

Oplegnotitie Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute

Behorend bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Verkeerstellingen en verkeersmodel.....	3
3.	Advies Commissie m.e.r.....	4
3.1	Strekking advies.....	4
3.2	Doelstelling en criteria.....	4
3.3	Trechteringsproces.....	4
3.3.1	Ladder van Verdaas.....	5
3.4	Varianten.....	5
3.5	Overige punten.....	5
3.5.1	Verkeer.....	5
3.5.2	Natuur.....	6
3.4.4	Lucht.....	6
3.4.5	Geluid.....	6
3.4.6	Landschap.....	6
3.4.7	Gezondheid.....	6
3.4.8	Onzekerheden, evaluatie en presentatie.....	7
4.	Vervolgstappen.....	7
5.	Overige aandachtspunten uit de zienswijzen.....	7
5.1	Gaaf Gelderland.....	7
5.1.1	Economisch krachtig – vestigingsklimaat.....	8
5.1.2	Duurzaam verbonden – bereikbaarheid.....	8
5.1.3	Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute.....	9
5.2	Gebruik busbaan.....	9
5.3	Fietsverbindingen.....	10
5.4	Inprikkers – Campus-ontsluitingswegen.....	10
5.5	Maatschappelijke kosten-baten analyse.....	11
5.6	Mobiliteitsconvenant.....	11
5.7	Ecologisch onderzoek.....	12
5.8	Sluipverkeer.....	12
5.9	Trillingen.....	12
5.10	Zoekgebied.....	12

1. Inleiding

Een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft de inhoud en diepgang van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Deze NRD is opgesteld voor het inpassingsplan-in-wording voor de Campusroute in Wageningen. Op de eerste versie van de concept NRD hebben de gemeente Wageningen en de klankbordgroep, waarin verschillende belangen- en bewonersverenigingen en bedrijven zijn vertegenwoordigd, kunnen reageren. Waar mogelijk is hun inbreng verwerkt in het eindconcept.

De concept NRD lag ter inzage van 15 maart tot en met 25 april. Iedereen kon in deze weken een zienswijze indienen. 139 personen en instanties dienden een zienswijze of adviezen in. In de Nota van Antwoord zijn alle reacties samengevat en beantwoord.

Deze oplegnotitie beschrijft de wijzigingen in en een verduidelijking op de aanpak van het project en het nog op te stellen Milieueffectrapport. Ook het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) en de gevolgen van de verkeerstellingen van afgelopen voorjaar zijn in deze oplegnotitie verwerkt. Daarnaast gaat deze oplegnotitie in op een aantal vaak terugkomende vragen in de zienswijzen.

Deze oplegnotitie en de Nota van Antwoord vormen een integraal onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

In paragraaf 2 lichten we de gevolgen van de uitkomst van de verkeerstellingen van afgelopen voorjaar toe. Paragraaf 3 gaat in op het advies van de Commissie m.e.r. en de wijze waarop dit advies van invloed is de projectaanpak. Paragraaf 4 beschrijft samenvattend welke vervolgstappen gezet worden naar aanleiding van de verkeerstellingen, de zienswijzen en het advies van de Commissie. Tot slot gaan we in paragraaf 5 in op een aantal thema's die vaker terugkeren in de zienswijzen.

2. Verkeerstellingen en verkeersmodel

Het verkeersmodel dat gebruikt is om de toekomstige verkeerssituatie voor Ede en Wageningen te voorspellen komt uit 2012. Om te toetsen of dit verkeersmodel nog bruikbaar is, zijn er dit voorjaar tellingen uitgevoerd op verschillende wegen in Wageningen. Uit de tellingen blijkt dat de hoeveelheid verkeer afwijkt van de hoeveelheid verkeer die in 2018 verwacht zou mogen worden op basis van het verkeersmodel.

Daarnaast zijn de landelijke toekomstscenario's, ontwikkeld door het Centraal Planbureau, geactualiseerd in april 2018. Hierin zijn de verwachte sociaaleconomische ontwikkelingen opgenomen. Dit heeft effect op de landelijke verkeers- en vervoersmodellen. Deze geactualiseerde scenario's wijken af van de landelijke scenario's die zijn gebruikt in het huidige verkeersmodel Ede - Wageningen. Zo zijn bijvoorbeeld actuele inzichten op het gebied van demografie, prijsontwikkeling, arbeid en verstedelijking verwerkt in deze landelijke scenario's. Een ander verschil is dat in het huidige verkeersmodel slechts één toekomstscenario is opgenomen. Het is wenselijk om zowel het lage als hoge nieuwe scenario op te nemen in het verkeersmodel. Hierdoor ontstaat een zekere bandbreedte, want toekomstige ontwikkelingen zijn niet met zekerheid te voorspellen.

Met het oog op de uitkomst van de tellingen, de vernieuwde landelijke toekomstscenario's en ook de zienswijzen die hierop in gingen, hebben we besloten het verkeersmodel voor dit project te actualiseren. Het te actualiseren verkeersmodel is uitgangspunt voor de ontwerpateliers en het MER.

3. Advies Commissie m.e.r.

In de milieuwetgeving staat voor welke initiatieven er een MER opgesteld moet worden. De wet schrijft ook voor wanneer de Commissie m.e.r., een landelijke onafhankelijke commissie, advies uitbrengt over het MER.

De Commissie geeft verplicht advies over het Milieueffectrapport over de Campusroute. In dit geval hebben wij ook advies gevraagd over de NRD. Door de Commissie m.e.r. nu al te betrekken, wordt de zorgvuldigheid van het proces verhoogd.

De Commissie heeft in haar advies over de NRD aangegeven welke onderwerpen naar haar mening moet worden behandeld in het MER, inclusief de gewenste diepgang hiervan. Zij hebben het gebied bezocht, de zienswijzen gelezen en dit verwerkt in hun advies, voor zover relevant voor het MER.

Wij kunnen ons vinden in het advies van de Commissie m.e.r. en nemen de aandachtspunten en het advies over. Deze paragraaf behandelt eerst de hoofdpunten van het advies. Vervolgens gaan we in de volgende paragrafen deels in op de wijze waarop we het advies verwerken in het proces om de besluitvorming van de Campusroute voor te bereiden.

3.1 Strekking advies

De Commissie geeft de volgende aandachtspunten mee voor het op te stellen MER:

- Geef een heldere omschrijving van de doelstelling van het project en aan welke randvoorwaarden moet zijn voldaan om van een geslaagd project te spreken.
- Geef inzicht in de mogelijke oplossingen om de doelstelling te bereiken en in het proces van trechtering, aan de hand van zoveel mogelijk kwantitatieve criteria.
- Vergelijk de alternatieven/varianten op aanzienlijke milieueffecten. Onderzoek binnen het zoekgebied varianten die uitgaan van minimale en respectievelijk maximale hinder voor de verschillende betrokken partijen als input voor de voorziene ontwerpateliers.

3.2 Doelstelling en criteria

De Commissie adviseert, in haar uitleg bij bovenstaande aandachtspunten, om in het Milieueffectrapport aan te geven waar de problemen precies uit bestaan en hoe groot deze zijn. Nu is voor hen nog niet duidelijk of het alleen om het gebrek aan doorstroming gaat of dat tevens de oversteekbaarheid, veiligheid en barrièrewerking een probleem vormen en daarmee doelstelling zijn van het project. Ook adviseert zij zoveel mogelijk gebruik te maken van kwantitatieve criteria. Op die manier wordt concreet wanneer er sprake is van een geslaagd project.

Wij onderschrijven het nut van dit advies. Daarom zullen wij als eerstvolgende stap de doelstelling van het project aanscherpen en waar mogelijk gebruik maken van kwantitatieve criteria.

3.3 Trechteringsproces

De Commissie adviseert om in het MER goed te beschrijven hoe de doelen, randvoorwaarden en kosten zich verhouden tot de keuze en afbakening van alternatieven in het trechteringsproces.

Daarom kijken we aan de hand van het te actualiseren verkeersmodel, de aangescherpte doelstelling en de meetbare criteria terug op de doorlopen trechtering. De vijf afgevalen alternatieven toetsen we hieraan. Daarbij hanteren we naast deze inhoudelijke doelen en criteria ook het taakstellend budget. De provincie heeft 14 miljoen gereserveerd.

We toetsen ook nogmaals op de Ladder van Verdaas. In de zienswijzen zijn vele suggesties aangedragen voor de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Wij laten daarom een inschatting maken van de kansen die de toepassing van de Ladder van Verdaas biedt op een betere bereikbaarheid.

3.3.1 Ladder van Verdaas

In de procedure van de MER toetsen we aan het provinciale beleid. Hoewel de Ladder van Verdaas geen provinciaal beleid is, onderschrijft de provincie de gedachte achter deze Ladder wel en gebruiken we het in dit project om ons eigen beleid te onderbouwen. Wij hanteren namelijk vergelijkbare principes bij bereikbaarheidsknelpunten: 'voorkomen', 'benutten' en 'bouwen', zoals opgenomen in de vigerende omgevingsvisie en in de ontwerp-omgevingsvisie Gaaf Gelderland.

Mobiliteitsproblemen kunnen worden voorkomen of verminderd door ruimtelijke ontwikkelingen beter af te stemmen op de capaciteit van de beschikbare mobiliteit en door ze te concentreren en te bundelen. Daarnaast garanderen wij een veilig, duurzaam en efficiënt wegsysteem. Beter benutten begint bij de juiste aanpak van ons provinciaal wegennet. Op een aantal knelpunten is bouwen van nieuwe infrastructuur echter nodig, omdat de behoefte van reizigers en goederenvervoer groter is dan wat het netwerk op die plaatsen aan kan.

Wij kijken ook naar de afweging tussen een gefaseerde aanpak en een eventueel noodzakelijke grootschalige aanpak. Uit het vooronderzoek naar de Campusroute is gebleken dat gefaseerd aanpakken van bestaande en verwachte knelpunten op de bestaande wegen een groot risico op kapitaalvernietiging heeft. Gezien de lange doorlooptijd van de te doorlopen procedures, de urgentie van de problematiek en de verwachte verdere ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen heeft de provincie gekozen om nu tot een integrale oplossing te komen met voldoende restcapaciteit.

3.4 Varianten

De Commissie adviseert binnen het zoekgebied in ieder geval varianten te onderzoeken uitgaande van minimale en maximale hinder voor omwonenden, de zorgboerderij en het Dassenbos enerzijds en anderzijds de WUR-gebouwen en proefvelden. Zij adviseren om hierbij een scenario met minimale benutting en een scenario met maximale benutting van de Ladder van Verdaas uit te werken.

Wij nemen dit advies over en verwerken dit in het MER.

3.5 Overige punten

De Commissie geeft op verschillende deelthema's, zoals al zijn opgenomen in de NRD, aandachtspunten mee. We verwijzen voor meer informatie naar het volledige advies van de Commissie m.e.r. Hieronder een beknopte samenvatting van dit advies.

3.5.1 Verkeer

De Commissie vraagt om in het MER in te gaan op de verkeerseffecten van de Campusroute op de bestaande wegen en de aansluiting van de Campusroute op de bestaande wegenstructuur. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van langzaam verkeer.

Wij onderkennen deze aandachtspunten en nemen dit advies over.

3.5.2 Natuur

De Commissie vraagt aandacht voor de flora en fauna in het Dassenbos en het open weide- en akkergebied in het Binnenveld, in het bijzonder voor de barrièrewerking van de nieuwe verbindingsweg. Het MER moet duidelijk ingaan op welke wijze verzachting of compensatie van negatieve effecten plaatsvindt. Tot slot adviseert zij de verandering van de geluidssituatie in het Dassenbos inzichtelijk te maken op daarvoor gevoelige natuur.

In het MER onderzoeken we de effecten van de Campusroute op de juridisch beschermde natuursoorten en -gebieden. Waar mogelijk voorkomen we negatieve effecten en waar nodig verzachten of compenseren we deze effecten.

Daar bovenop onderzoeken we de zogenaamde rode lijst soorten. Dit zijn soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Het Rijk bevordert onderzoek en werkzaamheden die nodig zijn voor bescherming en beheer. Rode lijst soorten hebben geen juridisch beschermde status. Waar mogelijk houden we daarom rekening met deze soorten bij het ontwerp van de weg.

3.4.4 Lucht

Naast de wettelijke normen vraagt de Commissie te onderzoeken in welke mate de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) worden gehaald. Ze vraagt de effecten te beschrijven van toe- of afname van doorgaand verkeer door Wageningen. Ze adviseert niet alleen de lokale luchtkwaliteit te beschrijven in het MER, maar om ook aandacht (eventueel kwalitatief) te besteden aan de luchtkwaliteit op locaties waar zich veel langzaam verkeer ophoudt (voet- en fietspaden).

Wij nemen dit advies over en verwerken dit in het MER.

3.4.5 Geluid

De Commissie vraagt, naast de al genoemde aspecten, in het bijzonder aandacht voor woningen en verblijfplaatsen in het gehele studiegebied. Zij geeft daarbij verschillende aanbevelingen. Specifiek vraagt zij aandacht voor hinderbeleving, naast de norm voor geluidsbelasting. Ook vraagt zij om kleinere veranderingen in decibellen inzichtelijk te maken.

Wij nemen dit advies over en verwerken dit in het MER.

3.4.6 Landschap

De Commissie vraagt aandacht voor de wijze waarop alternatieven/varianten bijdragen aan de herkenbaarheid/identiteit van de kenmerkende landschapsstructuur en landschappelijke patronen, de beleving van openheid, barrièrewerking en vormgeving van de weg. De Commissie adviseert bij het ontwerpen niet alleen te kijken vanuit het landschap, maar ook vanuit de weggebruiker en gebruik te maken van gedetailleerde 3D visualisaties.

Wij nemen dit advies over en verwerken dit in het MER.

3.4.7 Gezondheid

De Commissie constateert een onduidelijkheid over het gezondheidskundig onderzoek. De tabel 2 uit de NRD met criteria komt niet overeen met de aanpak bij dit thema (paragraaf 6.2.14 NRD). Zij adviseert de beschreven aanpak toe te passen. Zij onderschrijft de nauwe samenwerking met de GGD bij het uitvoeren van de analyse.

Wij nemen dit advies over en verwerken dit in het MER.

3.4.8 Onzekerheden, evaluatie en presentatie

De Commissie vraagt aandacht voor eventuele hiaten in informatie op het gebied van milieu. Daarnaast wijst zij op mogelijke onzekerheden in effectbepalingen. Zij beveelt aan om de waarschijnlijkheid en het belang van het optreden van bepaalde effecten inzichtelijk te maken. Zij adviseert ook in het MER aan te geven hoe de daadwerkelijk opgetreden milieueffecten na realisatie van de weg geëvalueerd worden.

Tot slot vraagt ze bijzondere aandacht voor de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven/varianten en voor een goede samenvatting van het MER: leesbaar en net zo volledig als het rapport.

Wij onderkennen deze aandachtspunten en nemen dit advies over.

4. Vervolgstappen

De recente verkeerstellingen, de aangepaste landelijke toekomstscenario's, de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. hebben ertoe geleid dat we eerst de volgende stappen zetten. Daarna starten de ontwerpateliers.

1. We werken de projectdoelstelling verder uit en maken de criteria waaraan we toetsen waar mogelijk kwantitatief. De criteria doorstroming en robuustheid vertalen wij naar meetbare normen.
2. Wij actualiseren het verkeersmodel. Hierbij gaan we uit van de recent uitgevoerde tellingen en de actuele landelijke prognose, die we vertalen naar regionale aannames.
3. Uit het verkeersmodel volgt de nieuwe probleemanalyse van het bereikbaarheidsprobleem: we toetsen de huidige verkeersbelasting aan de gestelde criteria en laten op basis van de prognoses zien hoe het probleem zich op de bestaande wegen ontwikkelt (autonome situatie).
4. De eerder afgevalen varianten worden naast deze nieuwe cijfers, doelstelling en criteria gelegd, zodat helder wordt of de trechtering nog steeds de juiste is. Daarbij wordt ook onderzocht wat het effect kan zijn van de Ladder van Verdaas.

5. Overige aandachtspunten uit de zienswijzen

Deze paragraaf gaat in op een aantal onderwerpen dat veelvuldig terugkomt in de zienswijzen. Door deze onderwerpen hieronder te behandelen is enerzijds voor iedereen duidelijk wat hierop onze reactie is. Anderzijds is het een mogelijkheid om op sommige punten wat uitgebreider in te gaan.

5.1 Gaaf Gelderland¹

In vele zienswijzen wordt verwezen naar de wisselwerking met het provinciale beleid. Inmiddels heeft de nieuwe omgevingsvisie Gaaf Gelderland als ontwerp-visie ter inzage gelegen. Gaaf Gelderland vormt straks, na vaststelling van de visie door PS, de paraplu voor het project Campusroute. In deze paragraaf gaan we in op de inbedding van de Campusroute in het licht van Gaaf Gelderland.

¹ De tekst in deze paragraaf is grotendeels overgenomen uit de ontwerp omgevingsvisie Gaaf Gelderland

Wij hebben in de omgevingsvisie zeven ambities geformuleerd voor een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland. Daar investeren wij in. Daarin willen en kunnen we van meerwaarde zijn. Door deze zeven met elkaar samenhangende ambities na te streven kunnen wij het verschil maken voor een schoon, gezond, veilig en welvarend Gelderland.

Dit vraagt om een voortdurende afweging van verschillende belangen en waarden, die geregeld botsen. Keuzes moeten worden gemaakt, wil Gelderland gaaf zijn en blijven. Bij alles wat we doen, stellen we ons de vraag: hoe draagt dit bij aan een duurzaam, verbonden én economisch krachtig Gelderland.

5.1.1 Economisch krachtig – vestigingsklimaat

De concurrentie op de arbeidsmarkt is groot. We willen de strategische ligging van Gelderland en de aantrekkingskracht van de Gelderse regio's vergroten, zodat mensen hier willen (blijven) wonen en zich binden aan Gelderland.

Sterke stedelijke netwerken en toegankelijke ontmoetingsplekken zijn van vitaal belang. Plekken waar mensen elkaar makkelijk kunnen vinden om kennis, ideeën en plannen uit te wisselen en elkaar vooruit te helpen. Plekken die goed ontsloten zijn, zoals innovatieve campussen, bruisende binnensteden en dynamische bedrijventerreinen. Het concentreren en combineren van activiteiten heeft daarbij onze voorkeur, boven versnippering door de hele provincie.

Wij zorgen voor een gevarieerd aanbod aan goed ontsloten, kwalitatief hoogwaardige, duurzame werklocaties. Het concentreren van economische activiteiten heeft daarbij onze voorkeur, boven versnippering.

5.1.2 Duurzaam verbonden – bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. De samenleving heeft behoefte aan flexibele en efficiënte netwerken die voor iedereen open staan en beschikbaar zijn.

Mensen willen snel en veilig op hun werk kunnen komen, elkaar kunnen ontmoeten, ervaringen kunnen delen, de vele Gelderse evenementen kunnen bezoeken, grenzen kunnen verleggen. Een sterk netwerk zorgt daarvoor. En de behoefte daaraan neemt toe. We worden met zijn allen steeds mobieler en verplaatsen ons vaker. Naar verwachting nemen de vervoersstromen in Gelderland richting 2040 met 40% toe. Maar niet op de standaard manier. Steeds vaker worden verschillende vormen van vervoer gecombineerd, zowel door mensen als bij het vervoeren van goederen.

We zien nieuwe concepten en technieken ontstaan, zoals zelfrijdende auto's, leen- en deelauto's, snelle elektrische fietsen en slimme manieren van bevoorrading van binnensteden. Dit zet druk op het grote en gevarieerde Gelderse mobiliteitsnetwerk – voor auto's, schepen, openbaar vervoer, (snel)fietsen en vliegverkeer.

Het is onze taak te zorgen voor de veiligheid en vlotte doorstroming op dit netwerk. Wij willen faciliteren dat mensen elkaar kunnen blijven bereiken en ontmoeten. Slim maatwerk en nieuwe vormen van mobiliteit zijn daarbij nodig, willen we Gelderland - in de toekomst - bereikbaar houden. Sommige Gelderse streken kennen hoge concentraties aan mensen en activiteiten. We kijken hoe we slimmer kunnen omgaan met de vele verbindingen en knooppunten die er zijn. Om knelpunten te voorkomen en op te lossen, bekijken we verder hoe we bedrijventerreinen zo kunnen clusteren dat we vervoers- en goederensystemen slimmer met elkaar en met ontwikkelingen in de stad kunnen verbinden.

In ons verkeers- en vervoersbeleid streven we naar een veilige, betrouwbare en duurzame mobiliteit. Dit wordt benaderd als een systeem waarin verschillende mobiliteitsnetwerken op

elkaar inwerken. De provincie heeft specifiek aandacht voor de wisselwerking en knooppunten in het systeem en gaat uit van drie principes: *voorkomen, benutten en bouwen*.

5.1.3 Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute

Het belang van FoodValley, een sterk vestigingsklimaat en de kracht van innovatieve campussen en bruisende binnensteden komt terug in de zeven pijlers van Gaaf Gelderland. Bereikbaarheid, ook één van de speerpunten, is een kritische succesfactor voor het kunnen uitnutten van de strategische ligging en de aantrekkingskracht van de regio.

De bereikbaarheid van Wageningen staat nu al onder druk en onderzoek laat zien dat dit de komende jaren verder zal verslechteren. Daarom werkt de provincie aan verbeteringen van het openbaar vervoer (bijvoorbeeld verhoging van de rijfrequentie van de Valleilijn en de Rijnlijn) en optimalisaties aan de fietspadenstructuur (bijvoorbeeld snelfietsroute Ede – Wageningen en Arnhem – Wageningen). Ook werken we samen met de gemeenten aan de vernieuwing van station Ede-Wageningen en zorgen daar bijvoorbeeld voor goede en grote fietsenstallingen. Voor wat betreft het autoverkeer hebben we gezorgd voor de ‘Noordelijke inprikker’ en slimme verkeerslichten op de N225 en N781. We zetten 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. Door autonome ontwikkelingen, zoals bedrijventerreinen en woningbouw, blijkt echter een grotere behoefte aan mobiliteit waardoor we ook moeten kijken naar mogelijkheden om de automobilititeit te verbeteren. Uit het voortraject is gebleken dat de aanleg van een nieuwe weg langs de randen van de Wageningen Campus nodig is. Deze trechtering wordt met het actuele verkeersmodel en de aangescherpte doelstelling en criteria nogmaals tegen het licht gehouden. Hieruit volgt de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de Campusroute.

5.2 Gebruik busbaan

In vele zienswijzen wordt gevraagd om te onderzoeken of de busbaan gebruikt kan worden voor het (extra) autoverkeer in de toekomst. Ons beleid ten aanzien van Openbaar Vervoer is beschreven in de OV-visie (vastgesteld op 1 april 2014). Hoofdlijn is dat sterke buslijnen worden versterkt om reizigers te trekken, mindere buslijnen worden wellicht op termijn vervangen door alternatief vervoer.

De N781 (Mansholtlaan) heeft een belangrijke functie in het openbaar vervoer netwerk. We hebben de busverbinding op de lijn Ede – Wageningen dan ook bestempeld als een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding. De snelheid en betrouwbaarheid van deze verbinding staat daarin voorop. 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. Verkeersdrukke zal 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 ten behoeve van het autoverkeer niet in lijn met de gewenste snelheid en betrouwbaarheid. In de toekomst wordt er bovendien een sterke groei van studenten verwacht en daarmee de vraag naar OV. Ook in de toekomst is deze betrouwbare en snelle verbinding dus noodzakelijk. Het is niet alleen van toepassing op studenten, maar ook op de steeds meer toenemende bedrijvigheid in de regio.

Daarbovenop komt de bruikbaarheid van de huidige busbaan voor gemotoriseerd verkeer. De busbaan is ingericht op passerende bussen en ligt op gelijke hoogte met overige wegen en fietspaden. In de spitsperiode passeert hier $6x^2$ per uur per richting een bus. 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 voor langzaam verkeer en grootschalige kruispuntoplossingen (verkeerslichten met veel opstelvakken, turborotondes). Dergelijke infrastructuur heeft een grote impact op het Campusterrein, dat nu is ingericht als verblijfsgebied. De vormgeving zou vergelijkbaar kunnen zijn met de Ruggengraat 2.0, welke eerder is afgefallen door de hoge kosten en negatieve effecten op bereikbaarheidscriteria (zie trechteringsnotitie).

5.3 Fietsverbindingen

In de zienswijzen en ook door de Commissie m.e.r. wordt aandacht gevraagd voor de vele fietsers in en rondom het zoekgebied. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld om de fietsdoorstroming en de veiligheid.

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 fietsoverstekten. Dit is gunstig voor zowel de doorstroming als de veiligheid van de fietsers. Wij zullen dit, zoals toegelicht in paragraaf 3.2, ook als zodanig opnemen in de doelstelling van het project.

Daarnaast is er vaker verwezen naar amendementen van de gemeente Wageningen met betrekking tot fietsverbindingen. In het amendement van juli 2017 is gevraagd de realisatie van een tweerichtingen fietspad aan de noordkant van de Nijenoord Allee en de aanpassing en verbetering van kruispunten/verkeerslichten bij de Churchillweg, Rooseveltweg en Diedenweg mee te nemen in het onderzoek. In het amendement van december 2017 is gevraagd een extra fietsverbinding tussen Noordwest en de Campus te realiseren ten noorden van het Dassenbos.

Bestaande en eventuele nieuwe fietsverbindingen die vallen binnen of direct grenzen aan 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. Fietsverbindingen die niet grenzen aan het zoekgebied maken ook geen onderdeel uit van dit project. Ze 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.

5.4 Inprikkers – Campus-ontsluitingswegen

In vele zienswijzen is voorgesteld om één of meerdere zogenaamde 'inprikkers' - wegen die de Campus ontsluiten - te realiseren en daarmee het verkeersprobleem op te lossen. In de huidige situatie heeft de WUR een noordelijke en oostelijke inprikker, respectievelijk Bornsesteeg en Droevendaalsesteeg. Richting het zuiden en westen is er geen directe ontsluiting. Aan de westzijde ligt de wijk Noordwest: een ontsluiting voor de auto tussen deze wijk en de WUR is niet nodig en niet wenselijk. Richting het zuiden (centrum) en zuidwesten (Rhenen, Rijnbrug, A15) is de ontsluiting indirect: via de Droevendaalsesteeg en Nijenoord Allee.

² Per december 2018 wordt dit $8x$ per uur.

In het verleden is een variant met westelijke, zuidelijke en noordelijke inprickers onderzocht. De noordelijke inprikker is inmiddels gerealiseerd. Deze lost echter niet het gehele probleem op. Vanuit het zuiden is een inprikker mogelijk vanaf de Nijenoord Allee via de Bornsesteeg. Dit is nu een belangrijke fietsverbinding tussen Wageningen en de WUR. Deze fietsroute combineren met een inprikker voor de auto is vanuit doorstroming en veiligheid niet wenselijk. Vanuit het (zuid)westen is er een inprikker mogelijk vanaf de Mondriaanlaan in de buurt van de busbaan. Als solitaire oplossing biedt deze (zuid)westelijke inprikker geen uitkomst: er zijn dan nog steeds bereikbaarheids- en doorstromingsproblemen op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Daarnaast is er een kans op sluipverkeer vanaf de Nijenoord Allee via de westelijke inprikker van en naar beide andere inprickers, indien deze wordt aangelegd zonder de Campusroute. Eén of meerdere inprickers zijn daarom al eerder om bereikbaarheids- en veiligheidsproblemen afgevalen en nemen we dan ook niet mee in het verdere onderzoek.

5.5 Maatschappelijke kosten-baten analyse

Vele indieners vragen om een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). Een MKBA probeert de (positieve en negatieve) effecten van een project op de welvaart van Nederland in te schatten. Het gaat hier niet alleen om financiële kosten en baten, maar ook om maatschappelijke effecten zoals effecten van een project op geluidsoverlast of natuur.

De in dit project gehanteerde kostenramingssystematiek, uitgaande van investeringskosten, is voor zowel de gemeente als provincie de meest toegepaste. De in dit project gehanteerde kostenramingssystematiek gaat uit van investeringskosten en wordt door zowel de gemeente Wageningen als provincie veelvuldig gebruikt. Daarbij zijn in het voortraject de effecten van de verschillende varianten op de omgevingsfactoren, zoals die in een m.e.r. studie aan de orde komen, betrokken. Deskundigen uit de betrokken vakgebieden hebben de effecten van de verschillende varianten zo goed mogelijk ingeschat, ook wel: expert-judgement. Hun advies is meegewogen bij de trechtering.

In het MER worden effecten van de Campusroute op de omgeving onderzocht en betrokken bij de besluitvorming. Er wordt geen Maatschappelijke kosten baten analyse gemaakt.

5.6 Mobiliteitsconvenant

In vele zienswijzen zijn maatregelen voorgesteld die het autogebruik kunnen verminderen. We hebben daarbij veelal verwezen naar het mobiliteitsconvenant.

Op 3 juli 2017 heeft de gemeenteraad van Wageningen het gemeentebestuur opgeroepen om, gezamenlijk met provincie(s), de regio en werkgevers, een mobiliteitsconvenant op te stellen. Het convenant heeft tot doel om Wageningen op een duurzame wijze (anders reizen, minder reizen, op een ander moment reizen) bereikbaar te houden, bezien vanuit een regionaal perspectief, ook na 2030.

Op 27 september 2017 hebben Provinciale Staten besloten dat de provincie zich aansluit bij dit initiatief. Onder regie van de gemeente wordt 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, wordt dit proces los gezien van de Campusroute.

Feitelijk richt dit convenant zich op verschillende treden van de Ladder van Verdaas. In het project Campusroute laten we een inschatting maken van de kansen die toepassing van de eerste treden van de Ladder van Verdaas biedt (zie ook paragraaf 3.3). Dit betrekken we bij het nut en de noodzaak voor de Campusroute en de onderbouwing van de trechtering in dit project.

Daarnaast zullen we alle genoemde suggesties uit de zienswijzen meegeven aan de gemeente. Wellicht dat deze ze kan gebruiken in het proces om te komen tot een convenant.

5.7 Ecologisch onderzoek

In vele zienswijzen is verwezen naar het Dassenbos, het weidevogelgebied ten noorden van Wageningen en de ecologische verbindingzone ten noorden van Wageningen.

In paragraaf 3.4.3 is ingegaan op de wijze waarop we ecologie onderzoeken in deze gebieden, mede in reactie op het advies van de Commissie m.e.r.

De gewenste ecologische verbinding tussen de Veluwe en het Binnenveld is een gemeentelijke ambitie. Deze verbinding maakt geen onderdeel uit van wettelijke of provinciaal beschermde gebieden. In de ontwerpateliers onderzoeken we óf en in welke vorm de ecologische verbindingzone een plek kan krijgen binnen het zoekgebied.

5.8 Sluipverkeer

In veel zienswijzen werd het sluipverkeer benoemd. Dit is het doorgaande verkeer tussen de A12 en de A50 via de N781 en N225. Gemeente, provincie en Rijkswaterstaat bestuderen op dit moment gezamenlijk de mogelijkheden om het doorgaand verkeer te reduceren. 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 netwerk wordt ingezet bij grote calamiteiten op de A12 en A50. Deze wegen moeten daarom voldoende capaciteit en afwikkelingskwaliteit hebben. Het voorkomen van al het doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 is daardoor per definitie niet wenselijk.

5.9 Trillingen

In verscheidene zienswijzen zijn zorgen geuit en vragen gesteld over de mogelijke effecten van trillingen op omliggende huizen en bedrijven.

In Nederland is er geen formeel wettelijk kader voor de berekening en toetsing van trillingen. Er is wel een richtlijn opgesteld, waarin streefwaarden zijn opgenomen. Deze waarden hebben tot doel de hinder door trillingen te beperken. Deze hinder (overschrijden van streefwaarden) is afhankelijk van de bodem en constructie van gebouwen en woningen, dus ook of geheid is of niet.

Op basis van deze richtlijnen worden afstanden ten opzichte van wegen bepaald waarbinnen sprake kan zijn van waarneembare trillingen met kans op schade woningen en bedrijfsgebouwen. Het MER beschrijft hoeveel woningen en bedrijfspanden in een bepaalde afstand tot de nieuwe weg de gevolgen hiervan gaan merken, bijvoorbeeld doordat bepaalde wegen significant drukker of rustiger zullen worden.

5.10 Zoekgebied

Vele insprekers vragen om een uitbreiding van het zoekgebied. Een deel van de insprekers vraagt om uitbreiding tot en met de bestaande wegen, Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Ook wil een aantal insprekers dat de afgevalen alternatieven of nieuwe varianten weer betrokken worden. Enkele insprekers vragen om een veel kleinere verruiming van het zoekgebied.

De wens om het zoekgebied te verruimen tot en met de bestaande wegen nemen wij niet over. Wij onderschrijven de doorlopen trechtering en blijven werken binnen de gestelde kaders. Wel zullen we, zoals in paragraaf 1 tot en met 3 is toegelicht, deze trechtering nogmaals tegen het licht houden met het actuele verkeersmodel. Op basis van deze nieuwe actuele feiten onderzoeken we reële alternatieven in het MER die aansluiten bij onze doelen en (financiële) kaders.

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.