

## MER algemeen

1	<p><b>Vraag</b></p> <p>Mij valt op in het MER dat veel zaken nog niet zijn verder zijn uitgezocht. O.a. de impact van mitigerende maatregelen op het budget en op de omgeving. U stelt steeds dat dit gebeurt als de keuze voor een variant gemaakt is. Hoe kan men een keuze maken als niet alle feiten op tafel liggen?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Er wordt in deze procedure onderscheidt gemaakt in een 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase MER. In de 1<sup>e</sup> fase is de milieu-informatie gegenereerd die voor de provincie van belang is bij het maken van een keuze voor een voorkeursvariant (VKV). Hierbij is wel een doorkijk gegeven of en welke mitigerende maatregelen wettelijk verplicht zijn.</p> <p>In de 2<sup>e</sup> fase zullen de milieu-effecten van een VKV nader worden onderzocht. Met name voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit, stikstofdepositie en natuur wordt een verdiepingsslag gemaakt. Dan wordt ook concreet welke maatregelen nodig zijn effecten te mitigeren en/of te compenseren.</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>Voordat de overheid een besluit neemt, moet degene die een project wil ondernemen (de initiatiefnemer) alle milieueffecten van het project beschrijven in een openbaar document, het milieueffectrapport, afgekort met MER. Wie is de initiatiefnemer?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De initiatiefnemer is provincie Gelderland.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bent u het met me eens dat dit rapport op grond van Wet Milieubeheer Art 7.23.1.b geen milieueffectrapport genoemd kan worden? De motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven ontbreekt.</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>We zijn het niet met u eens. In het MER wordt de geschiedenis van de in te beschouwing te nemen alternatieven beschreven. Dit proces is voorafgaande aan het opstellen van het MER doorlopen en heeft geresulteerd in het ABR en de Campusroutevarianten.</p>
4	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is het o-alternatief (niets doen) niet meegenomen in de vergelijking? Waarom is het stellen van vragen zo lastig gemaakt?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Niets doen (het zogenaamde o-alternatief) vormt de basis van de vergelijking maar wordt niet realistisch geacht gezien de in het MER genoemde problemen.</p>
5	<p><b>Vraag</b></p> <p>De systematiek van het scoren tov de autonome ontwikkeling 2030 (niets doen) pakt zeer nadelig uit voor ABR. Alleen verslechtering van de leefbaarheid tov de verslechtering die zal optreden bij niets doen wordt meegewogen. Hierdoor wordt ABR onterecht niet negatief beoordeeld. Kunt u dit aanpassen?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De systematiek van scoren t.o.v. een referentiesituatie (huidige situatie plus autonome ontwikkelingen) is gebruikelijk in een MER en tevens wettelijk voorgeschreven.</p>
6	<p><b>Vraag</b></p> <p>Tabel 6.2: Bij deze tabel staat niet aangegeven dat elke score tov de autonome ontwikkeling is. Dit is zeer misleidend omdat het niets zegt over de werkelijke hinder. Veel hinder + een beetje extra = veel hinder maar krijgt een score 0. Kunt u dit meenemen of minimaal duidelijk aangeven in de tabel?</p>

	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Alle scores zijn zonder uitzondering t.o.v. de referentie situatie (huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen).</p>
7	<p><b>Vraag</b></p> <p>Samenvatting, tabel effectscores p43-50: Omdat de campusroute een nieuw traject is zou het beter zijn om vergelijking te maken tussen een 'nulsituatie' en ABR, vergelijkbaar met de 'nulsituatie' en campusroute. Kan dit? Of anders aangeven dat het gaat om een score tov bestaande situatie/overlast?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Alle effecten van de alternatieven en varianten zijn gescoord ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen). De referentiesituatie scoort altijd neutraal (0).</p>
8	<p><b>Vraag</b></p> <p>Op de pagina:  <a href="https://beterbereikbaarwageningen.ireport.royalhaskoningdhv.com/Samenvatting_MER_BBW-1031">https://beterbereikbaarwageningen.ireport.royalhaskoningdhv.com/Samenvatting_MER_BBW-1031</a>  Deze tabel is niet juist, er staat 2x hetzelfde. Het is zo niet navolgbaar wat hier gepresenteerd wordt. Ik zou graag de juiste tabel ontvangen en de gelegenheid krijgen hierop te reageren.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Per abuis is in de samenvatting van het MER, waar u aan refereert, 2x een tabel opgenomen met de reistijdverhoudingen in de ochtendspits. De tabel met de reistijdverhoudingen in de avondspits ontbreekt. Deze tabel vindt u wel in het MER rapport in hoofdstuk 6 (tabel 6.4) en in hoofdstuk 8 (tabel 8-10).</p>
9	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is niet gekeken naar een referentie alternatief (0 alternatief) zodat ook effecten in absolute zin inzichtelijk worden gemaakt en duidelijk wordt waar de situatie verbeterd en verslechterd?</p> <p>Deze informatie is niet (integraal) gevisualiseerd terwijl dit essentieel is voor diverse besluiten.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De effecten van de referentiesituatie zijn per beoordelingscriterium in het MER beschreven.</p>
10	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom wordt er alleen tav verkeer (doorstroming) over een periode van 20 jaar gekeken? Maw hoeven de andere criteria (geluidhinder, luchtkwaliteit, gezondheid ed) alleen maar tot 2030 aan wettelijke criteria te voldoen en wordt dat duurzaam genoemd?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Voor alle effecten is het jaar 2030 aangehouden. In de doelstelling is ook robuustheid opgenomen waarbij een doorkijk geven ná 2030, zodat we weten hoe toekomstbestendig de oplossing is.</p>
11	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is niet naar een 0-plus alternatief gekeken?  Zijn er geen verkeerskundige optimalisaties meer te verzinnen bij de ABR-oplossing?  Waarom is niet gekeken naar meerdere alternatieven van de ABR-oplossing?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In de voorfase van het MER is veel aandacht besteed aan mogelijk alternatieven en variaties daarop. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. en het geactualiseerde verkeersmodel is dit nogmaals onderbouwd. De nu voorliggende</p>

	alternatieven en varianten zijn de reële alternatieven die onderscheidend zijn om een keuze te kunnen maken.
12	<b>Vraag</b> Waarom is de aanzet voor evaluatieprogramma nog niet ingevuld?
	<b>Antwoord</b> De aanzet voor het evaluatieprogramma krijgt een verdere invulling in fase 2 van dit MER, wanneer een voorkeursvariant is gekozen.
13	<b>Vraag</b> Waarom is een volwaardig rondweg alternatief niet meegenomen? Deze variant komt nu tav kosten heel dicht in de buurt van de huidige alternatieven en heeft vele voordelen tav doorstroming, duurzaamheid enz
	<b>Antwoord</b> In de voorfase van deze MER is veel aandacht besteed aan mogelijke alternatieven en variaties daarop. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gemotiveerd aangegeven met welke alternatieven en varianten vervolgens verder is gegaan in deze procedure.
14	<b>Vraag</b> Met welke snelheden zijn de milieu-effecten bepaald. Zijn dit de ontwerpsnelheden, de maximumsnelheden of werkelijk te verwachten snelheden? Maw de effecten kunnen aanzienlijk erger zijn. Hoe groot zijn deze dan zowel in 2030 als na 20 jaar.
	<b>Antwoord</b> Er is gerekend met de maximale wettelijk toegestane snelheden.
15	<b>Vraag</b> Waarom heeft geen uitbreiding van het zoekgebied plaatsgevonden na herziening verkeersmodel en bijstelling doelstellingen?
	<b>Antwoord</b> De herziening van het verkeersmodel en de bijstelling van de doelstellingen gaven hier geen aanleiding toe.
16	<b>Vraag</b> Waarom wordt in samenvattend rapport niet consequent vermeld dat lokaal wel verslechtingen op treden.
	<b>Antwoord</b> Een samenvatting is op hoofdlijnen. Een nadere detaillering van de effecten zijn te lezen in deel b van het MER.
17	<b>Vraag</b> In hoeverre kunnen de effecten nog veranderen als het definitief ontwerp afwijkt van het ontwerp uit de verkenning. Is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd?
	<b>Antwoord</b> Dit kan altijd het geval zijn. Bij de effectenbepaling van de Voorkeursvariant zal dit moeten blijken. Een gevoeligheidsanalyse van tevoren uitvoeren terwijl de afwijking niet bekend is, is niet van enig nut.
18	<b>Vraag</b> Waarom is geen (gevoeligheids-)analyse uitgevoerd op de diverse effecten op basis van een reëel alternatief (op basis van mogelijke stappen van de ladder van Verdaas, opgeloste knelpunten (sluipverkeer), zonder extra zware criteria tav reistijd en robuustheid en op basis van actuele groeiscenario's)
	<b>Antwoord</b> Alle alternatieven en varianten beschreven in het MER worden realistisch geacht (dus zijn een reëel alternatief).
19	<b>Vraag</b>

	<p>Hoe wordt er bij de afweging van de effecten van de campusroute rekening gehouden met het verschil in tijdshorizont/levensduur van het Dassenbos, de woningen langs de campusroute en de bedrijfsgebouwen van de WUR.</p> <p>Mail met toelichting bij deze vraag is gestuurd naar <a href="mailto:post@gelderland.nl">post@gelderland.nl</a></p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Het MER beschrijft de milieu-effecten circa 10 jaar na openstelling van de weg. Niet milieu-effecten worden in het MER buiten beschouwing gelaten.</p> <p>De weging van effecten is een politiek-bestuurlijke afweging en kunnen wij daarom hier niet beantwoorden.</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>0</p> <p>Waarom zijn er voor de optie Campusroute zes varianten in deze MER getoetst en voor de optie aanpassing van de bestaande route slechts één? Een evenwichtige vergelijking tussen beide is zo niet mogelijk, want de mogelijkheden voor optie 1 ABR zijn niet zo uitgebreid uitgewerkt als die van optie 2 CR</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De Campusroute is een nieuwe weg, de ABR betreft een uitbreiding van een bestaande weg. De zes variaties op de ligging van de Campusroute zijn binnen het zoekgebied in samenwerking met de omgeving bepaald. De mogelijkheden van aanpassing van de bestaande route (ABR) is beperkt en eventuele variaties zijn niet relevant / onderscheidend voor milieueffecten.</p>
21	<p><b>Vraag</b></p> <p>De mitigerende maatregelen zijn vrijblijvende suggesties; met dank aan de opstellers van het rapport. Welke van deze mitigerende maatregelen gaan deel uit maken van de voorgestelde routealternatieven? Is daar een lijst van? Wat zijn de kosten en milieueffecten van deze mitigerende maatregelen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De mitigerende maatregelen zullen deel gaan uitmaken van de voorkeursvariant, welke zijn afhankelijk van deze keuze.</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>2</p> <p>Hoe kan je een afwezig maken tussen alternatieven wanneer het totaalpakket aan ingrepen (weg plus mitigerende maatregelen) niet bekend is?</p> <p>Wanneer komt provincie Gelderland met uitgewerkte alternatieven als totaalpakket, dus weg én mitigerende maatregelen, opdat een juiste vergelijking is te maken?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De mitigerende maatregelen laten zien op welke wijze je milieu-effecten kan verzachten. De mitigerende maatregelen zijn niet bepalend voor de keuze.</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>3</p> <p>Een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft ook te maken met hoe groen de omgeving is en hoe prettig het wonen is. Extra asfalt en autoverkeer staan hier haaks op. Waar staan de negatieve gevolgen voor het vestigingsklimaat van optie 1 (ABR) ten opzichte van optie 2 (CR) beschreven?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De negatieve effecten op landschap, cultuurhistorie en ecologie zijn in het MER opgenomen, evenals andere negatieve effecten van de varianten. Daarmee wegen zij mee in de keuze om te komen tot een voorkeur.</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>4</p> <p>Waarom is het o-alternatief (niets doen) niet meegenomen in de vergelijking?</p> <p>Waarom is het stellen van vragen zo lastig gemaakt?</p>

	<b>Antwoord</b>
	Niets doen (het zogenaamde 0-alternatief) vormt de basis van de vergelijking maar wordt niet realistisch geacht gezien de in het MER genoemde problemen.
2	<b>Vraag</b>
5	De Commissie MER stelt voor om de varianten uit te werken aan de hand van een scenario met minimale en een scenario met maximale benutting van de Ladder van Verdaas, omdat dit mogelijk leidt tot andere inrichtingsvarianten omdat de mobiliteitsvraag daarmee varieert (p.4). Alternatieven die geheel of ten dele buiten het zoekgebied liggen zijn naar de mening van de Commissie niet zonder meer uit te sluiten (p.3). Vraag: Waarom is dit advies van de Commissie niet opgevolgd?
	<b>Antwoord</b>
	Dit is gedaan. Nadat het verkeersmodel is geactualiseerd, is opnieuw bekeken of (middels de Ladder van Verdaas) er nieuwe alternatieven c.q. varianten in beschouwing moesten worden genomen. Dit heeft geleid tot het toevoegen van het ABR. Overige alternatieven hadden onvoldoende oplossend vermogen of waren te kostbaar.
2	<b>Vraag</b>
6	De Commissie MER vraagt in haar advies (p.6) om te onderbouwen in het MER waarom met het doorlopen van de Ladder er geen alternatieven zijn die in de toekomstige mobiliteitsbehoefte voorzien zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur. In de MER wordt in sectie 3.6 (p.490) aangegeven dat de meest effectieve en op korte termijn realiseerbare maatregelen, nl. werkgeversaanpak1 en betaald parkeren bij de WUR (zoals de meeste andere universiteiten ook doen), een afname van spitsritten van 3 tot 5% mogelijk maken maar dat dat onvoldoende zou zijn om het verwachte probleem op te lossen. <sup>2</sup> Tegelijkertijd wordt ook een heel pakket van andere maatregelen van de Provincie Gelderland aangegeven om autoverkeer te ontmoedigen zoals HOV, en uitbreiding van de carpoolplaats A12, etc. Het wordt niet duidelijk gemaakt waarom deze maatregelen dan niet meegenomen worden in de overwegingen om de effecten van campusvarianten versus ABR in combinatie met deze maatregelen te vergelijken.  Vraag: waarom wordt in bijlage 4 (p. 490) over de ladder van Verdaas de onderzoeksvraag “3. Wat is de betekenis van deze (generieke) uitkomsten voor de Wageningse situatie?” niet meegenomen?
	<b>Antwoord</b>
	Een dergelijke specifieke uitwerking zou voor schijnnaauwkeurigheid zorgen. Er zijn in Nederland vrijwel geen vergelijkbare plaatsen die een bruikbare referentie bieden.
27	<b>Vraag</b>
	Meetbaarheid van verkeersdoelen Wat meetbare doelen genoemd worden zijn inschattingen op basis van een groeimodel, waarbij het groeimodel ‘hoog’ gehanteerd wordt in de MER. De commissie MER vraagt om de onzekerheden in deze bepaling aan te geven en dit zo veel mogelijk te vertalen in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en aan te geven wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven (p.4). De MER geeft dit inzicht niet waardoor de uitkomsten gemakkelijk als absoluut kunnen worden gezien en beslissingen mogelijk anders uitpakken dan wanneer dit inzicht wel gegeven zou worden. Vraag: waarom geeft de MER geen inzicht in onzekerheden en bandbreedte bij de inschattingen?
	<b>Antwoord</b>

	Het MER gaat voor alle alternatieven en varianten uit van het hoge scenario omdat de provincie de ambitie uit dit hoge scenario (groei arbeidsplaatsen en inwoners) onderschrijft en daar voor wil gaan. Er is – om de bandbreedte wel te kennen – ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met een groeimodel laag.
2 8	<b>Vraag</b> Kunt u dit inzicht alsnog geven en dit vooral aangeven in de samenvatting (hier baseren de meeste mensen hun oordeel nl. op)?
	<b>Antwoord</b> De samenvatting geeft de conclusies op hoofdlijnen weer, voor meer informatie kunnen mensen deel 1 van het MER lezen. Deel 2 en de bijlagen bevatten vooral detailinformatie op themaniveau.
2 9	<b>Vraag</b> Rekening houdend met de onzekere toekomstscenario's: hoe 'meetbaar' zijn de meetbare doelen die gehanteerd worden bij het vinden van een oplossing nu nog? En in welke mate vergroot dit de onzekerheid en bandbreedte van de uitkomsten van de verkeersdoelen?
	<b>Antwoord</b> Dit is altijd zo. We hanteren naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. meetbare doelen naar huidig beste inzicht.
3 0	<b>Vraag</b> Er is geen één variant die aan alle 'meetbare doelen' voldoet om verschillende redenen. Hoe moet je die dan tegen elkaar afwegen? Daarvoor is inzicht in bovengenoemde onzekerheden en bandbreedte nodig.
	<b>Antwoord</b> Alle varianten worden meegenomen in de effectbepaling. Het totaalbeeld van onder andere de milieu-effecten (er spelen ook andere belangen zoals financiering) bepaalt de uiteindelijke keuze voor de voorkeursvariant.
31	<b>Vraag</b> <b>Doorstroming</b> De commissie MER vraagt om aan te geven hoe lang de reistijd nu is (zowel tijdens als buiten de spits) en bij welke reistijden het doel van het project gehaald is (p.3). De MER geeft echter uitsluitend reistijdverhoudingen aan. Hierdoor scoort de ABR 'net' niet voldoende bij de gehanteerde norm van 1,5 in de avondspits. Dit maakt dat het onduidelijk is of dit verschil om enkele minuten of misschien zelfs maar om enkele tientallen seconden gaat. Het verminderen van de actuele reistijd 3 (doorstroming) is de hoofddoelstelling van het hele campusroute inpassingsplan. Daarom is duidelijkheid hierover bij de afweging tussen de alternatieven cruciaal! Vraag: waarom geeft de MER de actuele reistijd (verschillen) niet aan zoals gevraagd door de Commissie MER?
	<b>Antwoord</b> De doorstroming is beoordeeld aan de hand van de reistijdverhouding. Gekeken wordt naar de reistijd in de spitsperiode versus de reistijd in de daluren. In hoofdstuk 8 Verkeer en vervoer van het MER zijn ook de absolute reistijden inzichtelijk gemaakt.
3 2	<b>Vraag</b> <b>Totaaleffecten en wegging</b> Het is duidelijk dat de milieu- en gezondheidseffecten van de ABR vele malen gunstiger zijn dan die van de campusroutes, zeker als de o.i. op verkeerde gronden beoordeelde effecten zoals hierboven aangegeven worden bijgesteld. In het overzicht van de toetsing doelbereik lijkt de ABR heel ongunstig af te steken, maar de verschillen wat betreft de

	<p>hoofddoelstelling (doorstroming) zijn miniem, en het is de vraag hoe groot de daadwerkelijke verschillen van de andere aspecten zijn zolang onzekerheidsfactor en bandbreedte niet duidelijk zijn, of wat de effecten van de coronacrisis zullen zijn. Dit alles maakt een zinnige afweging lastig.</p> <p>Een sterk punt van de ABR is dat de aanpassingen geleidelijk kunnen plaatsvinden, waardoor de kosten over de tijd verspreid worden en flexibiliteit optreedt om aanpassingen gefaseerd te doen en te stoppen als het gewenste effect al bereikt is, zeker als ook maatregelen volgens de Ladder van Verdaas en de maatregelen van de provincie om autoverkeer te verminderen worden toegepast. Dit kan tot een aanzienlijke kostenbesparing leiden.</p> <p>Vraag: is, gezien de onzekerheid momenteel van toekomstige scenario's, niet zinvol om 'flexibiliteit mee te wegen als criterium?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>In het MER wordt rekening gehouden met onderzekerheden in de verkeersgroei, doordat voor het lage groeiscenario een gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd. Zie hiervoor hoofdstuk 8 verkeer en vervoer van het MER.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p>
3	<p>Waarderingsmethodiek: Het is onduidelijk wanneer en waarom gekozen is voor bijvoorbeeld een min of een dubbel min. Het suggereert exactheid terwijl er interpretatieverschillen zijn bij beoordeling. Wij zien ook dat vaak met een relatief kleine aanpassing een min kan worden teruggebracht tot een nul. Kunt u aangeven hoe u genoemde scores hanteert en de onderliggende argumenten laten zien?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>In deel 2 van dit MER wordt per aspect en beoordelingscriteria de waarderingssystematiek toegelicht.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p>
4	<p>Vraag blz. 8: Met deze conclusie lijkt het voor de hand te liggen een geoptimaliseerde versie van de ABR als basis te nemen voor het Voorkeursalternatief. Slotvraag: deelt u die conclusie?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Het betreft hier een MER zonder voorkeursvariant (1e fase). Er wordt komende jaar gewerkt aan een MER met voorkeursvariant (2e fase). Het hele MER (dus fase 1 en fase 2 tezamen) wordt tegelijkertijd met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan ter inzage gelegd. In de 1<sup>e</sup> fase MER wordt nog geen keuze gemaakt.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p>
5	<p>Kunt u niet een methodiek als -, --, en --- hanteren om iets helderder te kunnen schetsen wat de gevolgen van een aspect/criterium is?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Er wordt in het MER al gewerkt met een vijfpuntschaal. Een verdere detaillering van deze schaal leidt tot een schijnnaauwkeurigheid.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p>
6	<p>Kunt u door ons aangegeven ontbrekende aspecten alsnog toevoegen bij uw volgende verdiepingsslag? Wij hebben in een opsomming aangegeven dat de voorkeursvariant nader wordt uitgewerkt en daarbij ontbreken de aspecten landschap, erfgoed en gebruiksfuncties. Deze aspecten omvatten naast het beschermen van aanwezige waarden, ook het borgen van de ruimtelijke kwaliteit.</p>
	<p><b>Antwoord</b></p>

	In het 3 <sup>e</sup> ontwerpatelier wordt de voorkeursvariant meer in detail uitgewerkt. Het wegtracé wordt dan landschappelijk ingepast waarbij we rekening houden met de effecten zoals die uit het MER blijken.
37	<p><b>Vraag</b></p> <p>Hoe kunt u een goede weging van varianten maken als voor de campusroute 6 varianten zijn uitgewerkt en voor de ABR slechts één? In het geval van de Campusroute kan de ook nog een samenstelsel zijn met onderdelen van andere de varianten. De ABR kent slechts één variant, ook daar zijn meerdere varianten en deeloplossingen denkbaar.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De Campusroute is een nieuwe weg, de ABR betreft een uitbreiding van een bestaande weg. De zes variaties op de ligging van de Campusroute zijn binnen het zoekgebied in samenwerking met de omgeving bepaald. De mogelijkheden van aanpassing van de bestaande route (ABR) is beperkt en eventuele variaties zijn niet relevant / onderscheidend voor milieueffecten.</p>
3 8	<p><b>Vraag</b></p> <p>U geeft aan dat de doelstelling (bereikbaarheid van Wageningen) voorzien moet zijn van “meetbare subdoelen en criteria”. Naast doorstroming en robuustheid als thema’s waaraan de bereikbaarheid getoetst kan worden, zijn fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid belangrijke thema’s die onderdeel uitmaken van de doelstelling van dit project”. Betekent dit dat andere aspecten, zoals Natuur, Landschap, Geluidshinder minder belangrijk worden geacht? En is het de rol van de Commissie m.e.r. om te bepalen of genoemde aspecten van natuur e.d. gelijkwaardig aan aspecten als doorstroming en robuustheid dienen te worden getoetst en niet de Provincie?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Het project is geïnitieerd vanuit huidige en toekomstige verkeersproblemen in Wageningen. De doelen zijn dus ook vanuit deze problematiek geformuleerd. Er zijn geen doelen geformuleerd voor de genoemde thema’s. Zij zijn wel allemaal onderzocht in dit MER. Daarmee vormen zij allemaal een onderdeel van de afweging tussen de varianten.</p> <p>De Commissie m.e.r. bekijkt of de informatie op de juiste wijze is onderzocht en navolgbaar is. Daarmee weten we of de provincie haar keuze kan baseren op dit MER. Welke keuze dit wordt, is een politiek-bestuurlijke afweging.</p>
3 9	<p><b>Vraag</b></p> <p>In de tabel op pag. 61 van de samenvatting, zouden we graag zien dat toegevoegd wordt voor welk jaar deze gegevens gelden (b.v. 2030). Is het ook mogelijk om de autonome situatie toe te voegen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In principe gelden voor alle gegevens in deze tabel het jaar 2030. In hoofdstuk 9 Geluid van het MER zijn in de tabellen eveneens de huidige en referentiesituatie opgenomen.</p>
40	<p><b>Vraag</b></p> <p>Art 7.1 van de Wet Milieubeheer omschrijft de onderdelen die in een milieueffectrapportage aan bod komen. Waarom wordt Verkeer en vervoer als één van de te analyseren effecten in een MER meegenomen? Alleen verkeersveiligheid is als gezondheidseffect te snappen. De rest moet naar een verkeersstudie.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Er is voor gekozen vanwege de gestelde doelen ook verkeer mee te nemen in de beoordelingscriteria.</p>
41	<p><b>Vraag</b></p>



	U constateert dat er niet één variant is die aan alle ‘meetbare doelen’ voldoet om verschillende redenen. Hoe moet je die dan tegen elkaar afwegen?
	<b>Antwoord</b>
	Alle varianten worden meegenomen in de effectbepaling. Het totaalbeeld van onder andere de milieu-effecten (er spelen ook andere belangen zoals financiering) bepaalt de uiteindelijke keuze voor de voorkeursvariant.
4	<b>Vraag</b>
2	De ABR lijkt minder goed te scoren tav verkeer en vervoer, maar hoe ‘hard’ zijn de criteria, wegen ze allemaal even zwaar en bij welke aspecten zijn kanttekeningen te plaatsen? Bijvoorbeeld bij de reistijdverhoudingen en wachttijdverschillen voor fietsers?
	<b>Antwoord</b>
	Het ene criterium wordt niet belangrijker geacht dan het andere. Er is geen gewicht meegegeven aan de scores.
4	<b>Vraag</b>
3	Er staan onjuistheden in de totaaltabellen, waardoor de ABR veel negatiever naar voren komt in de wegging van verkeer en vervoer. De tabel in paragraaf 8.8 is de score op verkeer en vervoer voor de MER (score varianten t.o.v. referentie). Deze scores zijn niet overgenomen in de totaaltabellen van paragraaf 6.2 en de scores per variant op de website. ABR scoort bv. + in 8.8 en -- in 6.2 op redundantie, maar er staan meer fouten in. In de totaalscore moet volgens ons de score uit 8.8 worden opgenomen. Kunt u dit zo snel mogelijk aanpassen, anders ontstaat er naar de buitenwacht een verkeerd beeld over de ABR?
	<b>Antwoord</b>
	De scores voor redundantie / reservecapaciteit zijn in tabel 6.2 per abuis niet juist weergegeven. In de toelichtende tekst onder tabel 6.2, onder kopje robuustheid, is wel uitgegaan van de juiste scores. De scores in paragraaf 8.8, tabel 8-36 zijn wel juist. Zowel de Campusroute varianten als het ABR scoren een + op reduntatie / reservecapaciteit. Op basis van tabel 6.2 kwamen zowel de Campusroute varianten als het ABR onterecht negatiever naar voren.
4	<b>Vraag</b>
4	De huidige coronacrisis heeft o.a. duidelijk gemaakt dat reisgedrag weldegelijk is te beïnvloeden. Een extra weg zoals de Campusroutes stimuleert het vervoer per auto. In het MER wordt ten onrechte gesproken van een autonome ontwikkeling. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn nooit autonoom, maar een rechtstreeks gevolg van de keuzes die de betrokken overheden maken. Het is dus zuiverder om die keuzes te benoemen en daarbij aan te geven dat met die keuzes de verantwoordelijke overheden kiezen voor het creëren van meer autoverkeer en de vertraging voor automobilisten die daarbij hoort. VRAAG: In hoeverre rijmt uw opstelling dat u geen invloed uit kan oefenen op de afname van de CO2 uitstoot en een andere vervoerswijze keuze? (blz 17)
	<b>Antwoord</b>
	Zoals ook in het MER staat, kan de provincie met dit project geen directe invloed uitoefenen 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.