherent aan het toevoegen van capaciteit aan het wegennet.
2.91.13	Inspreker begrijpt dat de meningen over het groeiende verkeersaanbod uit elkaar kunnen lopen. Inspreker heeft vernomen dat recente metingen al duidelijke (afvlakkende) afwijking t.o.v. de door het model geprognosticeerde verkeersbewegingen laten zien. Daarmee neemt u een voorschot op de toekomst. Inspreker vraagt zich af of er in de prognoses ook rekening wordt gehouden met autonome auto's. Inspreker verwacht dat door zelfrijdende/sturende auto's de capaciteit van bestaande wegen enorm zal toenemen.	Wij verwachten dat het door u beschreven effect pas echt zichtbaar is op het moment dat het merendeel van het wagenpark zelfrijdend is, en dat dit moment zich binnen de tijdshorizon van het Campusroute-project niet zal aandienen. In de nieuwe toekomstscenario's van het Rijk worden dit soort ontwikkelingen waar mogelijk meegenomen.
2.91.14	Inspreker heeft vernomen dat er al voldoende zou zijn ingezet op mobiliteitsmanagement, zoals OV en snelfietsroutes. Inspreker is het hier niet mee eens. Een snelfietsroute kenmerkt zich door het zoveel mogelijk ontbreken van stoplichten en kruisingen. Inspreker is van mening dat er daarvan bij de voorgenomen snelfietsroute Ede-Wageningen geen sprake is (loopt door bebouwde kom en mogelijk door het centrum van Bennekom). Inspreker is van mening dat deze route geen versnelling zal bieden en daardoor de aantrekkelijkheid van fietsvervoer niet zal vergroten.	Er is nog geen bestuurlijk akkoord op het tracé en de inrichting van de snelfietsroute. De plannen gaan uit van een zo direct mogelijke route tussen Ede centrum en Wageningen centrum met inbegrip van de kern Bennekom, waarbij de fietsroute (in tegenstelling tot de huidige route) vrijwel overal in de voorrang zit. In het concept-tracé komen daarom op een aantal plekken tunnels en (verbeterde) rotondes. Ook voorzien de plannen in de herinrichting van enkele wegen tot fietsstraten, waardoor de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer daar substantieel zal afnemen en het dus veiliger en prettiger doorfietsen wordt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.91.15	Inspreker stelt dat de impact van een nog te ontwikkelen aansluiting van Campusroute/Nijenoord Allee op verkeersstromen, leefbaarheid en veiligheid onderbelicht is. Een Campusroute zal ter hoogte van Dijkgraaf flat/Mondriaanlaan aangesloten moeten worden op de Nijenoord Allee. Zover inspreker bekend ontbreekt tot op heden een concreet plan/uitwerking/schets van oplossingen hiervoor; er is geen beeld van het daarvoor benodigde ruimtegebruik. In de stukken wordt enkel genoemd dat deze aansluiting “tevens aanpassingen aan de Nijenoord Allee nodig zal maken een daardoor tot additionele kosten zal leiden”. De 4200 inwoners van Wageningen Noordwest (ca. 2300 huishoudens met 0.5 auto per huishouden, dus ca. 1100 auto’s) moeten zich grotendeels over deze toekomstige aansluiting richting centrum Wageningen v.v. of naar de uitvalswegen bewegen; een groot deel daarvan in de spitstijden. Met een conservatieve schatting komt inspreker tot de conclusie dat het aantal auto’s dat in de ochtendspits uit Noordwest moet vertrekken (50% van totaal aantal auto’s) minstens even groot is als het aantal nieuwe werknemers dat door de vestiging van Unilever op de campus Wageningen zal moeten bereiken. Het verkeer van en naar Noordwest zal moeten instromen op de nieuwe verkeersstroom die via de Campusroute aangevoerd wordt. Inspreker verzoekt de effecten die dit onderdeel van het project zal hebben op: • de bereikbaarheid van Noordwest; • de doorstroming van de Campusroute; • de leefbaarheid voor bewoners; en • de verkeersveiligheid inzichtelijk gemaakt moeten worden en dienen te worden meegewogen in het MER.	De exacte vormgeving van de aansluiting rond de Mondriaanlaan is een punt van uitwerking, waarbij de verkeersveiligheid, leefbaarheid en lokale bereikbaarheid punten van aandacht zijn. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zullen we hierop uitgebreid ingaan met de deelnemers.

2.92. Zienswijze 92

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.92.1	Inspreker is van mening dat de bewoners van Noordwest niet de dupe mogen worden van een Campusroute. Inspreker pleit er dan ook voor om het tracé direct langs de Dijkgraaf (het originele Rondje Campus) bij voorbaat uit te sluiten. Inspreker verwacht dat dit tracé de leefbaarheid voor de mensen die direct aan de Dijkgraaf wonen zeer negatief zal beïnvloeden. Inspreker geeft aan dat als de route zo dicht mogelijk langs Wageningen Campus (en dus enkele tientallen meters ten westen van de Dijkgraaf) wordt gelegd, er voldoende ruimte voor mitigerende maatregelen en (her)aanplant van bomen is.	In het MER worden de effecten van de Campusroute op de bewoners van Noordwest in beeld gebracht, evenals de effecten van mitigerende en compenserende maatregelen. Dit zal meegegeven worden ten hoeve van de besluitvorming van een voorkeurstracé.
2.92.2	Inspreker is van mening dat een Campusroute de bereikbaarheid van Noordwest nog meer zal verbeteren als er ook een verbinding/ontsluiting komt in de noordoostelijke hoek van de wijk, naast de voetbalvelden van WAVV en ONA. Inspreker verzoekt deze mogelijkheid serieus te overwegen en het zoekgebied in de NRD indien nodig aan te passen. Op de afbeelding in de originele zienswijze is met blauwe lijn een optie aangegeven.	Deze suggestie wordt meegenomen in de uitwerking van de alternatieven in de ontwerpateliers

2.93. Zienswijze 93

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.93.1	Provincie en gemeente Wageningen stellen dat er zonder de Campusroute een onoverkomelijk probleem ontstaat. Deze stelling wordt onderbouwd met argumenten die bij inspreker de nodige vragen oproept. De prognose van de verkeerstoename is enkele jaren geleden gemaakt. Actuele verkeersmetingen lijken aan te geven dat de verkeersdruk veel minder toeneemt dan volgens het model verwacht zou worden. De verkeersdruk nam zelfs af na 2011 (bron: Provincie Gelderland: permanente telpunten, verkeersmodel Ede-Wageningen RH DHV). Er worden stevige toenames van het verkeer aangenomen, inspreker vindt dat deze niet goed worden onderbouwd. In het model wordt een tamelijk forse lineaire groei voor de toekomst verondersteld. Inspreker verwacht dat het woon-werkverkeer niet zal groeien gezien het feit dat de potentiële beroepsbevolking (werkenden & werklozen) gaat afnemen tussen 2020 en 2050 (bron: Centraal Bureau voor Statistiek). Daarnaast stelt inspreker dat trends als (gedeeltelijk) thuiswerken doorzetten.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Dit zullen wij naast de doelstelling en uitgangspunten leggen voor dit project.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.93.2	Inspreker heeft geconstateerd dat de huidige verkeersproblemen meestal lokaal zijn en optreden op specifieke momenten / bij specifieke omstandigheden (bijvoorbeeld files op A15) op. Inspreker stelt dat er sprake is van wachtrijen bij de Mansholtlaan / Campus op een aantal momenten in de week. Inspreker stelt dat de Universiteit niet goed genoeg is aangesloten op de Mansholtlaan / Nijenoord Allee. Met relatief kleinere ingrepen (aanpassingen aan de rotonde, verbeteren van het kruispunt Nijenoord Allee-Mansholtlaan, zie o.a. draagvlakvariant) is een oplossing van de huidige problematiek mogelijk met veel minder impact op de woon- en leefomgeving tegen een veel lagere investering. Voor inspreker is het onduidelijk waarom deze relatief kleine aanpassingen niet eerst worden doorgevoerd en het effect daarvan wordt geëvalueerd, voordat een weg wordt aangelegd die zoveel onherstelbare schade gaat aanrichten.	Daarnaast kijken wij ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek blijkt dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Op basis van de verkeersberekeningen van destijds is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.93.3	Inspreker is van mening dat de provincie de oplossing zoekt in een smal zoekgebied. Inspreker vindt dat gezien de bouwplannen van de universiteit het erop lijkt dat dit er vanzelfsprekend toe zal leiden dat de weg en door het dassenbos en vlak langs de wijk Noordwest komt te liggen. Uit de argumentatie voor deze keuze leest inspreker vooral dat andere opties afvallen omdat zij teveel geld gaan kosten. Inspreker vindt dat er in de kostenafweging geen rekening wordt gehouden met de waarde van de natuur die verdwijnt en de waarde van de historische boerderij, de waarde van het tochtpad en Dassenbos voor recreatie vanuit Noordwest, maar ook vanuit bijvoorbeeld de Tarthorst. Ook is er onvoldoende rekening gehouden met planschade voor omwonenden. Inspreker vindt dat de kostenafweging onvolledig is.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. De recreatieve en natuurwaarden worden inzichtelijk gemaakt in het MER door een kwalitatieve beoordeling. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.93.4	Inspreker stelt dat het aangewezen zoekgebied er toe zal leiden dat er een weg vlak langs de rustige wijk Noordwest komt te liggen. Dit heeft voor inspreker als bewoner een enorme impact. In de huidige situatie woont inspreker op enkele tientallen meters van een oud bos waarin de natuur haar gang kan gaan. Het is een rustig gebied met ecologische rijkdom (waar veel gerecreëerd wordt), waar veel mensen van genieten. Inspreker verwacht door de aanleg van de Campusroute langs NoordWest dat er een toename van luchtvervuiling (fijnstof) en geluidshinder zal optreden en dat er natuur en cultuur verdwijnt. Ook verwacht inspreker waardedaling van insprekers woning, als de weg op deze plaats wordt aangelegd.	We begrijpen dat de Campusroute grote impact heeft op de direct omwonenden. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade. De effecten van de Campusroute op de luchtkwaliteit, geluid, natuur en cultuurhistorie worden in het MER in beeld gebracht.
2.93.5	Inspreker vindt dat de communicatie van zowel de provincie als de gemeenteraad t.a.v. nut en noodzaak van de rondweg en afwegingen die tot de voorgestelde oplossing hebben geleid onduidelijk is geweest. Inspreker vindt een sprekend voorbeeld hiervan dat alleen de bewoners die binnen 35 meter van de aan te leggen weg komen te wonen door de provincie zijn uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst. Het gevoel dat inspreker hieraan overhoudt is niet serieus te worden genomen, dat de procedures een formaliteit zijn en dat de weg zal komen te liggen waar de provincie hem wil hebben.	Wat betreft de informatiebijeenkomst begin dit jaar waarvoor alleen de bewoners die in een straal van 30 meter om het zoekgebied waren uitgenodigd. Er is bewust gekozen voor deze selectie: de belangen van deze bewoners kunnen anders zijn dan de belangen van bewoners verderop in de wijk. Daarom wilden we eerst met deze groep in gesprek gaan over het verloop van het proces en de formele procedure. 4 april was er een inloopbijeenkomst waar iedereen welkom was. Wat betreft de wijze waarop de provincie de omgeving betrekt: hiervoor heeft ze een communicatie- en participatieplan opgesteld dat beschrijft hoe, wanneer en in welke mate de omgeving betrokken wordt. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.93.6	Inspreker vindt dat wanneer de verkeersdruk zo sterk zal toenemen als het model aangeeft, een rondweg buiten Wageningen met een groene corridor de beste oplossing is. Inspreker geeft aan dat de Campusroute als er een rondweg wordt aangelegd overbodig is, maar de schade is dan al aangericht en onnodige investeringen zijn gedaan. Inspreker stelt voor om met kleinere verbeteringen (aangedragen door Wageningen Goed op Weg) ruimte te verschaffen. Inspreker vraagt de provincie om van dit alternatief de voorkeursvariant te maken.	Naar aanleiding van zienswijzen en verkeerstellingen wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Een volledige rondweg is afgevallen in verband met de impact op Natura 2000 en de hoge kosten. De Campusroute heeft, volgens de huidige berekeningen, voldoende restcapaciteit om de verwachte verkeersgroei op te kunnen vangen. In het MER zal dit nader onderbouwd worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.93.7	Inspreker verzoekt de provincie om beter en directer met bewoners en organisaties te communiceren en meer open te staan voor ideeën en alternatieven.	De provincie houdt zich aan het communicatie- en participatieplan dat ze heeft opgesteld voor dit project. Dit plan beschrijft hoe de provincie de omgeving betrekt, wanneer en in welke mate. Het plan is bij de NRD gevoegd en staat hier (www.gelderland.nl/beterbereikbaarWageningenCampusroute)
2.93.8	Inspreker vraagt de provincie om alle kosten gerelateerd aan de Campusroute inzichtelijk te maken en mee te nemen in een hernieuwde besluitvorming (planschade voor bewoners, schade aan natuur, schade aan historische boerderij, schade voor andere Wageningers).	De negatieve effecten op beschermde natuur, de historische boerderij, de woon- en leefomgeving van omwonenden worden onderzocht in het MER. De provincie daarbij waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

2.94. Zienswijze 94

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.1	Inspreker woont direct aan het Dassenbos en aan de geplande Campusroute. Door de planning van de Campusroute wordt de woonomgeving en daarmee het woongenot zeer ernstig aangetast. Inspreker vindt dat hier in de NRD te weinig rekening mee wordt gehouden. Inspreker stelt dat het Dassenbos grote ecologische waarde heeft in zowel in flora als de fauna (beschermde dieren en planten). Inspreker geeft aan dat ook het Binnenveld een stiltegebied is met rijke flora en fauna. Inspreker is van mening dat de NRD het effect van de aan te leggen weg op deze onderdelen niet mee weegt voor wat betreft het Dassenbos en het Binnenveld.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In de NRD staat beschreven wat er onderzocht gaat worden. In het MER zelf zal inspreker straks de daadwerkelijke effecten van de Campusroute op onder andere de omliggende (woon)gebieden. Beschermde natuurwaarden worden ook onderzocht in het MER. De provincie weegt op basis van deze milieueffecten, de kosten en de mening van diverse partijen in de omgeving (denk aan: het waterschap, de veiligheidsregio, de gemeente en omwonenden, de klankbordgroep) alle belangen af en maakt een keuze voor de ligging van de weg.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.2	Inspreker verwacht dat niet alleen het Dassenbos en de aanwezige dieren en planten nadelige gevolgen ondervinden van de weg, maar ook binnen het Binnenveld zullen effecten merkbaar zijn. Inspreker verwacht dat bewoners en recreanten die gebruik maken van deze natuurgebieden immateriële schade zullen ondervinden. Inspreker geniet van de rust in het gebied en de lucht van hoge kwaliteit. Inspreker verwacht ook dat het woongenot zal afnemen door trillingen en geluidsoverlast van de nieuwe weg.	De Campusroute zal effect hebben op het omliggende landschap, dieren en woonwijken. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten, waaronder geluids- en luchtkwaliteitseffecten, en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is daarbij het uitgangspunt.
2.94.3	Het huis van inspreker is niet geheid, hier is geen rekening mee gehouden. Inspreker verwacht dat hierdoor meer zal schade zal ontstaan.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar de mate van hinder door trillingen als gevolg van de nieuwe weg. Hierbij wordt getoetst aan de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen en verzachten van deze effecten. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.94.4	Inspreker stelt dat de NRD voorbij gaat aan de grote gezondheidseffecten, zowel mentaal als fysiek die de geplande Campusroute met zich meebrengt. De voorgestelde Campusroute levert inspreker veel gezondheidsklachten op (o.a. door geluid en luchtkwaliteit).	De effecten die de Campusroute heeft op de gezondheid wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. De GGD zal ons hierbij van advies voorzien.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.5	Als argument voor het aanleggen van de Campusroute wordt genoemd dat er in de omgeving sprake is van verkeersproblemen. Inspreker is van mening dat het verkeersprobleem niet zo groot is als wordt gesteld in de NRD.	Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.94.6	Inspreker is van mening dat het zoekgebied voor de Campusroute door de provincie zo beperkt is, dat er feitelijk maar één route overblijft, die de minimale verkeersproblemen die er zijn, niet oplost. Inspreker heeft in de NRD gelezen dat de schijnbare verkeersproblemen zich bevinden aan de hoofdingang van de campus, bij de rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan. In de NRD wordt de rotonde als knelpunt genoemd, maar is niet in het zoekgebied opgenomen. Inspreker vindt dat het zoekgebied moet worden verplaatst dan wel uitgebreid tot en met de Mansholtlaan en Nijenoord Allee, zodat alle alternatieven in het MER onderzocht kunnen worden.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel. Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Een weg in het beschreven zoekgebied draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid voor heel Wageningen. De Campusroute wordt zo vormgegeven dat deze de toekomstige verkeersstromen in 2030 kan verwerken. Daarnaast is in het voortraject onderzocht dat er restcapaciteit is om een eventuele onverwachte groei voor of na 2030 op te kunnen vangen. Ook deze bevindingen worden getoetst op basis van het actuele verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.7	Inspreker vindt dat uit de NRD blijkt dat de "Ladder van Verdaas" niet is uitgevoerd. Inspreker stelt dat er verschillende opties mogelijk zijn die het verkeer rondom de rotonde verlichten, welke minder ingrijpend zijn voor mens en natuur en wel een gewenst effect hebben. Inspreker vindt dat er meer moet worden ingezet op fietsverkeer en openbaar vervoer. Inspreker vindt dat meer fietsverkeer en openbaar vervoer ook moeten worden meegewogen in de NRD.	In de trechtering is toegelicht dat er wel degelijk naar mogelijkheden buiten infrastructuur om is gekeken. De provincie investeert bovendien in allerlei mogelijkheden voor het verbeteren van het OV en het stimuleren van de fiets. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.94.8	Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van paragraaf 2.4.3. De noordelijke inprikker voor de Campus is reeds gerealiseerd. De effecten hiervan zijn niet meegewogen in de overweging. Ook kan inspreker niet herleiden op basis waarvan de provincie de andere varianten (waaronder het draagvlak variant) heeft afgewezen.	De noordelijke inprikker is opgenomen in de laatste verkeersmodelberekeningen. De effecten hiervan zijn dus wel meegenomen. Overigens worden het verkeersmodel en de probleemanalyse geactualiseerd. In de trechternotitie staat beschreven waarom de verschillende onderzochte alternatieven zijn afgevallen.
2.94.9	Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van paragraaf 2.4.1. Inspreker vindt dat de aanpassingen die gemaakt zouden moeten worden voor variant A, vooral zijn afgewezen op basis van hoge kosten en/of ruimtelijk problemen en verkeersveiligheid. Inspreker kan de (maatschappelijke) kosten die gemoeid zijn met het verlies van een open natuurgebied, verloren gaan van rust en woongenot worden niet in de NRD terugvinden. Ook vindt inspreker dat deze variant is gekozen op basis van foutieve cijfers en aannames.	De redenen waarom varianten zijn afgevallen is in de stukken onderbouwd. De door de gemeente en provincie gehanteerde kostenramingssystematiek is algemeen gangbaar. Daarnaast zijn de effecten van de varianten op de verschillende omgevingsfactoren meegenomen en beoordeeld waardoor dit onderdeel is betrokken bij gemaakte afwegingen. Zoals in de oplegnotitie staat uitgelegd gaan wij het verkeersmodel updaten en hier de recente tellingen voor gebruiken. Wij leggen deze ook nogmaals naast de afgevallen alternatieven. Op die manier is de trechtering ook geactualiseerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.10	Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van paragraaf 3.2 verkeer. De variant A sober geoptimaliseerd is afgevallen op basis van doorstroming en restcapaciteit. De restcapaciteit en doorstroming zijn gebaseerd op aannames van een model dat niet ter inzage ligt. Inspreker is van mening dat de modellen niet aansluiten bij de huidige ontwikkeling. Inspreker geeft aan de verkeersmodellen te hebben opgevraagd, maar geen reactie heeft gekregen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030." Dit zullen wij naast de doelstelling en uitgangspunten leggen voor dit project.
2.94.11	Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van het communicatie en participatieplan, hoofdstuk 2 participatie tot op heden. De bewoners zijn benaderd om mee te denken over oplossingen. Inspreker is van mening dat alle oplossingen die de bewoners en de Stichting "Wageningen goed op weg" aandragen niet zijn meegenomen in de overwegingen. De ervaringen van de bewoners en klankbordgroep (m.n. vertegenwoordigers van Noordwest) worden als eenzijdig, frustrerend en slechts gericht op een weg door het binnenveld en het Dassenbos, langs de wijk Noordwest, gevoeld.	Afgelopen jaren is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen, waaronder aangedragen ideeën die inspreker benoemd. De redenen hiervoor vindt u in de Trechteringsnotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. De provincie houdt wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.94.12	Inspreker ervaart dat de gemeente de belangen van de bewoners niet behartigt. Daarentegen worden de belangen van de WUR wel behartigd. Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van paragraaf 4.3. De informatie die door inspreker is aangevraagd op 1 maart jongstleden, is niet opgenomen in het verslag terwijl daar expliciet om gevraagd is. Deze informatie is ook tot op heden niet verstrekt.	In de besluitvorming worden alle belangen meegewogen, ook die van bewoners. De opmerking ten aanzien van de gemeente laat de provincie voor rekening van insprekers. Het verslag van de bijeenkomst op 1 maart jl. geeft een algemene weergave van de avond. Expliciet is gevraagd om informatie over het verkeersmodel. Speciaal om invulling te kunnen geven aan vragen over het verkeersmodel, zoals insprekers aangeven, is onlangs een extra informatieavond georganiseerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.94.13	Inspreker heeft de volgende opmerking ten aanzien van paragraaf 4.4. Inspreker is van mening dat er geen sprake is van samenwerking. Er wordt geluisterd maar inspreker vindt dat er verder niets wordt gedaan met datgene dat de klankbordgroep (m.n. vanuit de bewonersvereniging Noordwest) ingebracht heeft. Een voorbeeld hiervan zijn de alternatieven van stichting "Wageningen goed op weg".	Afgelopen jaren is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend. Onder andere de alternatieven van Wageningen Goed op Weg. Waarom dit zijn afgevallen staat beschreven in de Trechteringsnotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Wat betreft de mogelijkheden voor participatie: de provincie houdt rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.94.14	Het verbaast inspreker dat tijdens de informatieavond op 4 april 2018 en in de notitie wordt gesproken over de bereikbaarheid van de haven en Wageningen in het algemeen, terwijl eerder enkel werd gesproken over de bereikbaarheid van de campus. Inspreker stelt dat de haven wordt betrokken omdat er eigenlijk geen bereikbaarheidsprobleem is.	In de NRD beschrijven we de "goede bereikbaarheid van Wageningen, in het bijzonder van de Campus, het Business and Science park en ook de Rijnhaven." De afwikkelingskwaliteit op de verbinding tussen de A12/Ede en Wageningen is nu al voor verbetering vatbaar maar zal in de toekomst alleen maar verslechteren als gevolg van de verwachte verkeerstoename. Indien de afwikkelingskwaliteit op de verbinding tussen de A12/Ede en Wageningen onvoldoende is, gaat dat ten koste van de bereikbaarheid van alle bestemmingen in Wageningen.
2.94.15	Inspreker fietst iedere dag rond 8.00 uur via de Dijkgraaf, oversteek busbaan (wat nu al een zeer gevaarlijke oversteek voor het fietsverkeer is) en gehele Nijenoord Allee en 's avonds rond 17.00 uur terug. Tijdens de informatieavonden op 1 maart en 4 april werd gesproken dat hier dagelijks files staan. Dit is volgens inspreker onjuist.	Momenteel is er op de Nijenoord Allee sprake van oplopende wachtrijvorming voor de verkeerslichten. Zonder maatregelen zal deze wachtrijvorming alleen maar toenemen, gegeven de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen.

2.95. Zienswijze 95

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.95.1	Inspreker heeft al 20 jaar een kinderdagverblijf in de buurt van het huidige zoekgebied. Dit adres heeft als voordeel dat er een rustige omgeving is, waardoor de kinderen samen met de begeleiders makkelijk naar buiten kunnen. Hier wordt veelvuldig gebruik van gemaakt. Inspreker stelt dat wanneer deze NRD zo wordt aangenomen dit onmogelijk wordt gemaakt.	De verkeersveiligheid van alle typen verkeersdeelnemers is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van plan. Onder andere tijdens de Ontwerpateliers zal hierbij uitgebreid worden stilgestaan. De omvang van de consequenties voor deze specifieke situatie hangt zeer sterk af van het uiteindelijk te kiezen tracé.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.95.2	Inspreker maakt zich ook zorgen over de luchtkwaliteit. Het kinderdagverblijf heeft buitenbedjes staan waar kinderen slapen. Verslechtering van luchtkwaliteit kan maken dat inspreker ervoor moet kiezen om de buitenbedjes naar binnen te verplaatsen. Terwijl buitenbedjes juist van toegevoegde waarde zijn voor het kinderdagverblijf.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu is dus nog niet bekend hoeveel fijnstof de weg afgeeft en welke gezondheidseffecten er zijn.
2.95.3	Als argument voor het aanleggen van de Campusroute wordt genoemd dat er in de omgeving sprake is van verkeersproblemen. Inspreker zegt dat hier nauwelijks sprake van is; in de spits zijn er vrijwel geen opstoppingen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.95.4	Inspreker vindt dat het zoekgebied voor de Campusroute beperkt is, zodat er feitelijk maar één route over blijft. De schijnbare verkeersproblemen bevinden zich echter aan de hoofdingang van de campus, rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan. Inspreker verzoekt het zoekgebied uit te breiden of te verplaatsen naar de noordzijde.	De Campusroute biedt een oplossing voor dit knelpunt door het verkeer over een andere route te leiden en daarmee het kruispunt te ontlasten.
2.95.5	Inspreker vindt dat in de NRD niet alle alternatieven goed overwogen zijn. Onder andere de mogelijkheid om het terrein van de campus tot betaald parkeren te betitelen is niet overwogen. Daarnaast wordt verbetering/stimulering van het openbaar vervoer niet behandeld volgens inspreker. Inspreker is van mening dat mobiliteitsplannen die meer omvatten dan de auto niet worden meegenomen in de overweging.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.95.6	Inspreker geeft aan dat de stichting "Wageningen op weg" verschillende alternatieven heeft aangedragen, maar dat hier niets mee is gedaan.	Afgelopen jaren is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend. Onder andere de alternatieven van Wageningen Goed op Weg. Waarom dit zijn afgevallen staat beschreven in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD.

2.96. Zienswijze 96

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.96.1	Inspreker runt al geruime tijd een kinderdagverblijf met veel groen, wat voor veel ouders doorslaggevend is geweest voor de keuze voor het kinderdagverblijf. Inspreker vreest de door de eventuele aanleg van de weg het woongenot verder af zal nemen als gevolg van het geluid van auto's en lichtvervuiling. Volgens inspreker is hier in de NRD onvoldoende rekening mee gehouden. Inspreker stelt de provincie aansprakelijk voor de ernstige waardedaling van het pand, evenals voor de kosten voor taxatie die inspreker laat doen voorafgaande en na afloop van de aanleg van de weg.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Eigenaren van woningen of panden die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.96.2	Volgens inspreker is er nauwelijks sprake van een verkeersprobleem. Hooguit sta je rond de spits wel eens wat langer stil dan gebruikelijk, maar dicht rechtvaardigt volgens inspreker niet de aanleg van een weg dwars door een natuurgebied.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.96.3	Inspreker vindt het zoekgebied voor de Camusroute te beperkt, omdat er feitelijk maar één route overblijft. Inspreker merkt op dat de schijnbare verkeersproblemen zich bij de hoofdingang van de campus bevinden, bij de rotonde Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan. Volgens inspreker is het zoekgebied dan ook te beperkt en dient het zoekgebied naar de noordzijde verplaatst te worden, dan te worden uitgebreid. Inspreker heeft een artikel van de heer Dijkstra (Provincie schat verkeersverwachting Wageningen te hoog in") als bijlage toegevoegd. Inspreker geeft aan dat in dit artikel wordt gesteld dat er geen sprake is van een verkeersprobleem en dat het daadwerkelijke probleem, te weten de rotonde, op een andere plaats op te lossen is.	Zoals gezegd wordt er een geactualiseerde probleemdefinitie opgenomen in het MER, gebaseerd op meetbare criteria. Hierbij maakt de provincie gebruik van de recente verkeerstellingen en het te actualiseren verkeersmodel.
2.96.4	Inspreker merkt verder op dat uit het artikel blijkt dat de alternatieve niet goed zijn overwogen, waaronder de mogelijkheid om op het terrein van de campus betaald parkeren in te voeren. Inspreker is van mening dat met deze maatregel een substantieel deel van het autoverkeer terug kan worden gedrongen. Ook geeft inspreker aan dat verbetering en stimulering van het openbaar vervoer niet wordt benoemd en dat mobiliteitsplannen die meer omvatten dat de auto niet worden meegenomen in de overweging.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

2.97. Zienswijze 97

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.97.1	Inspreker is van mening dat nut en noodzaak van de Campusroute onvoldoende zijn komen vast te staan. De bereikbaarheid van de campus kan namelijk op vele andere manieren worden verbeterd, zoals door een beter ontsluiting van de rotonde op de Mansholtlaan, aanpassingen aan bestaande infrastructuur (Mansholtlaan), gebruik van bestaande infrastructuur op de campus voor bestemmingsverkeer (Bornsesteeg en de busbaan) en deeloplossingen uit de Draagvlakvariant.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.97.2	Inspreker merkt op dat het nut en noodzaak van het 'Rondje Campus' niet wordt ondersteund door de verkeerstellingen van de provincie, ondanks dat de economische activiteit op de campus en omliggende gebieden is toegenomen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.97.3	Inspreker is van mening dat het zoekgebied niet juist is bepaald omdat er in de spitsuren veel verkeer op de Mansholtlaan is. Daar behoort volgens inspreker dan ook het zoekgebied voor oplossingen te liggen.	De Campusroute biedt een oplossing voor dit knelpunt door het verkeer over een andere route te leiden en daarmee de bestaande route te ontlasten. Oplossingen op het bestaande tracé zijn onderzocht en afgevallen. In de trechternotitie staat dit nader toegelicht.
2.97.4	Volgens inspreker wordt onvoldoende belicht dat het verminderen van het verkeer op de Mansholtlaan zal zorgen voor een toename van het sluipverkeer tussen de A12 en de A50, waarmee het beoogde resultaat weer teniet zal worden gedaan.	In het MER wordt de verkeersaantrekkende werking nader in beeld gebracht. Op dit moment lijkt er geen significante toename van doorgaand verkeer te zijn bij de realisatie van de Campusroute.
2.97.5	Inspreker merkt op dat het zoekgebied een aantasting is van het huidige open gebied ten noorden van de Campus en dat het tegen het Provinciaal stiltegebied aan ligt.	Het klopt dat het zoekgebied in waardevol open gebied ligt en tegen het stiltegebied aan. De Campusroute zal effect hebben op deze gebieden. De mate waarin wordt onderzocht in het MER. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.97.6	Omdat het zoekgebied tegen een bestaande woonwijk aan ligt vreest inspreker voor de gezondheid van bewoners. Het huis van inspreker staat op minder dan dertig meter van het zoekgebied, wat betekent dat het gezin van inspreker te maken krijgt met licht- en geluidsoverlast, slaapverstoring en fijnstof.	De Campusroute zal effect hebben op de omliggende woonwijken. De mate waarin wordt onderzocht in het Milieueffectrapport, waaronder het effect op de luchtkwaliteit, geluid, slaapverstoring en lichthinder. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geldt daarbij al uitgangspunt.
2.97.7	Inspreker pleit voor een meer integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk (zoals toepassing van de Ladder van Verdaas) en dat participatie serieus wordt genomen. Hiermee kan volgens inspreker al veel bereikbaarheidswinst worden geboekt zonder ingrijpende maatregelen als de Campusroute. Bovendien past het investeren van publiek geld in meer asfalt langs/door een natuurterrein (Dassenbos) en een stiltegebied (Binnenveld) volgens inspreker niet in een duurzame innovatieve oplossing die van en voor een stad als Wageningen verwacht mag worden.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Daarnaast is in het vooronderzoek gebleken dat de stappen 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. In het MER wordt zoals gezegd nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.97.8	Inspreker merkt op dat de keuze voor de Campusroute een opmerkelijke is, omdat deze keuze met name is ingegeven uit het oogpunt van kosten. Ten opzichte van andere varianten scoort deze variant voor wat betreft onder meer natuur-, milieu- en maatschappelijke impact veel minder. Inspreker is van mening dat deze verschillen onderbelicht blijven als alleen de Campusroute in een m.e.r. wordt onderzocht. Inspreker vraagt zich ook af of – naast de directe kosten – ook de indirecte kosten (natuurcompensatie, planschade, geluidsisolatie, etc.) zijn meegenomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De omgevingseffecten zijn niet in geld uitgedrukt. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren zijn wel door middel van expert-judgement betrokken bij het voortraject om een goede afweging te kunnen maken. In het vervolgtraject wordt vanuit de wet- en regelgeving onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.97.9	Inspreker merkt op dat de waardevermindering van de woning van inspreker absoluut niet toereikend wordt afgedekt door enige aanspraak op tegemoetkoming in planschade.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade. In de kostenraming van €14 miljoen is een reservering opgenomen voor planschade. Onderdeel van de komende ontwerpfase is het gedetailleerder in beeld brengen van de kosten voor planschade. Deze kan immers per variant variëren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.97.10	Inspreker vindt het opmerkelijk dat de provincie onderkent dat andere maatregelen dan nieuw asfalt op de “ treden” van de Ladder van Verdaas van invloed kunnen zijn op de noodzaak van de Campusroute. Omdat de provincie stelt dat er al jarenlang sprake is van een urgent bereikbaarheidsprobleem, valt voor inspreker niet in te zien waarom het “ laaghangend fruit” niet allang is geplukt. De veronderstelling van de provincie dat andere maatregelen dan de aanleg van nieuw asfalt niet voor de benodigde verkeersverlaging van 10% in de ochtend en 15% in de avond gaan zorgen is volgens inspreker niet (voldoende) onderzocht.	Zoals gezegd worden naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.97.11	Inspreker verzoekt de provincie de veranderingen in de waardering van de omgevingsaspecten die door het plan worden aangetast (waaronder de aspecten woning en woonomgeving en de waardering van de stiltegebieden) in de te onderzoeken aspecten in het kader van het MER te betrekken. In de onderzoeksopzet zijn hier nu alleen deelaspecten van opgenomen en niet de invloed op de algehele waardering van deze aspecten.	In het MER worden alle aspecten die effect hebben op woning, woonomgeving en stiltegebieden meegenomen. Dit wordt gedaan op een wijze die gebruikelijk is voor de m.e.r.-procedure. Er is nadrukkelijk aandacht voor woon- en leefomgeving.

2.98. Zienswijze 98

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.98.1	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost is van mening dat nut en noodzaak voor heel Wageningen dient te worden aangetoond. Primair gaat het om de bereikbaarheid van de Campus.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Overigens gaat het om stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. Dit is een toegangsweg voor meer bestemmingen dan alleen de Campus.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.98.2	Volgens Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost dient in de afweging en de te onderzoeken alternatieven nadrukkelijk ook rekening te worden gehouden met de hoeveelheid sluipverkeer richting Renkum/A50.	In het verkeersmodel dat deze zomer geactualiseerd wordt, wordt de huidige hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 en de A50 via Wageningen meegenomen. Samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Wageningen onderzoekt de provincie de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te stimuleren om via de A12 en A50 te rijden.
2.98.3	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie om een meting, prognose en impact van de verkeersintensiteiten richting Campus, Wageningen-centrum en Wageningen-haven maar ook richting Rhenen en richting Renkum/A50 op alle te onderzoeken varianten.	De provincie gaat het verkeersmodel actualiseren. Daarvoor zijn nieuwe tellingen gedaan, onder andere op de wegen naar de genoemde bestemmingen van inspreker.
2.98.4	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie te onderzoeken wat de impact is van een driebaans-Tidal Flow en van een doorgetrokken vierbaans Dreeslaan tot aan restaurant Het Gesprek. Volgens Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost kan het bereikbaarheidsprobleem van de Campus hiermee het beste worden opgelost.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.98.5	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de impact van de te verwachten geluidshinder bij alle routevarianten te onderzoeken, niet alleen voor bewoners van Noordwest, maar ook voor het nabijgelegen stiltegebied Binnenveld.	In het MER wordt onderzocht wat de verandering van de geluidbelasting op het stiltegebied als gevolg van de nieuwe weg wordt
2.98.6	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie om de impact van de routevarianten over en geluidsschermen langs de Kielekampsteeg/Plassteeg op de openheid van dit deel van het Binnenveld te onderzoeken.	De impact van routevarianten op het omliggende landschap en op de openheid wordt meegenomen in het MER. Daarbij is ook aandacht voor verzachtende maatregelen, zoals geluidswerende schermen of groene inpassingen.
2.98.7	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie om de impact van routevarianten op het broedgebied en aantallen van akker- en weidevogels van meerdere Rode Lijstsoorten te onderzoeken.	In het MER wordt het studiegebied bepaald voor het thema natuur. Dat is het gebied waarbinnen de effecten van de Campusroute te verwachten zijn. Binnen dat gebied worden de effecten op de beschermde natuurwaarden onderzocht. Onder andere op basis van deze milieueffecten worden belangen tegen elkaar afgewogen en een keuze gemaakt door Provinciale Staten in het inpassingsplan.
2.98.8	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie om de impact van routevarianten op de bedrijfsmatige en werkbare aspecten van Unifarm te onderzoeken in verband met het belang van behoud en bereikbaarheid van de proefvelden, mede in verband met de daarvan afhankelijke ornithologische waarden.	In algemene zin worden de effecten van de varianten op doorstroming en bereikbaarheid onderzocht. Er worden bepaalde deelgebieden met een verzameling van functies in beschouwing genomen, zoals het centrum van Wageningen en de Universiteits Campus. Voor het MER is het beschouwen van specifieke functies te gedetailleerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.98.9	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de impact van routevarianten op het huidige en te behouden ‘ groene imago’ van WUR/Unifarm te onderzoeken.	In het MER worden de effecten van de Campusroute op de beschermde natuur onderzocht. Het 'groene imago' van de WUR en de invloed daarop is geen onderwerp van het MER.
2.98.10	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de impact van routevarianten op de cultuurhistorische aspecten van de aanwezige waardevolle boerderijen (De Born en de Hoge Born) te onderzoeken.	Cultuurhistorie is een belangrijk kader bij de ontwerpateliers. De Born en de Hoge Born maken hier deel van uit. De effecten van het tracéontwerp op cultuurhistorische elementen wordt onderzocht in het MER en meewegen in de uiteindelijke keuze voor de ligging van de weg.
2.98.11	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de impact van routevarianten op de zorg- en retailfunctie (winkel) van de Hoge Born aan de Bornsesteeg te onderzoeken.	Dit maakt onderdeel uit van het m.e.r.-onderzoek.
2.98.12	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de impact van routevarianten op de archeologische aspecten in het hele zoekgebied te onderzoeken.	Archeologie is één van de te beschouwen aspecten in het MER.
2.98.13	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost vraagt de provincie de volgende routevarianten aan de NRD toe te voegen: a. Een doorgetrokken vierbaansweg van de Dreeslaan tot aan restaurant Het Gesprek. b. Een Tidal Flow van de Dreeslaan tot aan restaurant Het Gesprek. c. Een Tidal Flow over de bestaande Kielekampsteeg en Bornsesteeg, alleen voor de Campus. d. Een combinatie van bovenstaande varianten, zijnde AC of BC.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvakken tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.98.14	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost is van mening dat het zoekgebied moet worden uitgebreid met minimaal het traject van de Dreeslaan tot aan de kruising van het restaurant Het Gesprek. Voor een optimale afweging zouden volgens inspreker maximaal ook alle routes over het Campusterrein en de Nijenoord Allee moeten worden meegenomen.	In de voorfase zijn diverse alternatieven onderzocht over het bestaande tracé en deze zijn om verschillende redenen afgevallen. Routes die ten oosten van het zoekgebied liggen worden niet kansrijk geacht. Het trechterproces staat beschreven in de trechternotitie.
2.98.15	Weidevogelwerkgroep Binnenveld-Oost geeft aan graag formeel deel uit te willen maken van de “buurtspraak” als onderdeel van de inspraak op de plannen tot verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen/Campus.	De provincie is niet bekend met het begrip ‘buurtspraak’. Uieraard is inspreker is van harte uitgenodigd om te reageren op de plannen van de provincie. Hoe de inspraak en communicatie voor dit project georganiseerd is staat beschreven in het communicatie- en participatieplan dat bij de NRD is gevoegd. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

2.99. Zienswijze 99

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.99.1	Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de stelling van de provincie dat "… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen". Het probleem is volgens inspreker niet groter dan een vertraging van 5 tot 10, hooguit 15 minuten gedurende een half uur in de spits. Inspreker is van mening dat het probleem niet zo groot is dat het de aanleg van een nieuwe weg waar (bewoners, dieren en vogels en het Dassenbos onder te lijden hebben) rechtvaardigt.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt een geactualiseerde probleemdefinitie opgenomen in het MER, gebaseerd op meetbare criteria.
2.99.2	Inspreker vreest voor geluidsoverlast van het verkeer, ook als wordt voldaan aan de wettelijke norm.	In het MER wordt, naast de toetsing aan de wettelijke normen, ook de mate van geluidshinder onderzocht.
2.99.3	Inspreker laat de provincie weten destijds het huis gekocht te hebben in verband met de ligging, omgeving en uitzicht op het Dassenbos. Inspreker heeft met een verbouwing geïnvesteerd in de woning met het idee er zo lang mogelijk te kunnen wonen. Het woonplezier is voor inspreker verdwenen.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dat ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.99.4	Inspreker laat de provincie weten dat het kruispunt van de Mondriaanlaan nu al gevaarlijk is en met de nieuwe weg alleen maar gevaarlijker zal worden	Aangezien de Campusroute op of nabij de kruising Mondriaanlaan - busbaan aantakt zal deze situatie heringericht worden bij realisatie van de Campusroute. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2.99.5	Inspreker uit zijn zorgen over het verhoogde percentage fijnstof en geluidsoverlast in de Tarthorst, wat ook zal gaan gelden voor Noordwest	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu zijn deze effecten nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.99.6	Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de stelling van de provincie over de verwachte verkeerstoename die uit de modelanalyses volgt. De genoemde argumenten zijn volgens inspreker niet correct.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.99.7	Het valt inspreker op dat het zoekgebied ten opzichte van oudere versies en de versie van de gemeente is uitgebreid met het gedeelte van het park Noordwest met de vijverpartij, terwijl daar nooit over is gesproken.	Dit is gedaan ten behoeve van de ontwerpopgave die verwacht wordt ter plaatse van het kruispunt Rooseveltweg - Mondriaanlaan - Nijenoord Allee, in de variant dat de Campusroute hier aan sluit.
2.99.8	Inspreker is van mening dat het niet terecht is dat de bestaande infrastructuur op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee niet wordt meegenomen. Met de opwaardering van die bestaande infrastructuur en kijken naar eerder afslaand verkeer bij de kruispunten is volgens inspreker wel degelijk winst te behalen.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Dit staat nader toegelicht in de trechteringsnotitie.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.99.9	Inspreker wijst de provincie op het nieuw te bouwen onderwijsgebouw van de WUR dat in het zoekgebied ligt. Volgens inspreker is het zoekgebied daardoor al direct niet meer reëel en een stuk kleiner.	In de ontwerpateliers gaat de provincie samen met de omgeving op zoek naar de ligging en inrichting van onderscheidende tracés binnen het zoekgebied. Bij eventuele sloop van gebouwen worden ook de meerkosten als gevolg daarvan in beeld gebracht. De ontwikkeling van een nieuw onderwijsgebouw past binnen het vigerende bestemmingsplan en de WUR heeft aangegeven dat gezien de groei van het aantal studenten noodzakelijk is. Ook met dat gegeven moet in het ontwerpproces rekening worden gehouden. Hoe dat precies uitpakt moet blijken in de ontwerpateliers omdat er nu nog geen tracés zijn uitgewerkt en niet bekend is hoe het 3e onderwijsgebouw binnen het daarvoor bestemde zone wordt gesitueerd.
2.99.10	Inspreker merkt op dat in de periode na 2012 verschillende kruispunten zijn aangepast waarvan wordt aangegeven dat het verkeer stagneert en dat de resultaten van deze aanpassingen niet zijn meegenomen.	Deze opmerking wordt beantwoord onder de opmerking onder 99.6
2.99.11	Inspreker vraagt de provincie meer financiële middelen uit te trekken om de bereikbaarheid van Wageningen in 2030 veilig te stellen en geen limiet van 14,4 miljoen op te leggen. Inspreker is van mening dat ook het bedrijfsleven daar een bijdrage aan kan leveren omdat zij ook baat hebben bij een betere bereikbaarheid.	De realisatie van openbare wegen is en overheidstaak. Aandachtspunt daarbij is dat overheidsmiddelen op en maatschappelijk verantwoorde wijze worden besteed. Met de gereserveerde financiële middelen is het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen oplosbaar.
2.99.12	Volgens inspreker is meer asfalt niet de oplossing om de infrastructuur van Wageningen te verbeteren. Daarom vraagt inspreker de provincie eerst te kijken naar: • verbetering rotonde Mansholtlaan; • intensiever gebruik door het bedrijfsleven van de snelfietsroutes Wageningen-Ede en Wageningen-Arnhem; • stimuleren van het gebruik van e-bikes; • toegang tot het universiteitsterrein via verschillende invalswegen; • betaald parkeren op het universiteitsterrein.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Daarnaast is in het vooronderzoek gebleken dat de stappen 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.99.13	Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergrote, en wel zo dat de bestaande wegen (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) ook in het zoekgebied vallen en het MER voor dit grote zoekgebied kan worden uitgevoerd.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Dit staat nader toegelicht in de trechteringsnotitie.
2.99.14	Inspreker verzoekt de provincie eerst deelaanpassingen te maken, zoals gedefinieerd in de Draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg alvorens over te gaan tot het aanleggen van de Campusroute.	Daarnaast kijken wij ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek blijkt dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Op basis van de verkeersberekeningen van destijds is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit.
2.99.15	Inspreker vraagt de provincie een goed mobiliteitsplan op te stellen voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en de WUR zodat verkeersstromen verminder worden.	De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden.
2.99.16	Inspreker verzoekt de provincie de kosten voor de natuur in het Binnenveld dat wordt aangetast mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute.	De effecten op beschermde natuur worden onderzocht in het MER. Als er mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn, dan zullen deze betaald worden uit het bestaande budget.
2.99.17	Inspreker verzoekt de provincie de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeerd, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.99.18	Inspreker verzoekt de provincie een MKBA uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken. Voorts verzoekt inspreker in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden toegebracht, inclusief de populatie vogels, dieren en platen die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.99.19	Inspreker verzoekt de provincie een berekening te maken van de materiële, immateriële en emotionele schade direct aanwonenden zullen hebben bij de verkoop van het huis.	Onderdeel van de komende ontwerpfase is het in beeld brengen van de kosten voor planschade. Deze kan immers per variant variëren. Immateriële en emotionele schade worden daarbij in ieder geval niet betrokken omdat deze niet voor vergoeding in aanmerking komen. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

2.100. Zienswijze 100

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.100.1	SP Wageningen is van mening dat door beter management van fietsverkeer ook de mobiliteit voor het autoverkeer verbeterd kan worden. Een fietstunnel bij de kruising Nijenoord Allee / Rooseveltweg / Mondriaanlaan kan volgens SP Wageningen de doorstroming al verbeteren en tegelijkertijd een oplossing zijn voor de ervaren fietsdrukte in de Tarthorst. Verder kunnen de kruispunten bij de Bornsesteeg en Hoevestein geoptimaliseerd worden om het overige fietsverkeer beter en sneller te verwerken. Daarnaast zou volgens SP Wageningen aan de westzijde van de campus een parkeerterrein gerealiseerd moeten worden voor bezoekers vanuit de richting Rhenen, die toegankelijk gemaakt kan worden door de slagbomen voor de busbaan richting de campus te verplaatsen. Als laatste stellen inspreker een groene golf op de Nijenoord Allee voor, 's ochtends in de richting van de snelweg en 's avonds in de richting van de stad.	Het klopt dat met een betere afwikkeling van het fietsverkeer (met name de oversteekbaarheid t.h.v. de Mansholtlaan en Nijenoord Allee) ook de doorstroming van het autoverkeer verbeterd kan worden. Mits dit gedaan wordt middels ongelijkvloers kruisingen. De Campusroute voorziet in een integrale oplossing voor auto en fiets door een belangrijk deel van het gemotoriseerd verkeer over een andere route te leiden, weg van de drukke fietsoversteken. Een groene golf op de Mansholtlaan heeft weinig meerwaarde omdat de onderlinge afstand tussen de kruispunten dermate groot is dat de verliestijden op de zijwegen vanuit Bennekom onacceptabel groot worden. Daarnaast is de doorstroming vanaf de kierkampweg in noordelijke richting ook niet het knelpunt.
2.100.2	SP Wageningen is van mening dat door het verbeteren van de fietsvoorzieningen, het openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement het autogebruik over de bestaande wegen gereduceerd kan worden. Door betere fietsverbindingen en de opkomst van elektrische fietsen neemt het autoverkeer naar de campus af. Volgens SP Wageningen kunnen ook directe busverbindingen tussen de Campus en station Ede-Wageningen, Arnhem en Rhenen en een aansluiting op het openbaar vervoer van de carpoolplaats bij de A12 OV-gebruik stimuleren en daarmee het gebruik van de auto reduceren. Daarnaast kan een mobiliteitsplan opgesteld worden met een fietsenplan en betaald parkeren op de campus.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.100.3	SP Wageningen doet de suggestie om de Mansholtlaan te verbreden naar 2x2 rijstroken, de rotonde bij de Droevendaalsesteeg te optimaliseren en het fietsverkeer dat de Mansholtlaan kruist bij de Droevendaalsesteeg ongelijkvloers te leiden, zodat fiets- en autoverkeer elkaar niet kruisen.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.100.4	Om sluipverkeer tegen te gaan stelt SP Wageningen voor op tussen de A12 en A50 een verbod in te stellen voor vrachtverkeer over de Diedenweg met uitzondering van bestemmingsverkeer. Ook zou volgens SP Wageningen met ontwikkelaars van navigatiesoftware afspraken gemaakt kunnen worden om de route A12/A50 via de N781 niet meer te vermelden.	Een dergelijk verbod is niet handhaafbaar en heeft daardoor waarschijnlijk nauwelijks effect. Daarnaast is er geen reëel alternatief voor bedrijven met vrachtverkeer uit de directe omgeving, anders dan de woonstraten in Wageningen. Doorgaand vrachtverkeer in deze straten is niet wenselijk. In-car-systemen werken veelal met live verkeersdata. Het verwijderen van deze route uit Tomtom is daarnaast onwenselijk vanuit het verkeersmanagementsysteem. Bij calamiteiten op de A50 en A12 moet de N225 en N781 als alternatief kunnen functioneren voor het regionale verkeer.
2.100.5	Om ervaren geluidsoverlast door autogebruik op de Nijenoord Allee zo veel mogelijk te verminderen, stelt SP Wageningen voor om geluidschermen dichter op de weg te plaatsen en te omgeven met groen.	Dit betreft maatregelen die geopperd worden bij de wens om aanpassingen aan het bestaande tracé mee te nemen. Wij zijn niet van plan het bestaande tracé mee te nemen in het vervolgproces.
2.100.6	SP Wageningen stelt dat de huidige verkeersgegevens geen onderbouwing voor een bereikbaarheidsprobleem in Wageningen geven omdat de toename van verkeer zoals gemodelleerd door Royal HaskoningDHV niet worden onderbouwd door de werkelijke gegevens van verkeerscijfers. SP Wageningen wijst de provincie op de taak om te zorgen voor een goede onderbouwing en in het kader van verkeer en infrastructuur te laten leiden door de Ladder van Verdaas.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.101. Zienswijze 101

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.1	Inspreker stelt dat nut en noodzaak van de Campusroute onvoldoende zijn komen vast te staan. In de NRD wordt gesproken over bovenregionaal economisch belang. Hier wordt geen onderbouwing voor gegeven. Inspreker vraagt zich af wat de relatie is tussen circa 1 kilometer Campusroute en de bovenregionale economische ontwikkeling.	De provincie wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen benutten. Daar hoort in onze ogen een goede bereikbaarheid bij, waaronder de bereikbaarheid met de auto. Dit geldt voor werknemers en bewoners van en in Wageningen. Om de gewenste economische ontwikkelingen mogelijk te maken, is voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Uit voorgaand onderzoek is gebleken dat de Campusroute deze oplossing biedt Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.101.2	Inspreker geeft enkele alternatieven die al heel veel problemen kunnen oplossen: • Betere ontsluiting rotonde Mansholtlaan. • Aanpassingen bestaande infrastructuur (voor bestemmingsverkeer en sluipverkeer). • Gebruiken van bestaande infrastructuur op de Campus door bestemmingsverkeer. • Deeloplossingen uit Draagvlakvariant of optimalisatie van Draagvlakvariant.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Daarnaast is in het vooronderzoek gebleken dat de stappen 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.3	Inspreker pleit ervoor dat er werk wordt gemaakt van een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk, zoals Ladder van Verdaas, en dat participatie serieus wordt genomen. Inspreker is van mening dat het de verantwoordelijkheid is van alle partijen om nu al de maatregelen te nemen die passen bij de Ladder van Verdaas.	De provincie neemt participatie serieus. Ze betrekt bewoners actief bij het project. Hoe ze dit doet, wanneer en in welke mate staat beschreven in het communicatie- en participatieplan dat de provincie voor dit project heeft opgesteld. Wat betreft een betere bereikbaarheid van Wageningen zetten we actief in op een verbetering van alle typen vervoer. Zo werken we aan diverse fietspaden en de snelfietsroutes Arnhem - Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede - Wageningen. Op diezelfde verbindingen is afgelopen jaren ook gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe snelle openbaar vervoersverbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de noordelijke inprikker en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Daarnaast zetten we in op gedragsverandering. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met hogescholen en bedrijfsleven. het is dus een geheel pakket aan maatregelen waarmee we Wageningen bereikbaar willen houden. Onderzoek wijst uit dat ondanks deze inspanningen aanpassing van de auto-infrastructuur nodig is. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.4	Inspreker stelt dat de keuze voor de Campusroute is ingegeven uit het oogpunt van kosten. Op natuur-, milieu- en maatschappelijke impact scoort de Campusroute veel en veel minder dan de andere varianten.	In het vooronderzoek zijn verschillende alternatieven en varianten tegen elkaar afgewogen op de werking van de oplossing, milieueffecten en kosten. Daar is inderdaad naar voren gekomen dat de milieueffecten van de Campusroute groot zijn. Geen van de andere werkende oplossingen bleek echter binnen het beschikbare budget te vallen. Zo was opwaarderen van het bestaande tracé ten minste dubbel zo duur.
2.101.5	Inspreker geeft aan dat de provincie onderkent dat andere maatregelen dan asfalt van invloed kunnen zijn op de noodzaak van de Campusroute. In de NRD wordt namelijk aan gegeven dat in 2030 het verkeer met 10-15% moet afnemen en wordt er gesteld dat andere maatregelen deze verlaging niet teweeg gaan brengen. Deze veronderstelling is echter niet (voldoende) onderzocht. Daarnaast zijn de aanpassingen aan het wegennetwerk na 2012 niet meegenomen in de berekeningen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.101.6	Inspreker geeft aan in het kader van het MER om de volgende aspecten te betrekken bij de onderzoeken: - Waardering en aantasting stiltegebieden - Onderzoek naar geluid, lichthinder, fijnstof, et cetera.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.101.7	Inspreker ervaart het bereikbaarheidsprobleem als zeer beperkt. Rechtvaardigt deze beperkte problematiek een investering van 20 miljoen euro in een weg door een waardevol gebied?	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt een geactualiseerde probleemdefinitie opgenomen in het MER, gebaseerd op meetbare criteria.
2.101.8	De NRD geeft aan dat de bereikbaarheid nu al onder druk staat en de problemen verder toe zullen nemen als gevolg van nieuwbouwprojecten. De NRD geeft tegelijkertijd aan dat vooral het woon-werk verkeer de problemen veroorzaakt. De woningbouwprojecten in Wageningen hebben een positief effect op het woon-werkverkeer via, aangezien mensen die korter bij hun werk wonen met de fiets gaan. Kortom, hoe moet inspreker dit nu duiden?	Niet alle bewoners van de nieuwbouwprojecten zullen in Wageningen of directe omgeving gaan werken, waardoor er een toename van het woon-werkverkeer per auto wordt verwacht. Dit is en wordt ook in het geactualiseerde verkeersmodel verwerkt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.9	In de NRD staat dat de oplossing toekomstvast en duurzaam moet zijn. Inspreker vraagt zich af hoe de Campusroute door natuurgebied en stiltegebied een duurzame oplossing is?	Gelderland heeft hoge milieu- en duurzaamheidseisen. Wij zijn van mening dat, na een goede afweging, nieuw asfalt niet uitgesloten hoeft te worden als dit in onze ogen noodzakelijk is. Bij de verdere planvorming en latere uitvoering wordt meegenomen hoe dit op een duurzame wijze kan gebeuren. In het MER onderzoeken we daarnaast de effecten van de Campusroute op de omgeving (waaronder het stiltegebied) en het onderwerp natuur, zodat ook deze effecten in alle afwegingen meegenomen kan worden.
2.101.10	Inspreker geeft aan dat de Campusroute zeer ingrijpend is voor de omgeving van inspreker. Het Binnenveld, historische gebouwen, het Dassenbos, landschap en historische groenstructuur worden aangetast.	We begrijpen dat de Campusroute voor de inspreker ingrijpend is. Welk effect de Campusroute precies heeft op de genoemde aspecten is nu nog niet bekend. Dit wordt onderzocht in het MER. Daarbij kijken we ook naar het voorkomen, verzachten en compenseren van negatieve effecten. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke invulling waarbij verschillende belangen en effecten tegen elkaar worden afgewogen.
2.101.11	Inspreker geeft aan dat de Campusroute zeer ingrijpend is voor de omgeving van inspreker. Het Binnenveld, historische gebouwen, het Dassenbos, landschap en historische groenstructuur worden aangetast.	Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers wordt onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd. We onderzoeken ook de effecten van de weg op allerlei andere thema's, waaronder cultuurhistorie en natuur. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.101.12	Inspreker mist een integrale aanpak, doordat het project zich enkel richt op de Campusroute. Inspreker is van mening dat er een integrale aanpak zou moeten komen. Hiervoor moet gekeken worden naar losse projecten die onderling kunnen versterken of tegenwerken. Bij een integrale aanpak is een MKBA cruciaal. Inspreker vraagt om een objectieve beoordeling van alle kosten door een MKBA uit te voeren voor alle zeven varianten.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.13	Inspreker geeft aan dat er naar goede voorbeelden van andere steden gekeken moet worden: • Convenant tussen provincie, gemeente, werkgevers en vervoersbedrijven om automobiliteit terug te dringen en andere soorten vervoer te stimuleren. • Afspraken van werkgevers met hun werknemers over duurzame mobiliteit en woon-werk vergoedingen, die OV-gebruik stimuleren. • Inzet van initiatieven in de gehele stad en op de Campus, zoals dynamische mobiliteitssystemen, spitsmijden, betaald parkeren, carpoolen, e-bike gebruik, P+R plekken, etc. • Hogere frequentie busvervoer van stations Ede-Wageningen en Rhenen naar de campus.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.101.14	Inspreker stelt dat de zes varianten en een geoptimaliseerd Draagvlakvariant nooit grondig zijn beoordeeld op alle aspecten. Door het zoekgebied te vergroten biedt het MER een mogelijkheid om alle varianten te beoordelen.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.101.15	Inspreker ziet niets van het Gelders coalitieakkoord 2015-2018 terug. Daarin wordt onder andere gesproken over partnerschap, co-creatie en samenwerking met belanghebbenden. Sterker nog, inspreker geeft aan dat er tot op heden weinig is gedaan met de beschikbare kennis van bewoners en de concrete input (zoals van Wageningen Goed op Weg). Inspreker vraagt om de aangedragen oplossingen voor het bereikbaarheidsprobleem in de afwegingen mee te nemen.	Gemeente en provincie hebben wensen en suggesties van omwonenden en belangstellenden steeds zorgvuldig bestudeerd en zoveel mogelijk meegenomen in het proces. Het communicatie- en participatieplan dat de provincie voor dit project heeft opgesteld, beschrijft hoe ze de omgeving betrekt, wanneer, en in welke mate.

2.102. Zienswijze 102

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.102.1	Inspreker geeft aan dat het niet klopt dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Dit is ook niet onderzocht.	In de NRD staat niet dat er stremmingen zijn in het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven. Er staat dat deze locaties last hebben van de stremmingen op de N781 en Nijenoord Allee. De bereikbaarheid is door de wachtrijvorming in de ochtend- en avondpits minder.
2.102.2	Inspreker geeft aan dat de voorspelde groei van het autoverkeer in de NRD niet wordt bevestigd door de analyse van Dijkstra die weergegeven is op website van Wageningen Goed Op Weg.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd, waarbij de recente verkeerstellingen worden gebruikt.
2.102.3	Inspreker geeft aan dat het zoekgebied niet ruim genoeg is gedefinieerd. Inspreker vraagt om het zoekgebied te vergroten met de bestaande infrastructuur en daarmee het MER voor uit te voeren.	In de trechternotitie staat toegelicht hoe het zoekgebied tot stand is gekomen en waarom alternatieven buiten het zoekgebied zijn afgevallen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.102.4	Inspreker stelt enkele alternatieven voor om de verkeersdrukte tegen te gaan: • Verbeteren doorstroming rotonde Mansholtlaan • Autoverkeer rond de Campus terugbrengen door mobiliteitsplan WUR en bedrijven Campus. • Betaald parkeren op universiteitsterrein. • Verbeteren openbaar vervoer. • Fietstunnel of –brug van Bornsesteeg naar Churchillweg. • 'Groene golf' voor auto's vanaf Mansholtlaan richting Rhenen.	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de afzonderlijke suggesties: • In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken. • De gemeente neemt het initiatief tot een mobiliteitsconvenant • Een groene golf op de Mansholtlaan heeft weinig meerwaarde omdat de onderlinge afstand tussen de kruispunten dermate groot is dat de verliestijden op de zijwegen vanuit Bennekom onacceptabel groot worden. Daarnaast is de doorstroming vanaf de kierkampweg in noordelijke richting ook niet het knelpunt. De provincie participeert hier in. • Er wordt doorlopend gewerkt aan verbeteringen in het Openbaar Vervoer. Recent voorbeeld is de vrijliggende busbaan over het campusterrein. • Een ongelijkvloerse fietstunnel ter plaatse van de Bornsesteeg verbetert de fietsoversteekbaarheid en doorstroming van het autoverkeer. op zichzelf heeft deze maatregel echter onvoldoende probleemoplossend vermogen om alle knelpunten op te lossen. De provincie kiest met de Campusroute voor één integrale oplossing.
2.102.5	Inspreker ziet het als ene groot verlies om een groot deel van het Dassenbos te vernietigen. De schade aan de flora en fauna zal groot zijn.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het vervolgonderzoek wordt duidelijk welk effect de Campusroute gaat hebben op het Dassenbos. Zoals bekend wordt er nu al onderzoek gedaan naar de flora en fauna in het Dassenbos. We kijken ook naar verzachtende en compenserende maatregelen. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke ordening waarbij verschillende belangen en effecten tegen elkaar worden afgewogen.
2.102.6	Inspreker geeft aan dat de Campusroute ernstige overlast geeft door geluid, uitlaatgassen en fijnstof.	In het MER wordt onderzoek verricht naar deze aspecten. De effecten zijn nu nog niet bekend.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.102.7	Inspreker verzoekt eerst de deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd.	Daarnaast kijken wij ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek blijkt dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Op basis van de verkeersberekeningen van destijds is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.102.8	Inspreker verzoekt dat de provincie samen met Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR een mobiliteitsplan op te stellen.	De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.102.9	Inspreker geeft aan om bij het MER ook ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.
2.102.10	Inspreker stelt voor om een MKBA op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen een groter zoekgebied uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.102.11	Inspreker geeft aan dat in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	Voor het antwoord verwijzen we naar het antwoord onder 102.10,

2.103. Zienswijze 103

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.103.1	Inspreker stelt alternatieven voor om de stagnaties tijdens de dagelijkse spits op te lossen, zonder de Campusroute aan te leggen: • Openstellen van de busbaan bij de oprit naar de A12 aan de Mansholtlaan in de ochtend voor afslaand verkeer naar Arnhem. • Ongelijkvloerse kruising maken van de rotonde van de Campus. Doorgaand verkeer kan zo doorrijden richting Ede en Renkum/Rhenen. • Fietstunnels of –bruggen aanleggen over de twee grote kruispunten (Rooseveltweg-Mondriaanweg en Churchillweg-Bornsesteeg) met de Nijenoord Allee. Dit geeft een betere doorstroming en een veiligere oversteek. • Openstelling van de busbaan vanuit de ingang Noordwest, specifiek voor verkeer vanuit Rhenen. Zo wordt deel Nijenoord Alleen vanaf kruising Rooseveltweg-Mondriaanlaan ontlast. • Terugdringen van sluipverkeer dat over Wageningen rijdt en bestemming A12, A15 of A50 heeft.	De A-varianten zijn ontwikkeld op basis van de geconstateerde knelpunten. Dit heeft geleid tot minder complexe opwaarderingsvarianten dan de variant die inspreker voorstelt. De A-varianten zoals beschreven in de trechteringsnotitie zijn meegenomen in de afweging. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere gekeken wordt naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.103.2	Inspreker geeft aan dat de trend in de modelverwachtingen in de NRD niet overeen komt met de gemeten intensiteiten (provinciale tellingen in de periode 2012-2017). De provinciale tellingen laten geen groei zien over de afgelopen 5 jaar, zij laten zien dat het verkeersaanbod gelijk is gebleven of zelfs gedaald is.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.103.3	Inspreker stelt dat het van heel veel lef en inzicht getuigt als provincie Gelderland, samen met WUR en de nieuwe bedrijven en Wageningen als een proeftuin gaan zien voor innovatieve manieren van transport en vervoer.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.103.4	Inspreker geeft enkele voorbeelden hoe vervoer te verbeteren: • Goede en aantrekkelijk transport van en naar stations Ede en Rhenen. • Snelfietspaden die voorrang krijgen op autoverkeer. • Ontmoedigingsbeleid voor autoverkeer door WUR, bedrijven en provincie. • Betaald parkeren op universiteitsterrein. • Beloning voor reizen per fiets. • Variabele les- en werktijden inzetten om zo verkeersdrukte te spreiden. • Colleges volgen via internetverbinding.	In het vooronderzoek is gebleken dat de stappen 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	Al deze genoemde opties (en meer) zijn voorgesteld door Wageningen Goed op Weg in de Draagvlakvariant.	
2.103.5	Het verbaast inspreker dat er veel varianten aangedragen zijn ter verbetering van de bereikbaarheid, maar het uiteindelijke zoekgebied voor het MER teruggebracht is tot een heel erg geminimaliseerd gebied, waardoor er in principe maar één oplossing mogelijk is: de Campusroute. In een m.e.r. procedure dienen zoveel mogelijk alternatieven bekeken te worden, zodat op basis daarvan een ruim aantal mogelijkheden voorgelegd kan worden en een goede keuze kan worden gemaakt. Door het zoekgebied bewust heel klein te maken is er geen ruimte voor een gedegen onderzoek naar de milieueffecten van de verschillende varianten. Inspreker verzoekt de provincie dan ook het zoekgebied te vergroten, zodanig dat ook de bestaande infrastructuur wordt meegenomen, en op basis van dat vergrote zoekgebied een m.e.r. procedure te starten.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van een geactualiseerd verkeersmodel en probleemanalyse.
2.103.6	Inspreker geeft aan dat om een juiste keuze te kunnen maken, alle kosten en baten van de verschillende varianten meegewogen moeten worden. Inspreker mist een MKBA, waardoor de maatschappelijke koste zichtbaar worden gemaakt.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.103.7	Inspreker geeft aan dat tijdens een gemeenteraadsbijeenkomst is aan gegeven dat de weg er komt voor de bedrijven die zich in Wageningen gaan of al hebben gevestigd. Met de bedrijven worden wel afspraken gemaakt, waardoor inspreker het gevoel heeft dat inspreker als bewoner niet gehoord wordt. Dit gevoel wordt versterkt door de wijze waarop (geen) antwoord wordt gegeven op vragen tijdens informatieavonden. Inspreker heeft niet het gevoel dat het een democratisch proces is. Provincie Gelderland lijkt een groter belang te hechten aan de economische bedrijvigheid in de regio FoodValley, dan dat zij de burgers een goede, leefbare en veilige woon- en werkplek wil bieden. Inspreker vraagt om een democratisch, open en transparant overleg te starten met belangengroepen in Wageningen om samen tot een juiste keuze te komen.	De provincie is mede verantwoordelijk voor het vestigingsklimaat van alle inwoners van Gelderland en voor bedrijven. Bedrijven zorgen voor werkgelegenheid en daarmee ook voor welvaart voor onze Gelderse bevolking. Er zijn dus regelmatig contacten met bedrijven die een vestigingslocatie zoeken. Net zoals deze ook plaatsvinden tussen gemeenten en bedrijven. Bereikbaarheid is voor inwoners én bedrijven belangrijk. Net zoals een mooie omgeving en goed onderwijs. Een belangrijke kerntaak van de provincie is zorgen voor regionale bereikbaarheid: we zorgen bijvoorbeeld voor goede ontsluiting van landbouwbedrijven en bedrijventerreinen. Er zijn geen specifieke toezeggingen gedaan aan bedrijven in Wageningen zoals Unilever. Wat betreft het betrekken van de omgeving bij de planvorming van het project: de provincie heeft hiervoor een plan opgesteld. hieraan staat hoe, wanneer en in welke mate de provincie de omgeving betrekt. het plan is bij de NRD gevoegd en staat hier (www.gelderland.nl/beterbereikbaarWageningenCampusroute). Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.103.8	Inspreker geeft aan dat door de aanleg van de Campusroute inspreker te maken krijgt met geluidsoverlast, aantasting woongenot, fijnstof en uitlaatgassen, verslechterde luchtkwaliteit en een aanslag op de gezondheid.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu zijn deze effecten nog niet bekend.
2.103.9	Inspreker vraagt een eerlijke, oprechte opgave van kosten, baten en gevolgen voor mens, natuur en milieu van de oorspronkelijke 6 varianten én de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, die zijn opgezet om de bereikbaarheid van Wageningen te verbeteren. Zodat er een goede, gedegen, toekomstbestendige oplossing gekozen kan worden op basis van gelijke uitgangspunten. Voor een eerlijk vergelijk.	Wij verwijzen voor het antwoord naar de beantwoording onder 103.6.

2.104. Zienswijze 104

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.1	Inspreker vindt dat de door de provincie voorgestelde oplossing alleen vanuit verkeersproblematiek in 2012 is aangevlogen. Inspreker is van mening dat de knelpunten niet (goed) worden opgelost (enkel mitigeren) en kansen voor een optimale inpassing niet worden benut of zelfs geblokkeerd. Ook vindt inspreker dat een dergelijke aanpak nauwelijks rekening houdt met de menselijke factor van de gebruikers en omwonenden van Wageningen. De scope, probleemstelling, doelstelling en uitgangspunten van het onderzoek zijn in de loop van de tijd aangepast en gewijzigd. Inspreker is van mening dat hiermee de basis van het trechteringsproces alsmede de relatie tussen de oplossing en de doelstelling van het project ontbreekt. Oorspronkelijk ging het alleen over de bereikbaarheid van de WUR en de bedrijven op het campusterrein. Nu worden ook de andere ontwikkelingen aan de zuidwest kant van Wageningen meegenomen.	De provincie is het project gestart met het in beeld brengen van de verkeersproblematiek en hoe die zich in de loop van de tijd zal ontwikkelen. Daarbij uitgaande van het bestaande verkeersmodel en landelijke prognoses. Vanuit dat inzicht is gekeken naar oplossingsrichtingen. In het voortraject zijn door experts judgement de effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren benoemd waardoor dit aspect is betrokken bij de gemaakte afwegingen. De doelstelling van het project is ongewijzigd gebleven: de bereikbaarheid van de bestemmingen in Wageningen en de Wageningen Campus in het bijzonder moet worden verbeterd. Het proces om te komen tot een goed ingepaste variant wordt nu pas opgestart, het m.e.r. onderzoek zal duidelijk maken op welke onderdelen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Juist door middel van deze mitigerende maatregelen kan rekening worden gehouden met omwonenden.
2.104.2	Inspreker is van mening dat de extra vraag naar mobiliteit niet is onderbouwd en daarom niet per definitie als omvangrijk kan worden ingeschat zoals in de NRD wordt gesuggereerd.	De extra vraag naar mobiliteit is een direct gevolg van de extra woon- en werkfuncties die zich de komende jaren in en rond Wageningen zullen vestigen. Hierbij is enkel uitgegaan van de ruimtelijke plannen die al bestuurlijk zijn geaccordeerd of waarbij dat zeer waarschijnlijk zal gaan gebeuren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.3	Inspreker stelt dat er niet serieus is gekeken naar andere mogelijkheden volgens de Ladder van Verdaas (bv beperken autoverkeer) inclusief het regelen van meer toegangswegen(inprikkers) tot de campus. Hierdoor stelt inspreker dat de keuzen voor "rondje Campus" te weinig onderbouwd en onzorgvuldig is. Daarnaast stelt inspreker dat er ten onrechte allerlei autonome mobiliteitsmaatregelen als project specifieke stappen van de Ladder van Verdaas worden gepresenteerd.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.104.4	Inspreker vindt dat in de reactienota Studie bereikbaarheid Wageningen uit 2015 niet alle ideeën en suggesties over oplossingsrichtingen serieus bekeken en beantwoord zijn. Deze zijn veelal terzijde gelegd op basis van slechts enkele kwalitatieve inschattingen. Inspreker is het niet eens met de beoordelingen, de onzorgvuldige werkwijze en de weinig onderscheidende en willekeurige wijze van trechtering. Op de reactienota, het proces van trechteren en de uitkomst daarvan heeft inspreker geen inbreng kunnen geven door middel van een bezwaar/beroep procedure. Inspreker voelt zich nu geconfronteerd met eigenlijk maar 1 alternatief (rondje Campus).	Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend en afgevallen. De redenen hiervoor vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. De provincie houdt wel degelijk rekening met bewoners en overige belanghebbenden. Hoe ze dat doet, wanneer en in welke mate leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.5	Inspreker is van mening dat de Wageningers in Noordwest inmiddels worden geconfronteerd met een geleidelijke stapeling van ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening die negatief is voor woongenot en woonomgeving en die niet te voorzien waren door de inwoners. Inspreker stelt dat dat onvolledige/deel plannen gefaseerd in inspraak worden gebracht zonder dat er een duidelijke ruimtelijke visie is waar deze plannen staan beschreven. Inspreker verzoekt een realistisch en op de toekomstgericht overall plan wat aansluit op de problematiek en wensen van de bewoners en aansluit op eerder opgestelde visies.	De afgelopen jaren hebben grote ontwikkelingen plaatsgevonden in Wageningen. Gezien de Omgevingsvisie van de provincie en het bestemmingsplan in Wageningen is duidelijk dat de stad zich ook de komende jaren verder zal ontwikkelen. Met de komst van de Campusroute wordt het (auto)bereikbaarheidsprobleem, wat een gevolg is van alle ruimtelijke ontwikkelingen, aangepakt. Daarnaast spannen gemeente en provincie zich in om ook de bereikbaarheid met OV en fiets verder te verbeteren.
2.104.6	Inspreker is van mening dat op voorhand kan worden aangegeven dat het onderzoeksgebied en de daarin aanwezige dwangpunten dermate beperkt is dat er binnen het zoekgebied geen ander alternatief overblijft dan een Campusroute op maaiveld door het Dassenbos heen. Daarmee is er volgens inspreker geen sprake zijn van een volwaardige MER studie op varianten binnen het zoekgebied.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.
2.104.7	Inspreker is van mening dat er een beperkt aantal knelpunten in Wageningen tijdens de ochtend en avondspits zijn en dat dit niet ongewoon is voor een stad. Ook stelt inspreker dat er te zien is dat het probleem wel degelijk samenhangt met problemen op de A12 en A50 (sluipverkeer).	De noodzaak om de Campusroute te realiseren komt niet alleen voor uit het actuele verkeersbeeld, maar ook uit de extra hoeveelheid verkeer die er de komende jaren bij komt als gevolg van diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Wat betreft het doorgaand verkeer tussen de A12 en A50: Op bepaalde momenten is er inderdaad een zekere hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Wageningen. Gegeven de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie stellen we echter dat de bereikbaarheid van Wageningen tekortschiet, zelfs in de theoretische situatie dat er geen doorgaand verkeer meer door Wageningen zal rijden. Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.8	Inspreker stelt dat de rotonde bij de Universiteit primair de oorzaak van de huidige problemen is. Inspreker geeft aan dat de Nijenoord Allee zelf geen afwikkelingsproblemen heeft in tegenstelling tot wat in de NRD is opgeschreven. Deze Allee stroomt ook in de spits gewoon door en dit stuk kan dus geen belemmering zijn voor de haven en het Businesspark. Hierdoor stelt inspreker dat de noodzaak om de bereikbaarheid van de Campus te verbeteren via een rondweg ontbreekt.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.104.9	Inspreker stelt dat de oplossingsrichting het robuuster maken van de in/uit ritten van de campus is. Inspreker geeft aan dat dit veel efficiënter en doelmatiger kan door VRI's in te zetten en het vergroten van de opstelcapaciteit in combinatie met het doortrekken van de twee extra rijstroken tot aan de Campus ingang.	In de vooronderzoeken is de effectiviteit beschreven van varianten waarbij er geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd maar bestaande opgewaardeerd, op de wijze zoals u beschrijft. Het enkel verbreden van de Mansholtlaan tot aan de Droevendaalsesteeg leidt tot een verplaatsing van de filevorming naar bijvoorbeeld het wegvak van de Mansholtlaan tussen de Droevendaalsesteeg – Nijenoord Allee of het Kruispunt Nijenoord Allee - Mansholtlaan omdat een groot deel van het verkeer van en naar Wageningen een andere herkomst en bestemming heeft dan de Wageningen Campus.
2.104.10	Inspreker geeft aan dat het opvallend is dat de eigen verkeerstellingen van de provincie aan tonen dat de daadwerkelijke groei aanmerkelijk kleiner is dan in 2012 is berekend. Hierdoor stelt inspreker dat de maatregelen zijn gebaseerd op verkeerde aannames. Inspreker verzoekt heroverweging van de varianten en maatregelen op verkeerskundig gebied.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.104.11	Inspreker is van mening dat bij de trechtering een zeer globaal uitwerkingsniveau is gehanteerd. Inspreker geeft aan dat uit het verleden is gebleken dat een dergelijk uitwerkingsniveau van de provincie leidt tot inpassingsproblemen waardoor op allerlei vlak later problemen ontstaan bijvoorbeeld ten aanzien van verkeersveiligheid op de kruisingen Mondriaanlaan/Dijkgraaf, busbaan met kruispunt "'t Gesprek", oversteek fietsers Nijenoord Allee; oversteek Mansholtlaan/Kierkampersteeg, afstreping op Mansholtlaan en de kruising Kierkampersteeg/Bornsesteeg. Inspreker is van mening dat er over de uitwerking van de verschillende alternatieven teveel onduidelijkheid is de NRD, waardoor geen gedegen afweging is gemaakt.	Het is gebruikelijk om op een hoog abstractieniveau eerst een afweging te maken van mogelijke tracéalternatieven. In de trechtering en de eerdere uitwerking van de routes over de campus zijn enkele ontwerpopgaven geïdentificeerd. Deze hebben onze aandacht in het vervolgproces.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.12	Inspreker is van mening dat het vreemd en onwenselijk is dat er bij voorbaat een taakstellend budget is vastgesteld. Het is een complexe situatie waarbij ook doelstelling, uitgangspunten en ontwerpopgaven vanaf het begin niet vastgesteld en gecommuniceerd zijn. Inspreker stelt dat dit onnodig de reikwijdte, integraliteit, kwaliteit, robuustheid en oplosbaarheid van de oplossing beperkt.	Bij het overdragen van de regie naar de gemeente in 2015 zijn de kaders afgesproken waaraan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen zou moeten voldoen. Op dat moment waren globale oplossingsrichtingen (variant A en B) uitgewerkt in grove schetsen en indicatief geraamd. Op basis daarvan is met een financiële verdeelsleutel voorgesteld en heeft de provincie aangegeven wat haar maximale bijdrage voor de oplossing voor het probleem zou zijn. Rekening houdend met die afgesproken kaders is de gemeente het vervolgtraject ingegaan. Het is bij grote infrastructurele projecten gebruikelijk om te werken met een taakstellend budget.
2.104.13	Inspreker verwacht dat extra asfalt ook zal leiden tot meer verkeer vanuit Rhenen naar de A12. Dit staat haaks op het huidige mobiliteitsbeleid.	De eerder uitgevoerde onderzoeken geven geen reden om aan te nemen dat de hoeveelheid doorgaand verkeer richting Rhenen sterk zal stijgen als gevolg van realisatie van de Campusroute.
2.104.14	Inspreker zet vraagtekens bij het uitgeven van gelden voor een oplossing waar relatief weinig problemen zijn. Inspreker is van mening dat het beschikbaar stellen van budget door de provincie ten onrechte het lokale besluitvormingsproces beïnvloedt. Het zou uitlokken om de gelden ook daadwerkelijk te besteden terwijl dit eigenlijk niet nodig is.	Provincie en gemeente zijn het eens over het bereikbaarheidsprobleem en beide willen het oplossen. De provincie kan zich dus niet vinden in de stelling van inspreker.
2.104.15	Inspreker geeft aan dat het storend is dat de begrippen zoekgebied, plangebied en studiegebied niet zijn gedefinieerd en niet per aspect doorvertaald in de NRD. Volgens inspreker leidt dit tot een onduidelijk beeld van de procedure en inhoud bij de lezer en mogelijk ook bij beslissers en de onderzoekers van het MER.	De provincie dankt inspreker voor de nuttige suggestie. In het MER zal een begrippenlijst worden opgenomen.
2.104.16	Inspreker stelt dat het opvallend is dat de knelpunten allemaal buiten het zoekgebied liggen. Om zeker te zijn dat de rondweg positieve effecten op deze knelpunten zal hebben vindt inspreker dat deze knelpunten in het zoekgebied en het MER meegenomen moeten worden. Het heeft insprekers voorkeur dat de referentiesituatie de beide varianten beslaat.	De knelpunten zijn onderdeel van het studiegebied. Het zoekgebied geeft aan waar de oplossing wordt gezocht. Met de Campusroute kiest de provincie ervoor om de knelpunten op te lossen door een groot deel van het verkeer over een alternatieve route te leiden en de bestaande route rustiger te maken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.17	Inspreker is van mening dat de begrenzing van het zoekgebied voor de Campusroute dusdanig beperkt is dat er slechts 1 variant met kleine variaties (50 meter links/rechts) kan worden onderzocht. Inspreker stelt voor om zoekgebied het gehele gebied waar de knelpunten liggen te laten omvatten zodat er meerdere varianten onderzocht kunnen worden (N781, Nijenoord Allee, dijkgraaf en de kielekampsteeg). Inspreker stelt dat afzonderlijke besluitvorming over de campus route en het oplossen van de knelpunten die buiten het zoekgebied liggen, ongewenst en onacceptabel is. De effectgebieden van zowel de referentiegebieden als de gebieden van de Campusvariant moeten volgens inspreker beide worden meegenomen.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. De Campusroute is het resultaat van onderzoek naar een oplossing van het bereikbaarheidsprobleem binnen de gestelde kaders. In de trechternotitie staat beschreven hoe tot de keuze van het zoekgebied is gekomen, deze wordt in het m.e.r. onderzoek verder uitgewerkt. Voor de rotonde Droevendaalsesteeg wordt op dit moment onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke noregretmaatregel.
2.104.18	Door diverse belanghebbenden zijn alternatieven voor de huidige plannen ingediend. Inspreker stelt dat de variant Wageningen Goed op Weg mogelijkheden biedt om doorstroming te regelen door het reduceren van het verkeer en het stimuleren van het fietsverkeer. Inspreker meent dat deze variant doelbewust lijkt weggeschreven omdat de oplossingen zoals de stappen van de Ladder van Verdaas niet serieus worden beoordeeld en niet integraal zijn beschouwd. Zo wordt door de provincie gesteld dat prijsbeleid geen invloed zou hebben op mobiliteit op de Nijenoord Allee.	De provincie heeft alle ingebrachte ideeën zorgvuldig bestudeerd. Ook die van Wageningen Goed op Weg. Tussen 2012 en 2017 is een aantal voorstellen en varianten afgevallen. Een uitgebreide beschrijving van de criteria op basis waarvan de provincie geselecteerd heeft en de redenen voor het afvallen van voorstellen en varianten vindt u in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Hoe en tot op welk niveau de provincie bewoners betrekt leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de NRD. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.104.19	Inspreker stelt dat het onduidelijk is waarom alternatieven over de Campus niet verder zijn beschouwd, zoals de afwijzing van de mogelijkheid om de route over de campus (verdiept) aan te leggen. Inspreker vraagt zich af hoe deze overweging is gemaakt.	De verdiepte ligging is uitgewerkt en de kosten zijn geraamd en deze zijn ver boven de gereserveerde financiële middelen. De Slingervariant is eerder afgevallen omdat deze op grote weerstand stuit bij de WUR omdat deze variant teveel impact heeft voor hun activiteiten. Omdat de WUR wel wil meewerken aan minder ingrijpende varianten is de kans klein dat grond voor de Slingervariant in het uiterste geval door onteigening kan worden verkregen en daarom is deze variant afgevallen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.20	Ook een minimale variant (geen rondweg maar wel inprikkers) is niet opgenomen in de NRD. Inspreker stelt dat deze variant relevant is geworden aangezien de problematiek die de aanleiding voor deze oplossing sinds 2013 sterk is verminderd. De verkeerscijfers wijken significant af van de prognoses gemaakt in 2013. Dit betekent dat het onwaarschijnlijk is dat de voorspelde toename van verkeer en daarmee de noodzaak om op te schalen ook daadwerkelijk zal uitkomen. Inspreker vraagt zich af of de provincie bereid is te kijken naar een minimale variant in de NRD.	Deze variant is onderzocht en onvoldoende probleemoplossend bevonden. Deze stond echter niet in de trechternotitie. In de oplegnotitie die bij de vaststelling van de NRD is opgesteld, gaan we hier verder op in.
2.104.21	Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat de provincie voorstelt om meer asfalt aan te leggen terwijl het eigen beleid gericht is om geluidshinder van verkeer op provinciale wegen te voorkomen (Actieplan Geluid 2018-2022). Inspreker verwacht door de nieuwe weg meer geluidoverlast. Inspreker vraagt zich af hoe invulling wordt gegeven aan het beleid Actieplan Geluid in de NRW?	Het Actieplan Geluid heeft betrekking op bestaande provinciale wegen in Gelderland. De Campusroute betreft een nieuwe ontwikkeling, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen het belang van deze ontwikkeling en mogelijke hinder voor de omgeving.
2.104.22	Op 27 oktober 2014 de Geluidruimteverdeling Wageningen Campus e.o. vastgesteld. In deze geluidruimteverdeling is vastgelegd dat de ‘geluids’percelen op de route die nu voorligt in de NRD lage geluidswaarden hebben. Op dat moment waren de eerste onderzoeken voor een bereikbaarheidsstudie al bekend. Inspreker vraagt zich af hoe het kan dat er nu een route wordt gepland over (de randen van) de campus die strijdig zijn met de recent opgestelde normen in het bestemmingsplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus e.o..	Een provinciaal inpassingsplan hoeft geen rekening te houden met een gemeentelijk bestemmingsplan, ook niet als dat van recente datum is. In een inpassingsplan kan worden bepaald in hoeverre bestemmingsplannen binnen het plangebied van het inpassingsplan hun werking behouden (artikel 3.26 Wro). De gemeentelijke geluidruimteverdeling ziet vooral op een vereenvoudiging van de inpassing van nieuwe bedrijven of instellingen op de Wageningen Campus. In het MER-onderzoek wordt uitdrukkelijk ook naar het aspect geluidhinder gekeken en naar het gemeentelijk beleid en dus ook naar de cumulatie van geluidhinder vanwege de Campusroute en andere geluidbronnen binnen het campusterrein voor omliggende en op het terrein gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Voor zover bij het opstellen van het gemeentelijke geluidruimteverdelingsplan nog geen rekening is gehouden met deze nieuwe ontwikkeling van de Campusroute (dit inpassingsplan), zal zo nodig het geldende plan moeten worden geactualiseerd.
2.104.23	Inspreker stelt dat geluid in de geest van de nieuwe Omgevingswet moet worden ingevuld waarin rekening moet worden gehouden met geluidsproductie van diverse bronnen en normen t.a.v. geluidsproductieplafonds. Volgens inspreker kan alleen op deze manier rekening worden gehouden met stapeling van geluid uit diverse bronnen.	In het MER wordt rekening gehouden met stapeling van geluid (ook wel cumulatie genoemd). Alle geluidsbronnen die de voorkeursgrenswaarde overschrijden nemen we mee. Als de geluidbijdrage van de andere geluidbron lager is dan deze voorkeurswaarde dan wordt deze niet meegenomen in de cumulatie van het geluid van het wegverkeer.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.24	Inspreker is van mening dat de aanleg van extra wegen leidt tot een (onnodige) aantasting van het waardevolle Binnenveld, inclusief stiltegebied en bosgebied. In de NRD wordt geen aandacht besteed aan de toegenomen barrière in relatie tot de ecologische zones. Er loopt dwars door het plangebied een ecologische verbindingszone die door de nieuwe weg doorsneden zal worden.	Het effect van de Campusroute op beschermde natuurwaarden en het noordelijk gelegen stiltegebied wordt onderzocht in het MER. In de besluitvorming worden alle belangen afgewogen. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.
2.104.25	Inspreker stelt dat dit plan kansen biedt ten aanzien van innovatieve oplossingen, inspreker mist deze in de NRD.	Als inspreker kansen ziet, dan horen we dat graag. Deze kunnen ingebracht worden bij de ontwerpateliers of via p.van.burk@gelderland.nl. De ingebrachte ideeën verzamelen we en worden als onderdeel van het ontwerpproces meegenomen in de afwegingen om tot integrale varianten te komen. Op de website: www.gelderland.nl/beterbereikbaarWageningenCampusroute vindt u meer informatie over deze ontwerpateliers.
2.104.26	Inspreker stelt dat het door de provincie voorgestelde alternatief onder druk van de provincie is toegevoegd. Doordat tevens is besloten in te grijpen in het proces heeft de provincie direct belang bij de uitkomst en resultaat van het trechterproces. Ook is volgens inspreker op te maken dat de provincie gedreven door haar ambitie om daadkracht te tonen en te investeren in infrastructurele oplossingen sterk gestuurd heeft op haar eigen oplossing. Er lijken volgens inspreker afspraken te zijn gemaakt met het bedrijfsleven, waar de gemeente geen kennis van heeft gehad en waarover voordat de Commissaris van de Koning hier in de raadsvergadering over heeft gesproken, niet eerder is gecommuniceerd. Inspreker stelt dat de provincie daarmee gevoelig lijkt te zijn voor het bedrijfsleven en een stuk minder gevoelig te zijn voor de publieke inbreng en de wens van de gemeente. De bereikbaarheidsproblemen zijn naar de mening van inspreker verder sterk overtrokken gezien o.a. de uitspraken van de minister van IenW. In de notitie worden de verkeersgegevens als zijnde een groot probleem gepresenteerd. Daardoor twijfelt inspreker oprecht aan de onafhankelijke totstandkoming van het trechteringsproces en de bijbehorende weging van de belangen. Over het proces hangt mede door de niet transparante en niet open communicatie een zweem van schijnbare belangenverstrengeling.	De provincie heeft belang bij een snelle de oplossing van het probleem en heeft geen voorkeursoplossing uitgesproken. Wel heeft de provincie consequent aangegeven dat er een grens zit aan haar bijdrage voor de oplossing van het probleem. Deze is gemaximaliseerd op 14 miljoen. In regionaal (FoodValley) verband maken provincie en de betrokken gemeenten afspraken over onder andere goede bereikbaarheid. In gesprekken met bedrijven die overwegen zich te vestigen in deze regio komen ook die afspraken aan de orde. Onder regie van de gemeente is in samenwerking met de klankbordgroep gewerkt naar het bereikte onderzoeksresultaat. Gedurende dat proces zijn informatieavonden georganiseerd zodat belanghebbenden en belangstellenden het proces konden volgen. Met het ter inzage leggen van de NRD wordt niet alleen gelegenheid geboden tot het indienen van zienswijzen, maar wordt ook transparantie naar en communicatie met de omwonenden beoogd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.27	Inspreker vindt dat het detailniveau van het tracé ontwerp hoger moet om de effecten op de omgeving juist en onderbouwd te kunnen inschatten. Inspreker denkt hierbij aan wegcategorie, snelheden, dwarsprofiel, bermen, bewegwijzering, verlichting, VRI's, boogstralen, geluidswerende voorzieningen, waterafvoer, sloten, voetpaden en fietspaden.	Het detailniveau wordt ook hoger. In de ontwerpateliers wordt steeds gedetailleerder gekeken naar het wegontwerp. Daarna worden pas alle milieuonderzoeken uitgevoerd. Op basis daarvan kan ook het wegontwerp weer worden aangepast. Op die manier worden de effecten en het wegontwerp zo optimaal mogelijk op elkaar aangepast. Al de onderwerpen die door inspreker naar voren worden gebracht komen daarbij naar voren.
2.104.28	Inspreker verzoekt betere kalibratie van de verkeersmodellen op basis van nieuwe cijfers en huidige prognoses om de impact van de route te kunnen bepalen in het MER.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.104.29	Inspreker stelt dat ten aanzien van de effecten bepaling terecht wordt gesteld dat de Duurzaam Veiligheid (DV) principes worden gehanteerd. Een DV principes is de categorisering van de weg zodat de weg uiteindelijk overeenkomt met de verwachtingen van de weggebruiker. Inspreker stelt dat hier het omgekeerde lijkt te gebeuren: de functie van de weg wordt bepaald aan de hand van de beschikbare ruimte. Inspreker stelt dat deze werkwijze leidt tot onnodige verkeersveiligheidsproblemen. Inspreker is van mening dat om de ambitie ten aanzien van verkeersveiligheid te halen (nul verkeersdoden per jaar) het juist noodzakelijk is om in dit plan hier al op te acteren. Dit houdt in dat de DV principes zonder restrictie worden gehanteerd. Inspreker geeft aan dat een inrichting op basis van 60 km/h buiten de kom en 50 km/h vanaf de komgrens aanzienlijk verkeersveiliger is. Zeker als de inrichting van de komgrens wordt geprojecteerd bij de overgang van de bebouwing/sportvelden. Dit introduceert een natuurlijke en geloofwaardige overgang.	De filosofie van Duurzaam Veilig houdt in dat de vorm, functie en gebruik van een weg elkaar zo veel mogelijk dienen te versterken. Gedurende de uitwerking en ontwerp van de Campusroute zal dit principe zoveel mogelijk worden aangehouden. De afstemming tussen wegbeeld en omgevingsbeeld is hierbij zeker van belang, net als de geloofwaardigheid richting de weggebruiker.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.30	Het is inspreker onduidelijk welke knelpunten nu precies aangepakt worden. Inspreker vraagt zich af wat wordt gedaan aan de rotonde op de Manshotlaan, de kruising Nijenoord Allee met de Mansholtlaan en de fietsoversteek problemen op de Nijenoord. Inspreker verzoekt de kosten hiervoor ook mee te nemen in het MER.	Alle kruisingen die aan de Campusroute gelegen zullen zijn, zullen in het kader van het project worden uitgedetailleerd. Indien er buiten het zoekgebied andere wegen of kruisingen liggen waar knelpunten optreden, kunnen deze door de betreffende wegbeheerder worden onderzocht, maar wel los van het Campusroute-project. Overigens geven recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen aanleiding om onder andere het probleem te verkeersverduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.104.31	Inspreker stelt dat de kosten –zelfs op hoofdlijnen/componenten- niet zijn gespecificeerd. Inspreker geeft aan dat deze belangrijk zijn in relatie tot een verantwoorde kosten/baten afweging door de provincie.	De provincie maakt de kostenramingen bewust niet openbaar in verband met latere aanbestedingen. Kostenramingen bevatten namelijk veel concurrentiegevoelige informatie. De provincie wil uiteindelijk aanbesteden voor een marktconforme prijs en daarom voorinformatie ten aanzien van prijsvorming voorkomen.
2.104.32	Het is inspreker niet duidelijk wat de wegingsfactoren zijn van de effecten die onderzocht gaan worden en hoe de weging tot stand komt. Inspreker stelt voor om de effecten te laten beoordelen door een onafhankelijke specialist/auditor.	Bij de effectenbepaling ten behoeve van het MER worden geen wegingsfactoren toegepast. Per aspect wordt bepaald hoe een alternatief c.q. variant scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Hiervoor wordt zoveel mogelijk een vijfpuntschaal toegepast. Deze loopt van sterk negatief ten opzichte van de referentiesituatie (--), negatief (-), neutraal (0), positief (+) en sterk positief (++). Per aspect wordt de waarderingssystematiek gedefinieerd. De uitkomsten van de alternatief-/variantenvergelijking per aspect worden samengevat in een totaaloverzicht (effectenmatrix). Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden ook mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Voor het bepalen van de effecten worden onafhankelijke specialisten van een ingenieursbureau ingezet. Daarnaast zal de Commissie voor de Milieueffectrapportage het MER toetsen.
2.104.33	Het is inspreker niet duidelijk wat in paragraaf 6.2.1 onder ontwerp wordt verstaan. Inspreker geeft aan dat er niet alleen naar de rijbaan gekeken moet worden maar ook naar de verkeersveiligheid binnen het invloedsgebied.	We kijken binnen het gehele studiegebied naar de effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Het studiegebied is groter dan alleen de Campusroute zelf. Het studiegebied voor verkeersveiligheid is het zoekgebied incl. de toeleidende wegen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.34	Inspreker geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met een stapeling van geluidbronnen zoals wegverkeer, de campusfaciliteiten/activiteiten en het toekomstig vliegverkeer over Wageningen. Ook vindt inspreker dat kwantitatief vergelijkingsonderzoek gedaan moet worden naar de verwachte geluideffecten in relatie tot het bestemmingsplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus. Om het geluidseffect van de rondweg te bepalen is het belangrijk te weten welke wegcategorie aangelegd wordt en wat de snelheden zullen zijn.	In het MER wordt rekening gehouden met de cumulatie van het geluid van andere geluidbronnen voor zover sprake is van een overschrijding van de zogenaamde voorkeurswaarde van de betreffende geluidbron. Als de geluidbijdrage van de andere geluidbron lager is dan deze voorkeurswaarde dan wordt deze niet meegenomen in de cumulatie van het geluid van het wegverkeer. In het kader van het inpassingsplan wordt overigens wel weer breder gekeken of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
2.104.35	Inspreker stelt dat in de NRD ook aandacht moet zijn voor de woningen en de focus niet moet liggen op de onderzoeksfaciliteiten. Huizen kunnen niet verplaatst worden, onderzoeksfaciliteiten zoals aquaria wel. Het is inspreker onduidelijk wat er in 6.2.4 met de laatste zin wordt bedoeld.	In het MER worden de effecten op zowel de woningen als de onderzoeksfaciliteiten onderzocht. Daarbij geldt dat onderzoeksfaciliteiten specifieke eisen kunnen stellen aan het (trillings)onderzoek.
2.104.36	Het is inspreker niet duidelijk wat er in het kader van lichthinder onderzocht wordt (paragraaf 6.2.5).	Een nieuwe weg kan bij bewoners tot hinder leiden door lichtinval van autolampen en wegverlichting. In het MER wordt onderzocht of en in welke mate deze vorm van hinder kan optreden. Tevens wordt onderzocht of eventuele hinder als gevolg van lichtinval beperkt kan worden.
2.104.37	Inspreker is van mening dat naast ongevallen met gevaarlijke stoffen en relevante leidingen ook gekeken moet worden naar de veiligheid van de omgeving tijdens bouwactiviteiten.	In deze fase van het project moet nog worden besloten of de Campusroute aangelegd gaat worden. Als hier een definitieve keuze over is gemaakt door Provinciale Staten en als het plan onherroepelijk is, wordt gestart met de uitvoeringsfase. In die fase wordt er zeker gekeken naar de veiligheid van de omgeving tijdens bouwactiviteiten.
2.104.38	Inspreker is van mening dat ook onderzocht moet worden wat de effecten zijn op de doorkruising van de ecologische verbindingszone. Het gebied is ook zeer in trek als recreatiegebied. Recreëren langs een provinciale weg is een extreme achteruitgang. Ook de fiets- en wandel routes ontbreken. Inspreker stelt dat dit nader onderzocht zou moeten worden in de NRD zeker omdat hiervoor ook ruimte moet worden gereserveerd in het zoekgebied.	De beantwoording op de eerste stelling is terug te vinden onder opmerking 104.24. Recreatie wordt niet als apart aspect in beschouwing genomen. Het onbebouwde deel van het zoekgebied behoort grotendeels toe aan de WUR en wordt met name gebruikt voor onderzoek en onderwijs. Een deel van het onbebouwde deel is benoemd als 'open gebied'. De wijze waarop de Campusroute effect heeft op het onderzoek en onderwijs en op de openheid wordt in het MER onderzocht.
2.104.39	Inspreker verzoekt te onderzoeken wat het effect op het milieu is van afstromend wegwater.	Dit aspect wordt onderzocht in het MER.
2.104.40	Inspreker mist de betrekking van kansen ten aanzien van sociale aspecten.	Tijdens de ontwerpateliers, waar verschillende mogelijke tracés met geïnteresseerden worden vormgegeven, is ruimte om deze kansen in te brengen voor wat betreft sociale aspecten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.41	Inspreker is van mening dat de klimaateffecten breder moeten worden onderzocht dan in de NRD genoemd wordt. Bijvoorbeeld door het doen van een stresstest op de kwetsbaarheid van het gebied.	Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel in dit project. Klimaatadaptatie is daar onderdeel van en daarom wordt in dit project extra aandacht gegeven aan klimaatbestendige oplossingen.
2.104.42	Inspreker is van mening dat de zone waarin gezocht wordt naar gevoelige bestemming te klein is. Inspreker stelt dat het beter is te spreken van een zone van 50 meter rondom de weg en niet vanuit het midden.	In het MER zal het aantal gevoelige bestemmingen die tot maximaal 50 meter vanaf de rand van de nieuwe verbindingsweg liggen worden bepaald om de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging in beeld te brengen.
2.104.43	Inspreker verwacht dat door de toename van het verkeer direct langs de wijk Noordwest ten opzichte van de referentiesituatie een grote belasting van het gebied met geluid, NOx, CO_2 en andere milieubelasting ontstaat. De gemeente heeft aangegeven dat voor grote projecten moet gekeken naar de leefbaarheid in de wijken en het klimaatbeleid (zie gemeentelijk mobiliteitsplan, pag. 11). Inspreker mist dit aspect in de NRD.	De Campusroute zal effect hebben op de omliggende woonwijken. De mate waarin wordt onderzocht in het Milieueffectrapport, waaronder het effect op de luchtkwaliteit en geluid. Na inzicht in alle effecten en belangen zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geldt daarbij als uitgangspunt. In het MER wordt het relevante gemeentelijke beleid beschreven. Daarbij wordt ook onderzocht in hoeverre dit project kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Dit is mede gebaseerd op het advies van de Commissie m.e.r.
2.104.44	Inspreker vindt dat de communicatie en de inspraak van zowel de gemeente als de provincie te wensen overlaat.	Provincie betrekt de omgeving actief bij de planvorming voor de Campusroute. Hoe ze dit doet, wanneer en in welke mate inspraak mogelijk is, beschrijft ze in het communicatie- en participatieplan dat ze hiervoor heeft opgesteld. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren. Afgelopen periode hebben we diverse middelen ingezet om de omgeving te informeren en/of te betrekken, denk aan: informatiebijeenkomsten, keukentafelgesprekken, klankbordgroep, digitale nieuwsbrief, website. Wij delen de mening van de inspreker dan ook niet.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.45	Inspreker verzoekt een actuele en eenduidige probleembeschrijving op te stellen (herijken) op basis van een realistische toekomstvisie en op basis hiervan een nieuw plan van aanpak op te stellen.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.104.46	Inspreker verzoekt het taakstellend budget af te stemmen op de complexiteit van het project en de ambitie van de provincie met FoodValley.	De provincie besteedt haar financiële middelen op een maatschappelijk verantwoorde wijze waarbij op provinciale schaal de afwegingen wordt gemaakt. Hierdoor is zij in staat zoveel mogelijk voor haar burgers te betekenen en dat wordt door Provinciale Staten zorgvuldige afgewogen en besloten. Met het gereserveerde budget is het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen oplosbaar. Alternatieve oplossingsrichtingen zijn substantieel duurder gebleken.
2.104.47	Inspreker verzoekt het zoekgebied te vergroten zodat onderscheidende varianten kunnen worden bepaald.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. In de trechternotitie staat beschreven hoe het zoekgebied tot stand is gekomen.
2.104.48	Inspreker verzoekt de aanpak gebiedsgericht en integraal in te steken (i.p.v. verkeerskundig) waarbij ook aandacht is voor kansen en nieuwe innovatieve ideeën/oplossingen. Of moderne methodieken en technieken toe te passen om negatieve effecten te voorkomen in plaats van te mitigeren.	Moderne methodieken en technieken die negatieve effecten binnen de projectscope voorkomen in plaats van mitigeren horen wij graag tijdens de ontwerpateliers.
2.104.49	Inspreker verzoekt het participatie handvest van de Vereniging Eigen Huis toe te passen om bewoners te betrekken bij dit planproces.	De provincie houdt zich aan het communicatie- en participatieplan dat ze heeft opgesteld voor dit project. Hierin staat hoe, wanneer en in welke mate ze bewoners en overige belanghebbenden betrekt bij de planvorming.
2.104.50	Inspreker verzoekt andere alternatieven te onderzoeken voordat er verder wordt gegaan met dit proces en deze variant.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van een geactualiseerd verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.51	Inspreker verzoekt te kijken naar een nulplus-variant (geen rondweg, wel drie inprikkers op de Campus) in de NRD.	Deze variant is onderzocht en afgevallen omdat dit onvoldoende alle knelpunten oploste. Dit zal worden toegelicht in trechteringsnotitie.
2.104.52	Inspreker verzoekt toelichting te geven op hoe het kan dat er nu een route wordt gepland over (de randen van) de campus die strijdig zijn met de recent opgestelde normen in het bestemmingsplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus e.o.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord dat gegeven is onder 104.22
2.104.53	Inspreker verzoekt het amendement van de gemeente Wageningen met betrekking tot de fietsverbindingen wel over te nemen.	Bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen die grenzen aan of vallen binnen het zoekgebied nemen we mee in de ontwerpateliers. De fietsverbindingen die hier niet onder vallen maken geen onderdeel uit van dit project, maar zijn wel onderwerp van gesprek tussen provincie en gemeente.
2.104.54	Inspreker verzoekt serieus rekening te houden met de intentie van de Ladder van Verdaas door deze dit stappenplan daadwerkelijk en integraal te beschouwen en uit te voeren. Denk aan stap 2 van Ladder van Verdaas ook aan verkeersmanagement, fasegewijze ontwikkeling, wisselstroken/wisselbanen, ander gebruik asfalt tijdens verkeersluwe uren enz.	Uit de berekeningen met het verkeersmodel is gebleken dat deze maatregelen een te beperkte impact hebben om de toename in verkeersintensiteit tot 2030 op te kunnen vangen. Daarom zijn verschillende alternatieven onderzocht waarbij de Campusroute het meest geschikt is gebleken. In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten. Daarnaast is in het vooronderzoek gebleken dat de stappen 1 t/m 5 van de Ladder van Verdaas ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.55	Inspreker verzoekt een nieuw trechteringsproces te doorlopen op basis van de nieuwe probleembeschrijving en duidelijke doelstellingen, integrale aanpak en actuele (verkeers)gegevens en geschikte modellen, aansluitend op landelijke, regionale en lokale visies. Wat gaat de provincie doen met de nieuwe inzichten m.b.t. de verkeerscijfers in relatie tot het trechteringsproces?	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.104.56	Inspreker verzoekt het project weer over te dragen aan de gemeente gezien de onafhankelijke opstelling, het vertrouwen van de burgers en kennis van de lokale situatie benodigd voor het trechteren. Dit alles op basis van de nieuwe verkeersgegevens en een hedendaagse aanpak.	De provincie blijft de regie voeren op dit dossier en heeft daarbij ook aandacht voor de lokale belangen. Daarnaast blijft de provincie de samenwerking zoeken met de gemeente die ook het lokale belang vertegenwoordigt en kan inbrengen in dit project.
2.104.57	Inspreker verzoekt het trechteringsproces ten minste door een onafhankelijk instantie/bureau te laten uitvoeren dat geen nauwe relaties onderhoud met de provincie.	Voor het bepalen van de effecten worden de specialisten van een onafhankelijk ingenieursbureau ingezet. Daarnaast is de NRD getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage (waaronder ook de doorlopen trechtering) en zal zij ook over het MER adviseren. Ten slotte kan het MER ook nog getoetst worden door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State als tegen het uiteindelijke inpassingsplan beroep wordt ingesteld.
2.104.58	Inspreker verzoekt een veel groter detailniveau van de trechteringsvarianten na te streven om tot een optimaal ontwerp te komen en tot een evenwichtige effecten en belangen afweging.	Wij zijn van mening dat het detailniveau van de trechteringsvarianten zodanig is dat er op dat niveau een goede belangenafweging gemaakt kon worden. Verdere detaillering komt in de m.e.r.-fase aan bod.
2.104.59	Inspreker verzoekt een snelheidsregiem van 60 km/h buiten de kom te hanteren en 50 km/h vanaf de komgrens. Zeker als de inrichting van de komgrens wordt geprojecteerd bij de overgang van de bebouwing/sportvelden levert wel een veilige weg op dit aansluit bij de nationale verkeersveiligheidsambitie van nul doden per jaar. Daarnaast levert dit ook aanzienlijk minder overlast op voor de omwonenden.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 104.29
2.104.60	Inspreker verzoekt zorg te dragen dat de genomen maatregelen en besluiten in het plan ook daadwerkelijk gehandhaafd (kunnen) worden zoals maximale rijsnelheden en de bijbehorende milieueffecten (NOx, CO_2, geluid, bouwoverlast).	In het MER kan inspreker straks lezen op welke wijze de verwachtte effecten en maatregelen gemonitord worden. De vormgeving en inrichting van de weg wordt zodanig gekozen dat deze past bij het geldende snelheidsregime.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.61	Inspreker verzoekt onafhankelijke specialisten in te schakelen op alle relevante disciplines zoals op het gebied van verkeersveiligheid (auditors) en geluid (Actieplan Geluid) om knelpunten te voorkomen.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord onder 104.57
2.104.62	Inspreker verzoekt zoekgebied, plangebied en studiegebied goed te definiëren. Waar ligt bijvoorbeeld het studiegebied? Dit dient beter beschreven te worden en consequent doorgevoerd te worden in de notitie.	In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen het zoekgebied voor de weg en het studiegebied. Dit studiegebied wordt per milieuthema bepaald op basis van significante effecten. Voor verkeer wordt daarbij bijvoorbeeld ook gekeken naar toe- of afnames van verkeer buiten het zoekgebied.
2.104.63	Inspreker verzoekt toelichting te geven op het feit dat het studiegebied van de referentiesituatie (Nijenoord Allee in 2030) afwijkt van het studiegebied Campusroute.	De referentiesituatie beschouwt de autonome ontwikkeling in 2030. Hierin zijn vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en netwerkaanpassingen opgenomen. De referentiesituatie gaat uit van de huidige infrastructuur op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan, zonder Campusroute. In het MER zullen we hier een duidelijke toelichting bij geven.
2.104.64	Inspreker verzoekt toelichting te geven op hoe de nulsituatie wordt meegenomen voor de locatie waar de Campusroute is gepland, met name voor de Universiteit, Noordwest, en het Binnenveld. Inspreker vraagt zich af hoe vergelijkbaar de referentiesituatie nu is in het huidige plan.	De milieuonderzoeken worden gedaan om een vergelijking te kunnen maken tussen de huidige situatie, de autonome situatie *zonder* Campusroute en de autonome situatie *met* Campusroute.
2.104.65	Inspreker verzoekt rekening te houden met de stapeling van geluidsbronnen en de effecten op gezondheid zoals de intentie is van de Omgevingswet. En rekening te houden met de geluidseffecten van specifieke verkeersdeelnemers zoals brommers en scooters.	In het MER wordt rekening gehouden met de cumulatie van het geluid van andere geluidbronnen voor zover sprake is van een overschrijding van de zogenaamde voorkeurswaarde van de betreffende geluidbron. Als de geluidbijdrage van de andere geluidbron lager is dan deze voorkeurswaarde dan wordt deze niet meegenomen in de cumulatie van het geluid van het wegverkeer. Ook de effecten op gezondheid worden in het MER onderzocht. Het ontwerp voor de Campusroute wordt nog nader uitgewerkt. Indien woningen dicht op een (nieuw) fietspad komen te liggen waar veel brommers en scooters naar verwachting gaan rijden, dan vormt dat een aandachtspunt in het akoestisch onderzoek.
2.104.66	Inspreker verzoekt de provincie een toelichting te geven op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het beleid Actieplan Geluid in de NRD.	Voor de beantwoording verwijzen we naar het antwoord dat gegeven is onder 104.21

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.104.67	Inspreker verzoekt de provincie een toelichting te geven omtrent de doelmatigheid van het project in relatie tot de kosten.	De provincie wil met het project de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren en daarmee het vestigingsklimaat versterken. Dat doen we door een robuuste toekomstvaste infrastructuur aan te bieden. Daarbij kiezen we voor de meest kostenefficiënte manier met acceptabele milieueffecten.

2.105. Zienswijze 105

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.105.1	Inspreker geeft aan dat het de inspreker stoort dat de provincie Gelderland de opgestelde rapportages door Royal HaskoningDHV niet gecontroleerd heeft met vergelijkbare onderzoeken. De gehanteerde rapportages dragen het karakter van formele provinciale ambtelijke/bestuurlijke stukken die als vanzelfsprekend leiden tot die ene keuze: de Campusroute. Inspreker stelt dat de provincie haar besluit op een veel te zwakke basis heeft gebaseerd.	De provincie is altijd betrokken geweest bij het project staat achter de kwaliteit van de uitgevoerde onderzoeken.
2.105.2	Inspreker geeft aan dat de plannen voor een nieuw onderwijsgebouw vrij plotseling ingepland zijn. Het leidt er toe dat de route meer westelijk moet worden gerealiseerd, wat de zoekbreedte aanzienlijk beperkt.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Op voorhand vormt bebouwing of geplande bebouwing geen reden tot uitsluiten van een variant.
2.105.3	Inspreker maakt bezwaar tegen het opnemen van een substantieel deel van het recreatiepark tegenover het begin van de Mondriaanlaan in het zoekgebied. Dit leidt tot een onverantwoorde en onaanvaardbare aantasting van deze intensief gebruikte vrije sportvoorziening.	Deze ruimte is noodzakelijk om een variant die aansluit op de huidige locatie op de Nijenoord Alleen mogelijk te maken. De afweging of de impact op het recreatiepark wenselijk is ten opzichte van andere effecten en kosten wordt gemaakt bij de tracékeuze.

2.106. Zienswijze 106

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.106.1	Inspreker heeft twijfels bij de prognoses voor (auto-)verkeersgroei, zoals die uit het model komen. Inspreker stelt dat deze groei er al zes jaar niet is. Inspreker vraagt zich daarom af of de modellen betrouwbaar zijn en of dergelijke infrastructurele werken werkelijk nodig zijn. Ook vraagt inspreker zich af hoe de provincie nu al een NRD kan vaststellen, terwijl er nog geen onderbouwing is van de te nemen maatregelen.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.106.2	Inspreker is van mening dat de bereikbaarheid kan worden verbeterd zonder het landschap en de leefomgeving blijvend aan te tasten. Volgens inspreker moeten behoud en versterking daarvan voorop staan, het gaat immers om door de provincie zelf aangewezen Stiltegebied en Waardevol Open Landschap. Inspreker vraagt de provincie in Wageningen te investeren met behoud/versterking van het landschap als uitgangspunt.	We begrijpen het belang dat inspreker hecht aan landschap en leefomgeving. Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers wordt onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd. We onderzoeken de effecten van de weg op de door inspreker specifiek genoemde Stiltegebied en Waardevol Open Landschap. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren. Daarbij moet nut en noodzaak van de weg aangetoond zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.106.3	Inspreker merkt op dat de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid van Noordwest zal verslechteren door de aanleg van de Campusroute. Inspreker vraagt zich af wie er nog naast de campus wil wonen en merkt op dat woningen langs de Dijkgraaf nu al onverkoopbaar zijn. Ook stelt inspreker dat de belangrijke fietsverbinding van Noordwest naar het station aanzienlijk zal verslechteren.	Wij begrijpen dat de realisatie van de Campusroute consequenties heeft voor (onder andere) de wijk Noordwest. Tijdens de m.e.r.-procedure en de Ontwerpateliers zullen lokale leefbaarheid en bereikbaarheid worden meegenomen bij de detailuitwerking, bijvoorbeeld bij de exacte tracékeuze, vormgeving van de kruisingen en mitigerende maatregelen ten behoeve van omwonenden en milieu.
2.106.4	Inspreker is van mening dat de input vanuit de bevolking systematisch is afgewimpeld of sinds kort in enkele deelprojecten is weggezet, terwijl de samenhang van de Campusroute met die deelproject overduidelijk aanwezig is. Inspreker vindt dat zaken op een integrale manier zouden moeten worden aangepakt met de samenleving. Volgens inspreker biedt de Draagvlakvariant een goede basis tot een geïntegreerde aanpak.	De provincie betrekt omwonenden actief bij de plannen en gaat zorgvuldig om met de input die ze aanleveren. Hoe de provincie dit doet, wanneer, en de mate waarin inspraak mogelijk is staat beschreven in het communicatie- en participatieplan dat ze hiervoor heeft opgesteld. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren. Vanaf 2012 is er uitvoerig gestudeerd op het bereikbaar maken van Wageningen met de auto. Hierbij zijn diverse varianten doorgerekend, waaronder de Draagvlakvariant. Waarom deze is afgevallen staat uitgebreid beschreven in de Trechternotitie die als bijlage is toegevoegd aan de NRD.
2.106.5	Inspreker vraagt de provincie waarom er geen beroep wordt gedaan op een financiële bijdrage van instanties als de WUR, zodat ook duurdere oplossingen mogelijk worden.	Het openbare wegennet is in Nederland een overheidstaak. De overheid moet financiële middelen op een maatschappelijk verantwoorde manier besteden. Het door de overheid gereserveerde budget is voldoende om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen.
2.106.6	Inspreker merkt op dat de maatschappelijke kosten en baten van de onderzochte varianten niet in beeld zijn gebracht, waardoor de kosten van de verschillende varianten enorm vertekend zijn. Inspreker stelt dat de Campusroute veel meer maatschappelijke kosten met zich meebrengen door verlies van landschap, leefbaarheid en proefvelden ten opzichte van de A-varianten en Ruggengraat. Daarom verzoekt inspreker de kosten van alle varianten in beeld te brengen in een MKBA en een MER voor alle varianten uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.106.7	Inspreker vraagt de provincie waarom er niet met een bredere scope wordt gekeken naar het mobiliteitsvraagstuk van Wageningen. Volgens inspreker wordt de bereikbaarheid nu te eenzijdig als autobereikbaarheid beschouwd, terwijl dit ook door inzet op fiets en OV en andere maatregelen (Beter Benutten, slimme mobiliteit, sluipverkeer, etc.) kan worden bereikt. Inspreker stelt daarom een geïntegreerde aanpak van mobiliteit voor en de ontwikkeling van een mobiliteitsplan met stakeholders voor de hele Kennisas waar bewoners, organisaties, bedrijven, gemeente, etc. bij worden betrokken.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.106.8	Inspreker vraagt de provincie opnieuw naar de probleemstelling te kijken en de manieren waarop zaken kunnen worden verbeterd. Inspreker verzoekt daarbij uitputtend gebruik te maken van de Ladder van Verdaas en de input vanuit de bevolking.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.106.9	Inspreker verzoekt de provincie ook de WUR en het bedrijfsleven verantwoordelijkheid te laten nemen om het autogebruik te beperken. De WUR-campus heeft als enige in Nederland nog geen mobiliteitsplan dat autogebruik ontmoedigt.	De gemeente Wageningen heeft het initiatief genomen tot een mobiliteitsconvenant met o.a. de WUR. De Provincie Gelderland participeert hier in.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.106.10	Inspreker verzoekt de provincie vooral in te zetten op het verbeteren van de bestaande infrastructuur en het behoud en versterking van landschap en leefbaarheid.	In de trechteringsnotitie staat toegelicht waarom de alternatieven met aanpassing van de bestaande infrastructuur zijn afgevallen. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.107. Zienswijze 107

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.107.1	Inspreker is van mening dat de cijfers van het autoverkeer die aan de basis liggen van de NRD zijn achterhaald en verbetering behoeven.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030."
2.107.2	Inspreker verzoekt de provincie te kijken naar het sluipverkeer dat via Wageningen tussen de A12 via de Mansholtlaan naar Rhenen (en A15) of Renkum (en A50) gaat.	Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren. Op bepaalde momenten is er inderdaad een zekere hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Wageningen.
2.107.3	Inspreker merkt op dat de Campusroute nu aan de westelijke kant van de Campus komt te lopen, terwijl de bedrijvigheid op de Campus zich voornamelijk aan de oostkant bevindt.	De Campusroute voorziet in een verbeterde bereikbaarheid voor heel Wageningen, inclusief de campus.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.107.4	Inspreker is van mening dat in de NRD te weinig aandacht is besteed aan alternatieven om het autoverkeer dan naar de Campus (en andere bedrijventerreinen) komt af te remmen. De Ladder van Verdaas is volgens inspreker onvoldoende serieus bekeken en mogelijkheden van alternatieve vervoersmethoden zijn niet onderzocht.	In het vooronderzoek is gebleken dat de onderste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit in de periode tot 2030. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.107.5	Volgens inspreker is het zoekgebied voor de Campusroute te eng gedefinieerd en zouden voor een goed MER de alternatieven die eerder in het proces van de gemeente Wageningen zijn besproken ook op hun milieuwaarden getoetst moeten worden in samenhang met de nu voorgestelde Campusroute.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van een geactualiseerd verkeersmodel.
2.107.6	Inspreker verzoekt de provincie om bij het MER de juiste cijfers voor de geprojecteerde verkeersmodellen te gebruiken en niet alleen autoverkeer, maar ook fietsers en andere manieren van vervoer mee te nemen. Tevens verzoekt inspreker goed te kijken naar methoden van ontmoediging van het autoverkeer.	Het (deze zomer) te actualiseren verkeersmodel zal gebaseerd zijn op de meest actuele verkeersaantallen en demografische prognoses. In dit verkeersmodel wordt enkel autoverkeer beschouwd. Hierin zijn wel de huidige inzichten met betrekking tot verdeling van verkeer over de verschillende modaliteiten als uitgangspunt gehanteerd. Bij de uitwerking van de ontwerpen wordt uiteraard wel met alle typen verkeersdeelnemers rekening gehouden.
2.107.7	Inspreker verzoekt de provincie om bij het MER de ecologische effecten allemaal te onderzoeken, zoals de invloed op het stiltegebied, de fauna en flora, de versnippering van het landschap, de effecten op de Natura 2000-gebieden, en de waarde van het Dassenbosje.	De genoemde aspecten komen allen terug in het MER. Bij de uiteindelijke besluitvorming over de Campusroute worden ze in de afweging betrokken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.107.8	Inspreker verzoekt de provincie de werkelijke kosten en baten uit te rekenen, vanuit een maatschappelijk oogpunt en niet alleen financieel. Inspreker merkt op dat een MKBA een gedegen studie moet zijn die – afgezien van de waarde van ecologie, flora en fauna – ook de waardedaling van de huizen moet omvatten.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.107.9	Inspreker merkt op dat het MER alle alternatieven moet omvatten, inclusief de opties die eerder alleen op financiële gronden zijn afgevallen. Het zoekgebied moet dan ook verruimd worden.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van een geactualiseerd verkeersmodel.

2.108. Zienswijze 108

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.108.1	Inspreker is van mening dat de probleemstelling van de NRD niet correct is geformuleerd omdat wordt uitgegaan van een toename van het autoverkeer in de periode 2012-2030, terwijl de cijfers van de provincie een heel ander beeld laten zien. Inspreker verwacht bovendien een verdere daling bij de nieuwe tellingen, omdat de Noordelijke inprikker inmiddels gerealiseerd is. Inspreker stelt dat deze nieuwe tellingen meegenomen moeten worden in de verkeersmodellen om zo vast te kunnen stellen of de aanname dat het autoverkeer toeneemt nog wel klopt.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.108.2	Inspreker merkt op dat in de trechtering van de varianten de Ladder van Verdaas op zijn kop wordt toegepast omdat er direct wordt gekozen voor de aanleg van nieuw asfalt en andere opties niet meer onderzocht worden. Inspreker verzoekt de provincie in de m.e.r. alle afgevallen varianten mee te nemen en met elkaar te vergelijken.	In het vooronderzoek is gebleken dat de onderste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit in de periode tot 2030. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.108.3	Inspreker stelt dat de WUR op termijn betaald parkeren gaat invoeren op het campusterrein omdat de nieuwe parkeergarage hiervoor al is voorbereid. Het effect van deze maatregel moet worden meegenomen in de verkeersmodellen om zo vast te kunnen stellen of de aanname dat het autoverkeer toeneemt nog wel klopt.	Dat de WUR betaald parkeren gaat invoeren is geen vaststaand beleid en een eigen bevoegdheid van de WUR. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.108.4	Inspreker stelt dat de kosten van eventuele planschade meegenomen dient te worden in de doorrekening van de totale kosten.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dan ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.108.5	Inspreker verwacht een grote uitstoot van schadelijke fijnstof als gevolg van vrachtverkeer langs Noordwest, de voetbalvelden en bewoning. Inspreker stelt dat deze uitstoot niet voldoet aan de Europese normen. Ook verwacht inspreker veel verkeerslawaai voor Noordwest en met name de huizen langs het tracé. Inspreker stelt dat de kosten voor maatregelen om fijnstof en lawaai in te perken in de berekeningen van de Campusroute meegenomen moeten worden.	We begrijpen de zorgen van de inspreker. In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit en de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Nu zijn deze effecten nog niet bekend. Indien nodig, worden maatregelen getroffen om de effecten te beperken.
2.108.6	Inspreker wijst de provincie op de ernstige verstoring die de aanleg van de Campusroute voor het Dassenbos zal betekenen. Inspreker stelt dat er in het Dassenbos vele soorten van de Rode lijst voorkomen en dat het Dassenbos niet kan worden gecompenseerd met nieuwe aanplant vanwege onvergelijkbare natuurwaarde. Daarom is inspreker van mening dat de natuurwaarde moet worden uitgedrukt in euro's en moet worden meegewogen.	Beschermde natuurwaarden worden onderzocht in het MER. Onder andere op basis van deze milieueffecten worden belangen tegen elkaar afgewogen en een keuze gemaakt door Provinciale Staten in het inpassingsplan. Er is in het trechteringsproces gewerkt volgens een algemeen gangbare methode gebaseerd op de investeringskosten. De effecten op natuur en landschap zijn wel meegewogen in de besluitvorming, maar zijn niet op kosten of baten gezet.
2.108.7	Inspreker stelt dat dat vanwege het democratisch genomen gemeenteraadbesluit om het Dassenbos niet op te offeren en het zoekgebied veel groter moet worden en minimaal de andere varianten moet bevatten, waaronder ook de rondweg die de Nude verbindt met de Mansholtlaan.	Naar aanleiding van het raadsbesluit is het zoekgebied uit het collegevoorstel door de provincie verruimd om een variant waarin het dassenbos gespaard kan worden mogelijk te maken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.108.8	Inspreker stelt dat de Campusroute een negatieve invloed zal hebben op de verkeersveiligheid bij het kruispunt Dijkgraaf/Nijenoord Allee. Volgens inspreker zijn extra maatregelen om de veiligheid van fietsers te garanderen essentieel (bijvoorbeeld tunnels), maar ongetwijfeld te duur waardoor ze ten laste komen van de gemeente en haar burgers. Omdat deze maatregelen niet zijn opgenomen in de kostenbegroting wordt de Campusroute volgens inspreker veel duurder dan nu wordt voorgespiegeld en wellicht zelfs duurder dan de eerder afgevallen varianten. Daarom is inspreker van mening de provincie opnieuw naar alle varianten moet kijken en de werkelijke moet meenemen in de besluitvorming.	De kruisingen met de Dijkgraaf en Nijenoord Allee zullen bij realisatie van de Campusroute opnieuw worden ingericht. Tijdens de Ontwerpateliers bekijken we gezamenlijk wat nodig is om tot een verkeersveilige situatie te komen. Wij gaan ervan uit dat dit binnen de gestelde kaders mogelijk is.

2.109. Zienswijze 109

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.109.1	Inspreker stelt dat nut en noodzaak niet zijn gebaseerd op een gedegen analyse van tellingen, maar vooral op percepties en politieke dogma's.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.109.2	Inspreker stelt dat de aanleg van de noordelijke inprikker, begin april 2017, illegaal was in verband met het broedseizoen (zonder dat er een wijziging van het bestemmingsplan was goedgekeurd).	De aanleg van de Noordelijke inprikker maakt geen onderdeel uit van dit project.
2.109.3	Inspreker geeft aan dat er veel vogels broeden in het Dassenbos (sperwer, buizerd en havik). Ook geeft inspreker aan wat er de afgelopen 50 jaar is veranderd aan diversiteit aan vogels. Inspreker vermoed dat het project niet haalbaar zal zijn, omdat de compensatie voor het verlies aan habitat van beschermde soorten onbetaalbaar zal blijken. Inspreker geeft ook aan het vreemd te vinden dat de provincie enerzijds wel veel geld in de Binnenveldse Hooilanden, maar dat weer te niet doet door de aanleg van de Campusroute.	Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de aanwezige natuurwaarden in het zoekgebied. De haalbaarheid van eventueel benodigde compenserende maatregelen zal worden meegenomen in het vervolgonderzoek.

2.110. Zienswijze 110

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.110.1	Inspreker stelt dat een route langs de wijk Noordwest veel meer negatieve effecten zal hebben dan wanneer de route over de campus wordt gerealiseerd. Inspreker vindt dit onderbelicht in de NRD.	In de trechteringsnotitie staat toegelicht dat een route over de randen van de campus de meeste negatieve milieueffecten heeft. Deze blijven naar verwachting wel binnen de wettelijke kaders. Omdat de andere alternatieven niet reëel bleken heeft de provincie gekozen voor de Campusroute. Dit staat nader toegelicht in de trechteringsnotitie.
2.110.2	Inspreker stelt dat het verkeersprobleem zich beperkt tot enkele dagdelen doordeweeks. De effecten op de omgeving vindt inspreker niet in verhouding staat tot de nut & noodzaak van dit project.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. De provincie vindt het belangrijk om de bereikbaarheid van Wageningen en daarmee het vestigingsklimaat te verbeteren. Negatieve effecten op de omgeving zijn inherent aan de aanleg van nieuwe infrastructuur. In het vervolg zullen we trachten de impact daar waar mogelijk te mitigeren of compenseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.110.3	Inspreker stelt dat met een aantal gerichte mobiliteits- en verkeersmaatregelen het probleem kan worden verholpen. Dit zijn de volgende: Hierna volgt een korte opsomming van de belangrijkste ingrepen: 1. Maak een nieuwe ontsluiting aan de westkant van de Campus met een voorziening, zodat auto's zodra ze op de campus zijn direct kunnen parkeren en voorkom dat de auto's de campus als sluitroute gaan gebruiken, 2. Maak op strategische plekken op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan/ Dreeslaan enkele conflictvrije kruisingen tussen het doorgaande autoverkeer op de hoofdwegenstructuur en de stroom fietsers die vanuit de stad naar de Campus gaan en omgekeerd, 3. Zorg dat betaald parkeren wordt ingevoerd op de Campus in combinatie met een transferium direct naast de A12. Regel dat de Valleilijn in de ochtend- en avondspits met pendelbussen elke 5 minuten uitsluitend tussen het transferium en de Campus heen en weer pendelen, waarbij de bus een rondje over de campus rijdt, zodat de mensen direct voor hun gebouw kunnen uitstappen. Zorg ten slotte dat het sluipverkeer tussen de A12 en A50 structureel en afdoende wordt aangepakt. Inspreker is van mening dat bovengenoemde maatregelen beter passen bij de visie van gemeente en provincie.	Inspreker doet een aantal suggesties dat in de voorfase al is onderzocht ofwel onderdeel uitmaken van het mobiliteitsconvenant of initiatieven die op dit moment worden verkend. In de trechteringsnotitie staat beschreven waarom het opwaarderen van het bestaande tracé (A-varianten) zijn afgevallen. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar op dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.110.4	Inspreker verzoekt de provincie om een MKBA op te stellen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.111. Zienswijze 111

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.111.1	Inspreker is het niet eens met de stelling van de provincie dat "…er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen". Inspreker kan zich hier niet in vinden omdat inspreker uit ervaring weet dat de vertraging op zeer beperkte momenten merkbaar is en een zeer beperkte vertraging oplevert.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.111.2	Inspreker is het niet eens met de stelling van de provincie dat "…uit de modelanalyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030". Inspreker is het hier niet mee eens omdat de provincie gebruik zou maken van een verouderde prognose die niet meer overeen komt met de daadwerkelijke groei en die geen rekening houdt met moderne ontwikkelingen, zoals de opkomst elektrische fietsen en autonoom rijdende auto's.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.111.3	Inspreker is van mening dat de rotonde Droevendaalsesteeg het grootste knelpunt is aangepakt moet worden.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde kruispunt tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.111.4	Volgens inspreker is het zoekgebied te klein en laat het geen mogelijkheden voor alternatieve routes, bijvoorbeeld over de bestaande infrastructuur.	In de trechteringsnotitie staat beschreven hoe het zoekgebied tot stand is gekomen en waarom varianten op het bestaande tracé zijn afgevallen.
2.111.5	Inspreker stelt dat een weg door het huidige zoekgebied bij het samenkomen met de Mondriaanlaan/Nijenoord Allee zal zorgen voor een zeer complexe en gevaarlijke kruising.	Deze plek, waar diverse routes samenkomen, vraagt om een maatwerkoplossing die we gedurende de Ontwerpateliers gezamenlijk zullen uitwerken. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.111.6	Inspreker verzoekt de provincie een aantal alternatieven te onderzoeken alvorens over te gaan tot het aanleggen van een weg: • Plaatsen van bewegwijzering op de N781/Mansholtlaan naar de Campus via de noordelijke inprikker. • Creëren van een toegangsweg vanuit het zuiden naar de Campus om de druk op de rotonde Droevendaalsesteeg te verminderen. • Terugdringen van lokaal verkeer voor korte afstanden naar de Campus, door bijvoorbeeld betaald parkeren in te voeren op de Campus en het gebruik van de fiets te promoten en te vergemakkelijken. • Een betere groene golf op de Nijenoord Allee voor een verbeterde afvoer van auto's op de Mansholtlaan. • Fietstunnel op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee om ook de doorstroom van auto's te verbeteren en de veiligheid te vergroten.. • Omzetten van de rotonde Droevendaalsesteeg naar een rotonde met gescheiden rijbanen om het afslaande verkeer naar de campus te scheiden van het doorgaande verkeer en zo de doorstroom te verbeteren..	Onderstaand is ingegaan op de afzonderlijke suggesties: • Deze suggestie wordt overwogen in het kader van de no-regretmaatregelen aan de rotonde Droevendaalsesteeg. • in het verleden zijn inprikkers, waaronder een zuidelijke, onderzocht en afgevallen omdat dit onvoldoende alle knelpunten oploste. Dit zal worden toegevoegd aan de trechternotitie. • Deze maatregelen kunnen bijdragen aan het verminderen van het aantal autoritten. We verwachten niet dat het de knelpunten kan oplossen. • Een groene golf op de Mansholtlaan heeft weinig meerwaarde omdat de onderlinge afstand tussen de kruispunten dermate groot is dat de verliestijden op de zijwegen vanuit Bennekom onacceptabel groot worden. Daarnaast is de doorstroming vanaf de kierkampweg in noordelijke richting ook niet het knelpunt. • Fietstunnels zorgen voor een verbeterde oversteekbaarheid van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee,. maar voorzien onvoldoende in een verbetering van de autobereikbaarheid. • Meerstrooksrotondevarianten (zoals een turborotonde) hebben daarnaast niet de voorkeur ter hoogte van de Droevendaalsesteeg in verband met de verdeling van de verkeersstromen. Deze is beter te faciliteren met verkeerslichten.
2.111.7	Inspreker merkt op dat in een stad als Wageningen, die zich sterk maakt om fietsgebruik te bevorderen en al vele fietsers kent, veel meer gedaan kunnen om het gebruik van de fiets van en naar de campus efficiënter en veiliger te maken en zo de noodzaak van extra asfalt tegen te gaan.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.111.8	Inspreker is anderhalf jaar geleden naar Wageningen verhuisd voor het groen en de rust. Inspreker is bang dat de levenskwaliteit sterk achteruit zal gaan door vermindering van de luchtkwaliteit, het verdwijnen van het vrij zicht op het groene Dassenbos, en de toegenomen licht- en geluidsoverlast. Hierdoor zal volgens inspreker ook een significante waardevermindering van de woning plaatsvinden. Verder zal de nabijheid van verkeer en verminderde zelfstandige bewegingsvrijheid voor de kinderen van inspreker betekenen.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en de provincie begrijpt dat ook de zorgen van inspreker. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.111.9	Inspreker hoopt dat de provincie alle betrokkenen goed zal blijven informeren over de voortgang van het proces en iedereen een eerlijke kans op inspraak geeft.	Ook in de toekomst houden wij alle betrokkenen op de hoogte van de voortgang in het proces. We laten het weten ruim van tevoren weten als mensen hun ideeën en suggesties kunnen indienen of als er sprake is van een officieel inspraakmoment. Hoe, wanneer en in welke mate de provincie de bewoners betrekt bij de planvorming leest u in het communicatie- en participatieplan dat is bijgevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau.
2.111.10	Inspreker vraagt de provincie op welke basis is besloten om door te gaan met de variant die op gemeentelijk niveau was afgevallen vanwege te grote impact op bewoners en milieu.	De genoemde variant komt voort uit het onderzoek dat daar aan vooraf is gegaan. Dit onderzoek wordt nog steeds onderschreven en daarom is besloten om deze variant in het MER te onderzoeken. In het m.e.r. wordt onderzocht welke effecten de Campusroute heeft op (onder meer) bewoners en milieu.
2.111.11	Inspreker vraagt de provincie hoe extra asfalt valt te rijmen met het streven van Wageningen om een klimaatneutrale stad te worden in 2030.	Deze vraag kan de provincie niet voor de gemeente Wageningen beantwoorden. De provincie heeft ook doelstellingen op dit gebied en geeft daar invulling aan bij de doelen die zij nastreeft. Klimaatneutraal wil niet zeggen dat er geen gebiedsontwikkeling meer mogelijk is. Rekening houden met de gevolgen van het klimaat leidt tot duurzame en toekomstvaste ontwikkelingen en dat aspect is onderdeel van studie in dit m.e.r. onderzoek.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.111.12	Inspreker verzoekt de provincie een up-to-date analyse en prognose te laten maken van de te verwachten groei, die beter overeenkomt met de huidige trends.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.111.13	Inspreker zou graag zien dat alternatieven voor asfalt ook serieus worden bekeken en de noodzaak van een extra weg te herevalueren.	In het vooronderzoek is gebleken dat de onderste vijf treden van de Ladder van Verdaas (onder andere OV, Fiets en Beter Benutten) ontoereikend zijn voor de toenemende verkeersintensiteit in de periode tot 2030. Het verkeersmodel heeft aangeduid dat een nieuwe weg in de vorm van de Campusroute de congestieproblemen oplost. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.111.14	Indien de aanleg van een nieuwe weg noodzakelijk blijft verzoekt inspreker een zo groot mogelijk zoekgebied naar de beste oplossing voor alle betrokken partijen te zoeken.	In de trechternotitie staat toegelicht hoe het zoekgebied tot stand is gekomen en waarom alternatieven buiten het zoekgebied zijn afgevallen.
2.111.15	Inspreker vraagt zich af hoe de provincie sluipverkeer wil voorkomen omdat extra asfalt het sluipverkeer sterk zal bevorderen en de provincie heeft aangegeven geen uitbreidingen meer te willen doen aan de omringende snelwegen A12, A15 en A50.	Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen momenteel gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren. De provincie ziet overigens onvoldoende mogelijkheden om doorgaand verkeer volledig te weren omdat zowel de N781 als de N225 een belangrijke functie hebben in het verkeersmanagementnetwerk dat o.a. ingeschakeld wordt bij calamiteiten.

2.112. Zienswijze 112

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.1	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie of de grote verkeersstroom bestaat uit bestemmingsverkeer en/of ook uit sluipverkeer tussen de A12 en A50.	De verkeersstroom bevat hoofdzakelijk bestemmingsverkeer. Het doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum bedraagt aan de noordzijde van de rotonde met de Droevendaalsesteeg 6 à 7%. De rest is vrijwel uitsluitend verkeer met bestemming en/of herkomst in Wageningen. Voor het actualiseren van het verkeersmodel wordt er opnieuw geteld. Uit deze tellingen zal het meest actuele beeld tussen de verschillende verkeersstromen volgen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.2	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie waar de knelpunten echt liggen en of die ter plaatse kunnen worden opgelost en de doorstroom kan worden geoptimaliseerd. Naar de mening van Gelderse Natuur en Milieufederatie kan met name de doorstroom op de rotonde Droevendaalsesteeg worden verbeterd.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Dan wordt inzichtelijk wat de verwachte verkeerstoename tot 2030 is, en welke knelpunten daardoor ontstaan, en waar. Met dit als uitgangspunt kan worden onderbouwd of de Campusroute de knelpunten oplost en welk effect het heeft als de bestaande route wordt aangepakt.
2.112.3	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie waarom er zoveel gebruik wordt gemaakt van de auto nu de ov-verbindingen van Wageningen naar de omgeving redelijk goed zijn, fietsverbindingen zowel naar station Ede-Wageningen als in de richting Arnhem al worden geoptimaliseerd en zich steeds meer mogelijkheden voordoen fietsen met vormen van ondersteuning te gebruiken. Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie met andere woorden wat de gevolgen zijn van deze flankerende ontwikkelingen op het autogebruik en op welke wijze via stimulerend flankerend beleid wordt getracht mensen uit de auto te krijgen.	De provincie heeft haar flankerend beleid georganiseerd in de koersnotitie Slimme Mobiliteit. Deze leidt tot een werkagenda Slimme Mobiliteit die gevuld gaat worden door initiatieven vanuit de regio. We verwachten niet dat de werkagenda zal leiden tot een dusdanige afname van het aantal autoritten dat aanleg van infrastructuur niet meer nuttig en noodzakelijk zal zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.4	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie waarom iedereen met de auto van deur tot deur zou moeten rijden. Het is volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie immers ook mogelijk te voorzien in parkeercapaciteit op grotere afstand van de campus, direct bij de snelweg en vervolgens via shuttlevervoer het laatste stuk te rijden.	Het effect van vergelijkbare maatregelen zijn meegenomen in de doorrekening van de verschillende treden van de Ladder van Verdaas. In de trechteringsnotitie is gerapporteerd dat het verkeer aanzienlijk moet afnemen in de spitsen. Met voorgestelde maatregelen is dit percentage niet haalbaar. Naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen worden in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.112.5	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie op welke wijze de impact op de groene ruimte tussen Ede, Wageningen en Bennekom zo klein mogelijk kan worden gehouden en bij voorkeur welk alternatief juist bijdraagt aan een positieve impact op deze kwetsbare groene ruimte (meest milieuvriendelijke alternatief).	Ook de provincie is zuinig op de natuur binnen Gelderland. De effecten van de Campusroute op de natuur en de directe omgeving worden daarom in beeld gebracht in het MER en afgewogen in de besluitvorming. Uiteindelijk beslissen Provinciale Staten over een goede ruimtelijke invulling waarbij verschillende belangen, zoals natuur, bereikbaarheid en leefomgeving tegen elkaar worden afgewogen.
2.112.6	Gelderse Natuur en Milieufederatie laat weten de stellingname van de provincie dat woningbouwplannen ook bijdragen aan de bereikbaarheidsproblematiek niet te volgen omdat als medewerkers van de campus in Wageningen gaan wonen dit juist minder woon-werkverkeer zou betekenen.	Niet alle bewoners van de nieuwbouwprojecten zullen in Wageningen of directe omgeving gaan werken, waardoor er een toename van het woon-werkverkeer per auto wordt verwacht. Dit is en wordt ook weer in het geactualiseerde verkeersmodel verwerkt.
2.112.7	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie waar de genoemde ontwikkeling van bedrijventerreinen uit bestaan. Volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie is de enige uitbereiding die gepland staat op het Nudepark. Het is Gelderse Natuur en Milieufederatie niet duidelijk wat de relatie van dat plan is met de geconstateerde problematiek op de campus tijdens de spitsuren en de oplossingsrichting zoals door de provincie nu wordt voorgesteld.	Bij de actualisatie van het verkeersmodel worden ook de ruimtelijke ontwikkelingen beschreven.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.8	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie of de prognoses t.a.v. de groei van het verkeer realistisch zijn en wat de uitkomsten zijn als er met volle kracht wordt ingezet op flankerend beleid teneinde autogebruik te demotiveren en ander vervoer en ander werken te stimuleren.	Zoals gezegd worden naar aanleiding van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen in het MER meetbare criteria opgenomen op basis waarvan de probleemanalyse wordt aangescherpt en wordt het verkeersmodel geactualiseerd. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerd verkeersmodel.
2.112.9	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie hoe de voorgestelde oplossing zich verhoudt tot de opdracht om de biodiversiteit te hertstellen in plaats van aan te tasten. Gelderse Natuur en Milieufederatie wijzen de provincie daarbij op het Ambitiedocument Natuur. Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat het voornemen van de provincie onder meer leidt tot onherstelbare aantasting van het Dassenbos, één van de oudste complete bosecosystemen uit de omgeving. Compensatie is daarbij niet mogelijk volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie. Daarnaast zal het relatief kleinschalig cultuurlandschap, ten noorden van Wageningen, met kensoorten als de gele kwikstaat en veldleeuwerik, volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie ernstig worden aangetast. Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat beide gebieden op de Natuurwaardekaart van de Gemeente Wageningen (dd. 14-02-2002) als waardevol voor Flora en Fauna staan aangegeven.	Het ambitiedocument geeft richting aan de verandering naar een meer natuurinclusieve samenleving. Er zitten geen restricties of eisen aan vast. Wanneer uit de effectonderzoeken in het MER blijkt dat er mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn kunnen deze ambities handvaten bieden voor de uitwerking daarvan. Wel kan er inderdaad mogelijk meer verloren gaan dan gecompenseerd kan/moet worden. Onder het thema landschap wordt wel gekeken naar de beleving van de omgeving en het effect van de nieuwe weg hierop.
2.112.10	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie waarom de oplossingsrichting voor een relatief beperkt probleem gezocht zou moeten worden in een volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie drastische richting met meer asfalt en belangrijke inbreuken op natuur, landschap, biodiversiteit en aantasting van de omgevingskwaliteit in het buitengebied en in Noordwest.	Uit onderzoek blijkt dat het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen de komende jaren verder zal toenemen. Het is van bovenregionaal belang dat Wageningen ook in de toekomst interessant blijft als vestigingsplaats voor bedrijven en daarvoor is een goede bereikbaarheid een essentiële randvoorwaarde. Uit onderzoek blijkt dat de oplossing kan worden gevonden door de aanleg van de Campusroute. In het m.e.r. onderzoek worden de tracés ontworpen, onderzocht wat de effecten op de omgeving zijn en op welke wijze daarmee moet worden omgegaan.
2.112.11	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie op welke wijze de rotonde Droevendaalsesteeg kan worden geoptimaliseerd.	Om de verwachte kruispuntstromen volledig af te kunnen wikkelen is een grootschalige en ingrijpende reconstructie noodzakelijk. Kleinschalige optimalisaties zoals verkeerslichten op de rotonde of een bypass hebben niet het gewenste capaciteit verhogende effect.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.12	Gelderse Natuur en Milieufederatie vraagt de provincie op welke wijze overige bestaande infrastructuur Dreeslaan/Mansholtlaan kan worden geoptimaliseerd zonder nieuwe ingrepen elders.	In het vooronderzoek is ook gekeken naar de mogelijkheden voor de A-varianten, deze zijn echter afgevallen door hoge kosten en verkeerskundige effecten.
2.112.13	Gelderse Natuur en Milieufederatie is van mening dat voor Wageningen, juist ook vanwege haar gekoesterde groene imago, gekozen zou moeten worden voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Gelderse Natuur en Milieufederatie voeren aan aantal punten aan die ten grondslag kunnen liggen aan de vormgeving van het meest milieuvriendelijke alternatief: • Stimuleren van carpoolen. • Actief beleid om sluipverkeer te ontmoedigen. • Invoeren van betaald parkeren op de Wageningen Campus. • Parkeren op grotere afstand nabij snelwegen. • Stimuleren van het nieuwe werken. • Bezien of alle ontwikkelingen op de Campus daar ook echt moeten plaatsvinden. • Verbeteren van de migratiemogelijkheden van dieren tussen de Eng en het Binnenveld, door het oplossen van barrièrewerking van de Dreeslaan/Mansholtlaan. • Verdere realisatie van de ecologische verbindingszone Wageningen Noord. • Geen nieuwe barrières in het binnenveld, zowel voor planten als dieren als voor groen gerichte recreanten. • Bescherming van bodem en grondkwaliteit. • Verbetering van de omgevingskwaliteit. • Bescherming en herstel van natuurwetenschappelijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden en de groenblauwe structuren. • Vermindering van de uitstoot van NOX, fijnstof en CO_2. Gelderse Natuur en Milieufederatie roepen de provincie op om met betrokkenen en belanghebbenden de oplossingsrichting te zoeken op grond van bovenstaande uitgangspunten.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Wel wordt getracht om de negatieve effecten van de Campusroute op landschap en milieu te verzachten en compenseren en daar waar mogelijk worden kansen om de omgevingskwaliteit te vergroten gepakt. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.14	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat de eerder afgevallen alternatieven en varianten die op basis van autobereikbaarheidscriteria zijn afgevallen in het m.e.r. meegenomen moeten worden.	In de trechternotitie staat aangegeven waarom eerder onderzochte alternatieven zijn afgevallen. Dit zijn geen reële alternatieven en daarom worden ze niet meegenomen in het MER. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.112.15	Gelderse Natuur en Milieufederatie verzoekt de provincie om een MKBA uit te voeren.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.112.16	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat in de NRD wordt gesproken over een algemeen bereikbaarheidsprobleem voor Wageningen. Daar is volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie echter geen sprake van omdat er slechts sprake is van congestie op beperkte momenten van de dag als gevolg van woon-werkverkeer.	In het MER zal een geactualiseerde probleemdefinitie worden opgenomen op basis van meetbare criteria om het probleem te verduidelijken.
2.112.17	Naar de mening van Gelderse Natuur en Milieufederatie ontbreekt in paragraaf 1.2 de noodzaak om ook planalternatieven te onderzoeken.	In het m.e.r. worden de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven onderzocht. Uit de trechtering die is doorlopen blijkt dat de Campusroute het enige redelijkerwijs te beschouwen alternatief is. In de ontwerpateliers worden varianten ontworpen die in het m.e.r. onderzocht worden. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.18	Gelderse Natuur en Milieufederatie geeft aan dat het onduidelijk is waar de stelling van de provincie op berust dat de gemeenteraad van Wageningen haar eigen verantwoordelijkheid nam t.a.v. de beoordeling van de Campusroute op maaiveld en zij daarmee voorbij is gegaan aan het bovenregionale belang.	Het amendement van de gemeenteraad sloot het zoekgebied zoals dat uit het gemeentelijke onderzoek volgde uit. De raad definieerde een ander, niet onderzocht, gebied waarbij de Campusroute ten koste gaat van onderzoeksfaciliteiten en mogelijk (gedeeltelijke) sloop van gebouwen. Onderzoek naar de haalbaarheid van de Campusroute in dat gebied vraagt de nodige doorlooptijd en omdat de kans van slagen gering wordt geacht heeft de provincie besloten dat zij de regie neemt en de zoekgebieden samenvoegt zodat het door de raad aangeduide gebied integraal onderdeel uitmaakt van het m.e.r. onderzoek. Hierdoor kan het proces doorgang vinden en het bereikbaarheidsprobleem snel wordt opgelost want dat is het bovenlokale belang.
2.112.19	Volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie blijkt uit paragraaf 5.1 van de NRD dat er geen echte alternatieven worden onderzocht. Gelderse Natuur en Milieufederatie vinden dat een grote tekortkoming in de NRD. Gelderse Natuur en Milieufederatie voegen daar aan toe dat in de m.e.r.-richtlijn staat dat in het MER de onderzochte redelijke alternatieven die relevant zijn voor de activiteit" moeten worden beschreven.	In de trechternotitie staat aangegeven waarom eerder onderzochte alternatieven zijn afgevallen. Dit zijn geen reële alternatieven en daarom worden ze niet meegenomen in het MER.
2.112.20	Gelderse Natuur en Milieufederatie geeft aan het aspect van de aanzuigende werking van nieuwe infrastructuur te missen in de NRD.	Het te actualiseren verkeersmodel dat voor dit project wordt gebruikt zal ook een aanzuigende werking als gevolg van nieuwe of verbeterde infrastructuur in beeld brengen (voor zover daar sprake van is).
2.112.21	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat uit paragraaf 5.3 blijkt dat de focus ligt op het faciliteren van autoverkeer tot op de plek van bestemming. Gelderse Natuur en Milieufederatie missen hierbij de integrale aanpak, zoals het stimuleren andere vormen woon-werkverkeer, stimuleren vormen van anders werken, passende maatregelen elders, parkeerbeleid, combi's van OV-langzaam- en snelverkeer, beloningsysteem, subsidiëren gebruik elektrische fiets.	Het project heeft als doel de bereikbaarheid voor auto te vergroten ten einde het vestigingsklimaat te versterken. Dit heeft zijn oorsprong in de omgevingsvisie waarin de doelstelling staat om de bereikbaarheid van de FoodValley te verbeteren. Naast dit project zijn er ook andere provinciale projecten, zoals Slim op Weg en diverse snelfietsroutes. De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden. De provincie zal overigens de doelstelling van de Campusroute, mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., aanscherpen. Hierbij gaan we onder andere in op de oversteekbaarheid en de veiligheid van de fietser.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.22	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat ze in de tabel beoordelingskader in paragraaf 6.2 de effecten op de functievolgende ecologische verbindingszone Wageningen Noord missen. Ook merken Gelderse Natuur en Milieufederatie op dat effecten op aardkundige waarden niet zijn opgenomen. Wat betreft effecten als gevolg van geluid is volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie naast een kwantitatieve beoordeling ook een kwalitatieve beoordeling wenselijk. Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat ook mogelijke effecten op overige stikstofgevoelige natuur ontbreekt in het overzicht. Ook ontbreekt volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie een beoordeling naar de gevolgen op de aanwezige biodiversiteit	Bij de ontwerpateliers wordt, waar mogelijk, rekening gehouden met het gemeentelijke beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, waarvan de genoemde verbindingszone onderdeel uitmaakt. Aardkundige waarden worden niet beschermd door wetgeving en zijn ook niet in ons beleid als zodanig opgenomen. Gebiedswaarden worden onder andere via de onderwerpen landschap, archeologie en cultuurhistorie onderzocht in het MER en wegen mee bij het ontwerp en inpassing van de weg. Wij nemen uw voorstel dan ook niet over. Inspreker vraagt om een kwalitatieve beoordeling van geluid in verband met de kwaliteiten stilte, rust en ruimte van het Binnenveld. De provincie houdt vast aan de voorgenomen kwantitatieve beoordeling van het effect van de Campusroute op de omgeving. Beschermde natuurwaarden worden meegenomen in het MER. Wetgeving heeft als doel de biodiversiteit te behouden, maar biodiversiteit is geen expliciet beoordelingscriterium voor het MER. In het kader van het m.e.r. onderzoek wordt onderzoek gedaan naar stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en niet naar stikstofgevoelige natuur erbuiten.
2.112.23	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt n.a.v. het onderdeel geluid in paragraaf 6.2.2. op dat het van belang is dat bij de beoordeling van de effecten niet alleen wordt uitgemiddeld maar ook gekeken wordt naar de daadwerkelijke (piek)belastingen op de verschillende momenten van de dag en de week, zowel op de omgeving (natuur en landschap) als op gevoelige bestemmingen.	Voor wegverkeerslawaai wordt conform art. 1 van de Wet geluidhinder de geluidbelasting berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Piekniveaus van het verkeer worden niet beschouwd.
2.112.24	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt n.a.v. het onderdeel luchtkwaliteit in paragraaf 6.2.3 op dat ook de effecten op de natuur van belang zijn (kwetsbare vegetaties en soorten flora en fauna).	In het MER worden de effecten van de nieuwe weg op de beschermde natuur onderzocht.
2.112.25	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt n.a.v. het onderdeel lichthinder in paragraaf 6.2.5 op dat de effecten op landschap en natuur niet zijn meegenomen.	Als onderdeel van het natuuronderzoek wordt onderzoek verricht naar de mate van verstoring op beschermde diersoorten als gevolg van licht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.26	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt n.a.v. het onderdeel natuur in paragraaf 6.2.7 op dat de effecten op de functiegevoelige ecologische verbindingszone Wageningen-Noord en de verdere ontwikkeling daarvan wordt gemist. Nieuw asfalt tussen natuurgebieden betekent volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie dat kansen op uitwisseling worden verminderd. Evenzo wordt volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie voorbijgegaan aan het belang van het dassenbos voor het functioneren van deze verbindingszone.	Bij de ontwerpateliers wordt, waar mogelijk, rekening gehouden met het gemeentelijke beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, waarvan de genoemde verbindingszone onderdeel uitmaakt.
2.112.27	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat hoofdstuk 7 Wet Milieubeheer door toevoeging van een zesde lid in art. 7.1 de definitie van “gevolgen voor het milieu" (art. 1.1, lid 2, onder a) is uitgebreid met: • de bevolking en de menselijke gezondheid; • de biodiversiteit, met bijzondere aandacht voor op grond van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 beschermde habitats en soorten; • land, bodem, water, lucht en klimaat; • materiële goederen, het cultureel erfgoed en het landschap; • de samenhang tussen de bovengenoemde genoemde factoren. Gelderse Natuur en Milieufederatie missen deze aanpak in de NRD.	Deze aspecten komen onzes inziens terug in de NRD en worden in het MER nader onderzocht.
2.112.28	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat ze de stellingname van Royal HaskoningDHV in de Voortoets en verkenning beschermde soorten Wet natuurbescherming dat er geen effecten zullen zijn erg kort door de bocht vinden.	Deze veronderstelde stellingname is onjuist. In de Voortoets staat dat er: "een grote kans is op het overtreden van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, soortendeel". De effecten van de Campusroute op beschermde natuurwaarden worden onderzocht in het MER.
2.112.29	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat Royal HaskoningDHV in paragraaf 3.4 van de Voortoets stelt dat wat betreft stikstofdepositie de cumulatie onderdeel uitmaakt van het Programma Aanpak Stikstof en dat cumulatie voor dit aspect dus niet separaat hoeft te worden beoordeeld. Naar het oordeel van Gelderse Natuur en Milieufederatie dient er wel degelijk inzicht te worden gegeven welke plannen/projecten bij de cumulatie betrokken worden en wat per saldo de belasting zal zijn op de verschillende Natura 2000 gebieden.	Wat per saldo de belasting van stikstof zal zijn op verschillende natuurgebieden wordt in het PAS bijgehouden. Cumulatie is aan de orde voor projecten waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, maar die nog niet gerealiseerd zijn. Als een vergunning is afgegeven, is de benodigde ontwikkelingsruimte voor stikstofdepositie ook afgeboekt. Verdere ontwikkelingsruimte kan alleen worden uitgegeven als er nog voldoende over is.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.112.30	Gelderse Natuur en Milieufederatie merkt op dat de beoordeling van Royal HaskoningDHV laat zien dat er bijzonder veel negatieve effecten zijn te verwachten op de aanwezig natuur. De conclusie van Gelderse Natuur en Milieufederatie is daarom dat er bijzonder veel negatieve effecten zijn te verwachten op de aanwezig natuur. Volgens Gelderse Natuur en Milieufederatie is gelet artikel 6 (lid 2,3 en 4) van de Habitatrichtlijn, nu significante negatieve effecten op Natura 2000 aan de orde zijn, wel degelijk een alternatievenonderzoek aan de orde.	Om een vergunning te verkrijgen voor een project dat een significant negatief effect heeft moeten inderdaad alternatieven onderzocht worden. Mogelijk kunnen significant negatieve effecten op Natura 2000 na optimalisatie wel uitgesloten worden.

2.113. Zienswijze 113

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.113.1	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat de aanpassingen aan de snelweg die in 2016 zijn opgeleverd niet zijn meegenomen in de berekeningen.	Bij de actualisatie van het verkeersmodel worden deze aanpassingen meegenomen in het basisjaar 2018.
2.113.2	Inspreker merkt op dat er veel sluipverkeer is.	Op bepaalde momenten is er inderdaad een zekere hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Wageningen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.113.3	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat naar de mening van inspreker niet of in ieder geval niet voldoende is gekeken naar andere maatregelen om mensen uit de auto te krijgen of op een ander moment in de auto te krijgen. Inspreker zou graag zien dat de provincie kijkt naar een duurzame oplossing.	Het project heeft als doel de bereikbaarheid voor auto te vergroten ten einde het vestigingsklimaat te versterken. Dit heeft zijn oorsprong in de omgevingsvisie waarin de doelstelling staat om de bereikbaarheid van de FoodValley te verbeteren. Dit gebeurt naast dit project ook door andere projecten, zoals Slim op Weg en diverse snelfietsroutes. De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.113.4	Inspreker maakt bezwaar tegen de ligging van het zoekgebied in het Binnenveld.	Deze zienswijze neemt de provincie voor kennisgeving aan. Voor de volledigheid merkt de provincie op dat het zoekgebied niet gelegen is in het Natura 2000-gebied Binnenveld.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.113.5	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat niet is meegenomen dat de wereld hard verandert en dat berekeningen tot het jaar 2030 totaal niet hard te maken zijn. Inspreker merkt op dat de berekeningen op de korte termijn al niet klopten.	"De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Dan wordt inzichtelijk wat de knelpunten zijn op dit moment en wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Met dit als uitgangspunt kan worden onderbouwd of de Campusroute de knelpunten oplost en welk effect het heeft als de bestaande route wordt aangepakt.
2.113.6	Inspreker merkt op dat de natuur al veel last heeft van het volbouwen, asfalt en betegeling.	Het toegevoegde verharde oppervlak van de Campusroute moet gecompenseerd worden. Het effect van de Campusroute op beschermde natuursoorten wordt onderzocht in het MER.
2.113.7	Inspreker hoopt dat het Binnenveld bewaard blijft en merkt op dat stilte een groot goed is in deze tijd.	In het MER zal onderzocht worden welke impact de nieuwe weg het omliggende landschap heeft en op welke wijze in het ontwerp van de varianten de impact beperkt kan worden.

2.114. Zienswijze 114

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.114.1	Insprekers zijn van mening dat de door de provincie voorgestelde oplossing zijn doel voorbij schiet omdat er slechts sprake is van een relatief korte wachttijd en de voorgestelde oplossing alleen een verplaatsing van het probleem betekent.	Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat de afwikkelingsknelpunten bij een Campusroute opgelost worden. Dit geldt ook voor de fietsoversteekbaarheid van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. De oversteekbaarheid van de Campusroute voor langzaam verkeer is een aandachtspunt dat nadere aandacht vereist in de ontwerpateliers. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.114.2	Insprekers stellen dat de kaders (budget, zoekgebied, oplossingsvisie) hebben geleid tot een tunnelvisie waardoor de provincie niet meer open staat voor andere oplossingen uit de Ladder van Verdaas.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.114.3	De berichtgeving over de Campusroute doet insprekers steeds meer het vermoeden rijzen dat er toezeggingen/beloftes zijn gedaan aan bedrijven die zich op de Campus willen vestigen op het vlak van de bereikbaarheid en dat dit de besluitvorming beïnvloedt.	Overheden hebben in regionaal verband (FoodValley) afspraken gemaakt om de bereikbaarheid, in het bijzonder die van Wageningen en de WUR, te verbeteren. Wanneer gesprekken worden gevoerd met bedrijven die zich mogelijk op de Wageningen Campus willen vestigen wordt naar die afspraken verwezen. Met de individuele bedrijven worden geen aanvullende afspraken gemaakt.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.114.4	Insprekers stellen dat het er met de nieuwste beschikbare actuele gegevens op lijkt dat het verkeersintensiteit onderzoek achterhaald is en dat uit niet blijkt dat de intensiteit in die mate gaat toenemen dat de verkeerssituatie onhoudbaar gaat worden in 2030. Insprekers merken op dat de economie sinds 2012 gegroeid is en dat elementen als 'het nieuwe werken' en 'flexibele werktijden' hier mede voor gezorgd hebben. Deze elementen, alsmede ook maatregelen die bedrijven kunnen nemen om autogebruik niet verder te stimuleren dienen volgens insprekers te worden meegenomen in een oplossingsrichting waarbij niet alleen aan extra asfalt gedacht hoeft te worden.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel en de probleemanalyse in het MER geactualiseerd.
2.114.5	Het zoekgebied is volgens insprekers zeer krap en het zou voor insprekers wenselijk zijn om dit zoekgebied te vergroten omdat volgens insprekers in het huidige zoekgebied überhaupt maar 1 mogelijke oplossing past. Insprekers merken op dat de WUR inmiddels nieuwe gebouwen heeft gepland die het zoekgebied alleen nog maar verkleinen. Inspreker verbazen zich over het feit dat in het huidige zoekgebied een deel van 'park noordwest' is meegenomen. Inspreker laten de provincie weten dat het verdwijnen van een groot deel van dit mooie park en vijvers onaanvaardbaar is.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Het zoekgebied is zo gekozen dat aangesloten kan worden op het bestaande tracé en dat invulling gegeven kan worden aan de zorgen die er zijn over de vormgeving van deze aansluitingen. Afhankelijk van de nadere uitwerking en variantenkeuze zal dit deel van het zoekgebied wel of niet nodig zijn voor het ontwerp van de Campusroute.
2.114.6	Insprekers raden de provincie aan eerst te kijken naar de grootte van het daadwerkelijke, reële probleem, de urgentie en bovenal de oplossingsmogelijkheden zonder gebruikmaking van extra asfalt. Als tot de conclusie wordt gekomen dat nieuw asfalt noodzakelijk is, dan verzoeken insprekers de provincie geen halve maatregelen te nemen. Volgens insprekers zal de Campusroute veel verkeer aantrekken waardoor de filevorming in de toekomst direct aan de rand van Noordwest zal plaatsvinden.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar het antwoord onder 114.2

2.115. Zienswijze 115

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.1	Inspreker wil graag antwoord naar aanleiding van openbare uitingen, over de wens van een "betere bereikbaarheid" en de gedane toezeggingen. Inspreker vraagt de provincie of dit een wens is van bedrijven, de provincie Gelderland of de gemeente Wageningen. Inspreker onderscheidt de volgende uitingen: 1. De Commissaris van de Koning geeft aan tijdens zijn laatste werkbezoek aan de Gemeente Wageningen dat er een toezegging is gedaan aan bedrijven die zich in Wageningen willen vestigen om de bereikbaarheid te verbeteren. 2. Gedeputeerde mevrouw Bieze geeft tijdens de laatst gehouden bijeenkomst, inzake bereikbaarheid, door de provincie op het Gemeentehuis in Wageningen aan dat het verzoek voor een betere bereikbaarheid is gedaan door voormalig wethouder Uitdenhaag. 3. De Gemeente Wageningen geeft op raadsvragen van GroenLinks aan hier niet bekend mee te zijn en nergens in gekend te zijn. 4. De heer Uitdenhaag reageert uitermate verbolgen op zijn vermeende betrokkenheid. Inspreker vraagt de provincie wie het voortouw heeft genomen en waarom niet alle partijen beschikken over hetzelfde beeld en dezelfde informatie.	Er zijn geen afspraken met bedrijven gemaakt over verbeteren van de bereikbaarheid. In regionaal verband (FoodValley) zijn betrokken overheden het eens over de slechte bereikbaarheid van Wageningen en het belang om dat probleem snel op te lossen. Daarover worden afspraken gemaakt tussen provincie en de betrokken gemeenten. In gesprekken met bedrijven die overwegen zich te vestigen in deze regio komen ook die afspraken aan de orde en daaraan refereerden zowel de Commissaris als de Gedeputeerde.
2.115.2	Inspreker is het niet eens met de stelling van de provincie dat “…er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen.” De bewering strookt niet met de waarnemingen van inspreker. Inspreker stelt ook dat hier geen onderzoek naar is gedaan en dat het slechts een aanname van de provincie betreft. Inspreker verzoekt de passage aan te passen of van een deugdelijke onderbouwing te voorzien.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden..

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.3	Inspreker is het niet eens met de stelling dat uit de modelanalyses volgt dat het verkeer in het plangebied fors toeneemt tussen de situatie 2012 en 2030. Inspreker is het hier niet mee eens omdat deze conclusie is gebaseerd op een verkeersstudie uit 2012, waarin een prognose wordt gegeven van de ontwikkelingen van het verkeer, gebaseerd op cijfers uit 2012. Verder blijkt volgens inspreker dat in de periode 2012-2015 de verkeerintensiteit niet is toegenomen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Dan wordt inzichtelijk wat de knelpunten zijn op dit moment en wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030. Met dit als uitgangspunt kan worden onderbouwd of de Campusroute de knelpunten oplost en welk effect het heeft als de bestaande route wordt aangepakt.
2.115.4	Inspreker stelt voor om de rotonde bij de Campus aan te passen en van de Mansholtlaan een 4-baans weg te maken vanaf Bennekom tot en met de kruising bij restaurant het gesprek.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee zal leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.115.5	Inspreker merkt op dat in de spits in grote delen van het land wachttijden staan waar je in de spits niet aan kunt ontkomen. Inspreker stelt dat in steden als Utrecht, Rotterdam en Nijmegen meer asfalt is gelegd en dat daar uit blijkt dat alleen hele grote en ingrijpende projecten enige invloed hebben. Volgens inspreker pleit dit niet voor de Campusroute, maar als het echt moet een echte rondweg.	Een westelijke rondweg om Wageningen is onderzocht en afgevallen in verband met de impact op Natura 2000 en de hoge kosten. In de trechternotitie staat dit nader toegelicht. De aangehaalde voorbeelden zijn niet van toepassing op de situatie in Wageningen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.6	Inspreker mist in de probleemstelling de visie op ontwikkelingen die gedaan moeten worden om de afspraken uit het klimaatverdrag in 2015 te realiseren. Inspreker vraagt de provincie wat de groei in uitstoot van dit tracé is, hoe dit wordt gecompenseerd en hoe de provincie de groei die wordt verwacht energieneutraal organiseert.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. Met de aanleg van de Campusroute wordt de verkeersstroom gesplitst waardoor het verkeer beter afwikkelt. Hierdoor wordt ook de uitstoot van uitlaatgassen verdeeld over beide routes met als gevolg minder uitstoot op de bestaande route. Doordat de filevorming wordt opgelost wordt uitstoot als gevolg van stilstaand en optrekkend verkeer teruggedrongen. Naar verwachting zal op termijn, als gevolg van toenemend gebruik van elektrische auto's en andere vormen van schone mobiliteit, de uitstoot van CO_2 worden teruggedrongen. In het MER worden de effecten van de Campusroute op het klimaat in beeld gebracht.
2.115.7	Inspreker stelt dat met de beschikbaar gestelde middelen maar 1 oplossingsrichting mogelijk is. Inspreker is van mening dat de provincie hiermee er bewust voor kiest economische waarden boven kwaliteit van leven en natuurwaarden te stellen.	De provincie besteedt haar financiële middelen op een maatschappelijk verantwoorde wijze waarbij op provinciale schaal de afwegingen wordt gemaakt. Met het gereserveerde budget is het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen oplosbaar. Het budget is ook toereikend om de benodigde mitigerende maatregelen te treffen, waardoor ook zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de genoemde belangen van 'kwaliteit van leven' en 'natuurwaarden'. Alternatieve oplossingsrichtingen zijn substantieel duurder gebleken.
2.115.8	Naar de mening van inspreker is het zoekgebied te krap gedefinieerd. Inspreker verzoekt de provincie om het zoekgebied te verruimen.	In de trechternotitie staat toegelicht hoe het zoekgebied tot stand is gekomen en waarom alternatieven buiten het zoekgebied zijn afgevallen.
2.115.9	Inspreker stelt dat er geen gelijke vergelijking van mogelijkheden kan worden voorgelegd nu de bestaande infrastructuur (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) niet worden meegenomen in het zoekgebied en dus niet wordt onderzocht in het MER.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Overigens worden alleen reële varianten onderzocht en in de trechteringsnotitie is al beargumenteerd aangegeven dat het opwaarderen van bestaande infra (A varianten) niet reëel zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.10	Inspreker vindt het onlogisch om in het zoekgebied niet de problematische rotonde om de Mansholtlaan ter hoogte van de Campus op te nemen.	Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat de afwikkelingsknelpunten bij een Campusroute opgelost worden. Dit geldt ook voor de fietsoversteekbaarheid van de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Zoals onder punt 115.4 is geantwoord zal een solitaire aanpak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee leiden.
2.115.11	Inspreker meent dat het zoekgebied direct al niet meer reëel is omdat het nieuw te bouwen onderwijsgebouw van de WUR binnen het zoekgebied valt.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. Op voorhand vormt bebouwing of geplande bebouwing geen reden tot uitsluiten van een variant.
2.115.12	Inspreker merkt op dat er in de periode na 2012 al aanpassingen zijn gedaan aan verschillende kruispunten waarvan aangegeven wordt dat het verkeer stagneert en dat de resultaten van die aanpassingen niet zijn meegenomen.	Op basis van o.a. de recente tellingen wordt het verkeersmodel en de probleemanalyse in het MER geactualiseerd. Alle aanpassingen uit het verleden worden daardoor direct meegenomen.
2.115.13	Inspreker merkt op dat de afgelopen jaren diverse alternatieven zijn aangedragen om de doorstroming te verbeteren. Inspreker vindt dat de provincie niet klakkeloos moet overgaan tot het aanleggen van nieuwe wegen. Inspreker verneemt graag het lange termijn perspectief op mobiliteit en vermeent graag de wijze waarop dit in de NRD is meegenomen. Mocht dit geen of onvoldoende opgenomen zijn, dan verzoekt inspreker dit integraal onderdeel te laten worden van de NRD.	In de Omgevingsvisie van de Provincie Gelderland staat de lange termijn visie beschreven. Verbeteren van de bereikbaarheid van FoodValley middels slimme mobiliteit, alle modaliteiten en specifiek automobiliteit is daar onderdeel van. In het MER zal een verwijzing naar de omgevingsvisie worden opgenomen.
2.115.14	Inspreker stelt dat Wageningen gebaat is bij een integrale visie op mobiliteit en verzoekt de provincie dit mee te nemen in de NRD.	In de Omgevingsvisie van de provincie Gelderland staat de lange termijn visie beschreven. Verbeteren van de bereikbaarheid van FoodValley middels slimme mobiliteit, alle modaliteiten en specifiek automobiliteit is daar onderdeel van. In het MER zal een verwijzing naar de omgevingsvisie worden opgenomen.
2.115.15	Inspreker stelt dat in de NRD de bereikbaarheid van de campus voor de fietser en voetganger dient te worden meegenomen, wat een vergroting van het zoekgebied betekent aangezien de verkeerstromen en wachtrijen van fietsers op Churchillweg, Tarthorst, Roosenveltweg/Kennedyweg en Marijkeweg/Kortenoord Allee een probleem zijn en deze problemen opgelost dienen te worden.	De Campusroute voorziet in een verbeterde oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee en Mansholtlaan voor fietsers en voetgangers. De oplossing voor de problematiek zoeken we dus op een andere locatie dan daar waar de knelpunten zich voordoen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.16	Inspreker stelt dat er de afgelopen jaren in de gemeente Wageningen diverse plannen zijn ontwikkeld die niet zijn meegenomen in het onderzoek naar de bereikbaarheid 2030. Zonder toevoeging van deze zaken aan de NRD is deze volgens inspreker incompleet en wordt een niet volledig en onjuist beeld geschetst.	Zoals in de oplegnotitie is uitgelegd gaan wij het verkeersmodel actualiseren. Daarbij worden de recente tellingen gebruikt, waardoor het huidige verkeer wat door de inspreker genoemde ontwikkelde plannen mee wordt genomen. Op die manier wordt met de meest actuele en juiste uitgangspunten gewerkt.
2.115.17	Inspreker stelt dat de weg het Stiltegebied Binnenveld aantast en het landschap verandert waardoor het woongenot en uitzicht van inspreker wordt aangetast. Volgens inspreker is dit een aantasting is van het persoonlijke welzijn en de gezondheid.	In het MER wordt onderzocht wat de effecten van de Campusroute zijn op de omgeving, waaronder het stiltegebied, het landschap, de woonomgeving en de gezondheid. Waar nodig worden deze effecten voorkomen, verzacht of gecompenseerd.
2.115.18	Inspreker stelt dat overlast voor wat betreft geluid, licht, uitlaatgassen en (ultra) fijnstof die de weg met zich mee zal brengen, onherstelbare gevolgen voor het leefmilieu van inspreker tot gevolg zal hebben.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de leefomgeving. De effecten zijn nu nog niet bekend.
2.115.19	Inspreker stelt dat flora en fauna in het Binnenveld en het Dassenbos worden aangetast.	Het effect van de Campusroute is nu nog niet bekend. Wij onderzoeken het effect op beschermde natuurwaarden in de milieueffectrapportage.
2.115.20	Inspreker stelt dat de woning van inspreker minder waard wordt door de aanleg van de weg.	De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van een aanvaardbare leefomgeving. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.115.21	Inspreker is van mening dat een door de gemeente Wageningen slecht doorlopen traject niet het uitgangspunt mag zijn van een inpassingsplan. Inspreker roept de provincie op weer vanaf het begin te beginnen.	Provincie en gemeente zijn het inhoudelijk eens over de kwaliteit van het onderzoek en de resultaten die dat heeft opgeleverd. Het opnieuw doorlopen van hetzelfde proces zou leiden tot hetzelfde resultaat en een onnodige vertraging van het proces. De provincie wil juist vaart maken met de oplossing van het probleem.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.22	Inspreker is van mening dat participatie alleen mogelijk is als het traject vanaf het begin wordt opgestart. In het huidige traject is inspreker niet gehoord.	We betreuren het dat inspreker zich niet gehoord voelt. Gedurende het traject kunnen bewoners en overige belanghebbenden op een aantal momenten reageren op de plannen. Hoe de provincie de omgeving betrekt bij de planvorming, wanneer, en in welke mate staat in het communicatie- en participatieplan dat de provincie heeft opgesteld voor dit project. Dit plan is als bijlage toegevoegd aan de NRD. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.
2.115.23	Inspreker vraagt de provincie of de Commissaris van de Koning tijdens zijn laatste werkbezoek aan de Gemeente Wageningen in het openbaar heeft gemeld dat er een toezegging is gedaan aan bedrijven die zich in Wageningen willen vestigen om de bereikbaarheid te verbeteren. Inspreker vraagt zich verder af of er nog andere toezeggingen zijn gedaan door de Commissaris of gedeputeerde. Als deze toezeggingen zijn gedaan, wil inspreker graag weten hoe deze toezegging tot stand is gekomen, met welke partijen en personen dit is gedeeld en gecommuniceerd en aan welke bedrijven deze toezeggingen zijn gedaan. Inspreker ontvangt graag een afschrift van deze toezeggingen. Ook vraagt inspreker zich af of gedeputeerde mevrouw Bieze tijdens de laatst gehouden bijeenkomst op het gemeentehuis in Wageningen in het openbaar heeft aangegeven dat ver verzoek voor een betere bereikbaarheid is gedaan door voormalig wethouder Uitdehaag. Is dat het geval, dan wil inspreker graag weten waarop dit is gebaseerd en de stukken ontvangen ter onderbouwing.	Er zijn geen afspraken met bedrijven gemaakt over verbeteren van de bereikbaarheid. In regionaal verband (FoodValley) zijn betrokken overheden het eens over de slechte bereikbaarheid van Wageningen en het belang om dat probleem snel op te lossen. Daarover worden afspraken gemaakt tussen provincie en de betrokken gemeenten. In gesprekken met bedrijven die overwegen zich te vestigen in deze regio komen ook die afspraken aan de orde en daaraan refereerden zowel de Commissaris als de Gedeputeerde.
2.115.24	Inspreker verzoekt de provincie het zoekgebied te vergrote, en wel zo dat de bestaande wegen (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) ook in het zoekgebied vallen en het MER voor dit grote zoekgebied kan worden uitgevoerd. Daarnaast verzoekt inspreker de provincie het zoekgebied te vergroten zodat ook de bestaande wegen de Bornsesteeg en Diedenweg in het zoekgebied vallen.	In de trechternotitie staat de totstandkoming van het zoekgebied nader beschreven. Ook staat hierin beschreven waarom er geen maatregelen gezocht worden op de genoemde wegen.
2.115.25	Inspreker verzoekt de provincie het gebruikte model voor de berekening van de verkeerintensiteit en voorspelling te updaten, zodat een op basis van huidige cijfers en huidige meer reële verwachtingen een prognose kan worden gemaakt die door een ieder wordt gedragen.	Deze opmerking wordt beantwoord onder de opmerking onder 115.3

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.26	Inspreker verzoekt de provincie eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd.	Daarnaast kijken wij ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek blijkt dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Op basis van de verkeersberekeningen van destijds is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.115.27	Inspreker verzoekt de provincie om de Mansholtlaan vanaf de kruising met Bennekom tot en met de kruising met restaurant het Gesprek 4 baans te maken en te onderzoeken of dit ook mogelijk is om de Mansholtlaan tot en met de rotonde die aansluiting geeft op de Diedenweg 4-baans te maken.	In het vooronderzoek is geconstateerd dat een solitaire aanpak van het genoemde wegvak tot structurele filevorming op o.a. de Nijenoord Allee zal leiden. Daarnaast levert een dergelijke oplossing geen bijdrage aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee ter hoogte van de Churchillweg. Dit is reden geweest om deze variant niet nader uit te werken.
2.115.28	Inspreker verzoekt de provincie het beschikbare budget los te laten en de verantwoordelijkheid te nemen voor kwaliteit van leven en natuurwaarden.	De provincie besteedt haar financiële middelen op een maatschappelijk verantwoorde wijze, waarbij op provinciale schaal de afwegingen wordt gemaakt. Hierdoor is zij in staat zoveel mogelijk voor haar burgers te betekenen en daarover wordt door Provinciale Staten zorgvuldige afgewogen en besloten. Met het gereserveerde budget is het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen oplosbaar. Alternatieve oplossingsrichtingen zijn substantieel duurder gebleken. In het m.e.r. onderzoek wordt de impact op de omgevingsfactoren nader onderzocht. Daaruit volgen maatregelen om de effecten op de omgeving te beperken.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.29	Inspreker verzoekt de provincie een integraal mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen, waardoor verkeersstromen verminderd worden.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.115.30	Inspreker verzoekt de provincie in de NRD aandacht te besteden aan het fietsverkeer. Dit betekent volgens inspreker een uitbreiding van het zoekgebied met op Churchillweg, Tarthorst, Roosenveltweg, Kennedyweg, Marijkeweg en Kortenoord.	De uitbreidingen die de inspreker voorstelt vallen buiten de scope van dit project. Het betreft gemeentelijke fietsinfrastructuren waarvoor de gemeente zelf verantwoordelijk is. Wel wordt in het MER en de ontwerpateliers aandacht besteed aan fietsstructuren en de wijze waarop deze aansluiten op de bestaande fietsstructuren. Dit geldt voor eventuele fietsvoorzieningen in de directe omgeving van de Campusroute. In de oplegnotitie bij de NRD is dit verduidelijkt.
2.115.31	Inspreker verzoekt de provincie in de NRD een passage op te nemen over klimaat neutraliteit en de stappen van de provincie op dit te realiseren en de gevolgen / impact van dit tracé in kaart te brengen.	Het aspect klimaat zal onderzocht en meegewogen worden in de m.e.r. procedure. Daarnaast wordt de uiteindelijke voorkeursvariant zo klimaatbestendig mogelijk ontworpen. Tot slot zal ook in de realisatiefase aandacht worden besteed aan klimaatbestendigheid.
2.115.32	Inspreker verzoekt de provincie de kosten voor de natuur in het Binnenveld dat wordt aangetast mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute.	Er wordt gewerkt volgens een algemeen gangbare methode gebaseerd op de investeringskosten. De effecten op natuur en landschap zijn wel meegewogen in de besluitvorming, maar zijn niet op kosten of baten gezet. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.115.33	Inspreker verzoekt de provincie om bij het MER ook de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.
2.115.34	Inspreker verzoekt de provincie een MKBA uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergelijken. Voorts verzoekt inspreker om in de MKBA een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen en een separatie berekening op te nemen van de schade welke ontstaat op het gebied van Welzijn, Welbevinden, Woongenot en Gezondheid van de aanwonenden aan het geplande tracé.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.115.35	Inspreker verzoekt de provincie om in het MER de gevolgen voor Welzijn, Welbevinden, Woongenot en Gezondheid van de aanwonenden aan het geplande tracé op te nemen.	In het MER worden de effecten op de leefomgeving (zoals gezondheid, trillingen, geluidsoverlast en luchtkwaliteit) onderzocht. Deze aspecten hebben invloed op het welzijn, welbevinden en woongenot.

2.116. Zienswijze 116

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.116.1	Inspreker merkt op dat de bereikbaarheid van Wageningen zo slecht nog niet is. Volgens inspreker kost het alleen op twee tijdstippen wat extra tijd om in/uit Wageningen te komen. Dat heeft volgens inspreker niet met de drukte te maken, maar met het rijdgedrag van de over het algemeen zeer ongeduldige automobilist die vaak door rood rijdt, te laat invoegt en te hard rijdt waardoor het verkeer in de knoop komt.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.116.2	Inspreker merkt op dat files op de A12 zorgen voor sluipverkeer richting de A50, waardoor het op de Diedenweg vastloopt en niet op de Nijenoord Allee. Inspreker concludeert dat die weg dus in ieder geval niet verbreed hoeft te worden.	Bij een toename van het reguliere aandeel doorgaand verkeer door grote calamiteiten op de A12 en A50 loopt het op meerdere plaatsen op de route N781 - Diedenweg - N225 vast. De oplossing richt zich niet op het faciliteren van dit verkeer, maar op het verbeteren van de bereikbaarheid van Wageningen voor extern verkeer en fietsoversteekbaarheid. De grootste knelpunten daarvan bevinden zich op de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee.
2.116.3	Inspreker merkt op dat meer auto's in het Binnenveld geen optie is vanwege het stiltegebied.	In het MER zal onderzocht worden welke impact de nieuwe weg op het Binnenveld heeft en op welke wijze in het ontwerp van de varianten de impact beperkt kan worden.
2.116.4	Inspreker is van mening dat niet op tijd geanticipeerd is op het grote aantal fietsers in Wageningen. Inspreker zou graag zien dat het voorbeeld van Ede en Veenendaal wordt gevolgd omdat daar mooie vrijliggende tietspaden en tunnels zijn aangelegd. Inspreker stelt dat het niet moeilijk kan zijn om voor de fietsende studeren een tunnel aan te leggen onder de Nijenoord Allee naar de Bornsesteeg. Daardoor kunnen eveneens de verkeerslichten aangepast worden ten gunste van de automobilisten.	Met de Campusroute kiest de provincie voor een oplossing die de fietsoversteekbaarheid van de Nijenoord Allee en Mansholtlaan verbetert door een significant deel van het autoverkeer weg te leiden van de drukke fietsoversteken op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan.

2.117. Zienswijze 117

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.117.1	Inspreker is het niet eens met de stelling uit de NRD dat"… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen". Inspreker is het hier niet eens en is van mening dat de overlast niet evenredig is met eventuele schade voor de natuur.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Daarbij wordt verduidelijkt dat wordt bedoeld dat verkeer vanaf/naar o.a. Agro Business & Science Park ook in de wachtrijen terecht komt die zich nu voordoen op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan.
2.117.2	Inspreker verzoekt de keuzes te baseren op actuelere verkeerscijfers. De modelberekening is gebaseerd op cijfers uit 2012. Deze zijn volgens de inspreker niet meer relevant. Zo zijn in de periode na 2012 zijn al aanpassingen gedaan aan verschillende kruispunten waarvan aangegeven wordt dat daar het verkeer stagneert. De resultaten van die aanpassingen zijn nu niet meegenomen. Volgens de inspreker vormen deze cijfers een verkeerd uitgangspunt.	De impact van de oplossing op het klimaat (CO_2 uitstoot) is al in de initiële discussie over nut en noodzaak zwaarwegend meegewogen. Zo is gebleken dat ondanks focus op Openbaar Vervoer en Fiets uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is. Met de aanleg van de Campusroute wordt de verkeersstroom gesplitst waardoor het verkeer beter afwikkelt. Hierdoor wordt ook de uitstoot van uitlaatgassen verdeeld over beide routes met als het gevolg minder uitstoot op de bestaande route. Doordat de filevorming wordt opgelost wordt uitstoot als gevolg van stilstaand en optrekkend verkeer teruggedrongen. Naar verwachting zal op termijn, als gevolg van toenemend gebruik van elektrische auto's, de uitstoot van CO_2 worden teruggedrongen. Om de gevolgen van de Campusroute op de omgeving te beperken worden waar noodzakelijk compenserende maatregelen getroffen.
2.117.3	Inspreker vindt het zoekgebied te krap gedefinieerd. Het is onduidelijk waarom niet gekeken wordt naar Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Hier zijn volgens inspreker ook aanpassingen mogelijk. Inspreker verzoekt het zoekgebied van de Campusroute te vergroten, en wel zo dat de bestaande wegen (Mansholtlaan en Nijenoord Allee) ook in het zoekgebied vallen en het MER voor dit grote zoekgebied kan worden uitgevoerd.	In de trechternotitie staat de totstandkoming van het zoekgebied nader beschreven. Ook staat hierin beschreven waarom er geen maatregelen gezocht worden op de genoemde wegen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.117.4	Inspreker verzoekt eerst deelaanpassingen, zoals gedefinieerd in de draagvlakvariant van Wageningen Goed op Weg, door te voeren, alvorens over te gaan tot het bepalen of de Campusroute moet worden aangelegd.	Gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op het bestaande tracé heeft een groot risico op kapitaalvernietiging. Op basis van de verkeersberekeningen is immers bekend dat uiteindelijk in 2030 meer maatregelen noodzakelijk zijn. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures en de urgentie van de problematiek is er voor gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.117.5	Inspreker verzoekt in de NRD ook verbetering van fietsverbindingen mee te nemen	Mede naar aanleiding van deze zienswijze zal in het ontwerptraject aandacht zijn voor fietsverbindingen in de directe omgeving van de Campusroute.
2.117.6	Inspreker is van mening dat de waarde van natuur en open gebied te weinig worden meegenomen. Inspreker verzoekt de kosten voor de natuur in het Binnenveld, die wordt aangetast of zelfs teloor zal gaan, mee te nemen in de kostencalculatie van de Campusroute.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.117.7	Inspreker verzoekt in de MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) een separate berekening te maken voor de schade die aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos zal worden gedaan, inclusief de populaties vogels, dieren en planten die daarin voorkomen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze, waaronder de effecten van de Campusroute op beschermde natuur. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.117.8	Inspreker verzoekt een goed mobiliteitsplan voor Wageningen, de Wageningse bedrijven en WUR op te stellen, waardoor verkeersstromen verminderd worden.	De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden.
2.117.9	Inspreker verzoekt bij het MER ook de ontwikkelingen mee te nemen op het gebied van verkeer, arbeidswijzen (vanuit huis) en de gevolgen van het invoeren van een mobiliteitsconvenant.	Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., de recente tellingen en de zienswijzen gaat de provincie het verkeersmodel actualiseren en de doelstelling (waar mogelijk) kwantificeren. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. Onder regie van de gemeente wordt op dit moment overleg gevoerd met buurgemeenten om te komen tot een gezamenlijke aanpak van het mobiliteitsconvenant. Omdat dit proces een eigen dynamiek en doorlooptijd heeft, wordt dit proces los te zien van de Campusroute.
2.117.10	Inspreker verzoekt een MKBA uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied, zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

2.118. Zienswijze 118

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.118.1	Vereniging Mooi Wageningen is het oneens met het beeld dat wordt geschetst onder het hoofdstuk 'terugblik'. Het beeld dat in de NRD over de besluitvorming en de burgerparticipatie wordt geschetst is in de beleving verwrongen en verdraaid, en wel in het voordeel van de aanleg van een Campusroute. Naar beleving van de Vereniging Mooi Wageningen is de besluitvorming in de Gemeente Wageningen ernstig verstoord door de voortdurende impliciete dreiging van een inpassingplan vanuit de Provincie Gelderland en heeft het proces allerminst geleid tot draagvlak, laat staan consensus.	Op 3 juli 2017 nam de gemeenteraad een besluit waarvan de provincie vond dat het regionale belang onvoldoende gediend werd. De ontsluiting is niet alleen voor de gemeente Wageningen belangrijk maar voor de hele regio. De internationale Campus is het kloppend hart van de regio FoodValley en zelfs nationaal belangrijk. Ook dit belang moet gediend worden. Lokale bereikbaarheid is een taak van gemeenten, maar regionale bereikbaarheid is een taak van de provincies. Vandaar dat wij nu de regie hebben over de aanleg. Wel doen we dit in samenspraak met de gemeente en organiseren we de participatie van bewoners op een soortgelijke manier als de gemeente. We houden ons hierbij aan het communicatie- en participatieplan dat we voor dit project hebben opgesteld. Hierin staat hoe we de omgeving betrekken, wanneer, en in welke mate.
2.118.2	Volgens de Vereniging Mooi Wageningen dient de NRD een relativering van de verkeerssituatie te bevatten om te kunnen duiden in hoeverre echt kan worden gesproken van een probleem. Volgens de Vereniging Mooi Wageningen zijn de gebruikte modelberekeningen gebaseerd op onjuiste aannames waardoor een vertekend beeld ontstaat van de verkeersomvang. Zo is de groei van het autoverkeer al jaren veel lager dan in het model wordt aangenomen, is de omvang van het sluipverkeer (A12/A50) in de spits veel hoger dan modelmatig berekend, en ook houdt het model geen rekening met toekomstige verschuivingen in de model split van auto naar openbaar vervoer en fiets. Kiezen voor andere vormen van vervoer en het tegengaan van sluipverkeer leiden dus eerder tot een afname dan toename van het autoverkeer. Met al die zaken is nu volgens Vereniging Mooi Wageningen ten onrechte geen rekening gehouden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.118.3	Vereniging Mooi Wageningen vraagt om in de NRD na te gaan hoe het reisgemak van de automobilist in en rond Wageningen zich verhoudt tot dat van fietsers en busreizigers.	Uit het vooronderzoek is gebleken dat naast maatregelen voor de fiets en het openbaar vervoer er toch maatregelen nodig zijn voor het autoverkeer. Dit om Wageningen ook in de toekomst bereikbaar te houden.
2.118.4	Aangezien autoverkeer per persoon veel meer ruimte vraagt dan openbaar vervoer en fietsverkeer is het volgens Vereniging Mooi Wageningen van belang dat de NRD erin voorziet dat zorgvuldig wordt uitgezocht hoe de beschikbare ruimte optimaal benut kan worden voor het verbeteren van de bereikbaarheid.	Dit valt buiten de scope van het project. In de omgevingsvisie staat aangeduid dat de bereikbaarheid voor alle modaliteiten in de FoodValley verbeterd moet worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.118.5	Vereniging Mooi Wageningen wil graag in de NRD opnemen dat expliciet rekening moet worden gehouden met wetenschappelijke inzichten ten aanzien van automobiliteit in relatie tot nieuwe infrastructuur.	Als uitgangspunt voor het bepalen van de automobiliteit worden de meest recente scenario's van het planbureau voor de leefomgeving aangehouden.
2.118.6	Volgens de Vereniging Mooi Wageningen is het nog onzeker dat de Campusroute een oplossing biedt voor de 'verkeersopstoppingen'. Daarom verzoekt de Vereniging Mooi Wageningen om in de NRD een objectievere beoordeling van de effectiviteit van de alternatieve oplossingen op te nemen, zowel op de korte als lange termijn. De schijn dat naar de Campusroute toe wordt geredeneerd dient volledig te worden weggenomen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt in het MER een geactualiseerde probleemstelling opgenomen en worden de doelen getoetst op basis van meetbare criteria. Daarnaast wordt het verkeersmodel geactualiseerd, gebaseerd op de recente tellingen.
2.118.7	De NRD sluit volgends de Vereniging Mooi Wageningen niet uit dat de verkeersruimte die ontstaat gedeeltelijk of zelfs geheel wordt ingenomen door sluipverkeer tussen de A15 en de A12 en tussen de A50 en de A12. De NRD dient volgens de Vereniging Mooi Wageningen met zekerheid uit te sluiten dat de voorgestelde maatregelen leiden tot meer sluipverkeer en daarmee tot extra verkeersbelasting, ten koste van de door u beoogde snellere doorstroming en ten koste van de wijken langs de route.	De verkeersaantrekkende werking van een Campusroute wordt in beeld gebracht in het MER.
2.118.8	Vereniging Mooi Wageningen is van mening dat er meer alternatieven mogelijk zijn en dringt erop aan alle alternatieven voor uw Campusroute in beschouwing te nemen die hiervoor redelijkerwijs in aanmerking komen, zoals de m.e.r.-wetgeving voorschrijft, inclusief alternatieven die zijn afgevallen. Daarvoor dient het zoekgebied uitgebreid te worden tot en met de Mansholtlaan in het oosten, en tot en met de Nijenoord Allee in het Zuiden.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel.
2.118.9	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt een set no-regret maatregelen die laag op de zogenaamde Ladder van Verdaas onderdeel uitmaakt van de vergelijking in de m.e.r., als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief. Wageningen Goed Op Weg, het samenwerkingsverband van bewonersorganisaties waarin Mooi Wageningen participeert, heeft hiertoe een groot aantal suggesties gedaan, die naar mening van de Vereniging Mooi Wageningen té snel en té gemakkelijk opzij zijn geschoven. Wat Mooi Wageningen betreft zouden ten minste de volgende maatregelen, waarbij de eerder genoemde waarden niet worden aangetast maar de doorstroming en het leefklimaat langs bestaande wegen wel verbetert, in een alternatief	Om de verwachte kruispuntstromen volledig af te kunnen wikkelen is een grootschalige en ingrijpende reconstructie noodzakelijk. Kleinschalige optimalisaties zoals verkeerslichten op de rotonde of een bypass hebben niet het gewenste capaciteit verhogende effect. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
	moeten worden meegenomen: • aanpassing van de rotonde Droevendaalsesteeg tot een kruispunt met verkeerslichten (zoals alle andere kruisingen op de Mansholtlaan); • het bestrijden van sluipverkeer tussen A12 en A50 via Wageningen; • het opheffen van de wegversmalling direct ten Noorden van de huidige rotonde; • realisatie van een vrije afslag van de Mansholtlaan naar de Campus vanuit het Noorden; • realisatie van een westelijke toegang tot de Campus (zodat verkeer vanuit het westen niet om de campus heen rijdt en de Mansholtlaan belast); • mobiliteitsmanagement bij bedrijven in Wageningen, waaronder het actief stimuleren van woon-werk verkeer per fiets en openbaar vervoer (inclusief Park + Ride), het stimuleren van carpoolen, het invoeren van betaald parkeren op de campus, en het versoberen van de vergoedingen voor woon-werkverkeer per auto. • het fors reduceren van de geluidsbelasting van de Nijenoord Allee op de woonwijken Roghorst en Tarthorst door het oprichten van hoge (ca. 4 m) geluidsschermen dicht naast (<1 m) het wegdek van het autoverkeer, waardoor fietspad en groenstrook achter het scherm komen te liggen.	calamiteiten op de A12 en A50. De rijstrookovergang van twee naar één rijstroken ten noorden van de rotonde Droevendaalsesteeg ligt daar omdat een enkelstrooksrotonde slechts één toeleidende rijstrook kan verwerken. Het opheffen hiervan betekent ook dat een meerstrooksrotonde, zoals een turborotonde gerealiseerd moet worden om het verkeer op twee rijstroken te kunnen verwerken. Dergelijke rotondevarianten sluiten niet goed aan bij de verkeersstromen, daarom is in de varianten A voor andere kruispuntvormen gekozen. Ook is gebleken dat een maatregel voor alleen dit punt niet alle knelpunten oplost. Een vrije afslag is enkel verkeersveilig vorm te geven als er geen kruisend fietsverkeer is. Dit is bij de Droevendaalsesteeg niet het geval. De combinatie van doorgaande en afslaande strook kan leiden tot afdekongevallen bij kruisend fietsverkeer. Daarnaast ligt de snelheid op de vrije rechtsaffer relatief hoog. De inpassing van een vrije rechtsaffer, en specifiek het samenvoegmoment met de andere strook, is niet goed in te passen op het bestaande terrein van de WUR. Het probleemoplossend vermogen van een westelijke ontsluiting van de WUR Campus is in eerder onderzoek ontoereikend gebleken om het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen te kunnen oplossen. Bovendien leidde plannen rond openstelling van de busbaan voor gemotoriseerd verkeer in het recente verleden tot felle discussie met de naastgelegen woonwijk. De provincie participeert in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen, ook rondom mobiliteitsmanagement, verder in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden. Met de Campusroute wordt het verkeer van de Nijenoord Allee grotendeels omgeleid. Hierdoor wordt het rustiger en is ophogen van het scherm niet nodig. Een scherm tussen fietspad en rijbaan lijkt technisch mogelijk. Hiervoor dient wel een bomenrij gekapt te worden en in sommige gevallen kan een fietspad achter het scherm ervaren worden als sociaal onveilig.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.118.10	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de huidige geluidsbelasting van het provinciale Stiltegebied Bennekommer Meent (Binnenveld)? In hoeverre, waar en waardoor wordt de geluidsnorm zoals vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening overschreden in dit stiltegebied? Wat zijn de gevolgen van de onderzochte varianten op de geluidsbelasting van dit stiltegebied?	In het MER zal onderzocht worden welke impact de nieuwe weg op het Binnenveld heeft en op welke wijze in het ontwerp van de varianten de impact beperkt kan worden.
2.118.11	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de cultuurhistorische achtergrond van de ontginningspatronen en het netwerk van stegen in het Binnenveld? In hoeverre en waar is deze geschiedenis nog zichtbaar? Wat zijn de gevolgen van de onderzochte varianten op deze cultuurhistorische waarden?	Voor het MER worden de huidige situatie en autonome ontwikkeling voor het thema cultuurhistorie en landschap in beeld gebracht. Vervolgens worden de effecten per alternatief c.q. variant bekeken. Indien cultuurhistorische waarden (nog) zichtbaar zijn in het huidige (en toekomstige) landschap en er door dit project sprake is van eventuele aantasting ervan, dan zal dit opgenomen worden in het MER.
2.118.12	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de cultuurhistorische en natuurhistorische waarde van het Dassenbos en andere bosrelicten in het plangebied? In hoeverre worden deze waarden beïnvloed door de onderzochte varianten?	Het gehele plangebied, waaronder dus het Dassenbos wordt zowel bij het thema "Landschap en ruimtelijke kwaliteit, archeologie en cultuurhistorie" als bij het thema "natuur" meegenomen.
2.118.13	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Hoe groot is de waarde van natuur, cultuurhistorie, stilte en landschap in het plangebied, indien deze zou worden uitgedrukt in geld? Hoe wordt deze waarde beïnvloed in de onderzochte varianten?	In de m.e.r. worden deze aspecten nader onderzocht op basis van een deels kwalitatieve en deels kwantitatieve beoordelingssystematiek. Dit leidt tot positieve en negatieve milieueffecten die ter besluitvorming bij de verschillende varianten worden voorgelegd. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze.
2.118.14	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Hoe beïnvloeden de onderzochte varianten de karakteristieke openheid van het Beschermd Open Gebied van het Binnenveld zoals aangewezen in de Omgevingsvisie Gelderland, in het bijzonder het gedeelte tussen Bornsesteeg en Dijkgraaf?	Deze vraag beantwoorden we in het MER bij het thema "Landschap en ruimtelijke kwaliteit, archeologie en cultuurhistorie".

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.118.15	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Welke actuele en potentiele waarden heeft het zoekgebied voor Kwartel, Patrijs, Gele kwikstaart en andere weide- en akkervogels? Welke effecten hebben de onderzochte varianten op deze actuele en potentiele waarden? In het bijzonder hoe beïnvloeden de onderzochte varianten de verspreiding, het gedrag en het reproductieve succes van de Patrijs en andere weide- en akkervogels?	We onderzoeken voor wat betreft natuur datgene wat wettelijke is voorgeschreven. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. Daarnaast onderzoeken we de rode lijst soorten en houden er, waar mogelijk, rekening mee.
2.118.16	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Welke actuele en potentiele waarden hebben de kwelsloten en bermen in het zoekgebied? Welke effecten hebben de onderzochte varianten op deze actuele en potentiele waarden?	Het effect van de Campusroute op cultuurhistorische waarden en de effecten op de waterkwaliteit worden onderzocht in het MER.
2.118.17	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de monumentale waarde van de boerderijen in het zoekgebied? Wat is de invloed van de onderzochte varianten op deze monumentale waarden?	Deze vraag beantwoorden we in het MER bij het thema "Landschap en ruimtelijke kwaliteit, archeologie en cultuurhistorie".
2.118.18	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de actuele en potentiele recreatieve waarde van het onbebouwde deel van het zoekgebied? Hoe worden deze actuele en potentiele waarden beïnvloed?	Recreatie wordt niet als apart aspect in beschouwing genomen. Het onbebouwde deel van het zoekgebied behoort grotendeels toe aan de WUR en wordt met name gebruikt voor onderzoek en onderwijs. Een deel van het onbebouwde deel is benoemd als 'open gebied'. De wijze waarop de Campusroute effect heeft op het onderzoek en onderwijs en op de openheid wordt in het MER onderzocht.
2.118.19	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: In hoeverre leiden de varianten tot een toename van het autoverkeer over de Wageningse berg? Wat is de hieraan gekoppelde extra stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden Veluwe, Binnenveld en Rijntakken?	De effecten van de verschillende varianten voor de Campusroute op de verkeersbewegingen - en aantallen wordt in het MER onderzocht. Daarnaast wordt ook de verandering in stikstofdepositie als gevolg van de Campusroute op de Natura 2000-gebieden Veluwe, Binnenveld en Rijntakken in beeld gebracht.
2.118.20	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de huidige staat van de bodem, vegetatie en entomofauna van de betreffende gebieden en hoe wordt deze staat direct en indirect beïnvloed door de onderzochte varianten?	In het kader van het MER onderzoeken we minimaal wat wettelijk noodzakelijk is. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. De effecten van de Campusroute op de bodemkwaliteit en draagkracht worden onderzocht.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.118.21	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: Wat is de huidige aard en mate van verkeershinder voor inwoners van de wijk Sahara langs de N225, inwoners van de wijk Bovenbuurt langs de Diedenweg, en bewoners/gebruikers van de Wageningse Eng? In hoeverre is deze hinder het gevolg van sluipverkeer tussen A12 en A50? Hoe beïnvloeden de verschillende varianten dit sluipverkeer en de verkeershinder? Welke technische en juridische mogelijkheden – zoals trajectcontrole – bestaan er om dit sluipverkeer te weren om aldus wegcapaciteit vrij te maken?	De verkeersaantrekkende werking maakt onderdeel uit van het onderzoek en zal in het MER in kaart worden gebracht. De mogelijkheden in ontmoedigen van doorgaand verkeer worden onderzocht waarbij onder andere wordt gekeken naar dynamische route informatie op de A12 en A50. Het volledig voorkomen van doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 via het onderliggend wegennet is niet mogelijk omdat de N225 en N781 een belangrijke functie vervullen in het verkeersmanagementnetwerk. Dit wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50.
2.118.22	Vereniging Mooi Wageningen verzoekt in de NRD te regelen dat het MER de volgende vraag beantwoordt: In hoeverre kan de geluidsbelasting op de woonwijken Roghorst en Tarthorst worden gereduceerd door het oprichten van hoge (ca. 4 m) geluidsschermen dicht naast (<1 m) het wegdek van het autoverkeer, waardoor fietspad en groenstrook achter het scherm komen te liggen?	Dit voorstel hoort bij het opwaarderen van de bestaande infrastructuur en het verbeteren van het leefklimaat langs de bestaande wegen. In de trechtering is het opwaarderen van de bestaande infrastructuur afgevallen en daarmee valt de voorgestelde maatregel buiten de scope van het project. De (verwachte afname van) geluidseffecten in deze wijken als gevolg van de aanleg van de Campusroute worden onderzocht.
2.118.23	Aan Wageningen University & Research wordt gewerkt aan concepten voor stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid waarbij de rol van de auto sterk wordt verminderd ten gunste van de milieukwaliteit van de stedelijke omgeving en de hoeveelheid ruimte die voor andere functies beschikbaar is, dit onder de noemer metropolitan solutions. Het is volgens de Vereniging Mooi Wageningen van belang dat de overheid deze inzichten ten minste tot zich neemt en de gesuggereerde oplossingen uitprobeert. Vereniging Mooi Wageningen vraagt om met Wageningen Universiteit te zoeken naar andere, modernere oplossingen voor de uitdagingen van mobiliteit waar onze maatschappij voor staat.	De provincie Gelderland staat open voor innovatieve ideeën en concepten. Gezien de urgentie van de problematiek en de doelstelling van het project achten we het echter niet verantwoord om volledig te vertrouwen op experimentele maatregelen. Met de Campusroute kiezen we voor een robuuste, toekomstvaste oplossing. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven overigens aanleiding om in het MER een geactualiseerde probleemanalyse op te nemen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

2.119. Zienswijze 119

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.1	Inspreker maakt bezwaar tegen de oplossingsrichting zoals weergegeven in het onderhavige ontwerpbesluit en de manier waarop de provincie communiceert op basis van een aantal aangedragen punten.	In onderstaande beantwoording wordt ingegaan op de aangedragen bezwaren en argumenten.
2.119.2	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat hijzelf en andere zeer nabij wonende omwonenden niet zijn uitgenodigd voor de informatiebijeenkomst. Inspreker woont op meer dan 30 meter van het plangebied. Inspreker verwacht ernstige schade te ondervinden van de beoogde nieuwe weg	Omwonenden en belangstellenden zijn uitgenodigd voor de inloopbijeenkomst van 4 april middels een bericht in de huis-aan-huisbladen voor Wageningen, Bennekom, Renkum, Hoog en Laag en Rijnpost. En via een bericht op de websites van de gemeente en provincie. Het effect van de Campusroute op de omliggende omgeving, waaronder de woningen, worden onderzocht in het MER. Dan wordt preciezer duidelijk welk effect dit zal zijn, hoe we dit kunnen voorkomen, verzachten of compenseren. Mocht het plan worden vastgesteld en inspreker meent schade te lijden als gevolg van de nieuwe weg, dan kan inspreker een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.119.3	Inspreker is van mening dat de NRD geen evenwichtig beeld geeft van hoe de oplossingsrichting ligt bij een meerderheid van de Wageningse Gemeenteraad, en alleen de steun vanuit het college van B&W vermeldt. Inspreker verzoekt de provincie dit recht te zetten.	Het college van B&W heeft gedurende de periode waarin zij de regie voerde gehandeld in opdracht van de gemeenteraad en dat heeft geleid tot het onderliggende onderzoeksresultaat. De gemeenteraad is het inhoudelijk met de onderzoeksresultaten eens. In de NRD is rekening gehouden met de wensen van de gemeenteraad die volgt uit de besluitvorming van juli en december 2017 rond dit dossier.
2.119.4	Inspreker maakt bezwaar tegen de beperkte probleemstelling en verzoekt de provincie de verwerkingscapaciteit van de Dr. Willem Dreeslaan ter hoogte van de A12 te verbeteren, als onderdeel van dan wel in een voor het publiek zichtbare nauwe afstemming met haar huidige activiteiten t.a.v. de bereikbaarheid van Wageningen.	De capaciteit van de N781 is ruim voldoende om te voorzien in de huidige en verwachte verkeersvraag. Het knelpunt zit op de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee omdat de kruispunten en wegvakken hier niet ingericht zijn de huidige en verwachte verkeersvraag.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.5	De in de NRD gepresenteerde oplossingsrichting heeft als zichtjaar 2030 en is gebaseerd op cijfers uit 2012. Inspreker verwacht dat de weg pas in 2022 in gebruik zal worden genomen. Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat er slechts zicht wordt gegeven op een gebruiksperiode van acht tot negen jaar.	Bij het opstellen van het MER wordt rekening gehouden met wet- en regelgeving. Dat betekent dat voor de milieuonderzoeken wordt uitgegaan van tien jaar na beoogde realisatie.
2.119.6	Inspreker is van mening dat de Ladder van Verdaas onbenut is gebleven.	In het vooronderzoek is wel degelijk de Ladder van Verdaas toegepast, daarbij is gebleken dat de treden 1 t/m 5 ontoereikend zijn. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.119.7	De referentiecijfers voor het verkeersmodel en de aannames m.b.t verkeersintensiteit ontwikkelingen komen uit 2012 en zijn volgens de inspreker geen weergave van de actuele situatie	Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.119.8	Inspreker verzoekt de provincie de uitgangsaannames te geven met betrekking tot het aantal formatieplaatsen bij de WUR zelf, voor de periode 2012-2030. Inspreker verzoekt de provincie de uitgangsaannames te geven met betrekking tot het aantal formatieplaatsen dat in het model is opgenomen als anticipatie voor instellingen en bedrijven die zich nieuw op het terrein van de WUR gaan vestigen.	Zoals in de oplegnotitie staat beschreven wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Bij het verkeersmodel zal een technische rapportage worden opgeleverd waarin de uitgangspunten staan toegelicht.
2.119.9	Inspreker verzoekt de provincie om voor de Droevendaalsesteeg-oost na te gaan wat de aannames onder de gemodelleerde groei waren, deze te rapporteren en te voorzien van commentaar.	Zoals eerder in de beantwoording van uw zienswijze staat beschreven wordt het verkeersmodel geactualiseerd.
2.119.10	Inspreker verzoekt na te gaan welk deel van de avondspits toetreders op rekening komt van schoonmakers. Wellicht mogelijk om met eenvoudig flankerend beleid (andere schoonmaaktijden) druk van de spits weg te nemen.	Bedankt voor uw suggestie. Voor dit project is dit echter te gedetailleerd en biedt het onvoldoende oplossing voor de geconstateerde knelpunten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.11	De meest recente studie van de provincie Gelderland naar de verkeersafwikkelingen op de N781/Wageningen (2012) laat diverse inconsistenties zien tussen verkeersstromen zien. Bij elk kruispunt of rotonde, zou het aantal aanvoerende motorvoertuigen gelijk moeten zijn aan het aantal afvoerende motorvoertuigen. Bij het grootste knelpunt op de Mansholtlaan (de Droevendaalsesteeg), blijkt dit niet het geval te zijn. Tijdens de avondspits lijken er 200 motorvoertuigen per uur meer de rotonde te verlaten, dan dat er aankomen. Dit roept vragen op over de juistheid van de getallen waarop beleid wordt gemaakt. Niet duidelijk is of dit resulteert in een over of onder rapportage van de gemodelleerde verkeersintensiteit. Tijdens beide spitsen gaan 200 motorvoertuigen per uur van de Mansholtlaan Born Oost via de Droevendaalsesteeg. Opvallend is dat er tijdens geen van de spitsen motorvoertuigen vertrekken van Born Oost richting Mansholtlaan. Ligt dit ten grondslag aan een bepaalde aanname in het model? Of is dit een omissie in de modellering dan wel in de rapportage van de data? Wat hebben de 400 (=2x200) motorvoertuigen van de avondspits te zoeken op de Born-Oost? Er zijn nauwelijks woningen. Is dit een administratieve fout, en hadden deze motorvoertuigen bij de andere verkeersrichting moeten staan? Zijn dit de 200 auto's die bij het voorgaande punt vanuit het niets van de rotonde vertrokken? Het is nu niet duidelijk of de voor de Mansholtlaan gemodelleerde intensiteiten over dan wel onder gerapporteerd zijn. Inspreker verzoekt de provincie om in het definitieve ontwerpbesluit de juiste getallen op te nemen.	De provincie heeft in het voorjaar van 2018 nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren op diverse wegen in het plangebied. Het huidige regionale verkeersmodel waarmee toekomstige verkeerssituaties worden voorspeld komt uit 2012. Om te toetsen of het verkeersmodel nog steeds bruikbaar is, zijn er tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Deze tellingen zijn uitgevoerd op een aantal dagen in het voorjaar van 2018. Dit zijn dagen in het jaar die het best een dag weergeven die representatief is voor een gemiddelde dag over het hele jaar. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid die het verkeersmodel berekent voor het jaar 2018. Daarbij komt dat er landelijke toekomstscenario's zijn geactualiseerd in april. De scenario's wijken veel af van de eerdere landelijke scenario's en dus ook van de uitgangspunten uit het huidige regionale verkeersmodel in 2012. Dit maakt dat er is besloten om het verkeersmodel te updaten voor dit project, zodat deze strookt met de landelijke scenario's en met de cijfers van nu. Uit dit geactualiseerde model moet blijken wat de nieuwe verwachtte verkeerstoename is in 2030.
2.119.12	Wanneer het doorgaande verkeer van de A12 teruggedrongen zou kunnen worden naar het niveau van de ochtendspits, dan zou er volgens het provinciaal beoordelingskader doorstroming geen nieuwe weg nodig zijn (volgens inspreker). Ziet de provincie mogelijkheden al dan niet in samenwerking met anderen, om verbreding van de A12 hoger op de agenda van Rijkswaterstaat te krijgen?	De huidige hoeveelheid doorgaand verkeer is niet van dien aard dat deze het verschil maakt in wel/geen noodzaak van de Campusroute. De A12 is tussen Ede en knooppunt Grijsoord enkele jaren geleden verbreed. Een nieuwe verbreding is niet aan de orde. Wel wordt verwacht dat de doorstroming op de A12 ter hoogte van knooppunt Grijsoord zal verbeteren als gevolg van de doortrekking van de A15, waardoor de reistijd tussen de A12 bij Ede en de A50 bij Renkum via Grijsoord korter en betrouwbaarder wordt. Daarnaast bestuderen provincie, gemeente en Rijkswaterstaat momenteel samen de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te stimuleren om via Grijsoord te rijden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.13	Inspreker verzoekt de provincie getalsmatig te onderbouwen dat de nieuwe weg voldoet aan het provinciale beoordelingskader doorstroming, met name wat betreft overschrijding van wachttijden en verzadiging door de werkdag heen, en ook voor de zaterdag en zondag.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.119.14	Ook verzoekt de inspreker de provincie een plan op te stellen dat onder meer aangeeft: • Wanneer en hoe de provincie de doorstroming gaat evalueren, na ingebruikname. • Indien de kaderstelling niet gerealiseerd wordt, dat de provincie zich committeert aan maatregelen om deze kaderstelling alsnog te realiseren binnen een redelijke, gespecificeerde termijn. • Hoe en voor hoe lang de provincie denkt omwonenden te gaan compenseren voor de met de overschrijding gepaard gaande verdere vermindering van leef- en woonkwaliteit.	In het MER wordt ingegaan op monitoring en evaluatie van de Campusroute, zoals ook wordt benoemd door de Commissie m.e.r. in haar advies Uit de evaluatie moet blijken in hoeverre de doelen zijn behaald. Afhankelijk daarvan wordt gekeken of en welke maatregelen kunnen worden genomen. Het effect van de Campusroute op de omgeving wordt onderzocht in het MER. Daarbij wordt ook gekeken hoe negatieve effecten verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Mocht het plan worden vastgesteld en de inspreker meent nog steeds schade te lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.15	Het beoordelingskader dat de provincie hanteert voor een goede doorstroming wordt vermeld in het Rapport “ Beter Bereikbaar Wageningen. Kansrijke Varianten. Eindrapportage definitief ‘ Dit kader is helder verwoord, maar nog niet helder genoeg voor gebruik. Het zou aangescherpt kunnen worden: Wat is de minimale afstand tussen twee kruispunten/rotondes?, hoe frequent mag de wachtrijlengte en verzadiging overschreden worden in de ochtend- en avondspits? Geen enkele keer? Inspreker verzoekt de provincie om in de zienswijzenota het beoordelingskader expliciet te beschrijven/op te nemen, en om te beschrijven hoe dit kader door de provincie gebruikt wordt.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze worden de probleemanalyse en de doelstellingen op basis van meetbare criteria uitgewerkt in het MER.
2.119.16	Het zoekgebied is dermate klein, dat de voorgenomen Campusroute niet meer vergeleken kan worden met alternatieven met een wezenlijk andere oplossingsrichting. Hiermee wordt (volgens de inspreker) de deur gesloten naar verkeerskundig reële en betaalbare alternatieven met een meer duurzaam maatschappelijk karakter en draagvlak. Inspreker maakt bezwaar tegen het in de NRD gepresenteerde zoekgebied en verzoek Gedeputeerde Staten de oostelijke grens te verleggen tot iets ten oosten van de Mansholtlaan.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn. In de trechternotitie staat toegelicht hoe het zoekgebied tot stand is gekomen en waarom alternatieven buiten het zoekgebied zijn afgevallen.
2.119.17	De combinatie van de recentelijk gerealiseerde Noordelijke inprikker en een nog te realiseren Westelijke inprikker lijkt ruimschoots aan de provinciale kaderstelling te kunnen voldoen: een gemiddelde afname van 15% in de ochtendspits en 20% in de avondspits. Inspreker verzoekt de provincie om deze berekeningen te controleren, de gemaakte aannames te becommentariëren, en eigen berekeningen te maken volgens de rekenmethodiek van Royal HaskoningDHV, en deze op te nemen in de zienswijzenota.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze worden de probleemanalyse en de doelstellingen op basis van meetbare criteria uitgewerkt in het MER. Daarnaast wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Op basis hiervan wordt helder wat de situatie nu en in de toekomst zal zijn. Op basis van uitgewerkte doelstelling wordt dan helder hoe de provincie tegen het probleem aan kijkt.
2.119.18	Inspreker verzoekt de provincie om de zinsnede “de restcapaciteit is lager omdat de Nijenoord Allee vol belast wordt.” (p.46 van de NRD) uit de NRD te verwijderen dan wel dusdanig te herformuleren dat recht wordt gedaan aan de feiten.	Bedankt voor uw opmerking. Met dit punt zal rekening worden gehouden in de formulering van nut en noodzaak in het MER.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.119.19	Inspreker verzoekt de provincie: 1. Een inschatting te maken van de beheerskosten van een Westelijke inprikker – bestemmingsverkeer. 2. Te onderzoeken of beheerskosten een belemmerende drempel zijn voor Wageningen-UR tot het meewerken aan een Westelijke ontsluiting. 3. Indien er belemmerende financiële overwegingen zijn, te onderzoeken of Wageningen-UR wel bereid is tot medewerking indien beheer een gedeelde verantwoordelijkheid zou zijn met de provincie, gemeente en (bedrijven, belangenorganisaties, particulieren).	Een inschatting van de beheerskosten is in deze fase niet relevant voor het project. In een latere fase worden de beheerskosten in beeld gebracht, op dit moment worden afwegingen gemaakt op basis van de investeringskosten, milieueffecten en probleemoplossend vermogen. De westelijke inprikker als op zichzelf staande oplossing biedt onvoldoende probleemoplossend vermogen. Zie voor een toelichting ook de onderbouwing in de oplossingsrichting.

2.120. Zienswijze 120

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.120.1	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: • de mate van file binnen Wageningen welke veroorzaakt wordt door verkeer dat van of naar de Campus rijdt. De momenten waarop de doorstroming een knelpunt is. De tijdsperiode dat de doorstroming een knelpunt is. De verhouding tussen de werkelijke en te verwachten situatie t.o.v. genoemd knelpunt. • in welke mate is rekening gehouden met de verkeersopstoppingen die veroorzaakt worden door de aansluiting op de A12 en omliggende wegen en welke oplossingen bij deze aansluitingen en genoemde wegen gerealiseerd worden.	De aspecten die u noemt maken deel uit van de te onderzoeken thema's. Wat betreft de aansluiting op de A12 gaan wij voor de toekomstige situatie uit van de gereconstrueerde aansluiting na realisatie van de Parklaan in Ede.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.120.2	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: - De relatie tussen woningbouwprojecten en economische ontwikkelingen die het knelpunt rechtvaardigen. - In welke mate staan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bijkomende belangen boven bestaande bestemmingen en het woningbestand staan. De mate waarin de zwaarwegende argumenten van NIOO en WUR boven de bezwaren van omwonende worden gesteld, waardoor in combinatie met de kosten het niet mogelijk is om het knelpunt bij de bron op te lossen, maar hier een hele Campusweg voor gerealiseerd moet worden. - De mate waarin bedrijven en organisaties op de Campus en binnen Wageningen door de gemeente, Provincie en Overheid aanvullend gestimuleerd en verplicht worden om woon-werkverkeer op duurzame wijze te realiseren. - De mate waarin en wat bedrijven en organisaties op de Campus aan parkeerbeleid en parkeerbeheer doen om zo het knelpunt van de doorstroming tot het minimum te beperken. - De mate en keuze om woningen, bomen en een stiltegebied bij het oplossen van het knelpunt zoveel mogelijk te ontzien en deze genoemde drie categorieën boven het belang van economische ontwikkelingen te stellen.	Wij brengen nu de actuele verkeerscijfers in beeld en op basis daarvan wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Dat verkeersmodel wordt als uitgangspunt gebruikt voor dit project. In de uiteindelijke besluitvorming worden alle belangen en effecten meegewogen.
2.120.3	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: De omvang en de ligging van het zoekgebied, zodat meerdere alternatieven kunnen worden betrokken in het MER	De keuze voor dit zoekgebied ten opzichte van de andere alternatieven is onderbouwd in de trechternotitie.
2.120.4	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan de keuze voor een Campusroute t.o.v. de huidige situatie, alternatieven en referentiesituaties.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.120.5	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: • de effecten van een weg op ons leefmilieu, als bewoner binnen een straal van 500 meter rond deze nieuwe weg. • het behoud van het treffende en omliggende stiltegebied. • de maximale snelheid moet nog worden bepaald. Tegelijk is gesteld dat deze minimaal 50 – maximaal 80 km/h zal zijn. • in welke mate rekening is gehouden met milieuvriendelijke, duurzame en omgevingsvriendelijke oplossingen. • het handhaven van Natura 2000-gebied.	In het MER wordt per aspect onderzocht wat het studiegebied is. Dat is het gebied dat invloed ondervindt op dat thema van de nieuwe weg. Dit kan per thema verschillen en is nu nog niet bekend. Er wordt ook onderzoek gedaan naar het effect op het stilgebied. Het klopt dat de snelheid nog moet worden bepaald. Hierbij is de bandbreedte wel tussen de 50 en de 80 km/u. Dit komt omdat de Campusroute een zogenoemde gebiedsontsluitingsweg is. Een 30 km/uur regime past hier niet bij. In het ontwerpproces en ook naar aanleiding van de onderzoeken naar de effecten van de weg komen milieuvriendelijke, duurzame en omgevingsvriendelijke oplossingen terug. De bestaande Natura 2000-gebieden blijven gehandhaafd. In het MER onderzoeken we het effect van de Campusroute op deze gebieden.
2.120.6	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: Waar is het maximum te besteden bedrag op gebaseerd. De mate waar in rekening wordt gehouden dat de oplossing een maximum bedrag mag kosten. Waarbij de gestelde oplossing een waarde vermindering van alle woningen in de omgeving tot gevolg heeft en hoe deze kosten in de oplossing zijn meegerekend.	De gereserveerde provinciale bijdrage is gebaseerd op een globale raming van een aanleg van een weg langs de campus op maaiveld inclusief mitigerende en compenserende maatregelen. Hierin zijn algemene aannames opgenomen voor planschade. Deze worden in een later stadium nader uitgewerkt.
2.120.7	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan: In welke mate rekening wordt gehouden dat cultureel erfgoed, zoals historische gebouwen en landschap en historische groenstructuur niet wordt aangetast.	In de ontwerpateliers zal gezocht worden naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waarbij landschap, cultuurhistorie, ecologie belangrijke kaders zijn. Ook in het MER zijn dit thema's die onderzocht worden. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2.120.8	Inspreker wil graag dat bij onderzoek naar de plannen voor de verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan de mate waarin rekening is gehouden met de participatie vanuit en voorgestelde alternatieven door de omwonenden.	Alle aangedragen suggesties hebben we zorgvuldig onderzocht. Hoe en in welke mate de provincie de bewoners betrekt bij de planvorming leest u in het communicatie- en participatieplan dat als bijlage is toegevoegd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Voor dit project hanteert de provincie de participatieniveaus informeren, raadplegen en adviseren.

2.121. Zienswijze 121

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.121.1	Inspreker is het niet eens met dat "… er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, er bijna elke dag in de spits wachtrijen staan. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen", omdat er naar waarnemingen en ervaring er nauwelijks sprake is van lange wachttijden.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.121.2	Inspreker vraagt zich af of de gemeten wachttijden een onomkeerbare vernietiging van een bos, het ernstig verstoren van een stilte gebied en het veroorzaken van overlaste aan direct omwonenden rechtvaardigen.	In het MER wordt cijfermatig inzichtelijk gemaakt wat het ambitieniveau is, hoe het probleem zich daartoe verhoudt en in welke mate dit opgelost wordt. Samen met de milieueffecten en kosten wordt dan een besluit genomen over de Campusroute.
2.121.3	Inspreker vraagt zich af waar de modelanalyse van het verkeer op is gebaseerd en of deze is gemaakt voorafgaand aan bouw van de Campus of daarna.	De bouw van de campus is uitgespreid over een lange periode. In het toekomstjaar van het verkeersmodel (2030) is uitgegaan van een uitgebreid gerealiseerd bouwprogramma. Dit verkeersmodel wordt naar aanleiding van de tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geactualiseerd.
2.121.4	Inspreker stelt dat er geen sprake is van een zoekgebied, maar van een vastgelegde strook.	Binnen het zoekgebied zijn variaties mogelijk in ligging en breedte van de weg, locaties van kruispunten en fietsstructuren. Het MER onderzoek moet uitwijzen in hoeverre deze alternatieven onderscheidend zijn. Gezien de vele functies, landschappelijke waarden en bebouwing in en rond het zoekgebied is de verwachting dat er onderscheidende varianten zijn.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.121.5	Inspreker doet een aantal suggesties voor alternatieve oplossingen: • Toegang tot universiteitsterrein via verschillende invalswegen • Mobiliteitsplan Universiteit en bedrijven • Verbetering rotonde Mansholtlaan • Het creëren van een eerde afslag vanaf de A12 naar de WUR • Betaald parkeren op het universiteitsterrein • Stimuleren gebruik (elektrische) fiets • Pendeldiensten van PR langs A12 naar de WUR	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de voorgestelde oplossingen: • Dit is een goed voorstel en uitgangspunt van het project. Enkele toevalswegen vanuit de huidige infrastructuur zorgt eer niet voor dat alle knelpunten op de bestaande wegen worden opgelost. Dit zal worden toegevoegd aan de trechternotitie. • Dit wordt opgesteld onder initiatief van de gemeente • Kleinschalige en/of no-regret maatregelen dragen niet bij een aan structurele oplossing voor de geconstateerde problemen. Bij grootschalige reconstructie zijn de kosten hoog. • Een extra afslag van de A12 is niet haalbaar omdat dit én niet past tussen de aansluitingen met de A30 en de N781 en hierdoor een nieuwe weg parallel aan de N781 zou moeten worden gerealiseerd. De noordelijke inprikker faciliteert nu een extra afslag van de N781 ten opzichte van de hoofdingang via de Droevendaalsesteeg. • Over betaald parkeren en fietsstimuleren kunnen afspraken worden gemaakt in het mobiliteitsconvenant. • Intensivering van de busverbinding is mogelijk, maar dit zou ook uitbreiding van de P&R vragen. Dit leidt tot hoge kosten en past daarmee naar verwachting, in combinatie met de overige maatregelen, niet in het taakstellend budget.
2.121.6	De huidige situatie is, naar mening van de inspreker, door het ontbreken van een “Wageningse overall fietsplan” onoverzichtelijk, gevaarlijk voor de fietsers en hinderlijk en ook zelfs gevaarlijk voor bewoners. Inspreker vraagt zich af of de aanmoediging van het autoverkeer voor nog meer onveiligere situaties zal leiden.	Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van het plan, zeker ook voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemer, de fietser en voetganger. De gemeente Wageningen heeft een vastgesteld fietsnetwerk.
2.121.7	Inspreker is van mening dat Milieu en Welzijn een ondergeschikte rol spelen met de invulling van de Campusroute. Volgens inspreker in strijdt met het beeld van een 'duurzame' universiteit.	In het MER wordt aandacht besteed aan milieu en leefomgeving, daarbij wordt gezocht naar de best mogelijke oplossing.
2.121.8	Inspreker zou graag zien dat de suggesties vanuit het publiek en aangedragen voorstellen in behandeling worden genomen (vergroting zoekgebied, deel aanpassingen kostenplaatje etc.)	Alle aangedragen suggesties zijn in het verleden al zorgvuldig onderzocht. Zoals in de oplegnotitie staat gaan wij de gestelde projectdoelen waar mogelijk kwantificeren, het verkeersmodel actualiseren en vervolgens de afgevallen alternatieven nogmaals beschrijven om te bezien of de trechtering nog klopt met deze nieuwe informatie.

2.122. Zienswijze 122

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.122.1	Stichting Lievegoed exploiteert in de hoeve "De Hoge Born" en met bijbehorende woning en landbouwbedrijfsgebouwen een biologische zorgboerderij voor mensen met een verstandelijke beperking, een verslaving, moeilijke arbeidsintegratie en/of psychiatrische problematiek. Het gaat om (poli)klinische en ambulante dagbehandeling. Het zoekgebied bestrijkt een deel van de Hoge Born met bijbehorende gronden. Stichting Lievegoed vreest voor een drukke provinciale weg direct lang of dwars over de percelen die horen bij de zorgboerderij terwijl juist rust voor onze cliënten het uitgangspunt zou moeten zijn. De Stichting vreest dan ook een einde van de exploitatie de Hoge Born en vreest voor planschade. Het behoud van de zorgboerderij is niet alleen in het belang van de gemeente maar ook in het belang van de provincie. De Hoge Born bedient namelijk de zorgbehoefte van een bovenregionaal verzorgingsgebied.	Wij zijn bekend met de waardevolle functie die de Hoge Born heeft voor haar cliënten en de combinatie tussen zorg en het gebruik van de omliggende landbouwgronden. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving, dus ook op de Hoge Born. De provincie onderzoekt in het MER wat de effecten zijn en waar deze voorkomen, verzacht of gecompenseerd kunnen worden. Daarbij gaan we uit van de specifieke functie van de Hoge Born en van een aanvaardbare leefomgeving. Eigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.122.2	Stichting Lievegoed maakt zich op voorhand ernstige zorgen over de ruimtelijke gevolgen van het nieuw aan te leggen tracé. Bij de definitieve vaststelling van de NRD en de verdere besluitvorming, dienen volgens Stichting Lievegoed (onder meer) de volgende ruimtelijke relevante aspecten deugdelijk en uitvoerig te worden onderzocht te worden: Verkeer en Vervoer De Stichting vreest voor de veiligheid van de kwetsbare cliënten. Zij vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot het geldende bestemmingsplan 'geluidruimteverdeling Wageningen Campus e.o.', tot een goede ruimtelijke ordening en de uitgangspunten van de Wegenverkeerswet. Geluid De zorgboerderij geldt als een geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Onduidelijk is in hoeverre voldaan kan worden aan de wettelijke geluidseisen, de goede ruimtelijke ordening. Trillingen Het is voor de Stichting onduidelijk in hoeverre met de zorgexploitatie rekening wordt gehouden.	We begrijpen de zorgen van de Stichting. In deze fase van het project is nog niet bekend wat de effecten zijn. In het uiteindelijke MER zijn deze effecten wel bekend. Alle genoemde onderwerpen maken onderdeel uit van het m.e.r. onderzoek. Wij kijken daarbij met bijzondere aandacht naar de zorgboerderij.

2.123. Zienswijze 123

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.123.1	Inspreker verzoekt de volgende aandachtspunten (alsnog) mee te nemen in de verkeersberekeningen: • het effect van de noordelijke inprikker op vermindering van het verkeer op de Mansholtlaan en daardoor minder opstoppingen op de rotonde “Droevendaalsesteeg”; • het effect van verbreding van de A12; • het aandeel van sluipverkeer op de Mansholtlaan tijdens de spits; (sommige navigatiesystemen wijzen auto’s binnendoor over de Mansholtlaan van Utrecht naar Nijmegen als snelste route, dit is mogelijk aan het afnemen door contact van Gemeente Wageningen met b.v. TomTom).	Het effect van de noordelijke inprikker, doorgaand verkeer en de verbreding van de A12 zit in de laatste verkeersberekeningen. Overigens wordt het verkeersmodel geactualiseerd, waarbij deze onderwerpen opnieuw onze aandacht hebben. In-car-systemen werken veelal met live verkeersdata. Het verwijderen van deze route uit Tomtom is daarnaast onwenselijk vanuit het verkeersmanagementsysteem. Bij calamiteiten op de A50 en A12 moet de N225 en N781 als alternatief kunnen functioneren voor het regionale verkeer.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.123.2	Inspreker stelt een aantal mogelijkheden voor om verkeersstromen verder terug te dringen: • maatregelen om het sluipverkeer op de Mansholtlaan te verminderen, zoals bv 50 km/u i.p.v. 80 km/u; • verbeteringen aan het openbaar vervoer; • aanleg van een transferium bij de afslag van de A12 met een snelbus naar de campus; • de invoering van betaald parkeren op de campus; • verbetering van de rotonde bij de Droevendaalsesteeg op de Mansholtlaan; • invoering van een Mobiliteitsplan voor WUR en bedrijven op de campus; • uitbreiden van de toegang tot het universiteitsterrein via verschillende invalswegen; • stimuleren van het gebruik van (elektrische) fiets. Met het invoeren van deze maatregelen is de Campusroute volgens inspreker niet noodzakelijk.	Onderstaand is puntsgewijs ingegaan op de voorgestelde maatregelen: • De provincie streeft in lijn met de landelijke ontwerprichtlijnen en advies van de politie naar herkenbare snelheidsregimes die aansluiten bij weginrichting en beleving van de weggebruiker. Dat doen we omdat we weten dat de maximumsnelheid anders niet gerespecteerd wordt en de politie dan ook niet handhaaft. De Mansholtlaan ligt buiten de bebouwde kom en daarbij hoort een snelheidsregime van 80 km/u. • We staan open voor suggesties om het openbaar vervoer te verbeteren. Met een vrijliggende HOV-structuur is recent een stap gezet om het OV te verbeteren. • Over betaald parkeren en fietsstimuleren kunnen afspraken worden gemaakt in het mobiliteitsconvenant. • Intensivering van de busverbinding is mogelijk, maar dit zou ook uitbreiding van de P&R vragen. Dit leidt tot hoge kosten en past daarmee naar verwachting, in combinatie met de overige maatregelen niet in het taakstellend budget. • Dit is een goed voorstel en uitgangspunt van het project. Enkel toevalswegen vanuit de huidige infrastructuur zorgen er niet voor dat alle knelpunten op de bestaande wegen worden opgelost. Dit zal worden toegevoegd aan de trechternotitie. • Een mobiliteitsplan/convenant wordt opgesteld onder initiatief van de gemeente. • Kleinschalige en/of no-regret maatregelen dragen niet bij een aan structurele oplossing voor de geconstateerde problemen. bij grootschalige reconstructie zijn de kosten hoog. Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.123.3	Inspreker verzoekt een aanvaardbare hoeveelheid verkeersopstopping te definiëren. Een “geen file” streven lijkt inspreker niet realistisch.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.
2.123.4	Inspreker is van mening dat de Ladder van Verdaas niet consequent wordt toegepast. Bij de treden “Mobiliteitsmanagement” en “OV en Fiets” valt op dat deze niet worden gezien als primaire oplossingen. Volgens de inspreker trekt het rapport veel te snelle en algemene conclusies om deze treden over te slaan. Het rapport komt bovendien niet met innovatieve oplossingen. De bovenstaande conclusie is van algemene aard; het rapport komt niet met een overzicht van mogelijke mobiliteitsmaatregelen die een daadwerkelijke vermindering van het autoverkeer zouden kunnen bewerkstelligen. Wij verzoeken u daarom om een goede opsomming te maken van mobiliteitsmaatregelen en deze door te rekenen op effecten van vermindering van het autoverkeer. Ook zijn er voldoende innovatieve ideeën te bedenken. Te denken valt aan: • Betaald parkeren op de campus; • Mobiliteitsplan voor WUR en bedrijven op de campus. • Elektrische fietsen voor medewerkers van WUR en organisaties op de campus; • Transferium bij de afslag van de A12 met een snelbus naar de campus; • Betaald parkeren op de campus met hogere parkeertarieven voor bewoners van Wageningen en Bennekom (om deze bewoners te stimuleren met de fiets te komen).	In de trechternotitie is onderbouwd dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Daarnaast participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder.
2.123.5	Inspreker verzoekt de provincie om een geïntegreerde aanpak, zoals door Wageningen Goed op Weg is gepresenteerd, mee te nemen in de NRD	In de trechternotitie staat beschreven dat de Wageningen Goed op Weg uitwerking onvoldoende probleemoplossend is en te hoge kosten met zich meebrengt ten opzichte van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.123.6	Inspreker verzoekt vanuit het duurzaamheidsoogpunt om met behulp van de Ladder van Verdaas eerst maatregelen te nemen die geen verbetering of uitbreiding van infrastructuur betreffen, vervolgens te bekijken wat de effecten hiervan zijn, en pas als het ook daadwerkelijk blijkt dat deze maatregelen (na enkele jaren) onvoldoende effecten hebben, over te gaan tot eerst de verbetering van bestaande infrastructuur, vervolgens ook weer de effecten van die maatregelen te bekijken, en dan pas als laatste de aanleg van nieuwe infrastructuur.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel.
2.123.7	Inspreker verzoekt de provincie om op basis van de Wet Milieubeheer en de genoemde studie de gezondheidseffecten van de weg in beeld te brengen. De Wet Milieubeheer schrijft voor dat een provinciale weg op minimaal 50 meter van gevoelige bestemmingen gebouwd zou moeten worden om de normen van fijnstof niet te overschrijden. Als de norm van 50 meter wordt gehanteerd, betekent dit dat de weg waarschijnlijk niet past tussen de huizen langs de Dijkgraaf en de gebouwen van de WUR die het dichtst bij de Dijkgraaf staan.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar het effect op de gezondheid van verschillende varianten van de weg. Hiervoor zal ook het aantal gevoelige bestemmingen die binnen een zone van 50 meter rondom de nieuwe verbindingsweg liggen worden bepaald om de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging in beeld te brengen.
2.123.8	Inspreker verzoekt de provincie om het zoekgebied uit te breiden om aan het MER verplichting van meerdere realistische tracés te voldoen, stelt de inspreker voor om de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee mee te nemen in het zoekgebied (als 0-variant als ook een 0-plus variant, het opwaarderen van bestaande infrastructuur).	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.123.9	Inspreker verzoekt een MKBA (Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse) uit te voeren op alle varianten van de verbeterde ontsluiting die mogelijk zijn binnen het grotere zoekgebied zodat op een eerlijke manier de financiële aspecten van de verschillende varianten kunnen worden vergeleken. In de MKBA dient ook een separate berekening gemaakt te worden voor de schade aan de kwetsbare natuur van het Binnenveld en het Dassenbos	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.123.10	Inspreker verzoekt particuliere schade te onderzoeken.	Inspreker verzoekt in de hiervoor door hen voorgestelde MKBA ook particuliere schade te onderzoeken. In de door ons gebruikte kostenramingssystematiek is ook de verwachte planschade opgenomen. De weg zal impact hebben op de directe leefomgeving en daarmee mogelijk ook op de waarde van nabijgelegen woningen en panden. Deze waardevermindering noemen we planschade. De effecten die de weg met zich mee zal brengen worden uitgebreid onderzocht en in het MER in kaart gebracht. Woningeigenaren die van mening zijn dat ze schade lijden als gevolg van de nieuwe weg kunnen een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente, die het verzoek doorstuurt naar de provincie. Van geval tot geval zal dan door een onafhankelijk deskundige in beeld worden gebracht of de woning voor een tegemoetkoming in aanmerking komt en wat de hoogte is van het bedrag. Een eventuele vergoeding wordt door de provincie betaald. Het verzoek tot planschade kan pas worden ingediend wanneer het inpassingsplan onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat alle beroepen op het inpassingsplan moeten zijn afgerond. Alles over planschade is geregeld in afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening en meer informatie is onder andere ook te vinden via www.gelderland.nl/planschade.
2.123.11	Ter hoogte van de Campus ligt een ecologische verbindingszone van de Veluwe richting de Utrechtse heuvelrug. Inspreker beschouwd nieuwe asfalt als zeer onwenselijk en pleit ervoor dat er andere meer milieuvriendelijk alternatieven worden meegenomen in het MER	De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.

2.124. Zienswijze 124

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.124.1	Inspreker maakt zich zorgen over de aansluiting op de bestaande infrastructuur (kruising Nijenoord Allee/ Rooseveltweg / Mondriaanlaan). In het rapport wordt gesproken over een aansluiting ten oosten van de Dijkgraaf Studentenflat. Dit zou niet wenselijk zijn vanuit infrastructurele vorm en vanwege de geluidsoverlast van optrekkend/afremmend verkeer. Inspreker stelt daarom voor om de aansluiting te realiseren op het bestaande kruispunt met aansluiting op de busbaan ten zuiden van het Dassenbos. Volgens inspreker een goedkopere en snellere oplossing	Uit de ontwerpateliers moet blijken in hoeverre de verschillende wegen op een logische en veilige manier kunnen worden aangesloten. Daar waar mogelijk worden verschillende varianten onderzocht en tegen elkaar afgewogen als onderdeel van de besluitvorming.
2.124.2	Inspreker stelt een groter zoekgebied voor richting het oosten voor de route over de campus, zodat een route ten zuiden van Zorgboerderij De Hoge Born te realiseren is. Volgens inspreker is dit ook een goedkopere oplossing.	Het zoekgebied zoals in het collegevoorstel aan de raad van Wageningen stond is uitgebreid met een ruimtelijke interpretatie van de tekst uit de motie van de gemeenteraad. Deze interpretatie maakt een oplossing zoals beschreven in de motie mogelijk. Verdere uitbreiding van het zoekgebied leidt volgens ons niet tot nieuwe reële oplossingen omdat routes over het campusterrein en opwaardering van het bestaande tracé in het voortraject reeds zijn onderzocht en afgevallen, o.a. door de hoge kosten.
2.124.3	Gezien vanuit de Nijenoord stelt de inspreker 2 routes voor: (route 1) busbaan tot aan FabLab gebouw (opwaarderen busbaan) linksaf, volgen bestaande weg en dan via stuk proefstallen (afbraak), schuin doorsteken naar Bornsesteeg ten zuidenwesten van Hoge Born Zorgboerderij, aansluiten op Kielekampsteeg. (route 2) vanaf kruispunt Nijenoord / Mondriaanlaan langs de Dijkgraafsesteeg (met geluidswallen beide zijde), met een flauwe bocht voorlangs de Hoge Born aansluiting zoeken op de Kielekampsteeg. Deze laatste variant is volgens inspreker goedkoper in het aanschaf/gebruik van de percelen.	Deze ontwerpsuggesties worden meegenomen in de ontwerpateliers voor zover ze vallen binnen het zoekgebied.
2.124.4	Een aandachtspunt dat in acht dient te worden genomen: Geluidsoverlast voor bewoners: omgevingsvriendelijke geluidswallen die ook werken én esthetisch verantwoord zijn. De geluidswallen op de Nijenoord Allee zijn aangelegd met in het achterhoofd een verdiepte weg, aangezien die niet gerealiseerd gaat worden, is de werking van de geluidswallen ten dele niet aanwezig.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. Dat kan in de vorm van geluidwallen. Hierbij wordt een zorgvuldige inpassing van geluidwerende maatregelen in de omgeving nagestreefd.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.124.5	Een aandachtspunt dat in acht dient te worden genomen: Ontsluiting voor fietsers/wandelaars van/naar stiltegebied. Het gebied ten noorden van Wageningen is een prettig wandelgebied, ondanks de geluidsoverlast van het sportpark J.D. van Ketwich Verschuur op bepaalde momenten. Als de rondweg er zou komen, moet het mogelijk blijven om liefhebbers als ook fiets forenzen een goede doorgang te laten behouden.	Op basis van de wandel-/fietsrelaties in het gebied wordt bij de uitwerking van de Campusroute gekeken naar een adequate routering, inclusief veilige oversteekmogelijkheden.
2.124.6	Een aandachtspunt dat in acht dient te worden genomen: Infrastructuur voor fietsers van/naar de campus: de druk die de WUR veroorzaakt, door studenthuisvesting buiten de campus in de binnenstad te realiseren, dient in het plan zeker een zwaardere wegingsfactor te krijgen. Een ontsluiting voor auto's zal hier namelijk een negatieve factor op gaan worden. a. Bij een verkeersader die de fietsroutes gaat doorkruisen of bemoeilijken zal het fietsend studentencordon een route gaan kiezen die niet wenselijk is, resulterend in bijvoorbeeld een hogere druk op de kruising Bornsesteeg / Nijenoord Allee. b. Ook de stroom fietsers die dan alsnog via bijvoorbeeld de Tarthorst gaat, zal toenemen en daardoor voor de andere weggebruikers (o.a. schoolkinderen) een obstakel gaan vormen.	Op basis van de wandel-/fietsrelaties in het gebied wordt bij de uitwerking van de Campusroute gekeken naar een adequate routering, inclusief veilige oversteekmogelijkheden. We kijken daarbij (onder andere tijdens de Ontwerpateliers) naar de routes die het meest gewenst zijn vanuit doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. De infrastructuur zal zo vormgegeven worden dat de kans op ongewenst gebruik zo klein mogelijk wordt gemaakt.
2.124.7	De vraag beantwoorden of de rondweg alleen van A naar B is, of dat ontsluiting naar bijvoorbeeld NoordWest (sportcomplex) tot de mogelijkheid behoort. Ontsluiting naar NoordWest zal de druk op de ruising Nijenoord/VanUvenweg doen afnemen.	Bedankt voor uw suggestie. Deze zal worden meegenomen in de ontwerpateliers.
2.124.8	Ziet de Provincie het besluit om de campus alleen vanuit het Noorden te ontsluiten nog steeds in het licht van de wens als realistisch? Een rondweg kan ook niet ter zake doende zijn als de campus vanuit het Zuiden (busbaan) een ontsluiting krijgt.	De provincie vindt het niet wenselijk om alleen een ontsluiting in het noorden te hebben. Daarom is de studie in het voortraject vanuit een bredere invalshoek opgestart met als resultaat de variant Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.124.9	Tijdens de gemeenteraadsverkiezing is er 1 partij geweest die riep dat de Nijenoord zelfs op een bepaald stuk voor gemotoriseerd verkeer afgesloten kon worden als de rondweg er zou komen. Als aandachtspunt wil de inspreker meegeven dat de Provincie en de Gemeente rond de tafel zouden moeten gaan en een verkeersplan in hoofdlijnen vastleggen. Hierbij dient dan de hoofdinfrastructuur uitgedacht te worden waarbij vanuit de Provincie ook meegenomen dient te worden wat de gemeentes Ede, Renkum & Rhenen in gedachte hebben.	De provincie heeft afgelopen jaar het Functioneel Kader Wegennet vastgesteld. Hierin is per weg vastgelegd welke functie deze heeft in het wegennet, en wat de gewenste bijpassende inrichting en gebruik zijn. Dit Functioneel Kader is besproken met alle Gelderse gemeenten en regio's. Op het moment dat er een nieuwe verbinding aan het wegennet wordt toegevoegd wordt in samenspraak met de betreffende gemeente bepaald welke functie deze heeft en wat de bijbehorende inrichting dient te zijn. Ook eventuele consequenties voor (functies van) bestaande wegen wordt daarin beschouwd. Aan de Campusroute wordt de functie van Gebiedsontsluitingsweg toegekend. Ook het zuidelijke deel van de Mansholtlaan blijft deze functie houden.
2.124.10	Inspreker vraagt de provincie hoe de weg gaat heten. Inspreker stelt voor: Hoge Born Allee.	Bedankt voor uw suggestie. De Campusroute heeft vooralsnog geen naam gekregen.
2.124.11	Inspreker vraagt om afstemming tussen de plannen voor de Campusroute en de plannen rondom de snelfietsroute.	De provincie begrijpt de zorgen van inspreker. Het klopt dat de snelfietsroute een op zichzelf staand project is. Wel is er contact en vindt er regelmatig afstemming plaats tussen beide plannen. Deze afstemming zetten we in het vervolgproces voort.

2.125. Zienswijze 125

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.1	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation maken zich zorgen over het effect van het aanleggen van nieuwe infrastructuur op het vogelonderzoek en de educatie activiteiten in het Dassenbos (en bijbehorende financiële investering).	We begrijpen de zorgen van de insprekers. De nieuwe weg zal effect hebben op de omliggende gebieden en dus het gebruik binnen het Dassenbos. Wij zullen deze effecten in het m.e.r. onderzoek in kaart brengen en ook met insprekers in gesprek gaan over de directe gevolgen daarvan voor het genoemde onderzoek van insprekers en de educatie activiteiten.
2.125.2	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation geven aan het belangrijk te vinden dat er nader onderzoek wordt gepleegd naar het voorkomen van beschermde soorten en dat bij keuze van het tracé wordt gekeken naar mogelijkheden om schade aan soorten (zoals de buizerd, grootoorvleermuis en de boommarter) te voorkomen, of – indien onmogelijk – tijdig en adequaat te compenseren.	Er vindt momenteel nader onderzoek plaats naar het voorkomen van beschermde soorten. Daarna wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om schade te voorkomen, te verzachten dan wel te compenseren.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.3	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation vragen in het vervolgproces gelegenheid voor het delen van nadere informatie over soorten en voorkomen.	Wij laten op dit moment onderzoek uitvoeren naar de aanwezigheid van planten- en diersoorten in het zoekgebied van de weg en de directe omgeving. In onze nieuwsbrief houden we u op de hoogte van onze bevindingen. Mocht het NIOO van het gebied informatie hebben over de aanwezige flora en fauna dan horen wij dat natuurlijk ook graag. Wij streven ernaar om voorafgaand aan de ontwerpsessies de flora en fauna in de omgeving zo goed mogelijk in kaart te hebben. Wij houden ons dus van harte aanbevolen. U kunt uw informatie sturen naar p.van.burk@gelderland.nl. Alvast hartelijk dank.
2.125.4	In de NRD ontbreken de contouren van de lokale ecologische verbindingszones in aansluiting op de nationale structuur en de Natura 2000-gebieden; het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation zien graag dat de effecten op migratie en populatie van vogels en zoogdieren anders dan kwalitatieve effecten op beschermde soorten wordt in het beoordelingskader worden opgenomen.	In verschillende plannen wordt de wens/ambitie voor een ecologische verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld genoemd. De ecologische verbindingszone betreft een door de gemeente aangeduide zone en is bij ons bekend. In de ontwerpateliers wordt gekeken óf en in welke vorm de ecologische verbindingszone vorm kan of moet krijgen binnen het zoekgebied.
2.125.5	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation bevelen aan om voor een evenwichtige afweging van belangen de impact op natuur, landschap en leefbaarheid financieel te waarderen.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.6	In de reactienota op de concept NRD heeft het projectteam het volgende vermeld: ‘Voor het Natura 2000-gebied Binnenveld zijn geen instandhoudingsdoelstellingen voor (weide)vogels opgenomen. Voor het gebied Rijntakken zijn de genoemde weidevogels als niet-broedvogels opgenomen. De instandhoudingsdoelstellingen voor deze soorten hebben betrekking op behoud van omvang en kwaliteit van het leefgebied. Ontwikkelingen buiten het Natura 2000-gebied hebben geen invloed op de omvang en kwaliteit van het leefgebied (foerageergebied en als slaapplaats) binnen Natura 2000.’ Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation achten een dergelijke interpretatie van de doelstelling en functioneren van Natura 2000-gebieden niet passen bij een Provincie die natuurbehoud hoog in het vaandel heeft staan. Daarbij is het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation van mening dat het niet onderbouwd stellen dat er geen invloed zal zijn op Natura 2000-gebieden onvoldoende zorgvuldig is. Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation vragen de provincie dan ook nadrukkelijk om te besluiten het aspect van de invloed op weidevogelpopulaties in het buitengebied en de Natura 2000-gebieden wel in het vervolgonderzoek mee te nemen.	Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. Daarnaast onderzoeken we de rode lijst soorten en houden er, waar mogelijk, rekening mee.
2.125.7	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation verzoeken de provincie om Ecologische en Natuurwaarden expliciet als 5e ontwerpcriterium op te nemen.	Het flora- en fauna-onderzoek levert nuttige informatie voor de ontwerpateliers. Dit geldt ook voor de landschapshistorie en andere thema's. Wij zijn van mening dat de in het participatieplan genoemde invalshoeken voor de ontwerpateliers niet aangevuld hoeven te worden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.8	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation pleiten voor een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk waarbij op innoverende wijze gezocht wordt naar duurzame en biodiversiteit verhogende oplossingen. Door het opsplitsen van trajecten die elkaar wezenlijk beïnvloeden (De autotoegang tot Wageningen, het bevorderen van fietsverkeer in de regio, het terugdringen van sluipverkeer tussen A50 en A12 en het bevorderen van andere vormen van menselijk gedrag en duurzame mobiliteit) is een integrale benadering van de mobiliteitsproblematiek volgens het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation onmogelijk. Toezeggingen van de Provincie voor monitoring en afstemming tussen projecten volstaan volgens het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation niet voor het waarborgen van een optimale integrale oplossing. Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation maakt dan ook bezwaar tegen het opsplitsen van deze trajecten.	De provincie is aangehaakt bij de gemeente voor het mobiliteitsconvenant waar (samen met de regio en het bedrijfsleven) gezocht wordt naar alternatieve oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk. Daarnaast werkt de provincie aan snelfietsroutes en het optimaliseren van het openbaar vervoer. In het voortraject is echter gebleken dat dit onvoldoende oplossing biedt om het bereikbaarheidsprobleem volledig op te lossen. Daarom worden nu de plannen voorbereid voor de Campusroute. Daarbij blijft de provincie oog houden voor de uitkomst van bovengenoemde projecten.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.9	De Trechternotitie biedt naar mening van het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation niet op alle gewenste fronten een feitelijk juiste en voldoende onderbouwde weergave. Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation zien graag dat er een nul-plus variant wordt opgenomen, waarin uitgegaan wordt van het nemen van effectieve maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan, alternatieve vormen van mobiliteit te stimuleren en bestaande en nieuwe infrastructuur – inclusief de recente Noordelijke inprikker naar de Campus – optimaal te gebruiken en doorstroming aldaar te stimuleren. In de Trechternotitie van 29 januari 2018 worden aan de hand van de Ladder van Verdaas onderdelen van een nul-plus variant globaal benoemd en wordt verondersteld dat deze onvoldoende oplossing bieden om de verkeersintensiteit te doen afnemen. Deze aanname wordt volgens het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation voor de Wageningse situatie niet onderbouwd: Voor individuele maatregelen zijn incidenteel schattingen gegeven van de impact op verkeersintensiteit, maar een cumulatief effect is niet gegeven. Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation zijn van mening dat het College van Gedeputeerde Staten op grond van de huidige Trechternotitie niet tot een goede feitelijk onderbouwde besluitvorming kan komen en verzoeken de Provincie om in het kader van de zorgvuldigheid bovengenoemde uitwerking alsnog te doen en het resultaat daarvan mee te wegen in de besluitvorming over nut en noodzaak van een nieuwe weg. Hierbij rekening houdend met het Amendement wat op 17 december 2017 door de Gemeenteraad van Wageningen werd aangenomen om in te steken op het versneld aanpassen van de kruising Droevendaalsesteeg met noregretmaatregelen middels een VRI en een vrije rechtsaf voor verkeer komend vanaf de A12 naar de Campus.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden. De provincie participeert overigens in het initiatief van de gemeente voor een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder, in gezamenlijkheid met regio en bedrijfsleven, onderzocht worden.
2.125.10	In de Trechternotitie wordt ten aanzien van de kruising Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg gesteld dat voor de oversteek van fietsers over de Mansholtlaan een zoekgebied is bepaald. Deze terminologie is volgens het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation correct maar geeft onvoldoende inzicht in de onderliggende problematiek. Ook de score in tabel 3.3. Planologie ten aanzien van onderzoek locaties is dan ook voor de A-varianten niet correct weergegeven (nl negatief i.p.v. neutraal).	De realisatie van een fietstunnel onder een verbrede Mansholtlaan ter hoogte van de Droevendaalsesteeg is een inpassingsopgave. Door de omliggende bebouwing, proefvelden en research faciliteiten zou hier bij een variant A een belangenafweging plaats moeten hebben gevonden. De score die weergegeven is in de betreffende tabel is destijds op basis van expert judgement gemaakt door het adviesbureau. De score is daarom in het kader van de NRD niet meer aangepast. Overigens is deze specifieke score niet doorslaggevend geweest in de besluitvorming.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.125.11	Het Nederlands Instituut voor Ecologie en het Vogeltrekstation verzoeken om de zonering van de reikwijdte en het financieel kader dusdanig te verruimen dat er alsnog ruimte ontstaat voor goede creatieve oplossingen op het gebied van natuurontwikkeling, biodiversiteit en leefbaarheid	Vooralsnog is geen aanleiding om het financiële kader te wijzigen. Binnen deze kaders wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan natuurwaarden en leefbaarheid. Het zoekgebied is op enkele plaatsen gewijzigd, waarbij we ons realiseren dat in de zienswijze een bredere verruiming wordt bedoeld. In de trechteringsnotitie is beschreven hoe het huidige zoekgebied, voor de aanleg van een weg over en langs de randen van de Campus, tot stand is gekomen.

2.126. Zienswijze 126

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.126.1	Op basis van een modelanalyse met een statistisch verkeersmodel wordt in de NRD geconstateerd dat er sprake zal zijn van een flinke toename in verkeersintensiteiten. Echter, uit gegevens van de provinciale verkeerstellingen op onder meer de Mansholtlaan/Dreeslaan (N781) blijkt dat het aantal verkeersbewegingen van motorvoertuigen de afgelopen jaren ongeveer hetzelfde is gebleven. Stichting Wagenings Milieu Overleg is van mening dat de Campusroute niet noodzakelijk is, omdat de nut en noodzaak in werkelijkheid niet is aangetoond.	Mede op basis van uw zienswijze en wordt het verkeersmodel ten behoeve van het MER geactualiseerd.
2.126.2	Stichting Wagenings Milieu Overleg is van mening dat niet alle treden uit de 'Ladder van Verdaas' worden afgewogen. Stichting Wagenings Milieu Overleg pleit er dan ook voor om deze wel mee te nemen in het MER	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. Wel participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.126.3	Stichting Wagenings Milieu Overleg ziet graag dat er voor alle varianten (ook die zijn “afgevallen”) een MKBA wordt uitgevoerd.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.126.4	Stichting Wagenings Milieu Overleg verzoekt een vergroting van het huidig voorgestelde zoekgebied tot en met de huidige infrastructuur (de Mansholtlaan en Nijenoord Allee), zodat meer routes en alternatieven onderzocht kunnen worden.	In het MER worden reële alternatieven beschouwd. In de trechternotitie staat beschreven waarom er buiten het zoekgebied geen reële alternatieven zijn. Deze bevindingen worden getoetst op basis van het geactualiseerde verkeersmodel.
2.126.5	Stichting Wagenings Milieu Overleg verzoekt een uitbreiding van het beoordelingskader met de aspecten: geluid (effect op soorten), lichthinder (effect op diersoorten), natuur (effect op de verbindingszone Wageningen-Noord, Dassenbos en park Blauwe Bergen) en de effecten van de alternatieven op de niet-beschermde soorten en Rode lijst soorten.	Bij het onderdeel natuur worden de door inspreker aangedragen aspecten meegenomen conform de daarvoor wettelijke voorgeschreven kaders: in dit geval de Wet Natuurbescherming. Er wordt gekeken naar de belangrijkste beschermde natuurwaarden: zoals beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden), aangepaste soortenlijst beschermde planten en dieren, expliciete vermelding intrinsieke waarde van natuur, algemene zorgplicht voor natuurgebieden en in het wild levende dieren, planten en hun leefomgeving en actieve soortenbescherming.

2.127. Zienswijze 127

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.127.1	Wigt International BV stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Wigt International BV stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van Wigt International BV neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.127.2	Wigt International BV merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Wigt International BV stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Wigt International BV langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Wigt International BV steunt als ondernemer gevestigd in de Roghorst daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Wigt International BV merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Wigt International BV vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.127.3	Wigt International BV hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Wigt International BV dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.128. Zienswijze 128

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.128.1	Logopediepraktijk Van Duin stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Logopediepraktijk Van Duin stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van Logopediepraktijk Van Duin neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.128.2	Logopediepraktijk Van Duin merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Logopediepraktijk Van Duin stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Logopediepraktijk Van Duin langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Logopediepraktijk Van Duin steunt als ondernemer gevestigd in de Roghorst daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Logopediepraktijk Van Duin merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Logopediepraktijk Van Duin vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.128.3	Logopediepraktijk Van Duin hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Logopediepraktijk Van Duin dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.129. Zienswijze 129

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.129.1	Stroband Bouw & Onderhoud stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Stroband Bouw & Onderhoud stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van inspreker neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.129.2	Stroband Bouw & Onderhoud merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Stroband Bouw & Onderhoud stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Stroband Bouw & Onderhoud langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Stroband Bouw & Onderhoud steunt als ondernemer gevestigd in Wageningen daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Stroband Bouw & Onderhoud merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Stroband Bouw & Onderhoud vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.129.3	Stroband Bouw & Onderhoud hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Stroband Bouw & Onderhoud dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.130. Zienswijze 130

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.130.1	Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.130.2	Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling steunt als ondernemer gevestigd in Wageningen daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.130.3	Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Hengst Vastgoed Beheer en Ontwikkeling dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.131. Zienswijze 131

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.131.1	Jumbo Verberne stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Jumbo Verberne stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van inspreker neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.131.2	Jumbo Verberne merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Jumbo Verberne stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Jumbo Verberne langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Jumbo Verberne steunt als ondernemer gevestigd in de Tarthorst daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Jumbo Verberne merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Jumbo Verberne vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.131.3	Jumbo Verberne hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Jumbo Verberne dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.132. Zienswijze 132

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.132.1	Restaurant Da Martini stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Restaurant Da Martini stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van Restaurant Da Martini neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.132.2	Restaurant Da Martini merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Restaurant Da Martini stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Restaurant Da Martini langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Restaurant Da Martini steunt als ondernemer gevestigd in de Tarthorst daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Restaurant Da Martini merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Restaurant Da Martini vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.132.3	Restaurant Da Martini hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Restaurant Da Martini dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.133. Zienswijze 133

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.133.1	Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek stelt dat Wageningen de afgelopen twintig jaar gegroeid is en zich sterk heeft ontwikkeld als het hart van de regio FoodValley. Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek stelt dat deze ontwikkelingen voor ondernemers in Wageningen een toename is economische bedrijvigheid met zich mee, waar ook de inwoners van meeprofiteren.	De opmerking van Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek neemt de provincie voor kennisgeving aan.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.133.2	Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek merkt op dat de infrastructuur in Wageningen de afgelopen tien jaar nauwelijks is aangepast, ondanks o.a. de bouw van talloze woningen en de realisatie van de Wageningen Campus. Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek stelt dat hierdoor de bereikbaarheid van Wageningen in het gedrang is gekomen. De negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat beginnen voor Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek langzaam voelbaar te worden en zullen in de toekomst toenemen. Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek steunt als ondernemer gevestigd in de Tarthorst daarom de aanpak van de provincie met betrekking tot de verbeteren van de bereikbaarheid. Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek merkt op dat de eerdere onderzoeken met onder leiding van de gemeente Wageningen hebben uitgewezen dat een nieuwe weg over de Campus een goede en financierbare oplossing is. Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek vindt de NRD een goede aanzet om tot realisatie van deze oplossing te komen.	Deze reactie neemt de provincie voor kennisgeving aan.
2.133.3	Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek hoopt dat de provincie in haar plannen zo veel mogelijk rekening houdt met de omwonenden door maximaal in te zetten op het terugdringen van geluidsoverlast en het behouden van de luchtkwaliteit. Naar de mening van Banketbakkerij en Chocolaterie De Snoeptiek dienen daar ruime financiële middelen voor te worden uitgetrokken.	In het MER wordt onderzoek verricht naar de effecten op de geluidsbelasting. Waar nodig worden geluidbeperkende maatregelen getroffen. De exacte impact, zoals ook op het gebied van lucht en gezondheid, wordt onderzocht in het MER.

2.134. Zienswijze 134

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.134.1	Inspreker is van mening dat het nut en noodzaak van het project in de NRD onduidelijk beargumenteerd is. Inspreker wil graag dat het MER meer inzicht gaat geven in de probleemstelling dan de NRD, daarbij gebruik makend van het nieuwe verkeersmodel 2018.	Uit de verkeersanalyse is gebleken dat er nu en in de toekomst afwikkelingsknelpunten zijn. Recente tellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de zienswijzen geven echter aanleiding om dit te verduidelijken. Daarom zal in het MER een geactualiseerde probleemanalyse worden opgenomen, inclusief herleidbare criteria en doelstellingen waar aan getoetst zal worden. Hierbij is het geactualiseerde verkeersmodel, inclusief recente tellingen, het uitgangspunt. Ook de reeds doorlopen trechtering en de Ladder van Verdaas zullen in het MER naast de aangescherpte probleemanalyse en uitgangspunten en het vernieuwde verkeersmodel worden gelegd. Een nadere toelichting kan in de oplegnotitie worden gevonden.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.134.2	Inspreker wil graag dat de scope van het zoekgebied uitgebreid wordt door duurzame oplossingen met oog voor mens en dier. Hierbij moet ten minste één alternatief uitgaan van het opwaarderen van de huidige situatie met het minimaal aanleggen van asfalt en moeten alternatieve beleidsopties, waaronder bijvoorbeeld 'smart mobility' serieus worden afgewogen. Hierbij moet volgens de inspreker worden uitgegaan van maatregelen in het gebied rondom de Mansholtlaan, Droevendaalsesteeg, Nijenoord Allee, Diedenweg en het vervolg daarop, de N225 richting Renkum.	De varianten zoals uitgewerkt op het bestaande tracé brengen hoge kosten met zich mee. Pogingen om deze te versoberen hebben niet geleid tot mogelijkheden die vallen binnen het taakstellend budget. De provincie ziet Smart Mobility als uitgangspunt voor alle toekomstige ontwikkelingen. Zo zijn we o.a. bezig met het slimmer maken van onze verkeerslichten. Een belangrijk deel van de Smart Mobility winst komt echter van ontwikkelingen in de autobranche en op rijksniveau. Deze hebben tijd nodig. Gezien de urgentie van de problematiek en de onzekerheid van het effect kiezen we er voor om nu de Campusroute voor te bereiden.
2.134.3	Inspreker is van mening dat de onderbouwing over het wel of niet opnemen van varianten (of bouwstenen) onvoldoende is. Deze onderbouwing dient volgens inspreker aangevuld te worden.	We betreuren dat de onderbouwing onduidelijk over is gekomen. In de actualisatie van de probleemanalyse, waarbij de uitgaan van een actueel verkeersmodel en gekwantificeerde doelen, komt een groot deel van insprekers punten terug.
2.134.4	Inspreker verwijst naar de volgende quote uit de NRD: "Met het verkeersmodel is voor 2030 is berekend met hoeveel procent het verkeer moet afnemen voor een verkeerssituatie zonder doorstromingsproblemen. Voor de ochtendpits is dit percentage 10-15% en voor de avondspits 15-25% zonder uitbreiding van infrastructuur." Inspreker ontvang graag nadere uitleg over wat er wordt bedoeld met "het verkeer moet afnemen" en "zonder doorstromingsproblemen".	Het verkeer moet afnemen betekent dat op de bewuste wegvakken op de Nijenoord Allee en Mansholtlaan het verkeer met dat percentage in de spits moet afnemen. Voor de definitie van doorstromingen zijn gangbare richtlijnen voor doorstroming op wegvakken en kruispunten van de provincie Gelderland gehanteerd. Conform het advies van de Commissie m.e.r. zullen we deze voor dit project (waar mogelijk) kwantificeren.
2.134.5	Onder 'openbaar vervoer en fiets' wordt aangegeven dat er al veel op dit gebied gedaan wordt. Echter, volgens inspreker ontbreekt een conclusie over in welke mate toekomstige ontwikkelingen op dit gebied kunnen bijdragen aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek.	De benodigde verkeersafname is te groot om met OV- en fietsmaatregelen en andere mobiliteitsmaatregelen te kunnen bewerkstelligen. Op basis van het geactualiseerde verkeermodel zullen we dit nogmaals beschouwen.
2.134.6	Onder 'beter benutten' is beschreven dat beter gebruik van de bestaande infrastructuur alleen als middel gezien wordt om de hoge pieken in het verkeersaanbod af te toppen. Echter, volgens inspreker is onvoldoende beschreven welke impact dit heeft op de verkeersstromen en het percentage afname aan verkeer, waardoor onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat dit geen reëel te onderzoeken alternatief zou moeten zijn in het MER.	Geconcludeerd is dat de bestaande infrastructuur in de toekomst aan zijn capaciteit zal zitten, in die mate dat zelfs ingrepen als het anders instellen van verkeerslichten en mobiliteitsmaatregelen onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.134.7	Het MER moet volgens de inspreker aangeven hoe het plan samenhangt met de gemeentelijke en provinciale (omgevings)visie en waar, indien aanwezig, tegenstrijdigheden zijn. Specifiek op het gebied van groei van populatie, groei van de werkgelegenheid en een verkeersaantrekkende werking	Het klopt dat in het MER wordt ingegaan op het gemeentelijke en het provinciale beleid. Daarbij wordt ook gekeken waar zich mogelijk tegenstrijdigheden voordoen.
2.134.8	Het MER moet, volgens inspreker, inzicht geven op de verkeersaantrekkende werking van de oplossingen. Volgens inspreker bestaat nu al mogelijk 30% van het verkeer uit sluipverkeer tussen de A12 en de A50.	Het percentages dat u noemt betreft de nachtperiode, waarin de absolute aantallen doorgaande voertuigen laag zijn en er geen sprake is van een bereikbaarheidsknelpunt. Bovendien gaat dit percentages over de Diedenweg, waar de totale hoeveelheid verkeer lager is en het aandeel doorgaand verkeer dus automatisch hoger. Op de Mansholtlaan aan de noordzijde van de rotonde Droevendaalsesteeg zijn deze percentages aanzienlijk lager: Op etmaalbasis 6 à 7% en in de avondspits ca. 11%. Dit neemt niet weg dat doorgaand verkeer in principe via de A12 en A50 dient te rijden, maar deze hoeveelheid doorgaand verkeer op deze locatie is dusdanig laag dat deze op langere termijn niet doorslaggevend zal zijn in de omvang van het bereikbaarheidsprobleem. Dit neemt niet weg dat doorgaand verkeer in principe via het hoofdwegennet dient te rijden, daarom bestuderen we dit probleem en mogelijke oplossingen momenteel samen met de gemeente Wageningen en Rijkswaterstaat.
2.134.9	Volgens inspreker is het beoordelingskader van het MER onvolledig en dit moet aangevuld worden op ten minste de volgende aspecten: aardkundige vormen, luchtkwaliteit en geluid, ecologische waterkwaliteit (in relatie tot de KRW), hydrologie en grondwaterstromingen, Natuur (Rodelijstsoorten, houtopstanden, kernkwaliteiten).	Het beoordelingskader van het MER is onzes inziens volledig, maar wordt op basis van de het advies van de Commissie voor de m.e.r. verder aangescherpt, dan wel aangevuld. Alle onderdelen die inspreker noemt komen aan de orde, met uitzondering van aardkundige vormen. Aardkundige waarden worden niet beschermd door wetgeving en zijn ook niet in ons beleid als zodanig opgenomen. Gebiedswaarden worden onder andere via de onderwerpen landschap, archeologie en cultuurhistorie onderzocht in het MER en wegen mee bij het ontwerp en inpassing van de weg. Wij nemen uw voorstel dan ook niet over.
2.134.10	Uit de voortoets volgt dat alleen effecten van stikstof relevant zijn. Echter, volgens inspreker, is niet in beeld gebracht in hoeverre er sprake gaat zijn van verkeersaantrekkende werking en netwerkeffecten als gevolg van het voornemen. Deze effecten moeten volgens inspreker in beeld gebracht te worden. Ook is, volgens inspreker, niet onderbouwd of er sprake kan zijn van externe werking, bijvoorbeeld voor vogelsoorten uit Natura 2000-gebied Rijntakken, die daar rusten en in de omgeving van het plangebied foerageren.	Verkeersaantrekkende werking en netwerkeffecten zijn in de stikstofberekening meegenomen. Er is geen sprake van externe werking voor vogelsoorten uit Natura 2000-gebied Rijntakken

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.134.11	Inspreker verzoekt in het MER de goede ligging van de Hollandseweg gebruiken. Volgens inspreker geeft figuur 1 (en verder) foutief de ligging van de Hollandseweg aan. De pijl met benaming Hollandseweg verwijst naar de Hoevestein (huisnummers 298, 300, 302, 304).	Dit klopt. Het is niet goed weergegeven in het figuur. In het MER wordt de figuur aangepast.
2.134.12	Volgens inspreker zit er een fout in de NRD over de te volgen procedure. Conform de nieuwe wet natuurbescherming hoeft de passende beoordeling niet meer bij een MER opgenomen te worden (wel aanbevolen).	De Passende beoordeling hoeft geen onderdeel te zijn van het MER. Het mag dus een los document zijn.

2.135. Zienswijze 135

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.135.1	Inspreker geeft aan dat door de aanleg van de Campusroute het leefgebied van grote aantallen vogels wordt doorsneden en verkleind. Realisatie van de Campusroute zal ernstige schade toebrengen en hierdoor wordt dit tracé ook als zeer negatief gekwalificeerd.	Vogels waarvan de nestplaats niet 'jaarrond beschermd' is (lijst provincie Gelderland), zijn buiten beschermde gebieden slechts tijdens het broedseizoen beschermd. Hier doen wij ook onderzoek naar, waarbij we vanzelfsprekend zullen voldoen aan de geldende wetgeving.
2.135.2	Inspreker geeft aan dat er 20 van 83 aanwezige soorten vogels op de Rode Lijst staan. Dit betekent dat zij extra bescherming verdienen. Een lijst van aanwezige vogelsoorten maakt onderdeel uit van de zienswijze.	Zie voor het antwoord op deze stelling de beantwoording onder 135.1
2.135.3	Inspreker merkt op dat het Dassenbos een volwaardig ecosysteem en een grote diversiteit aan vogels herbergt. Als de Campusroute het bos doorsnijdt, dan verdwijnt een ecosysteem, wat niet eenvoudig gecompenseerd kan worden.	De effecten van de Campusroute op het Dassenbos worden onderzocht in het MER. Daaruit moet blijken of dit acceptabel is, in hoeverre dit voorkomen, verzacht of gecompenseerd kan worden.
2.135.4	Uit het oogpunt van de bescherming van het leefgebied van een groot aantal vogels en omdat de Campusroute ingaat tegen Nederlandse en Europese wettelijke kaders zou de Campusroute volgens inspreker niet moeten worden aangelegd.	De impact op beschermde natuur zal moeten blijken vanuit het natuuronderzoek dat in het kader van het MER wordt uitgevoerd. Vanuit de vooronderzoeken bestaat niet de verwachting dat de aanleg in strijd is met Nederlandse of Europese wetgeving.

2.136. Zienswijze 136

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.1	Insprekers zijn van mening dat het probleem dat de provincie wil oplossen door de aanleg van de Campusroute op lange termijn juist uitgebreid wordt. Vanwege de "wet van behoud van reistijd" trekt nieuw asfalt volgens insprekers bewezen nieuw autoverkeer aan.	In het verkeerskundige onderzoek in het MER wordt ook onderzocht wat de verkeersaantrekkende werking is van de Campusroute.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.2	Insprekers merken op dat er met de aanleg van een nieuwe autoweg door of langs het Binnenveld een hoop andere maatschappelijke problemen worden verergerd, zoals klimaatopwarming, verlies van biodiversiteit en ecologische weerbaarheid, identiteitsverlies, burn-outverschijnselen bij een groot deel van de bevolking (nu al 14% van de werknemers, 25% van de jongeren) en afnemende sociale samenhang met ook negatieve economische consequenties tot gevolg.	De Campusroute heeft effecten op het omliggende gebied en het treft de belangen van vele partijen, omwonenden en bedrijven. In de NRD is beschreven op welke manier dit wordt onderzocht. In de besluitvorming van de Campusroute zal de provincie deze effecten en ook alle effecten mee laten wegen in haar besluit.
2.136.3	Volgens insprekers worden de door de provincie aangehaalde kernwaarden gezondheid en duurzaamheid met de aanleg van een nieuwe autoweg juist ernstig bedreigd. Insprekers merken op dat stilte, een groene omgeving, lichaamsbeweging en onthaasting zijn volgens vele onderzoeken van onder andere juist de WUR immers belangrijke voorwaarden voor geestelijke en lichamelijke gezondheid. Daarom ligt het volgens insprekers voor de hand om het autogebruik te ontmoedigen en maximaal in te zetten op het gebruik van de fiets tussen onder andere de Campus en station Ede-Wageningen. Zo bezien zijn de tijdelijke wachtrijen op met name de Mansholtlaan geen probleem, maar deel van de oplossing: een effectief en goedkoop middel om mensen te stimuleren zich in de regio te vestigen en met de fiets en/of openbaar vervoer van en naar de Campus te reizen.	Aangetoond is dat met enkele niet infrastructurele maatregelen het probleem niet opgelost kan worden. Gezien de urgentie van de problematiek in combinatie met de doorlooptijd van de procedures kiest de provincie ervoor om één toekomstvaste oplossing uit te werken. De aanleg van infrastructuur is daarmee noodzakelijk. In het MER wordt nogmaals getoetst of de voorgaande trechtering, inclusief het doorlopen van de Ladder van Verdaas, nog klopt met de aangescherpte probleemanalyse, de uitgangspunten en het geactualiseerde verkeersmodel. Daarnaast participeert de provincie in een mobiliteitsconvenant waarin maatregelen zoals betaald parkeren en stimuleren van fiets en OV verder onderzocht worden en waarmee dus invulling gegeven kan worden aan enkele tredes van de Ladder. In het MER worden de effecten van de Campusroute onderzocht. Bij de uiteindelijke besluitvorming over de Campusroute wegen deze effecten mee.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.4	Insprekers zijn van mening dat de NRD dient te worden aangevuld met een MKBA waarin ten minste de volgende zes punten worden opgenomen: • Verkeerskundige gevolgen bezien vanuit de Wet van behoud van reistijd en de planologische consequenties daarvan. • Gevolgen voor klimaat en de economische consequenties daarvan. • Gevolgen voor biodiversiteit en ecologische weerbaarheid van de landbouw en het agrarische landschap en de economische consequenties daarvan. • Gevolgen voor maatschappelijke, lichamelijke en geestelijke gezondheid, niet alleen van aanwonenden maar ook van personeel en studenten van de WUR en andere werkgevers op de Campus en in Wageningen en de economische consequenties daarvan. • Gevolgen voor de geloofwaardigheid en marketing van de FoodValley voor "gezonde en duurzame voeding" van Wageningen als "City of Life sciences" en van de WUR als "meest duurzame en groene universiteit wereldwijd", en de economische consequenties daarvan. • Gevolgen voor de (lokale) identiteit en sociale cohesie en de economische consequentie daarvan. • Insprekers zijn ervan overtuigd dat de provincie op basis van een dergelijke MKBA genoodzaakt zal zijn om van de aanleg van de Campusroute af te zien.	De gebruikte kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren is door expert-judgement als onderdeel betrokken bij het voortraject. Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug.
2.136.5	Insprekers merken op dat de aanleg van een nieuwe autoweg in eerste instantie de reistijd van en naar Wageningen kan verkorten maar dat 'de wet van behoud van reistijd' impliceert dat mensen hierdoor geneigd zullen zijn verder van hun werk te gaan wonen (of omgekeerd verder van huis werk zullen zoeken), verder weg hun inkopen doen, verder weg wonende vrienden te bezoeken, etc. Niet alleen het autoverkeer zal toenemen, maar kleinere lokale bedrijven, lokale winkels, lokale verenigingen etc. zullen hierdoor steeds meer verdwijnen. Daardoor moeten mensen vervolgens weer reizen waardoor het autoverkeer verder toeneemt en het dientengevolge op veel plekken opnieuw zal vastlopen.	De insprekers verwijzen naar de zogenoemde BREVER-wetmatigheid. Deze beschrijft dat zowel beleid als toenemende welvaart en het sneller maken van vervoersmiddelen bijdragen aan het gemak waarmee langere afstanden worden afgelegd, waarbij de gemiddelde reistijd ongeveer gelijk blijft en dus steeds langere afstanden worden afgelegd. De provincie heeft invloed op regionaal niveau en streeft een goed vestigingsklimaat voor FoodValley na. Daar hoort in onze ogen een goede bereikbaarheid bij, waaronder de bereikbaarheid met de auto. Dit geldt voor werknemers en bewoners uit Wageningen, maar ook voor werknemers of bezoekers die van buiten Wageningen komen. De provincie maakt een afweging waarin alle belangen meewegen.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.6	Insprekers wijzen op de klimaatdoelstellingen van Parijs. Uit een publicatie van Rijkswaterstaat blijkt dat in het grootste deel van de Nederlandse gemeentes het verkeer en vervoer meer dan 50% van de uitstoot van kooldioxide bijdraagt en daarvan het grootste deel specifiek door autoverkeer. Om de klimaatdoelstellingen te halen is het noodzakelijk om het aantal autokilometers stevig te verminderen en in te zetten op (elektrische) fiets en openbaar vervoer.	We onderschrijven de noodzaak om te zetten op andere vormen van vervoer. Wat betreft een betere bereikbaarheid van Wageningen zetten we actief in op een verbetering van alle typen vervoer. Zo werken we aan diverse fietspaden en de snelfietsroutes Arnhem - Wageningen, Veenendaal - Wageningen en Ede - Wageningen. Op diezelfde verbindingen is afgelopen jaren ook gewerkt aan verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast zetten wij ons in voor de komst van een kwartierdienst op de Valleilijn en de ontwikkeling van de Rijnlijn, een nieuwe snelle openbaar vervoersverbinding van Arnhem naar Wageningen en de Wageningen campus. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de noordelijke inprikker en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Daarnaast zetten we in op gedragsverandering. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met hogescholen en bedrijfsleven. het is dus een geheel pakket aan maatregelen waarmee we Wageningen bereikbaar willen houden. Onderzoek wijst uit dat ondanks deze inspanningen aanpassing van de auto-infrastructuur nodig is.
2.136.7	Hoe groter de biodiversiteit, hoe groter de weerbaarheid van een gebied tegen ziektes en plagen. Volgens insprekers vormt de Campusroute een grote ecologische barrière in nota bene het belangrijkste landbouwonderzoeksgebied van de WUR. De Campusroute versnippert het agrarische landschap en tast het Dassenbos als enige schuilplaats in de omgeving voor veel vogel- en vleermuissoorten aan. Insprekers zouden daarom graag zien dat de ecologische weerbaarheid van het gebied als geheel tegen ziektes en plagen ook wordt meegenomen in het MER en niet alleen wordt gekeken naar de gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten.	De effecten op de beschermde soorten en gebieden worden in beeld worden gebracht en waar nodig worden deze effecten verzacht of gecompenseerd

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.8	Insprekers halen cijfers aan waaruit blijkt de het met de algehele Nederlandse gezondheid slecht is gesteld. Volgens insprekers wordt het grootste deel van de problemen veroorzaakt door de hoge prestatiedruk waaraan scholieren, studenten en werknemers blootstaan in combinatie met gebrek aan lichaamsbeweging en buitenlucht. Dit brengt hoge maatschappelijk kosten door ziekteverzuim en overbelasting van de overgebleven werkkrachten met zich mee. Het ligt volgens insprekers voor de hand om studenten en personeel te stimuleren om per fiets naar de Campus of Wageningen te komen. Het zoekgebied van de Campusroute ligt langs de fietsroutes naar Ede (station), Bennekom, Veenendaal (station), Rhenen (station) en Wageningen en vormt nu nog een aantrekkelijk, groen, rustgevend en stil landschap dat direct grenst aan een van de zeer weinig officiële stiltegebieden die de provincie Gelderland nog heeft. De Campusroute brengt veel geluidsoverlast en aantasting van landschap met zich mee. De campus wordt afgesneden van zijn "longen" en ontneemt iedereen die met de fiets naar de campus komt de mogelijkheid om onderweg van of naar het werk tot rust te komen.	We verwijzen voor het antwoord deels naar het antwoord onder 2.136.3. De effecten van de Campusroute worden in het MER onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten.
2.136.9	Insprekers wijzen de provincie op een aantal uitlatingen van FoodValley, WUR en gemeente Wageningen waaruit onder meer blijkt dat gezondheid, duurzaamheid en groen hoog in het vaandel staan. De Campusroute staat hier volgens insprekers haaks op omdat het bijdraagt aan toenemend autoverkeer en bijbehorende milieuvervuiling en klimaatopwarming, het biodiversiteit vermindert en daarmee de ecologische weerbaarheid en gezondheid van de agrarische onderzoeksterreinen van de WUR en het mensen ontmoedigt om met de fiets van en naar campus te reizen. Door zich enerzijds op gezondheid, duurzaamheid en “groen” te beroepen en anderzijds in strijd daarmee te handelen verliezen FoodValley, de WUR en de gemeente Wageningen volgens insprekers hun geloofwaardigheid en daarmee ook hun wervingskracht.	Op basis van voorgaand onderzoek blijkt dat de verkeersaantallen toenemen. Het te actualiseren verkeersmodel laat dit najaar de meest recente verwachting zien. Als provincie vinden we de bereikbaarheid, ook met de auto, van Wageningen belangrijk om een goed vestigingsklimaat te creëren. We onderschrijven ook de noodzaak om het gebruik van de fiets en het OV te blijven stimuleren. Het een sluit het ander in onze ogen niet uit.

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.136.10	Zoals al bij de wet van behoud van reistijd werd genoemd draagt de aanleg van nieuwe autowegen volgens insprekers in belangrijke mate bij aan het verdwijnen van lokale winkels, bedrijven en sociale organisaties, en daarmee aan het verdwijnen van de lokale sociale samenhang. En dat terwijl identiteit en sociale cohesie volgens insprekers een steeds belangrijker thema van onze politiek zijn. De maatschappij verandert steeds sneller en dankzij de vele nieuwe media zappen we in een oogwenk over de hele wereld. Door het verdwijnen van lokale winkels, bedrijven en sociale organisaties, en door de komst van nieuwe autowegen en nieuwe media, zitten mensen steeds vaker in hun auto of achter hun beeldscherm, en hebben ze vaak alleen nog op afstand “contact” met gelijkgestemde mensen uit hun eigen “bubbel”. Dat leidt volgens insprekers mede tot polarisatie en een verlies van sociale samenhang in de eigen buurt of regio.	De opmerking van inspreker gaat de discussie over dit project te buiten daarom neemt de provincie de opmerking voor kennisgeving aan.
2.136.11	Insprekers merken op dat de Campusroute in belangrijke mate het historisch gegroeide landschaap aantast. Het Dassenbos is 200 jaar oud en het agrarische landschap nog veel ouder. Volgens insprekers kan juist in onze digitale wereld het landschap een belangrijke drager van de lokale identiteit en continuïteit zijn, met eigen structuur, natuurlijke ritmes, vergezichten en geluiden die niet met een druk op de knop zijn weg te zappen of te deleten. Het lokale landschap is het meest tastbare “bezit” wat mensen in dezelfde omgeving gemeenschappelijk hebben en vaak ook het meest tastbare dat hen bindt. Met hun eigen landschap onderscheiden ze zich van een andere plek in de wereld. Wat het gezicht is voor de individuele mens, is het landschap voor de plaatselijke maatschappij. Daarom is het zaak om de eigenheid van ieder landschap zoveel mogelijk te koesteren en te versterken.	We begrijpen het belang dat inspreker hecht aan landschap, cultuurhistorie en leefomgeving. Het landschap zal veranderen door de aanleg van een nieuwe weg. In de ontwerpateliers wordt onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, waardoor eventueel verlies van landschappelijke waarden of natuurlijke waarden kan worden gecompenseerd. In het MER worden alle effecten in beeld gebracht. Na inzicht in alle effecten zullen wij een afweging maken wat de beste ligging is van de weg en welke maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.

2.137. Advies 137

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.137.1	Nederlandse Gasunie N.V. laat de provincie weten dat er geen problemen te verwachten zijn met betrekking tot de leidingen in het zoekgebied.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.138. Advies 138

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.138.1	Gemeente Ede merkt op dat dat de snelfietsroute, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het vernieuwd station Ede niet in de lijst met autonome ontwikkelingen zijn opgenomen (paragraaf 5.2, p. 13-17, NRD).	De snelfietsroute is opgenomen in de paragraaf over ontwikkelingen in Wageningen. Het klopt dat deze snelfietsroute ook naar Ede gaat. In het MER worden de autonome ontwikkelingen, waar relevant voor dit project, beschreven. Daarbij nemen we deze opmerking in mee.
2.138.2	Gemeente Ede merkt op dat het niet in het participatie- en communicatieplan wordt genoemd (hoofdstuk 7 en bijlage 4, NRD).	Gemeente Ede wordt in dit plan niet genoemd omdat het project Campusroute volledig is gesitueerd op Wagenings grondgebied, met uitzondering van enkele aanvullende details. Uiteraard zal de provincie de gemeente Ede wel tijdig en volledig (blijven) informeren over het project en waar nodig betrekken.

2.139. Advies 139

Onderdeel	Samenvatting	Antwoord
2.139.1	Vitens N.V. geeft aan dat de plannen bestaande leidingen zullen gaan kruisen en verwijst naar de bijgeleverde tekening van bestaande leidingen. Vitens N.V. verzoekt de provincie daarom in de toekomst uit te nodigen voor kabel- & leidingoverleggen.	De provincie zorgt dan Vitens N.V. te zijner tijd een uitnodiging ontvangt.