

## Verkeer - overig

1	<b>Vraag</b> Hoeveel verkeer is toelaatbaar binnen de gemiddelde afstand van de flats liggend aan de Rooseveltweg, dat is voor fijnstof opbouw en geluidsoverlast.
	<b>Antwoord</b> Hierop is niet één antwoord te geven. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer, de samenstelling ervan, het soort asfalt, de soort verharding/begroeiing tussen de weg en het gebouw, etc.
2	<b>Vraag</b> Elke ingreep in het wegennet voor auto's is verspilling van geld en zinloos. Er zal nooit genoeg asfalt zijn en uitgaande van de huidige situatie kan er asfalt verminderd worden.
	<b>Antwoord</b> We nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.
3	<b>Vraag</b> Houden jullie er rekening mee dat er over de Rooseveltweg heel veel overstekend voetverkeer tussen de wijken gaat ook kinderen die naar school gaan? Dit geldt in ieder geval voor de rotonde van de Kennedyweg/Rooseveltweg en de voetgangersoversteekplaats tussen de Kennedyweg/Nijenoord Allee.
	<b>Antwoord</b> In de effectbeschrijving fietsoversteekbaarheid (paragraaf 8.63, blz. 121 van het MER) is geconstateerd dat er in de Campusroutevarianten – buiten de hoofdroutes - een aantal veelgebruikte fietsoversteeklocaties is waar de oversteekbaarheid wordt beïnvloed door realisatie van de variant. Meerdere van deze locaties liggen inderdaad aan de Rooseveltweg.
4	<b>Vraag</b> Zijn de aangekondigde korte termijn oplossingen van februari 2020 meegenomen in het verkeersmodel? De WUR heeft meerdere malen aangegeven dat met deze aanpassingen er geen Campusroute hoeft te komen. Is dan de aanleiding tot de Campusroute - de bereikbaarheid van het Campusterrein- nog relevant?
	<b>Antwoord</b> De analyse van de some-regret maatregelen wordt op dit moment door de betrokken partijen (gemeente, WUR en provincie) verder uitgewerkt. De doorlooptijden zijn afhankelijk van aard en omvang van de maatregel. Of de provinciale tijdelijke maatregel (ombouw rotonde naar een met verkeerslichten geregelde kruising) haalbaar is, staat nog niet vast. Wij zien de some-regret maatregelen overigens niet als een vervanging voor één van de twee alternatieven (Campusroute en ABR) in deze MER-studie.
5	<b>Vraag</b> Bij de aanleg van een Campusroute vermindert het verkeer op de Mansholtlaan. Hierdoor zal het sluipverkeer via Wageningen naar de A50 toenemen. Is dit meegenomen in de MER?
	<b>Antwoord</b> Door gebruik te maken van een verkeersmodel worden verplaatsingen in beeld gebracht op basis van reisafstand en routemogelijkheden. Nieuwe infrastructuur leidt tot veranderingen in verplaatsingsgedrag. Als de Campusroute interessanter is voor verkeer (A12 via Wageningen naar de A50) dat komt dat tot uiting in de modelberekeningen en is dat integraal onderdeel van het resultaat.
6	<b>Vraag</b>

	<p>De bereikbaarheid van Wageningen begint op de A12</p> <p>a. Combineer de Rijkswaterstaat en de Provinciale metingen om na te gaan hoeveel minuten extra reistijd er is in de spits tussen Utrecht/Arnhem en Wageningen</p> <p>b. Overweeg een vrije rechtsafer voor verkeer uit Utrecht bij het Cinemec knooppunt</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>a. Door gebruik te maken van een verkeersmodel worden verplaatsingen in beeld gebracht op basis van reisafstand en routemogelijkheden. In ons verkeersmodel zijn vele tellingen opgenomen (zowel van het rijk als provincie en gemeenten) en maken we gebruik van het NRM. Dit NRM wordt opgesteld door Rijkswaterstaat. Zodoende hebben we de informatie van Rijkswaterstaat ook in onze studie verwerkt.</p> <p>b. Dit kruispunt A12-Dreeslaan (Cinemec) wordt aangepast in het kader van de Parklaan. Hierbij is niet voorzien in een vrije rechtsafer.</p>
7	<p><b>Vraag</b></p> <p>Het verkeer dat door de nieuwe infrastructuur aangezogen, veroorzaakt extra hinder tot aan bestemming. In oostelijke richting doorkruist het de Natura 2000 gebieden Veluwe en Rijntakken, waar minder hinder het beleid is. Kunt u dit gebied in het studiegebied opnemen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen onderdeel van het studiegebied inzake verkeer. Het effect op het Natura 2000 op bijvoorbeeld stikstof wordt wel in beeld gebracht. Zie hiervoor paragraaf 15.6.1 van het MER.</p>
8	<p><b>Vraag</b></p> <p>Alvorens nieuwe provinciale wegen aan te leggen, is het belangrijk de bestaande provinciale wegen te evalueren. Kunt u aangeven:</p> <p>a. hoe het verkeer de laatste 15 jaar evolueerde?</p> <p>b. hoe gevaarlijk de weg aan de hand van het aantal verkeersdoden en gekwetsten?</p> <p>c. welk percentage te snel reed?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport en is geen vraag voor ons ambtelijk om te beantwoorden</p>
9	<p><b>Vraag</b></p> <p>De provincie faciliteert verkeer tussen rijkswegen en de bebouwde kom van gemeenten. Binnen de bebouwde kom doet de gemeente dat. Is de provincie wettelijk bevoegd 'infrastructurele oplossingen voor het autoverkeer' aan de leggen binnen de bebouwde kom?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De provincie kan (en mag) met een Inpassingsplan de bestemmingen binnen de bebouwde kom van gemeenten veranderen. Waarmee het mogelijk wordt 'infrastructurele oplossingen voor het autoverkeer' aan te leggen.</p>
10	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom heeft u niet gerapporteerd over de milieueffecten van het toegenomen verkeer op woon- en natuurgebieden van het vervolgtraject, Diedenweg b.v.?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In het Milieueffectrapport is per onderwerp gekeken wat het effect is buiten het plangebied, in het zogenoemde studiegebied. Voor het thema verkeer is bijvoorbeeld ook gekeken naar de gevolgen van toe- en afname die elke variant heeft op andere wegen in Wageningen. Ook bij het thema geluid is gekeken naar de effecten in het ruimere studiegebied. We verwijzen naar het MER voor verdere toelichting.</p>
11	<p><b>Vraag</b></p>

	Betreft de aan te leggen wegen provinciale wegen? Wordt de Nijenoord Allee een provinciale weg?
	<b>Antwoord</b>
	Of een eventuele nieuwe Campusroute een provinciale of gemeentelijke weg wordt is nog niet bepaald. De Nijenoord Allee wordt geen provinciale weg.
12	<b>Vraag</b>
	Kunt U de impactoverlays op dezelfde schaal als de schetsontwerpen aanleveren?
	<b>Antwoord</b>
	Nee dit is niet mogelijk.
13	<b>Vraag</b>
	Hoeveel m2 verkeersruimte is per variant er respectievelijk beschikbaar voor automobilisten, reizigers met het openbaar vervoer, fietsers en wandelaar.
	<b>Antwoord</b>
	Deze analyse is niet gemaakt voor het MER en zodoende niet beschikbaar. In onze ogen is dit ook niet nodig om een afweging te maken tussen de varianten.
14	<b>Vraag</b>
	Het merendeel van de 20.000 campusgebruikers gebruikt geen auto maar komt per fiets, te voet en het OV. Gezien de doelstelling: de bereikbaarheid van de campus; kunt u laten zien in hoeverre de gemiddelde reistijd van de campus gebruikers verandert bij de alternatieven.
	<b>Antwoord</b>
	De doelstelling is niet 'de bereikbaarheid van de campus'. Daarom kunnen we ook niet laten zien wat de gemiddelde reistijd van de campus gebruikers is en/of verandert bij de alternatieven. Overigens is één van de meettrajecten 'A12-rotonde Droevendaalsesteeg'. Deze reistijdfactor geeft inzicht in de effecten van de alternatieven op deze route.
15	<b>Vraag</b>
	Om welke redenen is er geen integrale bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd? Wat betekent het voor de bereikbaarheid als niet groei maar de kwaliteit van de leefomgeving en welzijn als uitgangspunt worden gekozen voor toekomstige ontwikkelingen?
	<b>Antwoord</b>
	Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport.
16	<b>Vraag</b>
	Waarom is er niet voor gekozen om in het kader van de driehoek vorm-functie-gebruik het gebruik aan te passen aan vorm en functie van het wegennet?
	<b>Antwoord</b>
	Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport.
17	<b>Vraag</b>
	Waarom spreekt het rapport over verkeer als er specifiek autoverkeer wordt bedoeld en waarom zijn geen vergelijkbare analyses gemaakt voor andere vormen van verkeer (openbaar vervoer, fiets, voetgangers)?
	<b>Antwoord</b>
	Zoals we ook in andere antwoorden aangeven, investeert de provincie ook in openbaarvervoer en fiets. Het project Beter Bereikbaar Wageningen gaat over autoverkeer. Waarbij ook het OV en de fiets niet vergeten worden.
18	<b>Vraag</b>

	<p>Als het gaat over het traject Ede – Wageningen is het dan niet logischer om de bereikbaarheid te vergroten door mensen te laten fietsen, dat is immers vrijwel zonder tijdsverlies?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Het klopt dat fietsen ook een mogelijkheid is om ergens te komen. ‘Mensen te laten fietsen’ stimuleert de provincie door bijvoorbeeld snelle fietsroutes aan te leggen. De provincie kijkt naar alle modaliteiten. In het project Beter Bereikbaar Wageningen gaat het om de doorstroming van het autoverkeer.</p>
19	<p><b>Vraag</b></p> <p>Wat zijn de verkeerseffecten voor de bestaande wegen (zie advies zie MER 4.2) De waardering van CR 1 en 4 is - voor oversteekbaarheid op pag. 120 maar ++ als totaal op pag. 121, hoe kan dit? Wat is het effect van de CR op de bestaande wegenstructuur en welke maatregelen worden daarvoor genomen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De verkeerseffecten voor de bestaande wegen zijn beschreven in het MER. Op pag. 120 is de fietsoversteekbaarheid op locaties Mondriaanlaan en Bornsesteeg beschreven. Dat zijn slechts twee locaties van de alternatieven. In tabel 8-25 op pag. 121 staat de score voor de hele alternatieven en varianten op basis van conflicten auto en fiets en de wachttijd voor fietsers op acht oversteeklocaties. Het effect van de Campusroute is dat op met name Mansholtlaan en Nijenoord Allee (oost van Mondriaanlaan) het autoverkeer afneemt; maatregelen daarvoor worden niet genomen. Andere effecten zijn in het MER beschreven.</p>
20	<p><b>Vraag</b></p> <p>Pag. 113 “Bij het ABR is er minder ruimte voor uitbreiding langs de bestaande wegen” en “Het ABR kent een ruimtelijke beperking als het gaat om aanpassingsvermogen over een relatief groot deel van de route.” Hoe groot is de fysieke ruimtelijke beperking voor de ABR? Is deze berekend?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Deze is niet berekend. Het gaat hier om een kwalitatieve beoordeling.</p>
21	<p><b>Vraag</b></p> <p>Wat is de reden voor twee paar bushaltes langs de Mansholtlaan, op circa 250m afstand van elkaar, waar het noordelijke paar voldoende zou zijn voor zowel de buslijn over de campus als die via Nijenoord Allee?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In de ABR wordt voorzien in 1 paar bushaltes langs de Mansholtlaan ter hoogte van de ingang van de WUR.</p>
22	<p><b>Vraag</b></p> <p>Uit tabel 5-7 volgt dat de ABR op 5 van de 6 verkeerscriteria niet voldoet, maar ook dat alle Campusroutevarianten op 4 van de 6 criteria wel voldoen (bij variant 1 en 3 zelfs 5 van de 6!). Geeft dit contrast aan dat de ABR onvoldoende de doelstelling bereikt, t.o.v. het alternatief: de Campusroute?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Het geeft aan dat de Campusroutevarianten op meer criteria goed scoort dan het ABR. Beiden hoofdalternatieven scoren overigens niet op alles positief.</p>
23	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is geen integrale bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd? Waarom is geen rekening gehouden met een afname in het autoverkeer ten gunste van</p>

	andere vervoersmiddelen? Wat is de verhouding tussen het aantal automobilisten en andere weggebruikers?
	<b>Antwoord</b> Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. In de verkeersmodel prognoses wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit het NRM2018. In het NRM wordt wel rekening gehouden met dit soort veranderingen in vervoerskeuzes in de toekomst. Deze verhouding is niet onderzocht in het MER en is volgens ons ook niet nodig om een keuze te kunnen maken tussen de varianten.
24	<b>Vraag</b> In tabel 5-7 op pag. 71 wordt de haalbaarheid van doelstelling van Beter Bereikbaar Wageningen netjes op een rijtje gezet. Hieruit blijkt dat de ABR op bijna alle criteria onvoldoende scoort. Is de ABR daarmee nog een serieus alternatief voor de Campusroute, die wel aan de doelstellingen voldoet?
	<b>Antwoord</b> Het bestuur van de provincie zal een 'alles overwegend besluit' nemen. Noch de Campusroute als de ABR zijn afgevallen voor het (net) niet halen van doelen en kunnen dus gekozen worden.
25	<b>Vraag</b> Wat zou 60 km/uur betekenen voor de effecten in de MER van de huidige 80 km/uur varianten 1,3, 6 en ABR?
	<b>Antwoord</b> In antwoorden binnen de vraag van het thema verkeersveiligheid is uitgelegd waarom er 60 km/uur niet onderzocht is.
26	<b>Vraag</b> Volgens de MER kent de ABR meerdere plekken langs de route met beperkingen. Aangedragen oplossingen voor kruispunten (tunnels voor doorgaande verkeer) worden weggeschreven i.v.m. ruimtegebrek. Er zijn oplossingen aangedragen. Waarom wil de provincie geen extra financiële middelen beschikbaar stellen?
	<b>Antwoord</b> Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport.
27	<b>Vraag</b> Het kruispunt bij de Mondriaanlaan zal in de campusvarianten zal zeer intensief gebruikt worden met filevorming op de Mondriaanlaan en onveilige situaties. Kunt u deze aspecten beter toelichten?
	<b>Antwoord</b> Alle MER-wegontwerpen zijn zodanig ontworpen dat zij de geprognoseerde verkeersstromen veilig en goed kunnen verwerken.
28	<b>Vraag</b> In hoeverre is het in de ABR-variant technisch mogelijk de nieuwe ontsluiting van de Borne Oost op de Mansholtlaan meer in de richting van de Nijenoord Allee/Grindweg te verplaatsen?
	<b>Antwoord</b> De 2 <sup>e</sup> ontsluiting is een gevolg van de bestemmingsplanwijziging die de WUR voorbereid. Wij wachten af waarmee zij komen en voeren op basis van die plannen het gesprek. Het lijkt logisch om de kruising te situeren recht tegenover de busbaan, maar als gezegd we wachten de WUR af.
29	<b>Vraag</b>

	<p>Waarom zijn bij de beoordeling van de veerkracht van de campusvarianten beperkingen tgv waterwerken en trillingen niet meegenomen in de beoordeling?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Veerkracht is verkeerskundig gedefinieerd (mate van uitbreidbaarheid). Er is niet mee bedoeld om een beoordeling op de genoemde aspecten te geven. In dat geval zou men namelijk dat ook kunnen doen voor thema's als bodem, archeologie of de aanwezigheid van leidingen.</p>
30	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom wordt de busbaan bij compartimentering geheel buiten beschouwing gelaten? Hoewel iets mindergeschikt is dit wel een makkelijk te realiseren oplossing. Hierdoor worden effectverschillen kleiner. Dus opnemen bij compenserende maatregelen en scores aanpassen</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Bij compartimentering gaat het om extra inzetbare wegcapaciteit. De busbaan wordt alleen meegenomen als deze over de gehele lengte tussen Mondriaanlaan (Campusroute) en Campus aanvullende capaciteit biedt. Als een busbaan halverwege aansluit op een normale rijbaan geeft de busbaan geen extra capaciteit over de gehele lengte. Dat is alleen bij de referentiesituatie en Campusroutevarianten 2 en 6 het geval.</p>
31	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom wijkt de definitie van robuustheid in deze studie wordt gehanteerd af van de definitie genoemd in de SVIR, beleidsmatig het leidende document tav mobiliteit? Waarom wordt de ASVV (2012) gehanteerd voor het fietsverkeer en niet het actuelere ontwerpwijzer fietsverkeer CROW?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De wijze waarop robuustheid is gedefinieerd en onderzocht staat uitgebreid beschreven in het MER. Daarmee kan het in onze ogen goed meewegen in de keuze voor een van de varianten.</p> <p>Het ASVV wordt gebruikt omdat dit de richtlijn is voor wegontwerpen binnen de bebouwde kom. Die gaat over meer dan alleen fiets. De ontwerpwijzer fietsverkeer is inderdaad het meest actueel. Waarbij hiervoor geput is uit het ASVV en aangevuld met de meest recente inzichten. Ook alle andere richtlijnen van het CROW zijn bij de provincie bekend en worden door ons gebruikt.</p>
32	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is bij de compartimenteringroute via de busbaan geen score 1 (voor alle alternatieven) toegekend? Aangezien de route heel makkelijk hierop is aan te passen (vrij liggende bushaltes bij calamiteiten te benutten)</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Bij compartimentering gaat het om extra inzetbare wegcapaciteit. De busbaan wordt alleen meegenomen als deze over de gehele lengte tussen Mondriaanlaan (Campusroute) en Campus aanvullende capaciteit biedt. Als een busbaan halverwege aansluit op een normale rijbaan geeft de busbaan geen extra capaciteit over de gehele lengte. Dat is alleen bij de referentiesituatie en Campusroutevarianten 2 en 6 het geval.</p>
33	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom wordt bij compartimentering noord-zuid via ETW direct uitgesloten? Het is vrij simpel om de ETW zo in te richten dat deze hier wel geschikt voor te maken is. Dus opnemen bij compenserende maatregelen en scores aanpassen.</p> <p><b>Antwoord</b></p>

	Een ETW is niet zonder meer eenvoudig aan te passen om geschikt te zijn voor grote hoeveelheden autoverkeer. Er moet dan toch gedacht worden aan een inrichting als GOW. Bij een ETW is sprake van smaller wegprofiel, andere voorrangsregels en een andere plek voor de fietser ten opzichte van een GOW. Daarbij komt ook dat het niet is uit te sluiten dat op de Campus maatregelen worden getroffen om 'doorgaand verkeer' te weren.
34	<b>Vraag</b> Hoeveel m2 verkeersruimte is per variant er respectievelijk beschikbaar voor automobilisten, reizigers met het openbaar vervoer, fietsers en wandelaar.
	<b>Antwoord</b> Dit geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. Dit is niet onderzocht en niet nodig om een keuze te maken tussen de varianten.
35	<b>Vraag</b> Wat is per variant het gemiddelde budget dat per verkeersdeelnemer per categorie wordt uitgegeven om de bereikbaarheid te verbeteren?
	<b>Antwoord</b> Dit geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. Dit is niet onderzocht en niet nodig om een keuze te maken tussen de varianten
36	<b>Vraag</b> Nav varianten: Waarom beperkt de m.e.r. zich tot slechts één variant van de bestaande route? In het voortraject is immers duidelijk geworden dat ook hier diverse varianten mogelijk zijn (zie o.a. bijdragen Wageningen Goed op Weg).
	<b>Antwoord</b> Er is voor de ABR één route (alignement) mogelijk. Dat zijn de bestaande wegen. Bij de Campusroute waren verschillende liggingen in het zoekgebied mogelijk.
37	<b>Vraag</b> Er staan diverse no(some)-regretmaatregelen op stapel. Die nog niet zijn meegenomen in de referentiesituatie (o-variant). Kunnen die alsnog worden meegenomen om het effect hiervan op het gebied van doorstroming te zien?
	<b>Antwoord</b> De analyse van de some-regret maatregelen wordt op dit moment uitgewerkt. Welke worden uitgevoerd en welke niet staat nog niet vast. Daarnaast zien wij de some-regret maatregelen niet als een vervanging voor één van de twee alternatieven (Campusroute en ABR) in deze MER-studie.
38	<b>Vraag</b> Is een keuze om de Mansholtlaan aan de westkant te verbreden niet een veel logischere keuze gelet op het huidige wegprofiel en waarbij bomen en historische boerderij niet hoeven te worden verwijderd?
	<b>Antwoord</b> Dit heeft te maken met het alignement van de weg, het wegprofiel (rij- busbanen en fietspad) en de kruispunten. Met het huidige ontwerp kon er een goed en veilig alignement worden gemaakt. In het ontwerpproces bleek een uitbreiding aan de westelijke kant ook op andere conflicten te stuiten (Lumentuin, natte natuurtuin, Dialogue Centre en Friesland Campina).
39	<b>Vraag</b> Welke invloed kan een aldus verbeterd wegontwerp (ongelijkvloerse oplossingen) hebben op met name de beoordelingscriteria doorstroming en fietsoversteekbaarheid?
	<b>Antwoord</b>

	De verwachting is dat een ongelijkvloerse kruising een positieve invloed heeft op doorstroming en fietsoversteekbaarheid. Overigens kan een ongelijkvloerse oplossing tegelijkertijd het op andere punten weer negatieve invloed hebben.
40	<p><b>Vraag</b></p> <p>De provincie denkt de bereikbaarheid te verbeteren door investeringen in auto infrastructuur. Is de provincie bekend met de recente onderzoeken, die aantonen dat investeren in OV en fiets de bereikbaarheid tot 4 keer meer verbetert dan investeren in auto? Bron: <a href="https://www.fietsersbond.nl/nieuws/investeren-in-fiets-verbetert-bereikbaarheid-meer-dan-in-auto-of-ov/">https://www.fietsersbond.nl/nieuws/investeren-in-fiets-verbetert-bereikbaarheid-meer-dan-in-auto-of-ov/</a></p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. En ambtelijk door ons niet te beantwoorden.</p>
41	<p><b>Vraag</b></p> <p>In 2018 stelde de provincie het Koersdocument Duurzame Mobiliteit vast met duidelijke doelen voor een verduurzaming van de mobiliteit in Gelderland. Een van de pijlers is de trias energetica. Deze is gebaseerd op verminderen (van autogebruik), veranderen (inzetten op fiets en OV, thuiswerken, e.d.) en vergroenen (elektrisch maken van vervoer). <a href="https://gelderland.notubiz.nl/document/6653528/1/Bijlage_I_Notitie_Koersdocument_Duurzame_Mobiliteit">https://gelderland.notubiz.nl/document/6653528/1/Bijlage_I_Notitie_Koersdocument_Duurzame_Mobiliteit</a> Op welke manier past het uitbreiden van de auto infrastructuur in uw eigen mobiliteitsbeleid en dit koersdocument?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. En ambtelijk door ons niet te beantwoorden.</p>
42	<p><b>Vraag</b></p> <p>Is de provincie bekend met het advies van de raad voor leefmilieu (van b naar anders), die pleit voor een totaal andere aanpak van mobiliteit (integraler en duurzamer) en welke consequenties trekt u hieruit voor dit project, dat sectoraal gericht is op het verbeteren van autobereikbaarheid?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. En ambtelijk door ons niet te beantwoorden.</p>
43	<p><b>Vraag</b></p> <p>Compartimentering: U sluit de busbaan en de wegen over de campus uit als alternatief. Waarom zou de busbaan niet geschikt zijn om in noodgevallen in te zetten voor autoverkeer?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In beginsel is een busbaan mogelijk inzetbaar voor noodgevallen. Bij compartimentering gaat het om extra inzetbare wegcapaciteit. De busbaan wordt alleen meegenomen als deze over de gehele lengte tussen Mondriaanlaan (Campusroute) en Campus aanvullende capaciteit biedt. Als een busbaan halverwege aansluit op een normale rijbaan geeft de busbaan geen extra capaciteit over de gehele lengte. Dat is alleen bij de referentiesituatie en Campusroutevarianten 2 en 6 het geval.</p>
44	<p><b>Vraag</b></p> <p>In de samenvatting spreekt u over “Een goede en vlotte bereikbaarheid van Foodvalley is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren. De bereikbaarheid van Wageningen staat echter onder druk en onderzoek laat zien dat die druk de komende jaren verder toeneemt.” U spreekt over bereikbaarheid maar doelt blijkbaar op</p>

	<p>autobereikbaarheid. Waaruit blijkt dat de bereikbaarheid onder druk staat (er is al jaren geen groei van het autoverkeer in Wageningen)?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dat de bereikbaarheid onder druk staat, wordt uitgebreid uiteengezet in hst 5 van het MER.</p>
45	<p><b>Vraag</b></p> <p>Uit de tabel Reistijdverhouding ochtendspits huidige situatie 2018, referentiesituatie 2030 Hoog en 2030 Laag is te concluderen dat het knelpunt voornamelijk gaat over de autobereikbaarheid van de Campus vanaf de A12. Waarom richt u de maatregelen niet specifiek op het oplossen van dit probleem ofwel het huidige knelpunt rotonde Droevendaalsesteeg?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Alleen het oplossen van het knelpunt rotonde Droevendaalsesteeg lost het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen (van en naar de A12) niet op. Elders langs de route ontstaan er dan weer nieuwe problemen. De huidige varianten geven een totaaloplossing voor de bereikbaarheid. Ook voor mensen die verder Wageningen in gaan dan alleen de Campus van de WUR. Conform de opzet van het MER.</p>
46	<p><b>Vraag</b></p> <p>In onze geactualiseerde Draagvlakvariant geven wij oplossingen voor kruisingen aan door de aanleg van tunnels. Is datgene wat u constateert vooral ingegeven door de financiële invulling van oplossingen? Het gaat hierbij over Robuustheid waarbij alle Campusroute varianten en ABR beperkingen kennen in veerkracht en aanpassingsvermogen.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Deze vragenronde is bedoeld voor verhelderende vragen over het MER. Het MER is het resultaat van onderzoek uitgevoerd op varianten en in lijn met het plan van aanpak zoals verwoord in de NRD. Het doel van het MER is om de effecten van de onderzochte varianten te bepalen waardoor de varianten objectief kunnen worden vergeleken. De geactualiseerde draagvlakvariant maakt daarvan geen onderdeel uit.</p>
47	<p><b>Vraag</b></p> <p>U schetst bij de aansluiting van een aantal Campusroutes naar de Mansholtlaan een weg tussen een tweetal boerderijen door. Wordt dit niet onveilig en onleefbaar?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De boerderijen zijn op een verkeersveilige manier te ontsluiten. De impact op de leefomgeving van de -boerderijen is er natuurlijk zeker. Bij het inpassingsplan zal - indien er voor een Campusroute wordt gekozen - een onderbouwing van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor deze boerderijen worden toegevoegd. Overigens gaat het hier om bedrijfswoningen en geen burgerwoningen.</p>
48	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom maakt u de keuze voor het bevorderen van autogebruik door meer asfalt aan te leggen en niet conform uw eigen beleid het verminderen van autogebruik, versterken van alternatieven en het vergroenen, conform uw eigen beleid (Koersdocument Duurzame Mobiliteit 2018)? Ook in de nieuwe Mobiliteitsvisie geeft u aan dat mobiliteit een grote bijdrage levert aan de CO2-uitstoot en er dus ingezet moet worden op duurzaam vervoer. Waarom daarmee niet beginnen in Wageningen, waar al een groot aandeel fiets- en OV-gebruik is?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. En ambtelijk door ons niet te beantwoorden.</p>
49	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>Hoe verwacht u deze geschetste problemen agv toename van verkeer bij de aanleg van een Campusroute op te lossen? Zijn de gevolgen voor de Rooseveltweg en Hoef t.a.v. geluidsoverlast, doorstroming en verkeersonveiligheid meegenomen in het MER?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Binnen het projectgebied zijn de thema's doorstroming en veiligheid onderzocht en beoordeeld. Buiten het projectgebied zijn deze thema's – waar relevant – binnen het studiegebied onderzocht.</p>
50	<p><b>Vraag</b></p> <p>Vraag 2: Wat is de reden dat de busbaan voor campusroutes (m.u.v. variant 2 en 6) niet als alternatief wordt aangemerkt bij calamiteiten? Het moet toch ook mogelijk zijn om via de verkeerslichten op de grens van het Dassenbos af te slaan richting busbaan?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Bij compartimentering gaat het om extra inzetbare wegcapaciteit. De busbaan wordt alleen meegenomen als deze over de gehele lengte tussen Mondriaanlaan (Campusroute) en Campus aanvullende capaciteit biedt. Als een busbaan halverwege aansluit op een normale rijbaan geeft de busbaan geen extra capaciteit over de gehele lengte. Dat is alleen bij de referentiesituatie en Campusroutevarianten 2 en 6 het geval.</p>
51	<p><b>Vraag</b></p> <p>In het geval van de Campusvarianten ontstaan twee routes. Via de bestaande Nijenoordallee op de huidige wijze, en via de nieuwe Campusroute. Hierdoor is de robuustheid groter. Kan gegarandeerd worden dat op de Nijenoordallee geen verkeersbeperkende maatregelen genomen worden waardoor de winst ten aanzien van doorstroming en robuustheid vervolgens weer geheel teniet gedaan wordt?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Deze garantie kunnen wij niet geven. De Nijenoord Allee is in beheer en eigendom van de gemeente Wageningen.</p>
52	<p><b>Vraag</b></p> <p>In Statenbrief (GS 21-4-2020) 'besliste' het College dat het buiten bebouwde kom aan 80 km per uur zal gaan, terwijl u in het Wagenings buitengebied een Verkeersbesluit (Binnenveld Stert-2016-28385) geldt dat een maximum van 60 km per uur oplegt. Kunt u deze wettelijke verplichting opnemen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dat kunnen wij niet. Bij een eventuele aanleg van een Campusroute zal voor deze Campusroute een verkeersbesluit genomen (moeten) worden. Daarin zullen de ge- en verboden, voorrangssituaties en maximumsnelheden vastgelegd worden.</p>
53	<p><b>Vraag</b></p> <p>Wanneer wordt de rondweg via de Wageningse Eng gerealiseerd? Is dit geen onderdeel van de bereikbaarheidsdiscussie?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. En ambtelijk door ons niet te beantwoorden.</p>
54	<p><b>Vraag</b></p> <p>In hoeverre is in de ontwerpen (en kosten) rekening gehouden met maatregelen die moeten zorgen dat de uitgangspunten waarbij de effecten zijn bepaald ook daadwerkelijk met de werkelijkheid overeenkomen (bv. gebruik, gedrag leiden tot plaatselijk afwijkende verkeerssnelheden)</p> <p><b>Antwoord</b></p>

	<p>Het wegontwerp is ingestoken vanuit de ontwerprichtlijnen die de provincie hanteert bij haar wegen. Deze zijn onder andere ook gebaseerd op de Duurzaam Veilig principes. Deze principes – opgesteld door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid – houdt daarbij rekening met het gebruik en gedrag van mensen.</p> <p>De investeringskosten zijn gebaseerd op de MER-wegontwerpen.</p>
55	<p><b>Vraag</b></p> <p>2. welke rol spelen de structuurvisie en mobiliteitsplan van Wageningen en Mobiliteitsvisie van de WUR in de beoordeling van de varianten (p. 93)?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De beleidskaders moeten worden beschouwd als een toelichting op de gekozen beoordelingsaspecten.</p>
56	<p><b>Vraag</b></p> <p>2. Wordt er ingezet op gebruik van andere vervoersmodaliteiten dan autogebruik?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Ja, zie paragraaf 3.6 van het MER.</p>