

Duurzaamheid en klimaat

1	Vraag
	p. 85 Hittestress: die bomen kun je ook planten zonder een rondweg aan te leggen. Het is dus niet correct om eventuele positieve effect daarvan toe te kennen aan de campusroute en niet aan ABR.
	Antwoord
	In het MER wordt bedoeld de bestaande aanwezigheid van groen in het gebied waar de Campusroute is gepland. Dat is meer dan bij het ABR.
2	Vraag
	Besteed meer en uitsluitend aandacht aan fietsverkeer en geen aandacht meer voor autoverkeer.
	Antwoord
	Provincie Gelderland besteedt aandacht aan alle vervoersmodaliteiten. Om Wageningen beter bereikbaar te maken werkt de provincie ook aan verbeteringen voor de fiets en het openbaar vervoer
3	Vraag
	Conform de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie is klimaatbestendig en waterrobuust inrichten uiterlijk in 2020 onderdeel van het beleid en handelen van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Hoe wordt dit binnen Wageningen bereikbaar meegenomen?
	Antwoord
	Bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant wordt aandacht besteed aan beperking van wateroverlast en tegengaan van hittestress. Dan wordt namelijk een waterhuishoudkundig plan opgesteld en wordt de landschappelijke inpassing van de voorkeursvariant verder uitgewerkt.
4	Vraag
	p. 348 Biomassa is niet klimaatneutraal en heeft een negatief effect op klimaat en leefomgeving.
	Antwoord
	Wij nemen dit standpunt voor kennisgeving aan.
5	Vraag
	P. 348 Duurzaamheid: de zin dat gemeente en provincie duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan moet uit het rapport. Dit is immers aantoonbaar onjuist. Het faciliteren van meer autoverkeer, meer geluidsoverlast, meer energieverbruik en verlies aan biodiversiteit zijn immers niet duurzaam.
	Antwoord
	Wij nemen dit standpunt voor kennisgeving aan.
6	Vraag
	P 352: (fig. 22-2) resultaten DuBoCalc lijkt niet te kloppen. ABR zou veel minder negatief moeten zijn dan aanleg nieuwe infrastructuur. Bovendien moet ook bij aanleg rondweg nog aanvullende wijzigingen gerealiseerd worden op huidige tracé.
	Antwoord
	Uit de resultaten blijkt ook dat het ABR minder negatief is dan de aanleg van de Campusroute. Maar ook bij het ABR komt er extra verharding bij. Op pagina 352 wordt nader uitgelegd waarom het verschil in effect niet heel erg groot is.
7	Vraag
	p. 353: bij kopje CO ₂ -uitstoot staat "provincie Gelderland, binnen dit project, geen directe invloed kan uitoefenen op de (motor)voertuigkeuze". Dit is onjuist. Provincie

	<p>kan wel invloed uitoefenen op voertuigkeuze: o.a. door niet meer asfalt aan te leggen en alternatieven voor de auto te faciliteren</p> <p>Antwoord</p> <p>De primaire opgave in dit project is het creëren van een infrastructurele oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem is. Binnen deze opgave kan geen directe invloed uitgeoefend worden op de (motor)voertuigkeuze (brandstofmotor/elektrisch of OV/fiets) van de weggebruikers. Daarom is CO2-uitstoot niet verder onderzocht in het MER als een effect van dit project.</p> <p>Het is een provinciale kerntaak om te werken aan verbeteringen voor bereikbaarheid en dat doen we ook in dit geval. Daarbij wordt naast autobereikbaarheid ook gewerkt aan optimalisaties voor het openbaar vervoer en de fietsers. Ook werkt de provincie als een van de partijen die actief zijn in Foodvalley mee aan het mobiliteitsconvenant dat onder regie van gemeente Wageningen wordt vormgegeven.</p>
8	<p>Vraag</p> <p>Inzetten op duurzaamheid betekent inzetten op verandering van de modal-split en minder autoverkeer door bv. thuis werken. Ook zou het moeten gaan over verbeteren kwaliteit leefomgeving en behouden van milieukwaliteiten en waardevol landschap. Het is vreemd dat hierover niets staat in dit hoofdstuk</p> <p>Antwoord</p> <p>Het doel van dit project is het verbeteren van de bereikbaarheid. Het MER brengt de effecten van de oplossingsrichtingen op het milieu in beeld. Hierbij is ook gekeken naar duurzaamheid. Maar dan gaat het wel om het effect van de voorgestelde oplossingsrichtingen op duurzaamheid.</p>
9	<p>Vraag</p> <p>P. 353 "Ondanks dat dit criterium wel degelijk een bijdrage kan leveren aan de impact op CO2-uitstoot wordt dit voor de verdere beoordeling echter buiten beschouwing gelaten." Het aanbrenge van extra kruispunten of extra stoplichten bij de ABR, leidt dat niet tot meer CO2 uitstoot i.v.m. stop-starten?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zoals gesteld in het MER kan dit project leiden tot een impact op de CO2 uitstoot, maar is dit niet onderzocht omdat de CO2 uitstoot met ook wordt bepaald door het type motorvoertuig en de provincie daarop met dit project geen invloed op heeft.</p>
10	<p>Vraag</p> <p>De Provincie Gelderland vindt adaptatie aan het veranderende klimaat erg belangrijk. Hoe kan het dat er varianten worden genoemd waarbij de langetermijneffecten erg ongunstig uitpakken voor zowel extra droogte als meer piekbuien en dus wateroverlast?</p> <p>Antwoord:</p> <p>Adaptatie aan veranderde klimaat is een van de ambities van de provincie. Het realiseren van een goede bereikbaarheid is dat ook. De voorgestelde oplossingen dienen een goede bereikbaarheid. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant wordt verder aandacht besteed aan een klimaatbestendig ontwerp hetgeen betekent beperking van wateroverlast en tegengaan van hittestress. Dan wordt namelijk een waterhuishoudkundig plan opgesteld en wordt de landschappelijke inpassing van de voorkeursvariant verder uitgewerkt.</p>
11	<p>Vraag</p>

	<p>Waarom zijn de ambities van de provincie t.a.v. ‘Gelderland gezond, schoon en welvarend maken en houden’ niet vertaald in projectdoelstellingen en criteria/eisen/normen t.a.v. (lokale) effecten?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de projectdoelen is een deel van de kernambities van de provincie vertaald. De ambities t.a.v. mobiliteit en vestigingsklimaat. Bij de keuze van de varianten zal het bestuur een integrale afweging maken.</p> <p>Overigens is bekend en onderkend dat ambities onderling kunnen botsen en dat daarin dan keuzes te maken zijn.</p>
12	<p>Vraag</p> <p>Waarom wordt aan een duurzame oplossing een tijdsspanne van 20 jaar gekoppeld (doorstroming) en juist niet een kwalificatie die Verdaas hanteert voor duurzaamheid?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Ladder van Verdaas kent een opbouw die start met Ruimtelijke Ordening. Bij nieuwe Ruimtelijke Ontwikkelingen als bedrijventerreinen en woningbouwlocaties kan door de juiste keuzes een bodem worden gelegd voor duurzame doorontwikkeling op termijn. Beter Bereikbaar Wageningen is ontstaan doordat het totaal aan ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied ertoe hebben geleid dat de afwikkeling van het verkeer steeds verder stagneert. Inmiddels is het verkeersaanbod van en naar Wageningen zover doorgroeid dat uit onderzoek (μ rapport) is gebleken dat met mobiliteitsmanagement, een aspect waaraan overigens door gemeenten en provincie wordt gewerkt, het bereikbaarheidsprobleem niet kan worden opgelost. Ook wordt gewerkt aan verbeteringen voor openbaar vervoer en de fiets om het gebruik ervan te stimuleren. Toch is het daarnaast noodzakelijk ook een oplossing te vinden omdat uit onderzoek blijkt dat de wegen verder dichtslibben. Om te komen tot een toekomstbestendige oplossing is het aspect Robuustheid toegevoegd waardoor we extra restcapaciteit inbouwen.</p>
13	<p>Vraag</p> <p>7. Ruimtegebruik - Sociale Aspecten - Duurzaamheid en Klimaat</p> <p>Zoals bij gezondheidsaspecten vragen we ons hier ook af wat er vergeleken is bij de hittestress. Het lijkt er op dat de campusroutes zijn vergeleken met de ABR, zonder de hittestress van de bestaande route daarbij op te tellen. Anders is het niet te verklaren waarom de ABR hoger (negatiever) scoort dan de campusroute varianten.</p> <p>Vraag: heeft u bij de campusvarianten de hitte stres van de (blijvende) bestaande route meegewogen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Antwoord</p> <p>Nee, het gaat om de bijdrage van dit project aan hittestress ten opzichte van de referentiesituatie (waar de bestaande wegen onderdeel van uitmaken). In het geval van de Campusvarianten gaat het om de nieuwe weg.</p>
14	<p>Vraag</p> <p>Vraag: als u wel rekening heeft gehouden met de hittestress van de (blijvende) bestaande route bij de campusvarianten, hoe verklaart u dan dat het aanleggen van meer asfalt in minder hittestress oplevert dan aanpassing van een reeds bestaande weg.</p> <p>Antwoord</p> <p>Omdat de wegen die onderdeel uitmaken van het ABR in een meer ‘versteend’ gebied ligt waardoor de kans op hittestress op omwonenden groter is.</p>
15	<p>Vraag</p>

	<p>Materiaalgebruik: Is grondverzet en ander materiaalgebruik wel voldoende meegenomen in varianten. OPM: Moet negatiever gescoord bij campusroutes, veel nieuw materiaal nodig.</p> <p>Antwoord</p> <p>In het MER zijn de Campusroute varianten ook negatiever beoordeeld op materiaalgebruik dan het ABR.</p>
16	<p>Vraag</p> <p>Hittestress: Heeft u bij de campusvarianten de hitte stress van de (blijvende) bestaande route meegewogen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verklaart u dan dat het aanleggen van meer asfalt in minder hittestress oplevert dan aanpassing van een reeds bestaande weg. OPM: ABR foutief negatiever gescoord, oppervlakte asfalt en afname Dassenbos moet meegerekend.</p> <p>Antwoord</p> <p>Nee, het gaat om de bijdrage van dit project aan hittestress ten opzichte van de referentiesituatie (waar de bestaande wegen onderdeel van uitmaken). In het geval van de Campusvarianten gaat het om de nieuwe weg. De wegen die onderdeel uitmaken van het ABR liggen in een meer ‘versteend’ gebied waardoor de kans op hittestress op omwonenden groter is.</p>