

Beste leden van de klankbordgroep,

Een paar weken geleden hebben we jullie gevraagd om mee te lezen met de NRD en de bijbehorende stukken. Er is veel werk verzet en er zijn veel op- en aanmerkingen binnengekomen. Daarmee kunnen wij de stukken duidelijker en beter maken, zodat ze ook voor de minder ingewijde lezer goed te begrijpen zijn. Namens het projectteam wil ik jullie daarvoor nogmaals bedanken.

Bij de uitwerking van de reacties zien we ook discussiepunten uit eerdere fasen terugkomen als bijvoorbeeld de nut en noodzaak van dit project, de zorgvuldigheid van het voortraject, maar ook inhoudelijke discussies over afgevalen varianten. Daar kunnen wij (ambtelijk) op dit moment niet op ingaan, omdat er besluitvorming over is geweest en we in een volgende projectfase zijn beland. In de formele procedure kunnen deze worden ingebracht zodat de politiek ze bij de besluitvorming kan betrekken.

Er zijn ook reacties gekomen over de invulling van de gemeentelijke amendementen om te komen tot het zoekgebied zoals de nu is gedefinieerd. Wij hebben getracht dit meteen bij aanvang van de NRD fase zo zorgvuldig mogelijk te doen. De schets met de uitbreiding van het zoekgebied is al langere tijd bekend en er breed over gecommuniceerd. Tot op heden zijn er vanuit de gemeente geen negatieve reacties over het zoekgebied ontvangen en daarom houden wij, ambtelijk, vast aan dit zoekgebied.

Tenslotte wil ik even stilstaan bij reacties die betrekking hebben tot de scope van het project. In de klankbordgroep hebben wij toegelicht dat wij ons daar strak aan zullen houden. We brengen nieuwe initiatieven als de no-regret maatregel bij de rotonde Droevendaalsesteeg en maatregelen tegen sluisverkeer A12/A50 bij de gemeente en onze eigen organisatie onder de aandacht. Zij pakken die dan als zelfstandige projecten op. Met het mobiliteitsconvenant gaan we hetzelfde om, de gemeente heeft daarin de regie en een nieuw team gaat aan de slag met de uitwerking daarvan. Dat neemt niet weg dat we wel kijken naar de voortgang van deze losse projecten. Mochten hier resultaten uitkomen waarmee wij rekening moeten houden dan zullen we dat zeker doen.

Om jullie een overzicht te geven van de binnengekomen reacties, hebben we in bijgevoegde tabel per organisatie de reacties opgenomen en beantwoord. Deze tabel bieden wij ter kennisname aan bij GS en de wethouder.

Vriendelijke groet,

Peter Muller

Reactienota concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, incl. bijbehorende rapportages, Campusroute Wageningen

26 februari 2018

Beantwoording van de reacties van de klankbordleden op de concept rapportages met datum 25 januari 2018 jl. van:

- De Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- De Voortoets;
- De Trechteringsnotitie;
- Communicatie- en participatieplan

De ingebrachte reacties leiden tot de volgende drie conclusies:

1. de reactie leidt niet tot een aanpassing van het voorgestelde kader (reikwijdte en detailniveau) van de onderzoeken voor het MER;
2. de reactie leidt wel tot een aanpassing van het voorgestelde kader van de onderzoeken voor het MER;
3. de reactie leidt tot aan verduidelijking van het voorgestelde kader van de onderzoeken voor het MER.

Id	Organisatie	Reactie Klankbordgroep	Betreffende rapportage	Conclusie	Beantwoording
1	Wageningen University & Research (WUR)	Paragraaf 6.2.2.: als geluidsgevoelige locaties worden "voornamelijk woningen" benoemd. Het is voor WUR belangrijk dat ook de geluidsgevolgen voor onderwijs- en onderzoekaccommodaties beschouwd worden en in het bijzonder de aangelegen onderzoeksfaciliteiten voor gedragsonderzoek aan dieren.	NRD	3	De effecten op alle geluidgevoelige bestemmingen conform de definitie uit de Wet geluidhinder maken onderdeel van het onderzoek. Om verwarring te voorkomen wordt 'voornamelijk woningen' geschrapt.
2	Wageningen University & Research (WUR)	Paragraaf 6.2.4.: hier worden generiek "onderzoeksfaciliteiten die zeer gevoelig zijn voor trillingen" genoemd. WUR wil hier expliciet aan toevoegen "waaronder de in het zoekgebied gelegen proefaquaria voor visonderzoek en de trillingsgevoelige proefopstellingen van NWWA en Rikilt"	NRD	3	Wij nemen dit voorstel over.
3	Wageningen University & Research (WUR)	Paragraaf 6.2.4: hier wordt gesproken over SBR richtlijnen. WUR wil hier aan toevoegen "en waar nodig aanvullende richtlijnen voor specifieke onderzoekopstellingen"	NRD	3	We vullen de zinsnede aan met: "bijzondere situaties als onderzoeksfaciliteiten of -opstellingen mogelijk kunnen leiden tot aanvullende randvoorwaarden tav trillingen"
4	Wageningen University & Research (WUR)	Paragraaf 6.2.11: hier wordt aangegeven dat het ruimtebeslag op de Campus wordt getoetst. WUR wil hieraan toevoegen dat naast het ruimtebeslag ook de functionele hinder op faciliteiten van Wageningen Campus onderzocht wordt.	NRD	3	Met het criterium beperking woon- en werkfuncties wordt functionele hinder bedoeld. Ter verduidelijk wordt het voorstel overgenomen.
5	Wageningen University & Research (WUR)	Blz. 10, westelijke ontsluiting: hier wordt gesteld dat deze ontsluiting afvalt. Voor WUR is het juist een belangrijk punt uit het collegevoorstel dat deze westelijke ontsluiting er komt, echter wel in combinatie met de nieuwe doorgaande route buiten de Campus om. De westelijke ontsluiting zou niet af mogen vallen in de trechternotitie.	Trechternotitie	1	De zinsnede is bedoeld voor A-varianten en niet voor Campusvarianten ; westelijke ontsluiting maakt juist onderdeel uit van de Campusvariant.

6	Wageningen University & Research (WUR)	Blz. 6-10: diverse bouwstenen worden getoetst en afgewezen vanwege de hoge kosten. Onze vraag is of bij deze bouwstenen (zoals Luikse oplossingen Mansholtlaan, turbotronde Grintweg, Fietstunnel Hoevestein en Luikse oplossing Churchillweg) ook de in de vorige fasen berekende kosten genoemd kunnen worden.	Trechternotitie	1	Verdere specificatie van de kosten wordt niet gegeven. Het gaat immers ook om de totale kosten van de A-varianten.
7	Wageningen University & Research (WUR)	Blz. 7, kruispunt droevendaalsesteeg: tegen een ondergrondse tunnel zijn met name vanuit NIOO zwaarwegende bezwaren geuit, dit zien we nu niet terug in de notitie.	Trechternotitie	3	Dit wordt toegevoegd.
8	Wageningen University & Research (WUR)	Blz. 10, zuidelijke ontsluiting: "kans op doorgaand verkeer over WUR ..." willen we aanvullen tot "kans op doorgaand verkeer over WUR, dat kruist met bestemmingsverkeer en langzaam verkeer Wageningen Campus"	Trechternotitie	3	We nemen dit voorstel over.
9	Wageningen University & Research (WUR)	Blz. 11, slingertracé over Campus: het is in de KBG gebleken dat niet alleen vanuit WUR maar ook "bij andere belanghebbenden" weinig draagvlak is voor deze optie. Zie ook het verslag van 15 december 2016 van de KBG.	Trechternotitie	3	Dit wordt aangepast conform verslag.
10	Fietsersbond	p.1 "voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Er gebeurt daarom ook al veel op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement. Als aanvullende infrastructurele oplossing voor het autoverkeer is de provincie Gelderland van plan om een nieuwe verbinding over de Wageningen Campus, vanaf nu Campusroute geheten, te onderzoeken en te realiseren." De term "aanvullend" is een verkeerde voorstelling van zaken: met eerste afspraken over "mobiliteitsmanagement" moet nog een begin worden gemaakt en voor de fiets gebeurt niets zolang er over deze auto-infrastructuren geen besluiten zijn genomen. Dat is door de provincie aan de Fietsersbond medegedeeld.	NRD	3	De term "aanvullend" wordt geschrapt.
11	Fietsersbond	p.3 " <i>zijn diverse varianten vanwege uiteenlopende redenen afgevallen.</i> " Met geen woord wordt hier gesproken over de twijfelachtige omstandigheden waaronder die varianten zijn afgevallen.	NRD	1	In de trechternotitie wordt beschreven op welke wijze en om welke redenen varianten zijn afgevallen. De trechternotie vormt een bijlage van de NRD.

12	Fietsersbond	p.4 "Onder afgevalen varianten o.a. "A Sober (geoptimaliseerd)". Hierbij mag het volgende niet onvermeld blijven: hoewel een eerste slag van die optimalisering volgens adviesbureau RHDHV "een redelijke doorstroming" bleek op te leveren is deze niet verder onderzocht. In plaats daarvan werd tot verbijstering van de KBG tijdens de bijeenkomst op 20/9/2016 abrupt door de projectleiding besloten dat deze variant dus niet voldeed. Dit is meteen de volgende dag aan de media bekend gemaakt waardoor verder onderzoek in deze richting (bv VRI Bornsesteeg ipv ongelijkvloerse kruising & ZW inprikker campus) werd geblokkeerd.	NRD	1	Het is bij u blijkbaar overgekomen dat er onderzoek is geblokkeerd. We delen deze mening niet. In onze ogen is er een zorgvuldige afweging gemaakt, omdat de varianten niet voldeden aan de gestelde doelstelling. Zie hiervoor ook de Trechteringsnotitie.
13	Fietsersbond	p.5 "Voor de verkeersafwikkeling van de rotonde Droevendaalsesteeg start de provincie een nieuwe verkenning naar mogelijke no-regret maatregelen." Om te voldoen aan een "toekomstbestendige" entree van de campus, voor voetgangers (OV-halte), fietsers en autoverkeer dient een 2x1 onderdoorgang met daarboven een rotonde BiBeKo hier als een serieuze optie te worden meegenomen. Bij vervanging van de huidige rotonde door een VRI wordt per definitie de doorstroming beperkt en gaat de situatie er voor fietsers en voetgangers zonder tunnel of brug aanzienlijk op achteruit.	NRD	1	Dit is een apart nieuw project, buiten dit initiatief in de NRD. We geven deze opmerking mee aan onze betreffende collega.
14	Fietsersbond	p.6 Figuur 1: "Fietspaden" zijn hier slechts beperkt aangegeven. Zo ontbreekt het fietspad Droevendaalsesteeg en dient onderscheid gemaakt te worden tussen Regionale en Lokale wegen met en zonder vrijliggend fietspad. Ook moet het wegvak Bornsesteeg ten Noorden van de Kielekampsteeg niet over het hoofd worden gezien, met toenemend WUR-bestemmingsverkeer en sinds kort een doorgaande fietsroute naar o.a. het tunneltje onder de Dreeslaan. - Legenda-omschrijving "Plassteeg". Dit is geen legenda-aanduiding maar een straatnaam. De Plassteeg is net als de Bornsesteeg, een stukje Dijkgraaf en de Bennekomssteeg een lokale, voor auto's toegankelijke (plattelands)weg zonder vrijliggend fietspad. Op p.13 heten dit "wegen met een verblijfsfunctie".	NRD	1 3	Het figuur heeft als functie om een algemeen beeld te geven van de omgeving. Het aangeven van alle fietspaden is daarvoor niet noodzakelijk. In het latere onderzoek (MER) kan dit eventueel alsnog worden toegevoegd als dit functioneel is. Legenda aanduiding van figuur 1 wordt aangepast.
15	Fietsersbond	p.7 fietsoversteek ter hoogte van Churchillweg wordt niet beter bij onveranderd kruispunt en iets minder autoverkeer op Nijenoord Allee. Autoreistijd vanaf Kortenoord Allee richting A12 nu 11 min zonder file. Met file 5,5 min langer? Is dat het probleem?	NRD	1	Door de aanleg van de Campusroute neemt het autoverkeer op de Nijenoord Allee aanzienlijk af. Hierdoor kan ook de wachttijd voor fietsers minder groot worden. De tweede opmerking gaat over de noodzaak van het project. We verwijzen hiervoor naar de algemene ambtelijke reactie in de brief/mail die bij deze nota is verstuurd

16	Fietsersbond	p.7 Figuur 2 laat duidelijk zien dat in de avondspits de langste wachtrij te vinden is op de Kielekampsteeg, voor het Kruispunt Mansholtlaan/Kierkamperweg/Dreeslaan. Bij de nu voorgestane Campusroute zal dit ook na reconstructie een groot knelpunt blijven.	NRD	1	In het MER zal dat nader onderzocht worden.
17	Fietsersbond	p.8 Doelstelling. Het mag duidelijk zijn dat dit project uitsluitend over "het realiseren van een goede AUTO-bereikbaarheid" gaat. Dat hoort hier dan ook te staan. Het zou beter zijn als doelstelling was: goede bereikbaarheid voor ALLE vervoersmodaliteiten. Moeten we daar niet naar streven?	NRD	1	Er zijn ook neveneffecten voor het OV en de fietsers. We passen de doelstelling van het project niet aan.
18	Fietsersbond	p.13-15 Referentiesituatie & Autonome ontwikkelingen (2030): "ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen en die ook gerealiseerd worden als het project Campusroute niet wordt gerealiseerd." Hier wreekt zich het feit dat allerlei maatregelen steeds zijn uitgesteld omdat gewacht moest worden op de uitkomsten van het BBW-project. Dit betreft niet alleen de reconstructie van het kruispunt Droevendaalsesteeg waarvoor intussen een besluit tot "no-regret maatregelen" is genomen, maar ook eenvoudige verbeteringen van de kruispunten van de Nijenoord Allee met Mansholtlaan, Bornsesteeg en Mondriaanlaan, inclusief VRIs die "op hun tandvlees lopen". Het is dus niet fair om bij de M.E.R. het "Alternatief: Campusroute Wageningen" te vergelijken met een situatie van achterstallig onderhoud en zonder de voorgenomen "no-regret" investering bij het kruispunt Droevendaalsesteeg. Als referentiesituatie moet dus wel degelijk een NUL+ variant worden genomen.	NRD	1	In de probleemanalyse is geconstateerd dat er een aantal bestaande knelpunten zijn op het bestaande tracé. In de afgelopen jaren is onderzocht op welke manier deze knelpunten het best toekomstbestendig opgelost kunnen worden. Daarbij zijn ook allerlei maatregelen aan de bestaande infrastructuur onderzocht en om verschillende redenen afgefallen (zie hiervoor de trechteringsnotitie).
19	Fietsersbond	p.13 "Via de Kielekampsteeg en Plassteeg is er een route door het Binnenveld om de wijk Noord West heen naar Business en Science Park Wageningen over wegen met een verblijfsfunctie (bedoeld voor lopen, spelen enz.)." Hier dient vermeld te worden dat dit een sluiproute betreft, die aanzienlijk meer gebruikt wordt sinds gereedkoming van de "Noordelijke Inprikker". Met andere woorden: door automobilisten die de Campus via de Bornsesteeg verlaten en v.v. Dit ongewenste sluihverkeer kan aanzienlijk worden teruggebracht door een ZW inprikker van de Campus.	NRD	3	De volgende zinsnede wordt toegevoegd: doorgaand verkeer maakt gebruik van deze weg.

20	Fietsersbond	<p>p.17 Subcriteria zoals intensiteit, verzadigingsgraad van kruispunten, robuustheid en fietsoversteekbaarheid. Met het laatste “wordt bedoeld in hoeverre het voor fietsers mogelijk is om op een veilige en snelle manier over te kunnen steken.”</p> <p>- “Langs het nieuwe tracédeel zal de geluidsbelasting waarschijnlijk toenemen, maar langs de wegen die rustiger worden als de nieuwe wegverbinding is gerealiseerd, wordt de situatie gunstiger.”</p> <p>Het is nog maar de vraag of de Nijenoord Allee hier rustiger door wordt dan die nu is. De drukte zal hooguit minder toenemen dan bij de A-varianten. In ieder geval hebben we van het projectteam al te horen gekregen dat de oversteekbaarheid ervan bij kruispunt Bornsesteeg er niet beter door wordt. Dit betekent dat de Nijenoord Allee niet verkeersluw zal worden gemaakt.</p>	NRD	1	In het MER wordt onderzocht hoe en hoeveel verkeer er in de toekomst zal rijden, welke effecten dit heeft en wordt na gegaan of nog aanvullende maatregelen nodig zijn voor fietsers.
21	Fietsersbond	<p>p.18 <i>Figuur 4 Stillegebied</i>. De voorgestelde weg loopt hier dus pal langs.</p>	NRD	1	Dat klopt.
22	Fietsersbond	<p>p.21 Dassenbos.</p> <p>Niet alleen belangrijk leefgebied voor vogels maar ook belangrijk meerjarig onderzoeksgebied en gebied met oude bomen en van cultuurhistorische waarde (zie notitie Wageningen Monumentaal).</p> <p>- Figuur 8 Ligging van Binnenveld</p> <p>Het kaartje is misleidend omdat het lijkt alsof het gebied aan weerszijde van de Kielekampsteeg geen deel zou uitmaken van het Binnenveld. Andere kaartjes laten een groter gebied zien, bv die van de weidevogelgroepen Binnenveld Oost en –West: http://www.inhetbinnenveld.nl/visie of van ANV Het Binnenveld: http://www.anvhetbinnenveld.nl/hetbinnenveld-in-kaart.php Zo maakt Zorgboerderij De Hoge Born wel degelijk deel uit van Het Binnenveld.</p>	NRD	3	<p>Dit komt terug in de onderzoeken die worden uitgevoerd in het MER voor de thema's natuur, cultuurhistorie en landschap.</p> <p>We hebben hiervoor gekeken naar de structuurvisie van de gemeente Wageningen, waar het Binnenveld op deze manier is opgenomen. Vanzelfsprekend kijken we ook naar de direct omliggende landschappen. We passen de NRD niet aan, maar zetten de bronvermelding bij.</p>

23	Fietsersbond	Het eerste wat ons bij lezing van deze notitie opvalt is de afwezigheid van een verwijzing naar het rapport BBW "Samenvattende rapportage 2015-2017" van 6 november 2017 en opgesteld door dezelfde auteur, Peter Nijhout. In dit rapport werd het met de KBG doorlopen proces uitvoeriger behandeld dan in deze Trechternotitie. Met daarin een aantal essentiële omissies: 1. het voorstel van WGoW om een Z en/of een ZW inprikker van de campus te creëren zonder sluipverkeer over de campus uit te lokken is door RHDHV op karikaturale wijze gemodelleerd (fig.13), waardoor die extra verkeer over de Nijenoord Allee zou opleveren. Het projectteam heeft geweigerd om dit te corrigeren.	Trechternotitie	1	Het is correct dat de variant is gemodelleerd zoals het projectteam dit geïnterpreteerd heeft en besproken is met de KBG. Dit betekent dat werknemers die aan de westzijde van de WUR moeten zijn aan de westzijde de WUR oprijden en dat mensen die aan de noord-oost en zuidzijde moeten zijn via de Droevendaalsesteeg of de noordelijke inprikker rijden. Afhankelijk van de herkomst van de werknemers (ochtendspits) kan dit betekenen dat de Nijenoord Allee hierdoor drukker wordt.
24	Fietsersbond	2. een rotonde met 2x1 onderdoorgang voor doorgaand verkeer bij kruispunt Droevendaalsesteeg, door zowel WUR als NIOO als zeer aantrekkelijk beschouwd en waarbij alleen in de avondspits een klein deel van het N->Z verkeer soms van de rotonde gebruik zou moeten maken, wordt door het projectteam op ondeugdelijke gronden afgewezen (p.29) en wordt in de Trechternotitie in het geheel niet genoemd (p.7). Ons is door onafhankelijke verkeerskundigen verzekerd dat bij een zorgvuldig ontwerp de genoemde "turbulentie" bij deze oplossing op deze plek absoluut geen probleem hoeft te zijn.	Trechternotitie	1	Uit eerder onderzoek is gebleken dat een dergelijke oplossing onvoldoende capaciteit biedt om de verwachte verkeersintensiteiten in 2030 vloeiend en veilig af te wikkelen. Het advies dat hierin door royal HaskoningDHV is gegeven is door de provincie getoetst en plausibel bevonden. Los van de inhoudelijke keuze tussen 2x2 of 2x1 onderdoorgang blijft dit een grootschalige oplossing met hoge kosten. Daarmee valt ook een variant A met 2x1 onderdoorgang buiten het beschikbare budget.

25	Fietsersbond	<p>3. tijdens de KBG vergadering van 20/9/2016 is door de voorzitter de discussie over een geoptimaliseerde A-sober variant afgekapt, toen RHDHV duidelijk had gemaakt dat deze “redelijk” scoorde. Hoewel hier volop mogelijkheden lagen voor verdere verbeteringen zonder noodzaak om de Nijenoord Allee te verdubbelen, heeft het projectteam meteen de volgende dag via de wethouder in de media verkondigd en aan de Gedeputeerde gemeld, dat deze A-sober het ook met optimalisaties niet zou doen. Zo is niet gekeken naar kostenreductie, bv door af te zien van een ongelijkvloerse kruising bij de Bornsesteeg, en naar mogelijkheden om “redelijk” in “goed” te veranderen, zoals extra inspanning op het gebied van beprijzing en mobiliteitsmanagement en die ZW inprikker van de campus.</p> <p>Zeker op dat moment is de procesgang buitengewoon onzorgvuldig geweest, waardoor de gemeenteraad in feite werd gedwongen om alsnog de door provincie voorgestane variant langs de campus te laten onderzoeken. De rapportages van RHDHV boden voldoende handvatten voor een acceptabele invulling van variant A: “het opwaarderen van Mansholtlaan en Nijenoord Allee inclusief flankerende Maatregelen”. Maar het projectteam heeft die genegeerd.</p> <p>Zeer ten onrechte besteedt de Trechternotie geen aandacht aan deze cruciale momenten in de besluitvorming, waaruit een buitengewoon onzorgvuldige procesgang blijkt.</p>	Trechternotitie	1	Dit betreft het voortraject van het project. We verwijzen hiervoor naar de algemene ambtelijke reactie in de brief/mail die bij deze nota is verstuurd.
----	--------------	---	-----------------	---	---

26	Fietsersbond	<p>Op onderdelen valt ook nog het een en ander af te dingen op deze Trechternotitie:</p> <p>Paragraaf 2.1: onder Ruimtelijke Ordening wordt alleen gewezen op de nieuwbouwwijk Kortenoord en niet op de talloze inbrei locaties (waaronder De Dreien) en zonder erop te wijzen dat deze locaties zich uitstekend lenen voor gebruik van fiets en (voor grotere afstanden) OV.</p> <p>Onder Anders Betalen wordt met geen woord over betaald parkeren op de Campus gerept, een bij uitstek lokaal middel. En pas nu is er een verkenning van Wageningen Mobiliteitsmanagement aangekondigd. Alles bij elkaar en in combinatie met nieuwe informatie technologie (zie bv: http://future-city.nl/enschede-bespaart-miljoenen-app/) kan hiermee best die 15-25% reductie van het autoverkeer tijdens piekuren worden bereikt. Dit voorbeeld uit Enschede laat zien dat alleen al een “SMART-app” er toe heeft geleid dat kon worden afgezien van investeringen ter waarde van €36 mln in auto-infrastructuur ten behoeve van de bereikbaarheid van Universiteit Twente.</p> <p>Wat het stimuleren van OV en Fiets betreft kan gesteld worden dat een goede busverbinding tussen campus en bestemmingen ten zuiden van de Rijn niet eens genoemd wordt en dat het verbeteren van de fietsverbindingen Campus-Bennekom en Campus-Wageningen steeds wordt uitgesteld tot na besluitvorming over de auto-bereikbaarheid van Wageningen. En onder Beter Benutten blijft onvermeld dat aan de Wageningse kruispunten veel te verbeteren valt. Bv door dubbele opstelstroken.</p> <p>De conclusie van deze paragraaf is dan ook volkomen onjuist: al deze maatregelen samen (de eerste 5 treden van de Ladder van Verdaas) kunnen wel degelijk de intensiteit van het autoverkeer dusdanig verminderen dat relatief bescheiden verbeteringen aan de bestaande infrastructuur zullen volstaan.</p>	Trechternotitie	1	<p>In de praktijk heeft woningbouw een toename in het aantal verkeersbewegingen tot gevolg. Op basis van landelijke vergelijkingscijfers is hier een verdeling in gemaakt tussen fiets, auto en OV, waarbij de autobewegingen zijn opgenomen in het verkeersmodel. Zoals bekend wordt er in april opnieuw een verkeerstelling gedaan. Op basis van deze tellingen en het regionale verkeersmodel, die uitgaat van een relatief lage groei ten opzichte van andere regionale verkeersmodellen, gaan we nogmaals onderbouwen wat het bereikbaarheidsprobleem is op de betreffende wegen. Het idee van de Smart-app zullen wij doorgeven aan zowel gemeente als collega's bij de provincie die bezig gaan met het mobiliteitsconvenant. Vanzelfsprekend monitoren we vanuit het project Campusroute Wageningen de ontwikkelingen en de voorgenomen afspraken in het convenant en de effecten die dat oplevert. Zij kunnen immers van invloed zijn op de noodzaak voor de Campusroute. Echter, het verkeersmodel geeft aan dat in 2030 het verkeer in de ochtend met 10-15% en in de avond met 15-25% moet afnemen voordat de doorstromingsproblemen zijn opgelost. Zeker gezien het eerdere onderzoek (zie trechteringsnotitie) lijkt het ons niet realistische te verwachten dat afspraken vanuit convenant, aangevuld met kleine ingrepen, voor deze verlaging gaan zorgen. Daarom, zeker gezien de urgentie van het bereikbaarheidsprobleem, bereiden wij de realisatie van de Campusroute verder voor.</p>
----	--------------	--	-----------------	---	---

27	Fietzersbond	<p>Paragraaf 2.4: De 2x2 onderdoorgang wordt ten onrechte een “Luikse oplossing” genoemd. Het bijzondere van die Luikse oplossing (waarmee de centrum-passage langs de oevers van de Maas wordt bedoeld) is juist de onderdoorgang van 2x1 rijstrook in combinatie met een tweede rijstrook via een rotonde erboven.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opties voor reconstructie van het kruispunt Rooseveltweg zijn door het projectteam heel lang buiten het project gehouden, wat voor de KBG onbegrijpelijk was. Slechts na lang aandringen is even gekeken naar de mogelijkheid van een ongelijkvloerse fietsoversteek. Deze is veel te snel verworpen en ook een rotonde is hier nooit serieus in overweging genomen. - Eenvoudige verbetering kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee dmv vrije rechtsaffer en dubbele opstelstrook linksaf op NA wordt hier ten onrechte niet weergegeven. - Ook voor het kruispunt Nijenoord Allee-Churchillweg/Bornsesteeg blijft de mogelijkheid tot verbetering zonder ongelijkvloerse oplossing (zoals een OFOS) ten onrechte onbesproken. - Al met al is de fietsoversteekbaarheid van zowel Mansholtlaan als Nijenoord Allee in het hele BBW-proces een ondergeschoven kindje gebleven, dat voor het projectteam uitsluitend dienst deed als kostenfactor om daarmee de A-varianten de nek om te draaien. Ook waar op p.11 de gewenste directe fietsverbinding tussen de wijk Noordwest en de campus ter sprake komt blijkt hoe weinig gewicht het projectteam hecht aan fietsvoorzieningen. Dan weegt “uitlooptgedrag van dieren” zwaarder, terwijl daarover bij de variant “Langs de Campus maaiveld” met geen woord wordt gerept. 	Trechternotitie	1	<p>Los van de benaming is in de notitie opgenomen wat de oplossing inhoudt. In de huidige scope van het project is het kruispunt wel opgenomen en in de ontwerpateliers wordt aandacht besteed aan de vormgeving . Vanuit de modelberekening is een kruispuntvorm naar voren gekomen voor het kruispunt Nijenoordallee-Mansholtlaan. in combinatie met een fietsoversteek is een vrije rechtsaffer overigens niet wenselijk ivm de verkeersveiligheid. Een OFOS is inderdaad niet aan de orde geweest. Dit is echter een oplossing die wel goed werkt als fietsers op de weg rijden, maar niet bij een vrijliggende structuur. Daarnaast beperkt dit de afwikkeling van het autoverkeer en zorgt het voor onveilige situaties bij grote aantallen fietsers zoals hier aanwezig zijn. In de ontwerpateliers wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de oversteekbaarheid voor fietsers in het plangebied.</p>
----	--------------	---	-----------------	---	--

28	Fietsersbond	Paragraaf 2.4.3 en 3.2: In de blokjes die de redenen aangeven waarom bouwstenen of varianten zijn afgefallen is meestal veel af te dingen op die redenen. Zo blijkt dat geen poging is ondernomen om de positieve punten van verschillende varianten op slimme wijze te koppelen, bij voorbeeld die van de Draagvlakvariant en A-sober geoptimaliseerd. Van laatstgenoemde variant meldt het betreffende RHDHV rapport dat hiermee de doorstroming "redelijk" is, in plaats van "goed" vanwege hoge verkeersintensiteit voor een Nijenoord Allee met 2x1 rijbaan. Een ZW inprikker van de campus (zoals voorgesteld in de Draagvlakvariant) zou die intensiteit omlaag brengen, waarmee op dit wegvak zelfs in de avondspits weer enige restcapaciteit zou ontstaan. Een "redelijke doorstroming" is geen reden om een variant af te laten vallen. Verder worden de gehanteerde criteria op grond waarvan varianten afvallen slecht of helemaal niet gedefinieerd. Zo blijkt men opeens op p.15 in een voetnoot "robustheid" te moeten definiëren, maar helder is die absoluut niet. En wat er precies met "veranderende routekeuze", "aanpassend vermogen", "restcapaciteit" en "doorstroming" wordt bedoeld moet de lezer maar gissen. En als je dan ook nog eens op p.15 "restcapaciteit als onderdeel van robustheid" leest, ontkom je niet aan de indruk dat een mogelijk bezwaar bij een variant ook nog eens dubbel kan worden geteld. Dat is geen fatsoenlijke en transparante manier van trechteren.	Trechternotitie	1	Deze reactie gaan in op het voortraject. Zie hiervoor de inleidende tekst bij deze reactienota. De trechteringsnotitie is een samenvatting van bestaande rapporten. Deze staan op onze website. Daarin zijn bijvoorbeeld deze begrippen uitgebreid toegelicht.
29	Fietsersbond	Paragraaf 3.3: Volstrekt onduidelijk is waarom variant "Langs de Campus maaiveld" niet evenzeer om planologische redenen afvalt als "B Rondje Campus". Ook dit tracé ligt "nabij de wijk Noord West, en campus onderzoekslocaties worden er nog meer door aangetast dan door "Rondje Campus".	Trechternotitie	1	Dit is een besluit geweest van het college van B&W van Wageningen en de reden was vooral dicht tegen de wijk aan. Het projectteam heeft deze juiste op aandringen van o.a. de KBG weer de Campusroutes ingebracht die beter planologisch inpasbaar is.
30	Fietsersbond	De enige conclusie van deze Trechternotitie kan daarom zijn dat die absoluut niet tot een kansrijke oplossing heeft geleid. Gedurende het proces zijn zoveel kansen gemist om met verbeteringen van de bestaande infrastructuur tot betaalbare en effectieve oplossingen te komen, dat het (overeenkomstig de wens van Provinciale Staten volgens motie 17M45 van 27-9-2017!) van groot belang is om de eerder afgefallen varianten "naast elkaar op een rij te zetten". Als overweging bij deze breed gedragen motie staat dat "het aanleggen van nieuwe wegen niet als vanzelfsprekend mag gelden voor de oplossing van een mobiliteitsvraagstuk".	Trechternotitie	1	We begrijpen dat u een ander mening hebt. Zowel de gemeenteraad als Provinciale Staten vinden dit wel een kansrijk zoekgebied. Het klopt dat nieuwe wegen niet vanzelfsprekend moeten zijn. Daarom is in de motie gevraagd om helder op te schrijven hoe tot deze conclusie is gekomen, aangezien Provinciale Staten niet verantwoordelijk waren voor het voortraject. In de trechteringsnotitie is dit voortraject uiteen gezet. We zijn van mening dat dit een goed onderbouwd proces is geweest met de juiste conclusie.
33	Vereniging Mooi Wageningen	In reactie op uw bericht kan ik namens de vereniging Mooi Wageningen melden dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau twee fouten staan:	NRD	1	Het klopt dat het een interpretatie is van het amendement, aangezien er geen kaart is opgenomen bij dit amendement. We hebben nog geen andere signalen

	<p>Ten eerste is het Raadsbesluit d.d. 3 juli 2017 niet naar de letter geïnterpreteerd. Het geamendeerde besluit vraagt namelijk letterlijk dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het noord-zuidelijk deel van het tracé zoveel mogelijk ten oosten van het Dassenbos ligt; - het oost-westelijk deel van het tracé zoveel mogelijk ten zuiden van het stiltegebied ligt; - de aansluiting van het tracé ten oosten van de Dijkgraaf flat wordt gerealiseerd; - buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 60 km/uur geldt; - een extra fietsverbinding van de wijk Noordwest naar de Campus ten noorden van het Dassenbos wordt gerealiseerd.” <p>Het zoekgebied dat uit deze formulering logischerwijs volgt omvat het gehele gebied tussen Mansholtlaan, Kielekampsteeg, Dijkgraaf en Nijenoord Allee, zoals geïllustreerd in bijgaand bestand (trace_zoekzone_amendement.jpg). Immers, onder “zoveel mogelijk te Oosten van het Dassenbos” kan het hele gebied tot aan de Mansholtlaan worden verstaan, inclusief zelfs realisatie van rijstroken direct langs de Mansholtlaan. En onder “zoveel mogelijk ten Zuiden van het stiltegebied” kan ook een route over de campus of ten zuiden van de campus worden verstaan. Daarentegen blijkt nergens uit het raadsbesluit dat de Bornsesteeg de Oostelijke grens van het gewenste zoekgebied zou moeten vormen, en de campusbebouwing de zuidelijke grens. Gesteld kan worden dat de provinciale diensten het raadsbesluit niet naar de letter hebben geïnterpreteerd, en daarmee onnodig hebben inperken naar hun eigen voorkeur (zie aangehecht trace_zoekzone.jpg). Dit lijkt ons aanvechtbaar.</p> <p>Wij wijzen erop dat het ook logisch om het zoekgebied zo ruim te kiezen als uit de letterlijke formulering van het raadsbesluit volgt, omdat uitgerekend het gebied tussen Dijkgraaf en Bornsesteeg in de Provinciale Omgevingsverordening (NL.IMRO.9925.PVOVa2-vst1) is aangewezen als “Waardevol open gebied”: “Gebied waar grootschalige openheid als kernkwaliteit geldt”. De bescherming van ‘waardevol open gebied’ wordt geregeld in artikel 2.7.4.1 van de Omgevingsverordening, en luidt: “Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Waardevol open gebied maakt ten opzichte van het ten tijde van de inwerkingtreding van de verordening geldende bestemmingsplan geen bestemmingen mogelijk die de openheid van de waardevolle open gebieden aantasten”.</p> <p>Aangezien een autoweg de openheid aantast, en al helemaal als de weg met opgaande begroeiing wordt ingekleed, is de ruimere keuze van het zoekgebied dus ook verstandig met het oog op te verwachten conflicten. Op relevantie in verband met de nabijheid van Stiltegebied Binnenveld hoef ik u niet te wijzen.</p>		<p>ontvangen dat deze interpretatie onjuist is. We vragen het College van Wageningen officieel om advies op het concept NRD. Ook dan bestaat er de mogelijkheid om hierop te reageren. Zie ook het begeleidend schrijven bij deze reactienota.</p> <p>Het klopt dat het zoekgebied in het waardevol open gebied ligt. In het thema landschap en het bijbehorend onderzoek komt dit terug. Dit wordt ook expliciet opgenomen in de NRD.</p>
--	--	--	--

34	Vereniging Mooi Wageningen	<p>Ten tweede is het Binnenveld in figuur 8 verkeerd ingetekend. Historisch gezien betreft het Binnenveld al het nattere terrein ten Noorden van de Nude (i.e., de Lawciske Allee) en ten westen van de oude brinken: Stadsbrink, Brakel, Dolder (Hollandseweg x Churchillweg), Leeuwerbrink (Mansholtlaan x Grintweg) en Peppelderbrink (Wildekamp x Droevendaalsesteeg). Het thans resterende Binnenveld betreft al het gebied buiten de bebouwde kom ten Westen van de Mansholtlaan, inclusief het gebied direct ten Noorden van de campus. Wij vragen u deze fouten te herstellen.</p> <p>Voorts verzoeken wij u in de tabel met het beoordelingskader (6.2) voor natuur niet alleen beschermde gebieden en beschermde soorten te vermelden, maar ook natuurwaarden in het algemeen, aansluitend op de tekst van 6.2.7. Immers, voor de Wageningers maakt het weinig uit of natuurgebieden, planten en dieren waarvan zij genieten wettelijk beschermd zijn of niet. Het gaat om waarde die deze zaken voor hen hebben.</p>	NRD	3	<p>We hebben hiervoor gekeken naar de structuurvisie van de gemeente Wageningen, waar het Binnenveld op deze manier is opgenomen. Vanzelfsprekend kijken we ook naar de direct omliggende landschappen. We passen de NRD niet aan, maar zetten de bronvermelding bij. We onderzoeken voor wat betreft natuur datgene wat wettelijke is voorgeschreven. Dit geeft de juiste informatie om een goede afweging te kunnen maken. Onder het thema landschap wordt wel gekeken naar de beleving van de omgeving en het effect van de nieuwe weg.</p>
35	NIOO	<p>De beschrijving van het voortraject in de NRD en Trechteringsnotitie laten zien dat in Wageningen in de afgelopen twee jaar in samenspraak met veel partijen een belangrijke stap werd gezet naar het scheppen van voorwaarden voor een dergelijke integrale en innovatieve aanpak. Echter, de keuzes die nu in het traject en de beleidsdocumenten worden gemaakt doen deze ontwikkeling teniet:</p> <p>1. Door het opsplitsen van trajecten die elkaar wezenlijk beïnvloeden is een integrale benadering van de mobiliteitsproblematiek onmogelijk. De autotoegang tot Wageningen, het bevorderen van fietsverkeer in de regio, het terugdringen van sluipverkeer tussen A50 en A12 en het bevorderen van andere vormen van menselijk gedrag en duurzame mobiliteit vormen niet langer 1 project, maar zijn opgedeeld in onafhankelijke parallelle projecten met eigen subdoelstellingen die elk een eigen weg en tijdspad volgen. Tegen dit opknippen in suboptimale deeltrajecten maakt het NIOO bezwaar omdat dit het zicht ontnemt op het effect en de omvang van resultaten uit de andere trajecten.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>De provincie Gelderland haakt aan bij het gemeentelijke initiatief om samen te werken aan een mobiliteitsconvenant. De gemeente heeft daarin de lead.</p> <p>Vanzelfsprekend monitoren we vanuit het project Campusroute Wageningen de ontwikkelingen en de voorgenomen afspraken in het convenant en de effecten die dat oplevert. Zij kunnen immers van invloed zijn op de noodzaak voor de Campusroute. Echter, het verkeersmodel geeft aan dat in 2030 het verkeer in de ochtend met 10-15% en in de avond met 15-25% moet afnemen voordat de doorstromingsproblemen zijn opgelost. Zeker gezien het eerdere onderzoek (zie trechteringsnotitie) lijkt het ons niet realistische te verwachten dat afspraken vanuit convenant, aangevuld met kleine ingrepen, voor deze verlaging gaan zorgen. Daarom, zeker gezien de urgentie van het bereikbaarheidsprobleem, bereiden wij de realisatie van de Campusroute verder voor.</p>

36	NIOO	<p>2. Binnen de klankbordgroep van BBW is meermalen door partijen inclusief NIOO gepleit om als referentiesituatie naast de autonome situatie 2030 een nul-plus variant op te nemen waarin uitgegaan wordt van het nemen van effectieve maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan, alternatieve vormen van mobiliteit te stimuleren en bestaande en nieuwe infrastructuur – inclusief de recente Noordelijke inrikker naar de Campus – optimaal te gebruiken en doorstroming aldaar te stimuleren. Deze suggestie is echter nog niet uitgewerkt. Daarmee geeft de huidige nul variant als referentiesituatie in de berekeningen een incorrect beeld van wat met relatief geringe aanpassingen en maatregelen een realistisch verbeterd scenario zou vormen. In de Trechteringsnotitie van 29 januari 2018 worden aan de hand van de Ladder van Verdaas onderdelen van een nul-plus variant globaal benoemd en wordt verondersteld dat deze onvoldoende oplossing bieden om de verkeersintensiteit te doen afnemen. Deze aanname wordt echter voor de Wageningse situatie niet onderbouwd in de Trechteringsnotitie: Voor individuele maatregelen zijn incidenteel schattingen gegeven van de impact op verkeersintensiteit, maar een cumulatief effect is niet gegeven.</p> <p>Het NIOO vraagt om een nul-plus variant alsnog op te nemen en door te rekenen rekening houdend met de cumulatieve effecten van de mobiliteitsmaatregelen. Hierbij zou ook rekening gehouden moeten worden met het Amendement wat op 18 december 2017 door de Gemeenteraad van Wageningen werd aangenomen om in te steken op het versneld aanpassen van de kruising Droevendaalsesteeg met no-regretmaatregelen middels een VRI en een vrije rechtsaf voor verkeer komend vanaf de A12 naar de Campus.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>De provincie Gelderland haakt aan bij het gemeentelijke initiatief om samen te werken aan een mobiliteitsconvenant. De gemeente heeft daarin de lead.</p> <p>Vanzelfsprekend monitoren we vanuit het project Campusroute Wageningen de ontwikkelingen en de voorgenomen afspraken in het convenant en de effecten die dat oplevert. Zij kunnen immers van invloed zijn op de noodzaak voor de Campusroute. Echter, het verkeersmodel geeft aan dat in 2030 het verkeer in de ochtend met 10-15% en in de avond met 15-25% moet afnemen voordat de doorstromingsproblemen zijn opgelost. Zeker gezien het eerdere onderzoek (zie trechteringsnotitie) lijkt het ons niet realistische te verwachten dat afspraken vanuit convenant, aangevuld met kleine ingrepen, voor deze verlaging gaan zorgen. Daarom, zeker gezien de urgentie van het bereikbaarheidsprobleem, bereiden wij de realisatie van de Campusroute verder voor.</p>
37	NIOO	<p>3. In de NRD wordt in hoofdstuk 2.1 bij de terugblik op afgevallen varianten uitleg gegeven over de aspecten waarop varianten zijn beoordeeld. Hierbij wordt gesteld onder het criterium 'omgeving': 'aspecten als natuur en ecologie, landschap, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en sub-aspecten hiervan zijn kwalitatief beoordeeld door experts op dit gebied.' Onvermeld is gebleven dat het voorkeurstracé op dit punt als slechtste variant beoordeeld werd door deze experts. In de uiteindelijke keuze voor een voorkeurstracé is het criterium 'omgeving' ondergeschikt gemaakt aan het criterium 'kosten'. In het kader van transparantie zou dit expliciet vermeld mogen worden.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>In de trechteringsnotitie komt naar voren om welke redenen de varianten zijn afgevallen.</p>

38	NIOO	<p>4. Uit de Voortoets voor de m.e.r. is reeds gebleken dat op grond van stikstofdepositie een significant effect op de Natura 2000 gebieden Veluwe en Rijntakken verwacht mag worden die het trajectplan-m.e.r. plichtig maken. In de NRD ontbreken de contouren van de lokale ecologische verbindingzones in aansluiting op de nationale structuur en de Natura 2000 gebieden; over effecten op migratie en populatie van vogels en zoogdieren anders dan kwalitatieve effecten op beschermde soorten wordt in het beoordelingskader niet gesproken. Dergelijke criteria dienen – misschien niet wettelijk maar wel ten principale - in de studies mee genomen te worden om een completer beeld van de impact te verkrijgen. Daarnaast verdient het aanbeveling om voor een evenwichtige afweging van belangen de impact op natuur, landschap en leefbaarheid financieel te waarderen. We beseffen dat dit op het moment nog geen eenvoudige opgave is, maar in het kader van het duurzaam ontwikkelen van regio's met oog voor lange termijn belangen is dit een stap die wel gezet zou moeten worden.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. We nemen in overweging om in die fase deze suggestie mee te nemen.</p>
39	NIOO	<p>5. Specifieke aandacht vragen we voor het Dassenbos: In het Dassenbos komen diverse plant- en diersoorten voor die beschermd zijn op basis van de Europese Habitatrichtlijn en de Conventie van Bern. Er bevindt zich onder meer een zomerpleisterplaats van de gewone grootoorvleermuis (bron: conceptrapportage Actualisatie natuurwaardenonderzoek Campusterrein Wageningen UR en gegevens Vogeltrekstation, NIOO-KNAW). Het voorkomen van de strikt beschermde boomarter wordt verondersteld op basis van twee recente verkeersslachtoffers in de directe nabijheid van het Dassenbos (bron: Vogeltrekstation, NIOO-KNAW). Voor beide soorten gelden restricties aan ingrepen en dienen compenserende maatregelen te worden genomen volgens de richtlijnen in het soortenregister van het Ministerie van LNV.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>De mogelijke effecten op aanwezige soorten in het Dassenbos als gevolg van de Campusroute zijn onderdeel van het onderzoek dat in het kader van de m.e.r. wordt opgesteld.</p>

40	NIOO	<p>6. In het BBW-traject heeft het NIOO gepleit om van meet af aan financiële en fysieke ruimte in te bouwen om bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur het totaal aan natuurwaarde, biodiversiteit en leefbaarheid binnen het te ontwikkelen gebied juist te vergroten. Meerkosten op dit gebied hoeven niet per definitie groot te zijn om te zorgen voor reële bijdragen aan natuurontwikkeling, biodiversiteit en leefbaarheid. Wel is het van belang dat hier vanaf de start van het traject ruimte en aandacht voor is. Echter, in het traject van het ontwikkelen en scoren van varianten is een dergelijke benadering steeds 'naar achter geschoven' onder het motto van 'eerst kijken naar het meest optimale tracé en dan pas naar noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen'. Dit is ook in de huidige NRD het geval. Daarbij zijn zoekgebied en randvoorwaarden zo stringent opgelegd (bv uitsluiten van verdiepte oplossingen op deeltrajecten van de campusroute, zoekgebied over de campus beperken tot de noordelijke en westelijke grenzen i.p.v. mogelijkheden voor tracés die verder van het binnenveld verwijderd zijn zodat er meer ruimte voor een groene bufferzone met het stiltegebied) dat voor goede creatieve oplossingen te weinig ruimte geboden wordt. Het NIOO verzoekt om de zonering van de reikwijdte en het financieel kader dusdanig te verruimen dat dit alsnog mogelijk wordt.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>Dit betreft het zoekgebied waarbinnen de exacte ligging van de Campusroute wordt onderzocht in het MER. Zie hiervoor de algemene reactie van de provincie als onderdeel van het begeleidend schrijven bij deze reactienota.</p>
----	------	--	---------------------------	---	--

41	NIOO	<p>7. In de Trechteringsnotitie wordt ten aanzien van de kruising Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg gesteld dat voor de oversteek van fietsers over de Mansholtlaan een zoekgebied is bepaald. Deze terminologie is correct maar geeft onvoldoende inzicht in de onderliggende problematiek: in het voortraject is gebleken dat het realiseren van een ongelijkvloerse fietsoversteek ter hoogte van de kruising Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg (1 van de logische routes) onoverkomelijke problemen oplevert ten aanzien van de onderzoeks- en bedrijfsactiviteiten van het NIOO. Hiervoor verwijzen we graag naar twee rapportages van Arcadis die eerder in het voortraject met de projectgroep Beter Bereikbaar Wageningen zijn gedeeld, en die we als bijlage bij deze brief meesturen. De score in tabel 3.3. Planologie ten aanzien van onderzoek locaties is dan ook voor de A-varianten niet correct weergegeven (nl negatief i.p.v. neutraal; dit is ook in de klankbordgroep eerder opgemerkt maar niet verwerkt in de rapportage). We verzoeken u derhalve om dit te corrigeren in de huidige trechternotitie.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	Wij kunnen ons niet vinden in uw veronderstelling.
42	NIOO	<p>De insteek van de huidige NRD om te trechteren naar oude oplossingen van het investeren van publieke middelen in meer asfalt langs en door natuurterrein en stiltegebied met verlies aan leefbaarheid en natuurwaarden, en schadelijke effecten voor vogels en biodiversiteit past niet meer bij een duurzame innovatieve aanpak die de provincie Gelderland zeker rond de stand Wageningen zou moeten voorstaan. Daarbij zou ook rekening gehouden moeten worden met de impact van de veranderende manier van automobilititeit die in de komende 10 jaar zeker verwacht mag worden en die in deze regio ook gestimuleerd en getest zou kunnen worden. We roepen de provincie dan ook op om opnieuw te kiezen voor een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk, met pragmatische oplossingen voor verbetering van de doorstroming op bestaande infrastructuur op de zeer korte termijn, en een duurzame innovatieve aanpak van het mobiliteitsvraagstuk voor de middellange en lange termijn.</p>	NRD incl. Trechternotitie	1	<p>De provincie Gelderland haakt aan bij het gemeentelijke initiatief om samen te werken aan een mobiliteitsconvenant. De gemeente heeft daarin de lead.</p> <p>Vanzelfsprekend monitoren we vanuit het project Campusroute Wageningen de ontwikkelingen en de voorgenomen afspraken in het convenant en de effecten die dat oplevert. Zij kunnen immers van invloed zijn op de noodzaak voor de Campusroute. Echter, het verkeersmodel geeft aan dat in 2030 het verkeer in de ochtend met 10-15% en in de avond met 15-25% moet afnemen voordat de doorstromingsproblemen zijn opgelost. Zeker gezien het eerdere onderzoek (zie trechteringsnotitie) lijkt het ons niet realistische te verwachten dat afspraken vanuit convenant, aangevuld met kleine ingrepen, voor deze verlaging gaan zorgen. Daarom, zeker gezien de urgentie van het bereikbaarheidsprobleem, bereiden wij de realisatie van de Campusroute verder voor.</p>

43	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>1. Nut en noodzaak?</p> <p>Het rapport dat we van u hebben ontvangen is nogal stellig waar het om aannamen gaat. Deze worden echter niet onderbouwd. Wat ons opvalt is dat het rapport nogal technocratisch ingestoken is. De economie is leading en de mensen die hier wonen zijn kennelijk ondergebracht bij het onderdeel milieu. Zo wordt leefklimaat voor de inwoners niet eens als randvoorwaarde genoemd. Pas bij het verdere proces worden de belanghebbenden genoemd; ze mogen meedenken over het onderwerp van de weg (binnen een heel strak getrokken onderzoeksgebied) en dat is het wel zo'n beetje. Dit staat in schril contrast met de Omgevingswet waarin juist sterk wordt ingestoken op het zo vroegtijdig mogelijk betrekken van belanghebbenden.</p> <p>Gesteld wordt bijvoorbeeld dat de bereikbaarheid van Wageningen nu al onder druk staat en de problemen verder toenemen als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen.</p> <p>Wij missen een onderbouwing van deze en andere stellingen in de NRD. Daarnaast ontbreekt onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe weg in de NRD. Wij vragen u dit toe te voegen aan de NRD.</p> <p>Bijvoorbeeld wordt niet aangegeven dat de problematiek slechts auto spitsverkeer betreft waarbij maar drie keer per week lichte filevorming ontstaat door woon-werkverkeer bij de hoofdontsluiting van de Campus, op welk punt de Mansholtlaan aan de zuidzijde overgaat van een 4-baans- in een 2-baansweg. Deze problematiek wordt mede veroorzaakt door sluipverkeer tussen de A12 en A50, waar ook de doorstroming over de Diedenweg onder te lijden heeft. Er is slechts sprake van lichte filevorming gedurende ongeveer 40 weken per jaar (filevorming doet zich overigens ook voor van N225 via Diedenweg tot aan Campus). Figuur 2 op pagina 7 geeft de beperkte doorstromingsproblemen tijdens de avondspits in 2030. Waarom zouden er dan nu al problemen zijn en kunnen die beperkte toekomstige opstoppingen niet met veel simpeler maatregelen worden verholpen of geaccepteerd. Een filevrije spits is immers een illusie en niet eens wenselijk om bijvoorbeeld andere vervoerswijzen te bevorderen.</p>	NRD	1	<p>In het verleden en ook nu is er wel veel aandacht voor participatie. Daar is de klankbordgroep een goed voorbeeld van. Nut en noodzaak is in onze ogen goed verwoord en onderbouwd. In het MER zal de nut- en noodzaak verder worden beschreven aan de hand van uit te voeren verkeersonderzoek. Verder wordt wat betreft de nut- en noodzaak verwezen naar het begeleidend schrijven bij deze reactienota.</p>
----	-----------------------------------	---	-----	---	--

44	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>1. Nut en noodzaak? U geeft in de NRD niet aan waarom de provincie een ingreep heeft gepleegd in het proces dat tot op heden door de gemeente i.s.m. de provincie is vorm gegeven. Het provinciale belang van de WUR (en zelfs landelijk belang) begrijpen wij maar welk provinciaal belang er met bijvoorbeeld de bereikbaarheid specifiek tijdens de spits van de haven aan de orde is wordt u niet aangegeven.</p> <p>Het in het rapport geponeerde bereikbaarheidsprobleem is gebaseerd op constatering uit 2009 en modelberekening en prognoses uit 2012. In de afgelopen jaren is de situatie echter niet verslechterd ondanks een aanzienlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen op de Campus. Dit blijkt uit tellingen op de provinciale en andere wegen in Wageningen. Dit vinden wij niet terug in de NRD.</p> <p>We zijn blij dat u voornemens bent in 2018 nieuwe tellingen (van fiets- en autoverkeer) te doen, omdat daarmee de situatie opnieuw beoordeeld kan worden.</p> <p>We stellen dan ook voor om op basis daarvan de probleemstelling te actualiseren en toe te spitsen op de – feitelijke en mogelijk toekomstige – verkeersproblemen, in samenhang met de doorstroming op de diverse wegen binnen Wageningen.</p>	NRD	1	<p>In paragraaf 2.2 van de NRD is opgenomen waarom de regio nu bij de provincie ligt. De economische doorontwikkeling van de regio Foodvalley is een speerpunt uit de provinciale omgevingsvisie. Hierbij is een optimale bereikbaarheid van Foodvalley een belangrijke voorwaarde. Hier valt bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de Rijnhaven ook onder.</p> <p>Het huidige verkeersmodel komt uit 2012. Dit is inmiddels wat verouderd en daarom worden in april 2018 nieuwe tellingen uitgevoerd om de probleem analyse te verifiëren. De resultaten van deze tellingen en de hierop geactualiseerde probleemanalyse worden verwerkt in het MER.</p>
45	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>1. Nut en noodzaak? U stelt dat er op het gebied van fiets, OV en mobiliteitsmanagement al veel gebeurt, wat bij zou kunnen dragen aan een betere bereikbaarheid van Wageningen. Deze stelling wordt niet onderbouwd (wat gebeurt er dan al allemaal?) en is bovendien onjuist. Het mobiliteitsmanagement heeft bij de WUR en andere bedrijven in Wageningen tot nu toe nauwelijks aandacht gekregen. Ook op het gebied van bevordering fietsgebruik is er, buiten de start van enkele onderzoeken, noch niets concreets gebeurd. Dat er nu al noodzaak zou zijn voor het versneld aanleggen van een weg is wat ons betreft dan ook zeer voorbarig en daarnaast strijdig met de Ladder van Verdaas, die er van uitgaat dat de eerste stappen van de Ladder eerst grondig ter hand moeten worden genomen. We stellen voor dat u in de NRD-notitie opneemt dat er onlangs (eind 2017) gezamenlijk met bedrijfsleven, provincie en gemeente gestart is met het vormgeven van mobiliteitsmanagement.</p> <p>Wat wij daarnaast hebben geconstateerd is dat parkeren met de auto op de campus wordt uitgebreid door de aanleg van een parkeergarage en dat daarmee autoverkeer wordt gestimuleerd. Wij vragen dan ook om onderbouwing van de door u genoemde stelling.</p>	NRD	1	<p>Dit betreft het nut en de noodzaak van het project. Zie hiervoor de algemene reactie van de provincie als onderdeel van het begeleidend schrijven bij deze reactienota. We verwijzen hiervoor naar de algemene ambtelijke reactie in de brief/mail die bij deze nota is verstuurd.</p>

46	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>2. Zoekgebied te beperkt</p> <p>We constateren, dat GS het zoekgebied voor de ontsluiting van Wageningen zonder verdere argumenten heeft beperkt tot het westelijke deel van de Campus en het Binnenveld (in uw tekst spreekt u over een weg over de Campus terwijl het merendeel van het zoekgebied in het Binnenveld ligt). Daarmee worden de mogelijkheden om de vragen over de bereikbaarheid van Wageningen en de Campus breed aan te pakken en alle alternatieven serieus af te wegen, zoals de motie van PS vraagt, onmogelijk gemaakt.</p> <p>Ook de Raad van Wageningen heeft besloten om “zo veel mogelijk ten oosten” van het Dassenbos en “zo veel mogelijk ten zuiden” van het stiltegebied te blijven met een mogelijke weg. U geeft aan dat u dit besluit heeft meegenomen in het zoekgebied. Het voorgesteld zoekgebied voldoet hier echter niet aan, dit ligt vlak tegen het Dassenbos en het Stiltegebied aan.</p> <p>Provincie en gemeente hebben verder bij de komst van Unilever beloofd om de autobereikbaarheidsproblematiek voortvarend aan te pakken (brief aan PS van Gedeputeerde Meijers 22-08-2017). Unilever bouwt op de Campus vlak bij de Mansholtlaan. Dat betekent dat minimaal een geoptimaliseerde hoofdontsluiting van de Campus via de Mansholtlaan onderdeel dient te zijn van het zoekgebied en zelfs als 0-variant in het kader van de MER zou moeten worden gehanteerd.</p> <p>Voorts dient de afbakening van het zoekgebied logisch voort te vloeien uit de uitkomsten van de geactualiseerde en toekomstgerichte probleemanalyse. Die hebben nog niet plaatsgevonden.</p> <p>Dit beperkte zoekgebied zal bovendien niet helpen bij het vinden van draagvlak voor een aanpak van de bereikbaarheid. Gezien bovenstaande vragen wij het zoekgebied uit te breiden tot en met de bestaande infrastructuur (Mansholtlaan, Nijenoordallee en Diedenweg).</p>	NRD	1	<p>Het zoekgebied komt voort uit het trechteringsproces dat tot de zomer heeft plaatsgevonden. Het is aangevuld met een interpretatie van het Raadsamendement. We verwijzen verder naar de algemene ambtelijke reactie in de brief/mail die bij deze nota is verstuurd.</p>
----	-----------------------------------	--	-----	---	---

47	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>3. MER procedure</p> <p>De ontsluiting van Wageningen en de Campus via een nieuwe weg is MER-plichtig. Dat betekent volgens ons, dat een beschrijving van de voorgenomen activiteit én van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering, moet worden gegeven. Dit ontbreekt in de NRD, waar naast enkele campusvarianten alleen de 0-variant wordt onderzocht (als referentiemodel). Wij snappen nog steeds niet waarom er geen MER voor meerdere varianten wordt uitgevoerd. In tal van vergelijkbare processen worden meerdere varianten onderzocht. Wij begrijpen dat u dit nodig vindt op basis van uw eigen overtuiging, maar laat men dan de andere varianten ook onderzoeken om voor de uiteindelijke keuze in ieder geval draagvlak te krijgen.</p> <p>Ook zal een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven, moeten worden gegeven en een beschrijving van de gevolgen voor het milieu.</p> <p>Wij vragen om een breed zoekgebied waarin verschillende onderscheidende varianten kunnen worden onderzocht en be-MER-d.</p> <p>Ten slotte wijzen we u erop, dat in de CONCEPT-Handreiking Passende Scheiding van Functies bij Project-MER (versie 29 maart 2017) (kenmerk IENM/BSK-2017/84429) gevraagd wordt zorg te dragen voor bestuurlijke en ambtelijke scheiding van de projectontwikkeling en MER. Dat betekent een onafhankelijke beoordeling van de voorstellen op hun milieueffecten. In par 6.2 geeft u al een opsomming van de criteria waarop milieuaspecten moeten worden beoordeeld zonder te motiveren waarom de beoordeling kwalitatief dan wel kwantitatief zou moeten gebeuren.</p> <p>Wij achten dit een onderwerp waarover de commissie MER moet besluiten.</p>	NRD	1	<p>Dit betreft het voortraject van het project. Zie hiervoor het begeleidend schrijven bij deze reactienota.</p> <p>De provincie vraagt de Commissie m.e.r. op vrijwillige basis een onafhankelijk advies.</p>
----	-----------------------------------	--	-----	---	--

48	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>4. MKBA</p> <p>Bij uw terugblik (par 2.1) geeft u aan dat voor de vertaling van uitgangspunten een drietal criteria worden gehanteerd, verkeer, kosten en omgeving. Het valt op dat bij de kosten niet de maatschappelijke kosten worden meegenomen. Dit zou wel moeten, want de kosten betreffen immers niet alleen vastgoed, maar ook o.m. ruimtegebruik van het Binnenveld, aantasting landschap en natuur, leefbaarheid, etc.</p> <p>Zo'n MKBA is bij grotere projecten tegenwoordig zeer gebruikelijk. We wijzen onder meer op de besluitvorming rond het Renkums beekdal. Bij het criterium omgeving missen we cultuurhistorie als mee te nemen aspect.</p> <p>Wij vragen dan ook een MKBA uit te voeren voor alle varianten.</p>	NRD	1	<p>Vanuit de wet- en regelgeving wordt er onderzoek gedaan. Dit is voldoende om een goede afweging te kunnen maken. In het m.e.r. proces is kosten geen criterium. Het levert alleen de milieu informatie op voor de te maken keuze. In het provinciale inpassingsplan komt het kostenaspect wel terug. We nemen in overweging om in die fase deze suggestie mee te nemen.</p>
----	-----------------------------------	--	-----	---	--

49	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>5. Overige opmerkingen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het gebruikte verkeersmodel is puur een automodel. Het houdt geen rekening met andere vervoerswijzen als fiets, OV en toekomstige mobiliteitsontwikkelingen is dus een onvoldoende basis voor besluiten. Wij vragen u een ander model te gebruiken, dat wel deze eigenschappen heeft. Verkeersmodellen zijn bovendien slechts hulpmiddelen bij besluiten. De nood aan nieuwe berekeningen met een nieuw basisjaar, met gebruik van nieuwe tellingen hebben wij hierboven al aangegeven. 2. De inhoud van de aangenomen motie van PS ontbreekt in de NRD en hoe men hier gevolg aan wil geven. Wij vragen dit toe te voegen aan de NRD. 3. Op het kaartje bij paragraaf 6.2.8 klopt de (beperkte) aanduiding van het Binnenveld niet met datgene wat regionaal en lokaal onder het Binnenveld wordt verstaan. Het Binnenveld wordt aangeduid als het open landschap tussen de stedelijke kernen van Wageningen, Ede, Veenendaal en Rhenen. Zie kaartje in bijlage. 4. Het door provincie in de Omgevingsvisie aangewezen "Waardevol open gebied" in het Binnenveld en de doorsnijding daarvan door de campusroutes ontbreekt in de kaartjes. Zie bijlage. 5. De Noordelijke Ecologische Verbindingszone tussen Binnenveld en Veluwe, die volgens de gemeentelijke structuurvisie moet komen ten noorden van de campus, ontbreekt. Zie bijlage. 6. De woonwijk draagt de naam Noordwest en niet Noord-West. 7. Par. 6.2.14: waar komt de straal van 50 meter vandaan voor effecten op gevoelige bestemmingen? Het lijkt ons dat de invloed van een weg breder is dan 50 meter. Waarop is deze afstand gebaseerd? Wij stellen een veel bredere straal voor. 8. In hoofdstuk 7 staat dat er gesprekken zullen volgen met direct-aanwonenden. Waarom betreft dit zo'n beperkte groep, terwijl de overlast van een weg veel meer mensen zal raken? 	NRD	3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het model wordt geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten in ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen en verkeerstellingen bij de toegang van de campus. Er is op dit moment geen multimodaal model beschikbaar dat gedetailleerd inzicht kan geven in de wisselingen tussen gebruik van vervoerswijzen. Wel wordt de robuustheid van de uitgangspunten van het automodel getoetst aan de effecten die verwacht worden van OV en fietsprojecten op de automobiliteit. 2. Informatie over de motie van PS is niet expliciet opgenomen in de NRD. In de Statenbrief die op 6 maart door GS naar PS wordt gestuurd zal hier wel op in worden gegaan. 3. We hebben hiervoor gekeken naar de structuurvisie van de gemeente Wageningen, waar het Binnenveld op deze manier is opgenomen. Vanzelfsprekend kijken we ook naar de direct omliggende landschappen. We passen de NRD niet aan, maar zetten de bronvermelding bij. 4. Het klopt dat er waardevol open gebied in de omgevingsvisie is opgenomen. We zullen dit ook toevoegen aan het thema landschap in de NRD. In de effectbeoordeling wordt hier aandacht aan besteed. 5. Dit is genoemd onder het aspect Landschap. 6. We passen dit aan. 7. Deze afstand is besproken met de GGD. Zij hanteren deze richtafstand waarbinnen gezondheidseffecten kunnen optreden. 8. De belangen van de bewoners uit de aangrenzende woonwijken worden behartigd in de klankbordgroep. Direct aanwonenden echter ervaren het meest direct de overlast door de aanleg van de nieuwe weg of de te reconstrueren bestaande infrastructuur waarop de nieuwe weg aantakt. Deze grenst mogelijk zelfs aan hun eigendom. Deze bewoners zullen dan ook het meest verontrust zijn en daarom willen wij groep bewoners apart willen informeren. Om er zeker van te zijn dat we alle bewoners uit die doelgroep bereiken is een zone van 30m om het zoekgebied getrokken. Voor deze groepen zijn inmiddels aparte bijeenkomsten georganiseerd.
----	-----------------------------------	--	-----	---	---

50	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>9. Trechteringsnotitie. Hierop hebben wij veel opmerkingen, maar zullen deze inbrengen tijdens de zienswijzeprocedure.</p> <p>Er is in geen geval sprake geweest van een objectieve trechtering in het doorlopen proces. Begin 2017 lagen er na 4 jaar nog 6 varianten op tafel, waarvan duidelijk was dat de campusvarianten veruit het slechtst scoorden op omgevingsfactoren en bij een groot deel van de KBG geen draagvlak hadden. Varianten scoorden allen redelijk tot goed op het gebied van autoverkeer. Varianten waren niet allen op het zelfde detailniveau uitgewerkt en geoptimaliseerd. Zo is bijvoorbeeld ambtelijk aangegeven dat sobere A-variant met een enkele optimalisatie toereikend is op basis van het gehanteerde verkeersmodel wat tijdens het proces terzijde is geschoven.</p> <p>Er was tot dan toe, behalve rondje campus, nog geen sprake van het afvallen van varianten of een trechtering.</p> <p>Onder druk van de provincie is vervolgens door de gemeenteraad een soort wanhoop besluit genomen, alleen gebaseerd op het toen beschikbare geld en autocriteria. Van serieuze en zorgvuldige trechtering is geen sprake geweest.</p> <p>Tot slot willen wij u de vraag stellen wat u met de vele inbreng van bewoners en organisaties zoals WGoW in het proces tot nu toe doet. Wij zien daar tot op heden nauwelijks iets van terug. Bijvoorbeeld een petitie van WGoW waarin aangegeven wordt dat een weg door het Binnenveld en die langs de woonwijk Noordwest en langs de Campus door het Dassenbos loopt geen draagvlak heeft en dat een gefaseerde aanpak conform de ladder van Verdaas dat wel heeft, is in korte tijd door ruim 2600 mensen ondertekend. Wat gebeurt er met de vele brieven aan de gemeenteraad waarvan ook u een kopie is toegestuurd waarop alternatieven zijn aangedragen?</p> <p>Wij constateren dat veel inwoners van Wageningen op dit moment niet weten hoe het proces er voor staat. De vraag wordt ons regelmatig gesteld 'gebeurt er nog wat?' Wij achten het belangrijk dat u als overheid inwoners tijdig en niet alleen via wettelijke procedures informeert.</p>	Trechternotitie	1	<p>We zien uw zienswijze met belangstelling tegemoet. We delen overigens uw mening niet dat er geen objectieve trechtering is doorlopen. We onderschrijven de conclusies die in de verschillende rapporten zijn opgenomen en die zijn samengevat in de trechteringsnotitie. In het verleden heeft de gemeente ook gecommuniceerd over dit project en ruimte geboden voor participatie. Dit hebben we ook beschreven in het nu opgestelde participatie- en communicatieplan. Ook in het proces onder regie van de provincie is er ruimte voor participatie en worden bewoners vroegtijdig geïnformeerd. Juist door het communicatie en participatieplan nu te publiceren is iedereen op de hoogte van de procedure en de wijze waarop zij mee kunnen doen.</p>
----	-----------------------------------	--	-----------------	---	---

51	WGoW/Bewonersvereniging Noordwest	<p>Tot slot willen wij u de vraag stellen wat u met de vele inbreng van bewoners en organisaties zoals WGoW in het proces tot nu toe doet. Wij zien daar tot op heden nauwelijks iets van terug. Bijvoorbeeld een petitie van WGoW waarin aangegeven wordt dat een weg door het Binnenveld en die langs de woonwijk Noordwest en langs de Campus door het Dassenbos loopt geen draagvlak heeft en dat een gefaseerde aanpak conform de ladder van Verdaas dat wel heeft, is in korte tijd door ruim 2600 mensen ondertekend. Wat gebeurt er met de vele brieven aan de gemeenteraad waarvan ook u een kopie is toegestuurd waarop alternatieven zijn aangedragen?</p> <p>Wij constateren dat veel inwoners van Wageningen op dit moment niet weten hoe het proces er voor staat. De vraag wordt ons regelmatig gesteld 'gebeurt er nog wat?' Wij achten het belangrijk dat u als overheid inwoners tijdig en niet alleen via wettelijke procedures informeert.</p>	NRD	1	In het voortraject zijn op verschillende momenten suggesties aangedragen. De gemeente heeft die op dat moment ook betrokken bij het proces. Daarbij zijn afwegingen gemaakt als bijvoorbeeld de scope en randvoorwaarden waaraan de uiteindelijke oplossing moet voldoen. Die zoektocht heeft uiteindelijk geleid tot de Campusroute waarvoor nu verder wordt onderzocht.
52	BBR	<p>Pagina 8 (Figuur 3 Ligging zoekgebied Campusroute) Op de tekening van het zoekgebied staan vele namen, echter boerderij de Born ontbreekt. Deze ligt binnen het zoekgebied op de Kielekampsteeg 1 recht tegenover boerderij Droevendaal (die net buiten het zoekgebied valt). Aangezien de zorgboerderij de Hoge Born en de monumentale boerderij de Born nogal eens door elkaar gehaald worden is het aan te bevelen beiden op de kaart te vermelden.</p>	NRD	3	Wordt toegevoegd aan de figuur.

53	BBR	<p>Pagina 13 (paragraaf 5.2 Referentiesituatie) In het rapport staat: "Via de Kielekampsteeg en Plassteeg is er een route door het Binnenveld om de wijk Noord West heen naar Business en Science Park Wageningen over wegen met een verblijfsfunctie (bedoeld voor lopen, spelen enz.)."</p> <p>Ter aanvulling: ook de route via de Langsteeg en Lange Rijnsteeg naar het Business en Science Park Wageningen wordt bij drukte op de Willem Dreeslaan/Manshotlaan voor doorgaand verkeer naar Wageningen gebruikt.</p> <p>Ter correctie: het zijn geen verblijfswegen (bedoeld voor lopen, spelen enz.) maar erftoegangswegen 60km buiten de bebouwde kom en bestemd voor bestemmingsverkeer. Bedoeld voor bewoners van het Binnenveld in Wageningen en Bennekom en hun bezoekers (fietsers en personenwagens); boeren (tractoren) die naar hun landerijen/vee gaan; agrarisch vrachtverkeer voor toelevering en/of ophalen levende of overleden dieren en ander verkeer noodzakelijk voor de bedrijfsvoering (maneges, diervoeders, etc.).</p> <p>Er zijn diverse boeren met hun boerderij in Bennekom die op het Wageningse grondgebied landerijen hebben.</p> <p>Daarnaast kent het Binnenveld ook wegen die alleen toegankelijk zijn voor agrarisch verkeer en motorvoertuigen met ontheffing (vergunningshouders). Veelal boeren-bewoners die in het Binnenveld wonen, werken en hun landerijen hebben.</p> <p>Er is een spanningsveld tussen de recreanten, die de wegen zien als verblijfswegen om te wandelen en te fietsen en de boeren-bewoners en hun bezoekers die de wegen gebruiken voor hun bedrijfsvoering en woonfunctie. Plus de overlast voor beiden van het doorgaande verkeer.</p>	NRD	3	De voorgestelde correctie klopt. Deze wegen die buiten de bebouwde kom liggen hebben een functie voor bestemmingsverkeer.
----	-----	---	-----	---	---

54	BBR	<p>Pagina 17 (paragraaf 6.2.2. Geluid)</p> <p>In het rapport staat: "De provincie Gelderland heeft stiltegebieden aangewezen. Stille is een kwaliteit die de provincie beschermt. Het is een rustgebied voor mens en dier. De effecten als gevolg van geluid op het stiltegebied worden inzichtelijk gemaakt."</p> <p>Het binnenveld is een agrarisch stiltegebied. Voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf zijn lawaaiige toestellen nodig. Dit gebiedseigen geluid is toegestaan. De zin "rustgebied voor mens en dier" legt de focus op recreatie/natuur en onvoldoende op werken/wonen en de aanwezigheid van landbouwhuisdieren in het gebied. Het is niet alleen een rustgebied maar tevens een gebied waar de boeren hun brood proberen te verdienen.</p>	NRD	1	<p>In het beleid en regels over stiltegebieden is aangegeven dat geluid dat hoort bij het bestaande agrarische gebruik en wonen ook gewoon is toegestaan in een stiltegebied. Daar wordt dus via die regelgeving al rekening mee gehouden.</p>
----	-----	--	-----	---	--

55	<p>Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'</p>	<p>Blz. 5: 3.2 (westelijke) rondweg om Wageningen Dit is anders aan de orde geweest in de klankbordgroep tijdens een brainstormsessie. Om effect op leefbaarheid en landschap/ecologie te verbeteren is voor gesteld aan beide zijden van deze rondweg aan beide zijden een maximale brede bebossing tot liefst ca 100 meter toe te passen met bomen/struiken van inheemse komaf (wat internationale afspraken over biodiversiteit ten goede komt!).</p> <p>Deze brede bebossing zorgt voor betere leefbaarheid door demping geluid van verkeer en absorptie uitstoot uitlaatgassen (die bovendien minder zullen zijn door betere doorstroming van het gemotoriseerd verkeer). Bovendien gaat het zware vrachtverkeer (grootste hinderveroorzaker) en bewonersverkeer niet meer dicht langs bebouwing/huizen (nu op sommige plaatsen slechts 6 meter van woningen langs de Nijenoord Allee).</p> <p>Ecologisch is dit op korte termijn een negatieve ingreep maar op lange termijn is het ecologisch een verbetering door bredere biodiversiteit (beter dan andere onderzochte varianten). Bovendien: nu is het gebied door menselijk ingrijpen open van karakter. Door begrazing, maaien en bemesten is een weide landschap ontstaan. Als dit niet zou gebeuren zou bos/struwelen ontstaan. Dus een dergelijk ingrijpen zou een meer natuurlijk landschap opleveren.</p> <p>De kosten zijn relatief hoog maar de rondweg biedt een echte oplossing om de verkeersproblemen en leefbaarheid voor bewoners ook in de toekomst het hoofd te bieden. Nu zijn wijken als Nieuw Kortenoord, Plantsoen nog in ontwikkeling en mogelijk uitbreiding van wijken ten noorden langs uitvalsweg richting Rhenen, niet uit te sluiten uitbreiding Noordwest...!? Daarnaast is toename van activiteiten agro(food)sector gaande: Campina, Unilever en op nog te ontwikkelen Bornoost (ten oosten van de Mantsholtlaan tussen Hoevestein en Droevedaalsesteeg) waarschijnlijk zijn verdere activiteiten van agro(food)bedrijven te verwachten. Ook is uitbreiding van de haven (grootste van Gelderland niet uit te sluiten). Al deze uitbreidingen zullen een (sterke) toename van gemotoriseerd verkeer betekenen.</p> <p>De westelijke rondweg is bovendien de enige variant waar er geen kruising van gemotoriseerd en fietsverkeer (in/naar stad, zelfs Noordwest) plaatsvindt. De meest verkeersveilige variant zeker als op deze weg max. 60 km/uur wordt ingevoerd. Bovendien is dit de enige variant die mogelijkheden biedt om fietsverkeer in Tarthorst rond winkelcentrum te verminderen (door stimulering fietsers langs Rooseveltweg en Hoevestein).</p>	Trechternotitie	1	<p>De belangrijkste reden dat de westelijke rondweg is afgefallen betreft financiën en de aantasting van het Binnenveld mbt natuur, ecologie en, landschap (waaronder recreatie).</p>
----	---	--	-----------------	---	---

56	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	<p>Blz. 9: Een extra invoeger in oostelijke richting op de Nijenoord Allee voor autoverkeer vanaf de Hollandseweg: Nu ten onrechte genoemd bij varianten A maar aan de orde gekomen als mogelijkheid bij rondweg en ook toepasbaar bij B-varianten: dan is verkeer bij Hoevestein van/naar de Nijenoord Allee plaatselijk en is ontsluiting van (eveneens lokaal) verkeer vanaf de Churchillweg wel mogelijk zonder 'gehaaste weefbewegingen turbulentie' in de verkeersstroom. Bovendien zou dit verkeersturbulentie bij Hollandseweg bij scholengemeenschap de Pantarijn en sporthal de Vlinder sterk verminderen (veel minder auto's op de Hollandse weg met veel fietsers). Bovendien wordt het verkeer tussen Hoevestein en Asserpark over de Diedenweg verminderd (verkeer hoeft niet om te rijden).</p> <p>Het punt verkeersveiligheid en doorstroming komt dan te vervallen en het punt zou bij realiseren andere variant dan A nader bestudeerd kunnen worden. Net als voor de Grintweg kan i.v.m. snelfietsverbinding er 30 km/uur kunnen worden ingesteld op Hoevestein/Churchillweg (i.v.m. met grote aantallen fietsers).</p>	Trechternotitie	1	Bij B- of Campus varianten is deze extra invoeger niet onderzocht. En ook niet genoemd in het Mobiliteitsplan van Wageningen. Hierin dient de Churchillweg juist te worden afgewaardeerd, dus de extra invoeger past niet in dit beleid.
57	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	<p>Blz. 9: fietsbrug of fietstunnel bij kruispunt Nijenoord Allee/Bornsesteeg/Churchillweg resp. Rooseveltweg/Nijenoord Allee/Mondriaanlaan Naast genoemde beperkte ruimtelijke inpasbaarheid zijn kosten bovendien onevenredig hoog (niet alleen voor fietstunnel....).</p>	Trechternotitie	3	Wordt toegevoegd.
58	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	<p>Blz. 17 3.4 Kosten Aan de zin "Op basis van deze investeringsruimte zijn Langs de Campus verdiept, Ruggengraat 2.0 en variant A Kostenefficiënt niet kansrijk." toevoegen: variant A sober geoptimaliseerd (NB Zit ook 8 miljoen euro boven de 20 miljoen...!). Zo niet dan hoort Ruggengraat 2.0 hier ook niet vermeld te worden.</p>	Trechternotitie	3	A Sober Geoptimaliseerd was afgefallen vanwege beperkte robuustheid. Dat deze variant ook duur is kan nog wel genoemd worden.

59	VeSte Wageningen	Bedankt voor het opsturen van de documenten, ze zien er helder en duidelijk uit. Ik had nog twee punten omtrent de trechternotitie en NRD die u vorige week stuurde. Ik hoop dat ik nog op tijd ben: Over de trechternotitie: waarom is er gekozen voor een snelheid tussen de 50 en 80 kilometer per uur? Mocht de weg namelijk zo vlak langs een gebied komen waar mensen wonen of werken lijkt mij dat erg gevaarlijk, zelfs als er veilige oversteken zijn. Kunt u een langzamere weg overwegen?	Trechternotitie	1	De weg wordt volgens het concept Duurzaam Veilig aangelegd en daarom een 50 of 70 weg (binnen de bebouwde kom) of 60 80 (voor buiten de bebouwde kom). Voor een 30 km/uur regime geldend voor een weg met verblijfsfunctie is deze gebiedsontsluitende weg te druk.
60	VeSte Wageningen	Over de NRD: Het is erg goed dat er gepraat gaat worden met omwonenden en ik heb gehoord dat er schriftelijk contact wordt opgenomen met dijkgraafbewoners. Toch lijkt het me ook waardevol om met deze mensen in gesprek te gaan aangezien hier misschien nieuwe inzichten uit kunnen komen (denk aan bewonersvertegenwoordigers). Ook vroeg ik mij af of er gesproken gaat worden met de mensen die in het onderzoeksgebied werken of studeren aangezien zij ook dagelijks met de consequenties van een nieuwe weg te maken zullen hebben.	NRD	1	In overleg met Idealis is gekozen om de bewoners te informeren middels een brief. Daarin we bieden we aan met hen in gesprek te gaan. Afhankelijk van de respons doen we dat individueel of in groepen. Het algemene belang van studenten worden vertegenwoordigd door de studentenraad. De WUR behartigt het belang van haar werknemers.
61	W12	Ten aanzien van het nu voorliggende rapport 'Wageningen Campusroute, Notitie Reikwijdte en Detailniveau' (versie 0.5/Concept) hebben we vanuit de W12 enkele opmerkingen, vragen en aanvullingen. We zullen deze paginagewijs benoemen en toelichten: P3: We willen benadrukken dat de uitgangspunten zoals geformuleerd op een punt scherper kan worden neergezet. Voor de 'verkeer' zijn aan de 3 aspecten – doorstroming, robuustheid en restcapaciteit (=toekomstbestendigheid) – harde grenzen vastgelegd. Elke variant, die gedurende het traject is voorgesteld, is op deze aspecten gescoord. Indien de betreffende variant aan een van de gestelde grenzen niet voldeed, is deze direct afgevoerd als toekomstige oplossing.	NRD	1	De kaders van het zoekgebied zijn zo gekozen dat op hoofdlijnen voldaan wordt aan de doelstelling om de bereikbaarheid op een toekomstbestendige wijze vorm te geven. Belangrijke keuzemomenten daarbij zijn wel de profielkeuze en de kruispuntvorm die vorm moeten krijgen in de ontwerpateliers. Dit is randvoorwaardelijk aan het ontwerpproces. DE klankbordgroep wordt betrokken bij de ontwerpateliers.
62	W12	P8: In de formulering van de doelstelling wordt genoemd '.. met in het bijzonder de Wageningen Campus ..'. Wij willen benadrukken, dat ook de bereikbaarheid van het Business & Science Park en de haven vanaf het begin als focus voor het project BBW is benoemd.	NRD	1	Het belang van het Business & Science Park en de Rijnhaven zijn zeker onder aandacht. De grote aanjager van de FoodValley is echter Wageningen University & Research en daarom daarop de nadruk gelegd. In de inleiding 1.1 en 3.3 Voornemen tot realisatie van een Campusroute wordt e.e.a. breder uitgeschreven.

63	W12	P13: Onder het kopje 'Autonome ontwikkelingen' ontbreekt in de opsomming van de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen de verwachte toename van vervoer over water, en hiermee de groei van de activiteiten op en rond de haven. Het belang van vervoer over water (Rijn) voor de regio is meermalen aangegeven. Toename van vervoer over water heeft echter directe gevolgen voor het vervolg, te weten de lokale afwikkeling van het vrachtvervoer over land. Gezien het belang van de haven van Wageningen voor het achterland, kan deze ontwikkeling niet ontbreken in de opsomming.	NRD	1	Voor zover nu te overzien is de impact van een toename van vervoer over water op de intensiteit van het vervoer en verkeer op de weg niet significant. De toename van vervoer over water is gerelateerd aan het type havenontwikkeling zoals nu wordt voorzien. Dit betreft geen grootschalige overslag van bulkgoederen, zoals bijvoorbeeld in de haven van Rotterdam aan de orde is. Mochten de inzichten gedurende het planvormingsproces wijzigen dan toetsen we de robuustheid van de eerder gedane aannames hierop.
64	W12	P14: Onder de paragraaf 5.3 Alternatief: Campusroute Wageningen worden de uitgangspunten voor het ontwerp opgesomd. Het laatstgenoemde punt (de oplossing moet duurzaam en toekomstvast zijn.) zou scherper geformuleerd moeten worden middels de eerder genoemde 3 aspecten van 'verkeer', te weten robuustheid, doorstroming en restcapaciteit. Het is volgens ons ook belangrijk aan de lijst toe te voegen, dat naast de ontwikkeling van de Campusroute geen veranderingen aan de bestaande route – Mansholtlaan, Nijenoord Allee – wordt aangebracht die een verkeersbelemmerend effect hebben. Daardoor zou immers de winst in bereikbaarheid (zie de 3 aspecten van 'verkeer' op pag. 3), die wordt behaald met de nieuw aan te leggen Campusroute geheel of gedeeltelijk teniet gedaan kunnen worden.	NRD	1	Op dit moment is uitgangspunt voor het project dat de bestaande infrastructuur niet wijzigt. Op het moment dat dit aan de orde komt, bij de verdere uitwerking van het ontwerp, toetsen we in hoeverre dit effect heeft op het project. Het is niet nodig om hier op voor te sorteren in een NRD.
65	W12	P15: Ons is niet duidelijk wat wordt bedoeld met 'het studiegebied'. Waar is het studiegebied omschreven?	NRD	3	Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten van de Campusroute reiken. Ook wel invloedsgebied genoemd. Dit gebied is afhankelijk van het betreffende milieuthema. In bepaalde gevallen is het studiegebied zo groot als het plangebied. Maar bijvoorbeeld voor geluid is het studiegebied groter dan het plangebied omdat de mogelijke effecten verder reiken. In het MER wordt het studiegebied per milieuthema nader omschreven.
66	W12	P17: Ons is niet duidelijk wat wordt bedoeld met 'het onderzoeksgebied' en 'de relevante wegen'. Waar zijn de beide begrippen omschreven?	NRD	3	In het MER wordt het onderzoeksgebied nader aangeduid. Dit is het gebied tot waar de effecten van de Campusroute reiken.
67	WMO	Het Wagenings Milieu Overleg (W.M.O.) onderschrijft de eerder vandaag verstuurde reactie van het samenwerkingsverband "Wageningen Goed op Weg" op de concept-Notitie, waarvan het W.M.O. als natuur- en landschapsorganisatie onderdeel uitmaakt. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. (Reactie uit mail van 4-2-2018 om 23:36 uur)	NRD	1	Ter kennisgeving aangenomen

68	Wageningen Monumentaal	180205 Voortoets v KBG.pdf In dit bestand komt op pagina 20 een paar maal de tekst "Fout! Verwijzingsbron niet gevonden" voor. Kennelijk ontbreekt daar informatie uit een koppeling. Voor het overige hebben wij geen opmerkingen. We zien uit naar het vervolg.	Voortoets	3	Aangepast
69	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 8: 3.3 Effectbeoordeling Er wordt aangegeven dat uitgegaan is van de worst case scenario waarbij o.a. voor de campusroute het grootste deel 80 km/uur geldt wat effect heeft op de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. Alle partijen in de klankbordgroep hebben aangegeven voor een beperking tot max. 60 km/uur te zijn. Het zou goed zijn aan te geven wat dán het effect is op de stikstofdepositie!	Voortoets	1	Op dit moment wordt er geen nieuwe berekening uitgevoerd.
70	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	In de tabel wordt gesproken over 'hexagoon'. Een onbekende term die nadere toelichting verdient (in Wikipedia staat: regelmatige zeshoek maar ook dan blijven er vraagtekens: hoe zo?? En hoe groot is zo'n regelmatige zeshoek?).	Voortoets	3	Toelichtende voetnoot toegevoegd: AERIUS berekent de deposities per hexagoon met een oppervlakte van één hectare. Het rekenpunt ligt in het midden van de hexagoon. De berekende depositie op het rekenpunt wordt toegekend aan de gehele hexagoon van één hectare.
71	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 11: 4.2 Aanwezig beschermde soorten NDFF = Nationale Databank Flora en Fauna Suggestie: omkaderd aangeven. Het wordt daarna regelmatig als afkorting herhaald waarbij de afkorting wel staat maar niet dat dit de bron is en al lezend je je op een gegeven moment afvraagt: is dit een instituut op de campus of waar staat het voor.. Nadrukkelijker aangeven dat dit een belangrijke, zo niet de belangrijkste bron is helpt de lezer.	Voortoets	3	Suggestie overgenomen.
72	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 21 4. Invoergegevens berekening, Stagnatiefactoren Merkwaardig dat voor zowel de huidige situatie (referentiesituatie) als de nieuwe situatie (plansituatie) met een zelfde stagnatiefactor rekening wordt gehouden: 0,04, terwijl er in de oude situatie door stagnatie onvoldoende bereikbaarheid optreedt!? Hoe is dit te verklaren?	Voortoets	1	Er zijn geen stagnatiefactoren berekend in de verkeersberekening voor de verschillende scenario's. Deze zijn daarom niet beschikbaar. De enige beschikbare bron voor stagnatiefactoren is daarmee de NSL-Monitoringstool geworden, en zijn deze voor de referentiesituatie en plansituatie gelijk. Naar verwachting is deze factor voor de referentiesituatie inderdaad een onderschatting. Daarmee is de berekende stikstofdepositie een worst case effect.

73	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 21: 4. Invoergegevens berekening, Weghoogte en schermhoogte Er wordt geconstateerd dat 1 wegvak een hoogte heeft van 9 meter. De volgende zin is niet te begrijpen: Aangezien alle omliggende wegvakken een hoogte hebben van 0 meter is geconcludeerd dat deze hoogte niet reëel is..... (hoe zo???)	Voortoets	1	Er wordt geconstateerd dat 1 wegvak een hoogte heeft van 9 meter. Wegen hebben over het algemeen een vloeiend verloop. Omdat de nauwkeurigheid van het model in hele meters is, is een sprong van enkele meters acceptabel. Dit enkele wegvak lijkt een foutje in het model. Indien deze fout onterecht is hersteld, is er hooguit een (bepaalde) overschatting gemaakt. Indien het een fout is en hij niet hersteld is, wordt er hier een onderschatting gemaakt van de bijdrage. In dergelijke gevallen gaan we altijd uit van de weg waarin het minste risico is op onderschatting, wat hier betekent dat de weghoogte van dit wegvak hersteld is zonder met zekerheid te weten of dit een foutje is of niet.
74	NIOO-KNAW	De buizerd is geen voormalige broedvogel maar broedt jaarlijks met tenminste een nest in de noordrand van het Dassenbos;	Voortoets	3	Informatie is toegevoegd.
75	NIOO-KNAW	Van de gewone grootoorvleermuis is een zomerpleisterplaats aanwezig;	Voortoets	3	Informatie is toegevoegd.
76	NIOO-KNAW	Het voorkomen van de boommarter wordt sterk vermoed.	Voortoets		Informatie is toegevoegd. Nader onderzoek naar deze soort zal nodig zijn.
77	NIOO-KNAW	Als instituut met een gebruikersovereenkomst voor het Dassenbos voor het verrichten van onderzoek door het Vogeltrekstation, wordt het Dassenbos veelvuldig door ecologen van het NIOO bezocht. Op grond van deze praktijkervaringen kunnen we bovenstaande informatie additioneel aan het het onderzoek van de Groene Ruimte bevestigen. Het is dan ook van belang dat er nader onderzoek wordt gepleegd naar het voorkomen van beschermde soorten en dat bij keuze van het tracé wordt gekeken naar mogelijkheden om schade aan genoemde soorten te voorkomen, of – indien onmogelijk – tijdig en adequaat te compenseren. Bij het uitvoeren van het onderzoek door een door de provincie vast te stellen onafhankelijke partij verzoeken we de provincie om bovengenoemde informatie te delen. Tevens wil het NIOO graag aanvullende informatie over soorten en voorkomen delen met de partij die het nader onderzoek in het Dassenbos gaat uitvoeren. Wij vragen u om daar in het proces gelegenheid voor te geven.	Voortoets	1	Dergelijke informatie is waardevol.

78	NIOO-KNAW	In de Voortoets wordt onder criterium 18 & 19 gekeken naar effecten op populatiedynamiek van Natura 2000 gebieden. Gesteld wordt dat dergelijke effecten bij voorbaat uitgesloten zijn aangezien het zoekgebied zich niet uitstrekt tot de Natura 2000 gebieden. Echter, gegeven het feit dat het zoekgebied zich bevindt tussen Rijntakken en het Binnenveld, beide weidevogelgebieden, en de afstand met Rijntakken slechts 1,7 km bedraagt, mag een invloed op de weidevogelpopulatie in dit gebied niet op voorhand worden uitgesloten. Verondersteld kan worden dat de weg enerzijds een licht verhoogde mortaliteit en lagere reproductie van weidevogels in het Binnenveld zal hebben, en anderzijds zal leiden tot het directe verlies van een aantal territoria van weidevogels in het Binnenveld. Dit kan mogelijk negatieve effecten hebben op de staat van instandhouding van scholekster, kievit, grutto, wulp en tureluur in het Natura 2000 gebied Rijntakken. NIOO verzoekt de provincie dan ook om dit aspect nadrukkelijk mee te nemen in het aanvullend onderzoek.	Voortoets	1	Voor het Natura 2000-gebied Binnenveld zijn geen instandhoudingsdoelstellingen voor (weide)vogels opgenomen. Voor het gebied Rijntakken zijn de genoemde weidevogels als niet-broedvogels opgenomen. Het gebied heeft met name een functie als foerageergebied en als slaapplaats tijdens de voor- en najaarstrek. De instandhoudingsdoelstellingen voor deze soorten hebben betrekking op behoud van omvang en kwaliteit van het leefgebied. Ontwikkelingen buiten het Natura 2000-gebied hebben geen invloed op de omvang en kwaliteit van het leefgebied (foerageergebied en als slaapplaats) binnen Natura 2000.
79	WUR	Geen opmerkingen op Voortoets	Voortoets	1	Geen opmerkingen op Voortoets
80	Keygene	Geen opmerkingen op Voortoets	Voortoets	1	Geen opmerkingen op Voortoets
81	NIOO_KNAW	Bij de genoemde ontwerpcriteria worden ecologische en natuurwaarden niet als specifiek ontwerp criterium opgenomen. Zoals aangegeven in onze reactie op de concept NRD en Trechteringsnotitie van 2 februari jl achten we het van essentieel belang, juist in de regio Wageningen en op het campusgebied van de kennisinstellingen die internationaal op gebied van natuur en biodiversiteit een vooraanstaande positie innemen, vroeg in het project rekening te houden ecologische en natuurwaarden, en de mogelijkheid om het ontwerp zo te realiseren dat schade niet alleen voorkomen of gecompenseerd wordt, maar dat er een integraal ontwerp komt met een meerwaarde ten aanzien van ecologische en natuurwaarden ten opzichte van het huidige gebied. Wij verzoeken u dan ook om Ecologische en Natuurwaarden als 5e ontwerp criterium op te nemen.	Communicatie & participatieplan	1	Wij vinden het belangrijk om bij tijdens de ontwerpfase ook rekening te houden natuurwaarden en ecologie. Daarom is het ecologisch onderzoek vroegtijdig opgestart en wordt de voortgang tussentijds teruggekoppeld. Bevindingen uit het veldonderzoek kunnen zo integraal worden meegenomen bij de ontwikkeling en nadere uitwerking van de wegontwerpen. De ontwerpateliers spelen daarbij een belangrijke rol en wij gaan ervan uit dat zeker deelnemers zijn die vanuit ecologische invalshoeken en belangen hieraan actief zullen deelnemen. Vanuit de omgeving wordt echter aan meerdere heel uiteenlopende aspecten belangen gehecht, daarom zijn we niet verder gegaan dan het benoemen van de de vier genoemde invalshoeken. Het wordt onze uitdaging om zo goed mogelijk rekening houdend met al die belangen te komen tot integrale wegontwerpen.
82	NIOO_KNAW	In het communicatie- en participatieplan is NIOO niet genoemd als gebruiker van grond in het zoekgebied en daarmee ook niet bij de participanten in het traject. Gegeven de gebruiksovereenkomst voor langjarig onderzoek door het NIOO/Vogeltrekstation in het Dassenbos verzoeken we u het NIOO expliciet aan de gebruikers en participanten toe te voegen. Graag neemt het NIOO mee deel aan de ontwerpateliers om vanuit onze expertise een bijdrage te kunnen leveren aan oplossingen en inrichting die zo goed mogelijk voldoen aan de genoemde ontwerpcriteria plus het beschermen en waar mogelijk verbeteren van ecologische en natuurwaarden.	Communicatie & participatieplan	2	Het is bekend dat het NIOO-KNAW een van de gebruikers is van grond binnen het zoekgebied. In paragraaf 4.2 wordt uiteengezet hoe we met de betrokken eigenaren en huurders in het zoekgebied willen omgaan, we zullen "bedrijven en gebruikers" daaraan toevoegen. De afspraken met deze groepen zijn ingepland en worden voor de stadsbrede informatieavond afgerond. Het NIOO-KNAW is uiteraard welkom om inbreng te leveren in de ontwerpateliers.

83	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 3 Meebeslissen: De provincie laat de ontwikkeling van, en de besluitvorming over het beleid, over aan betrokkenen, waarbij het ambtelijke apparaat een adviserende rol vervult. De politiek neemt de resultaten over, na toetsing aan de vooraf gestelde randvoorwaarden. Gezien wat onder 1.2 over indirect en direct betrokkenen (en belangstellenden) gedefinieerd is roept en wat hun rol verder is roept dit vraagtekens op. De betrokkenen mogen wel meedenken over oplossingen in bv ontwerpateilers, zienswijzen geven maar of de betrokkenen over de ontwikkeling en besluitvorming van het beleid (mee)beslissen roept zoals het beschrijven is meer vragen op dan dat het verhelderd wordt.... Uiteindelijk beslist de (provinciale) politiek, toch? Wat meebeslissen inhoudt dient duidelijker verklaard te worden (er blijkt nu niet meer dan adviserend uit).	Communicatie & participatieplan	2	In paragraaf 1.5 wordt aan de hand van de participatieladder in algemene zin toegelicht hoe de overheid kan omgaan met participatie. Onderaan deze paragraaf wordt toegevoegd dat voor dit specifieke project de provincie gebruik maakt van de participatie-niveaus informeren, raadplegen en adviseren.
84	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 11 (communicatiemijlpalen): Moeten 11 en 12 niet omgewisseld: het is logischer dat de zienswijzen ontwerp inpassingsplan volgen op het ontwerp inpassingsplan. Deze zienswijzen kunnen impact hebben op het uiteindelijke inpassingsplan (13). Voorts staat nu bij 11: (inzage en) zienswijzen inpassingsplan. Hoort hier niet ontwerp inpassingsplan te staan!?	Communicatie & participatieplan	2	Dit klopt. We zullen de nummers omwisselen.
85	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz 11 mijlpaal 17: nu genoemd als doorkijkfase. Is realisatiefase niet beter!?	Communicatie & participatieplan	2	Mijlpaal 17 Alhoewel Doorkijk inderdaad een onduidelijke term is, is het niet de realisatiefase. Het wordt bedoeld de fase van projectvoorbereiding richting realisatie, dat wordt in de opsomming onder de tabel bij hoofdstuk 5 aangevuld
86	Initiatiefgroep 'Rondweg biedt wel uitweg'	Blz. 13: KBG voluit schrijven klankbordgroep (afkorting niet eerder gebruikt en zal vele anderen dan klankbordgroep leden en ingewijden onbekend voorkomen).	Communicatie & participatieplan	2	Wordt overgenomen