

RAPPORT

Wageningen Campusroute

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Klant: Provincie Gelderland

Referentie: T&PBF 7106R001F0.1

Versie: 0.1/Finale versie

Datum: 27 februari 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Wageningen Campusroute

Ondertitel:
Referentie: T&PBF 7106R001F0.1
Versie: 0.1/Finale versie
Datum: 27 februari 2018
Projectnaam: Beter bereikbaar Wageningen
Projectnummer: BF 7106
Auteur(s): Mark Huuskes

Opgesteld door: Mark Huuskes

Gecontroleerd door: Reinier Brinks, Peter Nijhout, Jos de Lange

Datum/Initialen: 22-01-2018 RB

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Het project Beter Bereikbaar Wageningen; Campusroute	1
1.2	Milieueffectrapportage	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Terugblik	3
2.1	Uitgangspunten en afgevalen varianten	3
2.2	Terugblik besluitvormingsproces	4
3	Probleemanalyse en doelstelling	6
3.1	Probleemanalyse	6
3.2	Doelstelling	8
3.3	Voornemen tot realisatie van een Campusroute	8
4	De m.e.r.-procedure	10
4.1	m.e.r.-plicht	10
4.2	Procedure	10
5	Alternatief	13
5.1	Inleiding	13
5.2	Referentiesituatie	13
5.3	Alternatief: Campusroute Wageningen	15
6	Werkwijze milieubeoordeling	16
6.1	Aanpak effectbepaling	16
6.2	Beoordelingskader	17
6.2.1	Verkeer en vervoer	18
6.2.2	Geluid	18
6.2.3	Luchtkwaliteit	19
6.2.4	Trillingen	19
6.2.5	Lichthinder	19
6.2.6	Externe veiligheid	20
6.2.7	Natuur	20
6.2.8	Landschap en ruimtelijke kwaliteit, archeologie en cultuurhistorie	22
6.2.9	Bodem	23
6.2.10	Water	23
6.2.11	Ruimtegebruik	23
6.2.12	Sociale aspecten	24
6.2.13	Klimaat	24
6.2.14	Gezondheid	24

7 Communicatie en participatie

25

Bijlagen

Bijlage 1 Schema m.e.r.-procedure en inpassingsplan

Bijlage 2 Trechtering varianten

Bijlage 3 Amendementen en moties

Bijlage 4 Participatieplan

Bijlage 5 Voortoets

1 Inleiding

1.1 Het project Beter Bereikbaar Wageningen; Campusroute

Wageningen: gelegen op de grens tussen de Veluwe en het Rivierengebied in het hart van FoodValley, een centraal gelegen plek met in vele opzichten waardevolle functies en een grote verscheidenheid. Provincie Gelderland wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen, in het bijzonder die van de Wageningen Campus, benutten.

De provincie stimuleert samenwerking tussen bedrijfsleven en universiteit, zodat FoodValley economisch verder ontwikkelt en de kenniseconomie groeit. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de economische potentie, is een goede bereikbaarheid van Wageningen, in het bijzonder van de Campus, het Business and Science park en ook de Rijnhaven.

De bereikbaarheid van Wageningen staat nu al onder druk en de problemen nemen verder toe als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de verdere ontwikkeling van de Campus in Wageningen. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblematiek.

Om deze gewenste economische ontwikkelingen mogelijk te maken, is voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Er gebeurt daarom ook al veel op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement. Als 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.

1.2 Milieueffectrapportage

Voor de realisatie van de Campusroute stelt de provincie een inpassingsplan op. Aan het besluit over het provinciale inpassingsplan voor de Campusroute is een m.e.r.-plicht gekoppeld. De m.e.r.-procedure¹ wordt geregeld door de Wet milieubeheer en Besluit milieueffectrapportage. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Het milieueffectrapport (MER) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het inpassingsplan. Zie bijlage 1 voor de procedurele stappen van de m.e.r. en het inpassingsplan.

In het MER wordt onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de referentiesituatie en de mogelijke (zowel positieve als negatieve) gevolgen voor mens en milieu als gevolg van het voornemen. Indien uit de resultaten van de onderzoeken compenserende of mitigerende maatregelen noodzakelijk blijken dan worden de maatregelen én hun effect(en) in beeld gebracht.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Deze voor u liggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) bevat een beschrijving van het project, het alternatief dat in het MER in beschouwing wordt genomen, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop de onderzoeken worden uitgevoerd. Dit document geeft de inhoudelijke afbakening van de uit te voeren milieuonderzoeken in het MER.

¹ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de afkortingen 'm.e.r.' en 'MER'. De afkorting 'm.e.r.' staat voor de milieueffectrapportage procedure en de term 'MER' betreft het daadwerkelijke Milieu Effect Rapport.

De Wet milieubeheer schrijft voor dat in de voorfase van het m.e.r.-traject (voordat het MER daadwerkelijk wordt vastgesteld) participatie plaatsvindt, waarna het bevoegd gezag de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER vaststelt. Dit document is daarom openbaar gemaakt. Andere overheden, bedrijven en burgers wordt gevraagd om mee te denken en zienswijzen over de reikwijdte en het detailniveau van het m.e.r.-onderzoek in te brengen. Tevens heeft de provincie op vrijwillige basis de Commissie voor de milieueffectrapportage² gevraagd advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een terugblik op de eerder onderzochte alternatieven en de besluiten die reeds genomen zijn.

Hoofdstuk 3 beschrijft de problematiek waarvoor de voorgenomen activiteit, de realisatie van een Campusroute, een oplossing biedt.

Hoofdstuk 4 beschrijft welke stappen worden gezet in de m.e.r.-procedure. Hierbij wordt de m.e.r.-procedure parallel aan de procedure voor het opstellen en het vaststellen van het inpassingsplan beschreven.

Hoofdstuk 5 gaat in op de in het MER te onderzoeken alternatief.

Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de criteria waaraan het alternatief in het MER worden getoetst.

² De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten. De Commissie is een volgens de Wet milieubeheer zelfstandige stichting, die een deskundig en onafhankelijk advies uitbrengt. Conform die wet adviseert zij alleen aan het bevoegd gezag: Rijk, provincie, gemeente of waterschap. De Commissie publiceert haar adviezen openbaar.

2 Terugblik

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de eerder uitgevoerde relevante onderzoeken en genomen besluiten. Paragraaf 2.1 beschrijft de trechtering van de diverse alternatieve oplossingsrichtingen, hier varianten genoemd. Paragraaf 2.2. gaat in op het voorgaande besluitvormingsproces.

2.1 Uitgangspunten en afgevalen varianten

Sinds 2012 is al uitvoerig gestudeerd op de bereikbaarheid van Wageningen en zijn diverse varianten vanwege uiteenlopende redenen afgevalen. Deze paragraaf beschrijft kort de trechtering van de varianten zoals deze heeft plaatsgevonden tussen 2012 en de zomer van 2017. De inhoudelijke verantwoording van de trechtering is meer uitgebreid gerapporteerd in een separate rapportage³ die is opgenomen in bijlage 2 van deze NRD.

Bij de ontwikkeling van de varianten tussen 2015 en 2017 is een aantal uitgangspunten toegepast:

- doorstroming en robuustheid (redundantie en restcapaciteit) van de oplossing staan voorop;
- verkeersveiligheid: een verkeersveilig wegontwerp conform landelijke richtlijnen van het CROW gebaseerd op het concept van Duurzaam Veilig⁴;
- de oplossing dient betaalbaar te zijn, er is sprake van een kostenverdeling van 1/3 deel voor de gemeente Wageningen en 2/3 deel voor de provincie Gelderland waarbij de bijdrage van de provincie maximaal 14 miljoen is.

Deze uitgangspunten komen terug in de criteria die zijn gebruikt om de varianten te beoordelen/scoren. Hierbij zijn drie hoofdgroepen criteria toegepast:

- **verkeer**; naast de prestatie-indicator doorstroming is gekeken naar robuustheid. De effecten van de varianten zijn uitgebreid geanalyseerd en gerapporteerd. Hiervoor zijn modelberekeningen (met het statische model Ede Wageningen, basisjaar 2012 en toekomstjaar 2030 en het daarop gebaseerd dynamische model van de N781/Nijenoord Allee) toegepast;
- **kosten**: van een groot aantal varianten zijn schetsontwerpen gemaakt. Het ruimtebeslag is bepaald en kostenramingen zijn gemaakt inclusief vastgoed en een inschatting van de onvoorziene kosten om de investeringsbedragen inzichtelijk te maken;
- **omgeving**; aspecten als natuur en ecologie, landschap, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en sub-aspecten hiervan zijn kwalitatief beoordeeld door experts op dit gebied.

Verkeersveiligheid is impliciet meegenomen in de ontwerpen door toetsing aan de principes van Duurzaam Veilig.

Tijdens het trechteringsproces zijn bovenregionale en regionale oplossingen, zoals het doortrekken van de A30 naar de A15 met een aftakking naar Wageningen en een rondweg om Wageningen, afgevalen. Vervolgens zijn er twee (regionale) hoofdvarianten overgebleven die de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren. Dit betrof het opwaarderen van de huidige infrastructuur aan de noordzijde van Wageningen (A) en een nieuwe route over de Campus (B). Binnen deze twee hoofdvarianten zijn meerdere uitvoeringsvarianten onderzocht.

Begin 2017 zijn er 6 varianten tot hetzelfde detailniveau uitgewerkt en berekend, waaronder 2 'A' varianten die uitgaan van het opwaarderen van de bestaande infrastructuur, namelijk:

- Kostenefficiënt
- Sober (geoptimaliseerd)

³ Rapport Beter Bereikbaar Wageningen Trechternotitie, referentie T&PBF 7106R001D0.2

⁴ Duurzaam Veilig of Duurzaam Veilig Verkeer is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten. Het initiatief richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. De principes van Duurzaam Veilig zijn gericht op: 1. Functionaliteit van de weg, 2. Homogeniteit van massa, richting en snelheid, 3. Herkenbaarheid, 4. Vergevingsgezindheid, 5. Statusonderkenning.

Daarnaast zijn er drie 'B' varianten beschouwd die uitgaan van een route over de Campus, namelijk:

- Rondje Campus
- Campus op maaiveld
- Campus verdiept

Tenslotte is een nieuwe variant meegenomen, de zogenaamde Ruggengraat 2.0. Deze variant bevat een nieuwe verbinding over de zuidrand van de Wageningen Campus tussen de businessstrip en sportfaciliteiten van de Wageningen University & Research (WUR) /hockeyclub.

Op basis van toetsing aan de criteria (verkeer, omgeving en kosten) zijn de volgende varianten afgefallen:

- Kostenefficiënt
- Sober (geoptimaliseerd)
- Rondje Campus
- Campus verdiept
- Ruggengraat 2.0

In het raadsvoorstel van april 2017 vraagt het college van B&W van de gemeente Wageningen aan de gemeenteraad de variant "Campusroute op maaiveld" aan te wijzen als meest kansrijke oplossing en om samen met de provincie een m.e.r.-procedure te doorlopen.

2.2 Terugblik besluitvormingsproces

Sinds 2009 werken de provincie Gelderland en de gemeente Wageningen aan een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van Wageningen en de Wageningen Campus. Dit resulteerde in het raadsvoorstel van april 2017 zoals in de vorige paragraaf benoemd, waarin het College van de gemeente Wageningen aan de gemeenteraad vraagt de variant "Campusroute op maaiveld" aan te wijzen als meest kansrijke oplossing en om samen met de provincie een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Tijdens de besluitvorming in de gemeenteraad op 3 juli 2017 heeft de raad amendementen (zie bijlage 3) aangenomen. Dat leidde tot een besluit voor een bindend nieuw en niet onderzocht of besproken tracé. Omdat de gemeenteraad met haar besluit voorbij is gegaan aan het bovenregionale economische belang en de provincie verdere vertraging in het vervolgproces wil voorkomen heeft de provincie de regie genomen. Daarom start zij nu zelf de m.e.r. procedure en de voorvoorbereiding van een inpassingplan, zodat de weg in de toekomst aangelegd kan worden.

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 18 december 2017 heeft de raad besloten samen te werken met de provincie aan dit project. De Raad kijkt vervolgens per fase of dat zo blijft. Hierbij is een amendement aangenomen met vier aanvullende lokale belangen.

De provincie heeft besloten om het zoekgebied uit te breiden op basis van het amendement van 3 juli 2017. Daarnaast houdt de provincie bij de verdere uitwerking, besluitvorming en onderzoeken zoveel mogelijk rekening met de amendementen van zowel 3 juli als 18 december 2017, die direct raakvlak hebben met het zoekgebied, het ontwerp en de milieueffectonderzoeken. In onderstaande tabel wordt de interpretatie van de gemeentelijke besluitvorming weergegeven. De amendementen zelf zijn als bijlage 3 opgenomen bij dit rapport.

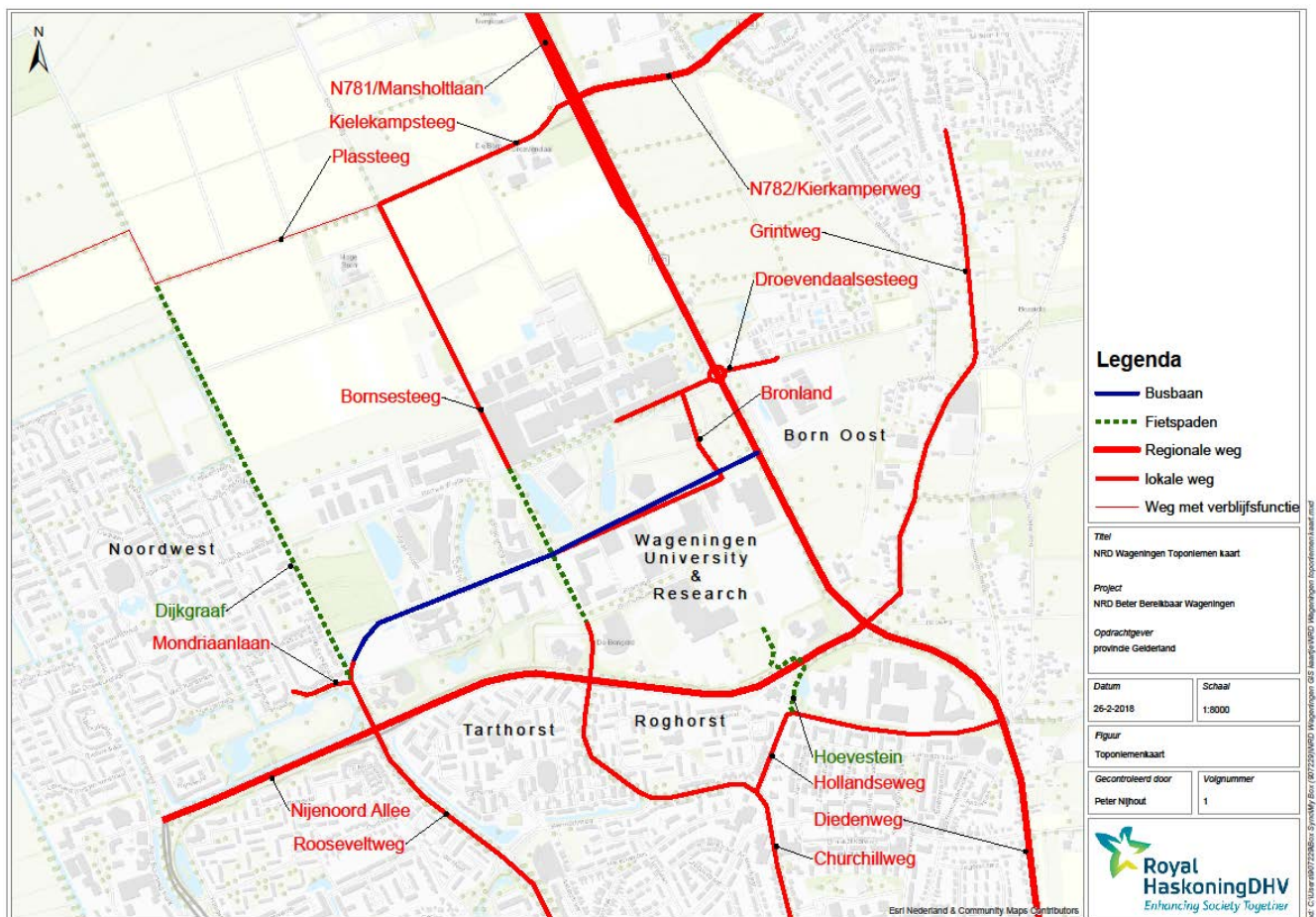
Amendement	Toelichting
3 juli 2017 amendement 4a3 <i>Wijziging tracé Campusroute</i>	Het zoekgebied is uitgebreid zodat er een tracé onderzocht kan worden dat voldoet aan deze voorwaarden. In de verschillende alternatieve tracé's die nog bedacht moeten worden is er de

	mogelijkheid om te variëren met snelheid en is het ook mogelijk om bijvoorbeeld fietsverbindingen te onderzoeken.
3 juli 2017 amendement 4a4 <i>Verbetering fietsverbindingen</i>	Dit amendement gaat over gemeentelijke initiatieven die buiten de reikwijdte van deze opdracht en m.e.r. procedure vallen
3 juli 2017 amendement 4a5 <i>Verbetering kruispunt Droevendaalsesteeg</i>	Dit amendement is deels aangenomen. Voor de verkeersafwikkeling van de rotonde Droevendaalsesteeg start de provincie een nieuwe verkenning naar mogelijke no-regret maatregelen.
3 juli 2017 motie 4M1 <i>Opstellen mobiliteitsconvenant</i>	De provincie onderschrijft deze motie. Zij sluit zich aan bij de gemeente. Onder regie van de gemeente wordt een apart proces gestart om te komen tot een mobiliteitsconvenant
18 december 2017 amendement 6a1 <i>1. Behoud monumentale boerderij De Born 2. Netto minder overlast ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidseffecten 3. Meenemen van de belangen van fietsers 4. Aanpassen rotonde Droevendaalsesteeg.</i>	<p>Het eerste punt wordt onderzocht in de m.e.r. procedure.</p> <p>Luchtkwaliteit en geluid zijn aspecten die in de m.e.r.-procedure onderzocht en meegewogen worden.</p> <p>Het belang van de fietsers wordt meegenomen. Zie hoofdstuk 6.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke wensen uit amendement 4a4 verwijzen we naar de tekst hierboven.</p> <p>Het aanpassen van de rotonde Droevendaalsesteeg is onder amendement 4a5 behandeld.</p>

3 Probleemanalyse en doelstelling

3.1 Probleemanalyse

In de ochtend- en avondspits zijn er in de huidige situatie⁵ files in Wageningen en zonder een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek zullen deze files in de toekomst alleen maar toenemen. Vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de Wageningen Campus, staan er bijna elke dag in de spits wachtrijen. Ook het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen.



Figuur 1 Hoofdwegenstructuur noordelijk deel van Wageningen en Wageningen Campus

In de meest recente studie van de provincie Gelderland met het statische verkeersmodel Ede/Wageningen naar de verkeersafwikkelingen op de N781/Wageningen (uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Wageningen) is 2030 als autonome situatie genomen. Uit de modelanalyse van het verkeer volgt dat als gevolg van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen, het verkeer in het plangebied (en met name op het noordelijk deel van de N781 en Nijenoord Allee) naar verwachting fors toeneemt tussen de situatie nu (2012) en 2030. Dit leidt ten opzichte van 2012 in de autonome situatie 2030 tot aanzienlijk oplopende reistijden en terugslag van wachtrijen, voornamelijk in de avondspits rondom de rotonde Droevendaalsesteeg. Uit de verkeerssimulatiestudie blijkt dat de rotonde Droevendaalsesteeg in de avondspits dusdanig verzadigd is, dat er wachtrijen ontstaan op de Wageningen Campus. Figuur 2 geeft een beeld van de wachtrijen in de avondspits waarbij groen aangeeft

⁵ De huidige situatie is gebaseerd op verkeerscijfers uit 2012 uit het verkeersmodel Ede/Wageningen

dat er geen wachtrijen zijn en wanneer het wegvak rood kleurt er sprake is van congestie/wachtrijen. Op het Campusterrein staan lange wachtrijen, zowel op de Bronland als Droevendaalsesteeg. Met het simulatiemodel zijn ook reistijden berekend. Ten opzichte van de situatie in 2012 wordt de reistijd vanaf de Wageningen Campus richting A12 in de avondspits vier keer zo lang in het simulatiegebied. Voor de rijrichting Wageningen in wordt de reistijd twee keer zo lang. Ook bij de kruising Churchillweg stagneert de verkeersafwikkeling, met wachtrijen aan alle zijden tot gevolg. In de ochtendspits levert de fietsoversteek ter hoogte van de Churchillweg net als in de huidige situatie problemen op. Vanaf de Kortenoord Allee richting A12 zal de reistijd in 2030 tot 1,5 keer zo lang zijn.



Figuur 2 Wachtrijvorming avondspits 2030 (rood = wachtrijvorming)

Uit een analyse van het verkeer in, naar en door Wageningen is gebleken dat de problemen voor een groot deel veroorzaakt worden door het zogenaamde externe verkeer. Dit is verkeer met herkomst of bestemming Wageningen. Het is vooral het woon-werkverkeer dat problemen veroorzaakt.

Verkeersmodel

Vanwege nieuwe inzichten in de ruimtelijke ontwikkelingen van met name het bedrijventerrein Born Oost en de Wageningen Campus en meer inzicht in het doorgaand verkeer⁶ heeft er een update van de probleemanalyse plaatsgevonden. De verkeersintensiteiten op de Mansholtlaan vallen in 2030 hoger uit en daarmee zal de verkeersproblematiek groter zijn dan zoals hierboven is beschreven. Met deze nieuwe intensiteiten zijn ook Aeries berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd om de effecten van de Campusroute als gevolg van stikstofdepositie op de Natura-2000 gebieden te bepalen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een zogenaamde Voortoets. Zie hiervoor bijlage 5. In het voorjaar van 2018 zullen nieuwe prognoses gemaakt worden van het verkeer gebaseerd op nieuwe verkeersstellingen in Wageningen en op de WUR. Deze nieuwe prognoses vormen de basis voor de uit te voeren milieueffectrapportage.

⁶ Rapport Kentekenonderzoek Wageningen, DUFEC, mei 2017

3.2 Doelstelling

Op basis van de geconstateerde problemen heeft de provincie Gelderland de volgende doelstelling voor ogen:

Het realiseren van een goede bereikbaarheid om het vestigingsklimaat van FoodValley te verbeteren en de potentie van Wageningen, met in het bijzonder de Wageningen Campus – universiteit, research, bedrijven –, te benutten en te vergroten.

3.3 Voornemen tot realisatie van een Campusroute

De provincie Gelderland wil de hiervoor genoemde doelstelling realiseren door een nieuwe verbinding om de Wageningen Campus (een Campusroute), te realiseren. Het tracé van de Campusroute is nog niet vastgesteld. Wel is een zoekgebied afgebakend, waarbinnen de exacte ligging van de Campusroute nader wordt onderzocht. Dit zoekgebied is weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 3 Ligging zoekgebied Campusroute

Het zoekgebied is gekozen op basis van:

- de uitkomsten van de provinciale en gemeentelijke onderzoeken, (zie hiervoor de trechteringsnotitie in bijlage 2 en de toelichting op de voorgeschiedenis in paragraaf 2);
- het raadbesluit van de gemeente Wageningen van 3 juli 2017.

Raadbesluit van de gemeente Wageningen van 3 juli 2017

De gemeenteraad besloot op 3 juli 2017 via amendement de variant "Campusroute op maaiveld" aan te wijzen als meest kansrijke oplossing en hiervoor de m.e.r.-procedure te starten met dien verstande dat:

- 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.

Het zoekgebied is:

- gelegen over de randen van de Wageningen Campus om doorsnijding van het Campusterrein zoveel mogelijk te voorkomen;
- gelegen ten oosten van de woonwijk Noordwest om de overlast op de bebouwing zoveel mogelijk te beperken;
- gelegen ten zuiden van het stiltegebied om de hinder zoveel mogelijk te beperken;
- gelegen ten noorden van de Hoge Born en Droevendaal 114 om de impact op de functies in het gebied zoveel mogelijk te beperken;
- ten westen begrensd door een rechte lijn vanaf de oostkant van de Sterflat/Dijkgraaf, via de Vijfde Polder en langs de westelijke zijde van de Hoge Born;
- aan de noordoostzijde van het tracé aansluitend op het bestaande kruispunt N781 Mansholtlaan / Kielekampsteeg. Het bestaande kruispunt moet hierdoor waarschijnlijk worden gereconstrueerd;
- aan de zuidwestzijde van het tracé aansluitend op de Nijenoord Allee en de Mondriaanlaan. Als gevolg van de aansluiting van de nieuwe weg moet de Nijenoord Allee waarschijnlijk worden gereconstrueerd. Dit geldt mogelijk ook voor de aansluitingen van gemeentelijke wegen in de directe omgeving.

4 De m.e.r.-procedure

4.1 m.e.r.-plicht

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt tussen de aanleg van autowegen en autosnelwegen. De aanleg van een autoweg wordt genoemd in categorie C1.2. Of de Wageningen Campusroute onder deze categorie valt, is afhankelijk van de uitleg van het begrip 'autoweg'.

In onderdeel A van het Besluit milieueffectrapportage wordt onder het begrip autoweg verstaan:

- een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of;
- een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990'.

In dit stadium is nog niet duidelijk of aan de definitie zoals bedoeld bij de 1^{ste} bullit wordt voldaan en categorie C1.2 van toepassing is. Dat hangt namelijk af van het ontwerp dat in de m.e.r.-procedure verder wordt vormgegeven.

De Campusroute wordt niet aangemerkt als een weg als bedoeld in artikel 1, onder D van de RVV 1990. Dit gaat om wegen waar je meer dan 100 km/h mag rijden. De tweede bullit is daarom niet van toepassing.

Daarnaast kan er op grond van artikel 7.2 van de Wet Milieubeheer sprake zijn van een plan-m.e.r. plicht als significante effecten op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten zijn en er hierdoor een passende beoordeling noodzakelijk is. Uit de uitgevoerde Voortoets blijkt dat de Campusroute leidt tot stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr betekent dat significante effecten op deze Natura 2000-gebieden als gevolg van het inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden, en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. Hiermee is dus sprake van een plan-m.e.r.-plicht. De passende beoordeling moet opgenomen worden in het MER.

Het doel van de milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieu een volwaardige plek te geven in het besluitvormingsproces. Het milieueffectrapport (MER) vormt zowel de input voor de keuze van het voorkeustracé voor de weginfrastructuur als het besluit voor het vaststellen van het inpassingsplan dat de aanleg van de weginfrastructuur juridisch mogelijk maakt.

4.2 Procedure

Voor dit project is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. In bijlage 1 is een schematische weergave van de m.e.r.-procedure in relatie tot het inpassingsplan opgenomen. Hieronder worden de procedurestappen toegelicht:

Stap 1 Openbare kennisgeving van het voornemen door bevoegd gezag en raadpleging bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau

De provincie Gelderland publiceert een openbare kennisgeving. Hierin staat dat zij van plan is een inpassingsplan op te stellen en een m.e.r. procedure zal doorlopen voor de Campusroute.

De kennisgeving gaat vergezeld met de terinzagelegging van de NRD vanaf 15 maart 2018 tot en met 25 april 2018.

Iedereen kan in die periode een reactie (zienswijze) indienen bij de provincie. Verschillende instanties en gemeenten worden in deze periode om advies gevraagd, zoals gemeente Wageningen en het waterschap. De Commissie m.e.r. wordt (op vrijwillige basis) om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER én de ingediende zienswijzen en adviezen.

De provincie beantwoordt alle reacties en bundelt deze in een nota. Daarin is ook aangegeven welke invloed de reacties hebben gehad op de reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken.

Waar kunt u de Notitie Reikwijdte en Detailniveau inzien?

U kunt de stukken van 15 maart 2018 tot en met 25 april 2018 digitaal inzien via de website www.gelderland.nl/beterbereikbaarwageningencampusroute

U kunt tijdens de terinzagelegging ook een papieren versie inzien. Dit kan op de volgende locaties: Provincie Gelderland, receptie Huis der Provincie Markt 11 te Arnhem
Gemeentehuis van Wageningen, Markt 22, Wageningen
Let op: informeer bij de betreffende overheden naar de actuele openingstijden.

Hoe kunt u uw zienswijze indienen?

Tijdens de terinzagelegging van 15 maart tot en met 25 april 2018 heeft iedereen de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen over de Notitie reikwijdte en Detailniveau. Onze voorkeur gaat uit naar schriftelijke zienswijzen.

Schriftelijke zienswijze

U kunt uw schriftelijke zienswijze onder vermelding van zaaknummer 2018-002851 richten aan:

Per e-mail: post@gelderland.nl

Per brief: Het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland, postbus 9090, 6800 GX Arnhem.

Stap 2: opstellen MER

Voordat de onderzoeken uitgevoerd kunnen worden, start er een zogenaamde ontwerpfasen. Binnen het zoekgebied (zie figuur 3) zijn meer mogelijkheden voor de ligging van de weg. Samen met belanghebbenden worden in zogenaamde ontwerpateliers verschillende mogelijkheden bedacht (zie voor meer informatie in hoofdstuk 7 en bijlage 4 (participatie/communicatieplan)).

Als verschillende tracés van de weg en de inrichting daarvan ontworpen zijn, kunnen de verschillende onderzoeken worden uitgevoerd, zoals afgesproken in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Mede op basis van de resultaten van het Milieueffectrapport wordt er 1 voorkeursoplossing gekozen door Gedeputeerde Staten. Na de besluitvorming hierover, start de provincie met het opstellen van het ontwerp inpassingsplan.

Stap 3: kennisgeving en zienswijzen en advies Commissie m.e.r.

Het Milieueffectrapport wordt tegelijk met het ontwerp inpassingsplan ter inzage gelegd. Iedereen mag op beide documenten, gedurende 6 weken, een reactie (zienswijze) geven bij Gedeputeerde Staten. In deze periode toetst ook de Commissie voor de m.e.r. het Milieueffectrapport.

Stap 4: besluit, motivering, bekendmaking en mededeling

Provinciale Staten van Gelderland stellen, mede op basis van het Milieueffectrapport, het ontwerp inpassingsplan, de reacties en advisering daarover, het inpassingsplan vast. Daarbij verantwoorden zij op welke wijze rekening is gehouden met het Milieueffectenrapport en met de zienswijzen en adviezen.

Stap 5: (Eventueel) Beroep tegen het inpassingsplan

Belanghebbenden, die een zienswijze hebben ingediend over het MER/ontwerp-inpassingsplan, kunnen beroep instellen tegen het vastgesteld inpassingsplan. Belanghebbenden kunnen ook beroep instellen bij de Raad van State op de gewijzigde vastgestelde onderdelen van het inpassingsplan.

Stap 6 Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het inpassingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis er zijn om de effecten te kunnen beschrijven. Deze aspecten zullen voor evaluatie in aanmerking komen.

5 Alternatief

5.1 Inleiding

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, is in het voorgaande traject een zeer groot aantal tracévarianten onderzocht. Op basis van de resultaten uit dit voortraject hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland besloten een m.e.r.-procedure te starten en de verbinding rondom de Wageningen Campus (Campusroute) in een MER nader te onderzoeken. Dit wordt het alternatief genoemd. In hoofdstuk 3 is het zoekgebied waarbinnen het alternatief wordt gerealiseerd opgenomen. Een belangrijke stap in het MER-onderzoek is het nader uitwerken van de ligging van het tracé en het ontwerp van de weg binnen dit zoekgebied. Dit resulteert in verscheidene liggings- en inrichtingsvarianten.

Naast het alternatief wordt ook de referentiesituatie onderzocht in het MER. Dit betreft de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot het peiljaar (2030) en dient als referentie voor de effectbepaling. Zie voor de gebruikte toponiemen in onderstaande paragraaf figuur 1 in paragraaf 3.1. Dit figuur geeft de hoofdwegenstructuur weer.

5.2 Referentiesituatie

Huidige situatie

In de huidige situatie is Wageningen vanuit het noorden bereikbaar via de N781 (Mansholtlaan) vanaf de A12 met 2x2 rijstroken en aanliggende busstroken. Vanaf het kruispunt met de Kielekampsteeg/Kierkamperweg zijn er meerdere mogelijkheden. De hoofdroute gaat door over de Mansholtlaan die van 2x2 rijstroken met busstroken teruggaat naar 1 rijstrook per richting met busstroken. Via de Droevendaalsesteeg zijn de Wageningen Campus en de Born Oost bereikbaar. Via de Kielekampsteeg en Bornsesteeg is de Wageningen Campus voor auto en fietsverkeer eveneens bereikbaar.

De Mansholtlaan komt vervolgens binnen de bebouwde kom en ter hoogte van Bronland sluit een vrijliggende busbaan over de Wageningen Campus aan op de Mansholtlaan met een verkeerslicht. Bij het kruispunt met de Nijenoord Allee en de Grintweg verdeelt het verkeer zich met als bestemming zuidwesten (via de Nijenoord Allee) en zuidoosten (via de Mansholtlaan die over gaat in de Diedenweg) van Wageningen

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.) en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Doorgaand verkeer maakt gebruik van deze weg.

Autonome ontwikkelingen

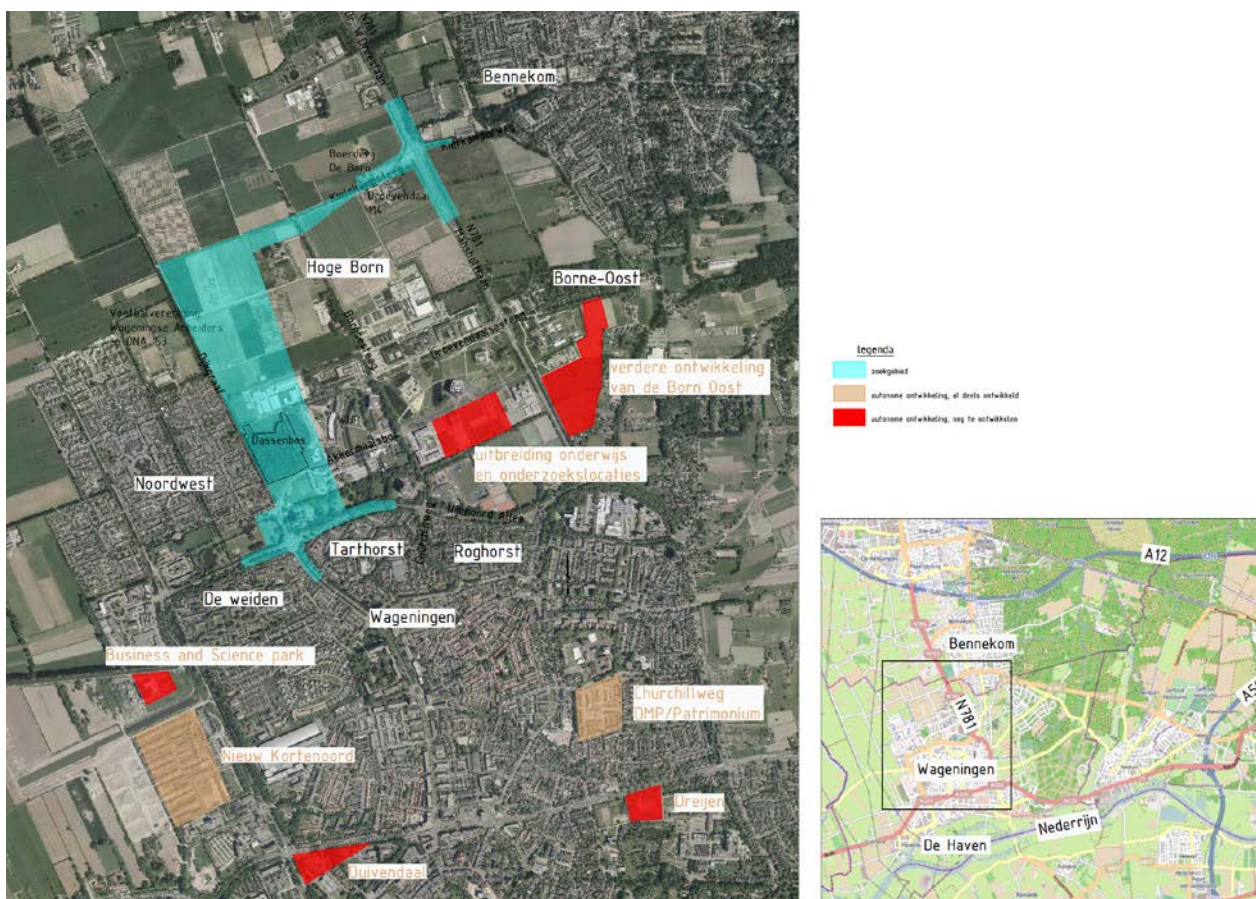
In de verkeersberekeningen wordt uitgegaan van een aantal ontwikkelingen tot het peiljaar 2030 die invloed hebben op de verkeerssituatie. Dit betreft ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen in de omgeving.

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in Wageningen betreffen:

- uitbreiding onderwijs- en onderzoekslocaties op de Wageningen Campus inclusief studentenhuysvesting;
- groei van bedrijven op de zogenaamde business strip waar FrieslandCampina zich heeft gevestigd en nu Unilever zich gaat vestigen;
- verdere ontwikkeling van de Born Oost;
- uitbreiding Business en Science Park;

- woningbouw Nieuw Kortenoord;
- woningbouw waaronder studentenwoningen Churchillweg DMP/Patrimonium, Duivendaal en Dreijen.

Zie onderstaand figuur van de ligging van de hierboven genoemde ontwikkelingen.



Figuur 4 Ligging autonome ontwikkelingen i.r.t. zoekgebied Campusroute

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt van Wageningen zijn:

- Ontwikkelingen Veluwe Poort (kazerneterreinen en ENKA in Ede Oost), Kernhem, De Klomp en BTA12 in Ede
- Woningbouw Veenendaal Oost in Veenendaal

In Wageningen zijn geen grote verkeersinfrastructurele ontwikkelingen voorzien. Wel wordt rekening gehouden met de afwaardering van de Grintweg naar een fietsstraat in verband met de inrichting van een snelle fietsroute op dit tracé. De afwaardering van de Churchillweg naar 30 km/uur is wel opgenomen in de netwerkvisie van de gemeente Wageningen maar nog niet meegenomen in de verkeersberekeningen.

Buiten Wageningen zijn er enkele infrastructurele ontwikkelingen die invloed hebben op de verkeersstromen. De belangrijkste is de aanleg van de Parklaan ter ontsluiting van de Veluwe Poort in Ede. Hiervoor wordt de aansluiting van de N781 op de A12 (Poortwachter) aangepast en een nieuwe verbinding tussen de noord-zuid geprojecteerde wegen Edeseweg en N781 aangelegd.

5.3 Alternatief: Campusroute Wageningen

In paragraaf 3.3. is het zoekgebied weergegeven waarbinnen het ontwerp van de Campusroute ten tijde van het MER wordt uitgewerkt. Dit gebeurt door middel van een open participatieproces met de belanghebbenden.

Voor het ontwerp van de Campusroute gelden de volgende uitgangspunten die zijn ontleend aan de doelstelling van het project en het provinciale en gemeentelijke beleidskader met betrekking tot wegen:

- de weg is gelegen binnen het zoekgebied zoals in paragraaf 3.3. weergegeven met inachtneming van de uitgangspunten die gelden bij de bepaling van dit zoekgebied;
- de weg is gelegen op maaiveld;
- de weg krijgt 1 rijstrook per richting met of zonder scheiding van de rijstroken;
- de maximale snelheid wordt nog bepaald, maar zal minimaal 50 en maximaal 80 km/u zijn;
- de weg moet op zorgvuldige wijze worden ingepast in het landschap en de stedelijke omgeving passend bij de identiteit van het gebied;
- de oplossing moet duurzaam en toekomstvast zijn.

6 Werkwijze milieubeoordeling

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe en welke effecten in het MER in kaart worden gebracht en aan welke aspecten en criteria in het MER wordt getoetst. De criteria zijn ontleend aan het relevante vigerende beleid en de relevante vigerende wetgeving per aspect.

6.1 Aanpak effectbepaling

De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. Autonome ontwikkelingen (2030) zijn ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen en die ook gerealiseerd worden als het project Campusroute niet wordt gerealiseerd. Als peiljaar wordt in het MER 2030 gehanteerd. De milieueffecten worden in het studiegebied bepaald. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van het alternatief verwacht worden. Voor met name natuur en geluid geldt dat het studiegebied groter is dan het plangebied (het gebied waar de feitelijke wegaanleg plaats gaat vinden). In het MER wordt voor elk milieuaspect weergegeven wat het studiegebied is.

Het alternatief wordt onderzocht op de aspecten zoals opgenomen in het beoordelingskader dat in paragraaf 6.2. (tabel 2) is opgenomen.

Afhankelijk van het milieuaspect worden de effecten of kwantitatief of kwalitatief bepaald. Kwantitatief wil zeggen dat er berekeningen aan de effectbepaling ten grondslag liggen. Als kwantitatief onderzoek niet mogelijk is, worden de effecten bepaald op basis van beoordeling door materiedeskundigen. De effecten worden aangegeven aan de hand van kwalitatieve effectscores. Hiervoor wordt een vijfpuntsschaal toegepast. De referentiesituatie wordt daarbij neutraal gesteld (score nul). Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie positief tot zeer positief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met + en ++. Indien het effect ten opzichte van de referentiesituatie negatief tot zeer negatief scoort, dan zijn deze effecten aangeduid met - en --, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect. In tabel 1 is de gehanteerde beoordelingsschaal opgenomen.

Score	Verklaring
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Geen/neutraal effect
-	Negatief effect
--	Zeer negatief effect

Tabel 1 Beoordelingsschaal milieueffecten

Naar aanleiding van de geconstateerde effecten worden, indien noodzakelijk, mitigerende en compenserende maatregelen aangedragen in het MER. Hierbij wordt ook het resterende effect in beeld gebracht. Dat is het effect dat overblijft na het nemen van de eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Bij de effectbeschrijving wordt, voor zover relevant, onderscheid gemaakt in aanlegfase en gebruiksfase. Er wordt aangegeven of effecten tijdelijk of permanent zijn, op korte of lange termijn spelen en of sprake is van cumulatieve effecten. Ook wordt er een hoofdstuk 'Leemten in kennis' opgenomen waarin onzekerheden in de voorspelling van de effecten worden aangegeven.

6.2 Beoordelingskader

De effectbeschrijving vindt plaats aan de hand van de milieuaspecten zoals opgenomen in onderstaande tabel en een nadere toelichting in de paragrafen 6.2.1 t/m 6.2.14.

Aspecten	Beoordelingscriteria	Beoordeling
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid en mobiliteit	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidgevoelige bestemmingen	Kwantitatief
	Geluidsbelast oppervlak	Kwantitatief
	Stiltegebied	Kwantitatief
Luchtkwaliteit	Stikstofdioxide (NO ₂)	Kwantitatief
	Fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5})	Kwantitatief
Trillingen	Mate van hinder door trillingen	Kwalitatief
Lichthinder	Mate van hinder door lichtinval	Kwalitatief
Externe veiligheid	Groepsrisico	Kwantitatief
	Plaatsgebonden risico	Kwantitatief
Natuur	Beïnvloeding beschermde gebieden (Natura 2000, GNN, Groene Ontwikkelingszone)	Kwantitatief/ Kwalitatief
	Beïnvloeding beschermde soorten (flora en fauna)	Kwalitatief
Landschap, archeologie en cultuurhistorie	Landschap en ruimtelijke kwaliteiten	Kwalitatief
	Archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Draagkracht	Kwalitatief
Water	Oppervlaktewater (kwaliteit- en kwantiteit)	Kwalitatief
	Grondwater (kwaliteit- en kwantiteit)	Kwalitatief
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag op functies	Kwantitatief
	Ontstaan van functioneel gehinderde gebieden	Kwalitatief
Sociale aspecten	Barrièrewerking	Kwalitatief
	Visuele hinder van de weg	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	Kwalitatief
Klimaat	Klimaatbestendig: Overlast door hevige en langdurige neerslag voorkomen	Kwalitatief
	CO ₂ -uitstoot tijdens aanleg en gebruik	Kwalitatief
Gezondheid	Combinatie van effecten geluid en luchtkwaliteit uitgedrukt in DALY's.	Kwantitatief
	Afstand tot aan bebouwing	Kwantitatief
	Positieve gezondheid	Kwalitatief

Tabel 2 Toetsingscriteria per milieuaspect

6.2.1 Verkeer en vervoer

Bij het thema verkeer en vervoer staat het probleemoplossend vermogen van de Campusroute centraal. Het huidige Verkeersmodel Ede/Wageningen wordt in het voorjaar van 2018 geactualiseerd met nieuwe prognoses van het verkeer gebaseerd op nieuwe verkeerstellingen in Wageningen en op de WUR. Met dit model worden de toekomstige verkeersbewegingen in beeld gebracht. Binnen het onderzoeksgebied voor het aspect verkeer worden de relevante wegen in beschouwing genomen.

Het beoordelingscriterium 'Bereikbaarheid en mobiliteit' is opgedeeld in subcriteria. Specifieke onderdelen waaraan aandacht geschonken wordt zijn de intensiteiten en de verkeersafwikkeling (door middel van intensiteiten en capaciteit (I/C) en de verzadigingsgraad van de kruispunten), oversteekbaarheid voor de fietsers, robuustheid⁷, verkeersveiligheid. Met het subcriterium de fietsoversteekbaarheid wordt bedoeld in hoeverre het voor fietsers mogelijk is om op een veilige en snelle manier over te kunnen steken.

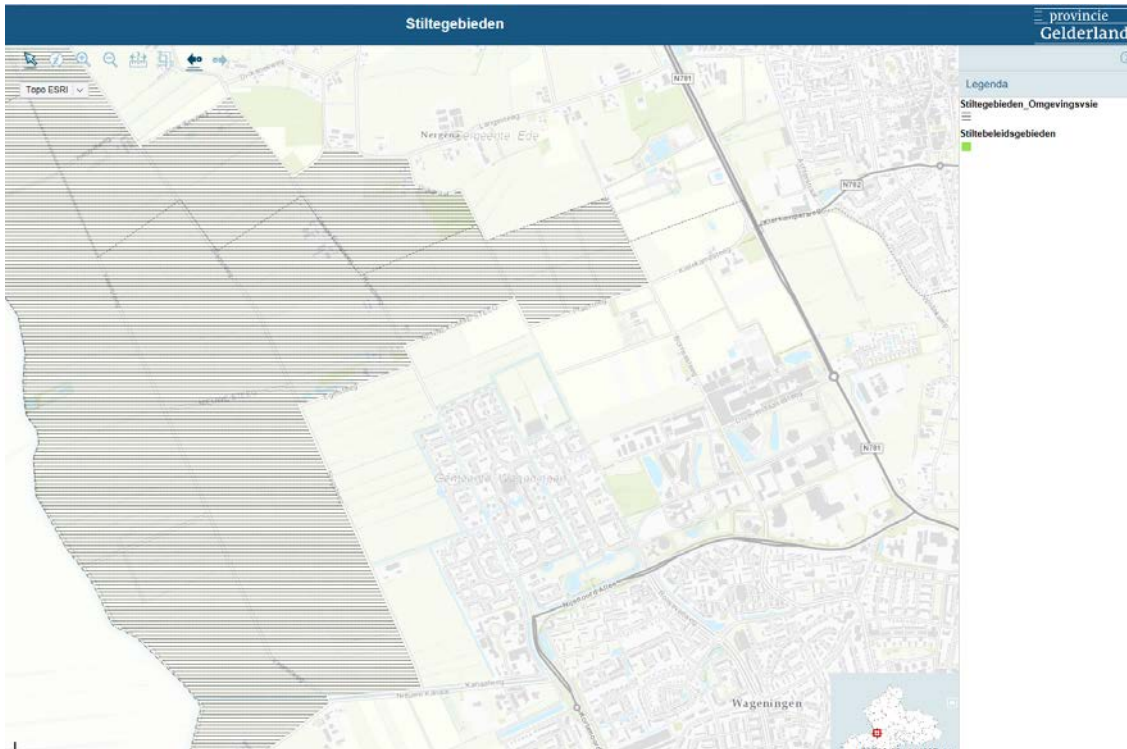
Ook wordt onderzoek verricht naar de verkeersveiligheid. Daarbij worden de toekomstige verkeersbewegingen in relatie gebracht met ongevalgegevens in het studiegebied en de inrichting van de Campusroute. Daarbij wordt kwalitatief de kans op ongevallen ingeschat. Het ontwerp wordt getoetst aan de principes van Duurzaam Veilig (zie paragraaf 2.1 voor een toelichting op Duurzaam Veilig).

6.2.2 Geluid

Bij het aspect geluid wordt aan de hand van geluidsberekeningen bepaald welke effecten het alternatief heeft op de nabijgelegen relevante geluidgevoelige bestemmingen (geluidcontouren). Aangegeven wordt voor welk aantal geluidgevoelige bestemmingen er sprake is van significante verandering van de geluidsbelastingen en tot welke aantallen gehinderden en slaapverstoorden dit leidt. 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. Ook het akoestisch ruimtebeslag (aantal hectare akoestisch ruimtebeslag met geluidbelasting boven 48 dB, per geluidklasse) wordt inzichtelijk gemaakt. Op basis van de geluidsberekeningen wordt een indicatie gegeven van de mitigerende maatregelen en het effect dat deze maatregelen hebben op de geluidsbelasting.

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.

⁷ Hierbij wordt gekeken naar de restcapaciteit om extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) te voorkomen.



Figuur 5 Ligging stiltegebied nabij het plangebied

6.2.3 Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsonderzoek richt zich op de wettelijke toetsing aan de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Berekend wordt welke invloed het alternatief heeft op de luchtkwaliteit in het gebied door het inzichtelijk maken van:

- het aantal (gevoelige) bestemmingen per concentratieklasse;
- het aantal (gevoelige) bestemmingen met significante toe- of afname van de concentraties.

6.2.4 Trillingen

Het voornemen kan leiden tot hinder op nabijgelegen woningen en bedrijven als gevolg van trillingen. In het plangebied zijn onderzoeksfaciliteiten gelegen die zeer gevoelig voor trillingen zijn, waaronder de proefaquaria voor visonderzoek en de trillingsgevoelige proefopstellingen van NVWA en Rikilt. Voor het aspect trillingen bestaan richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Om de kans op schade door trillingen te beperken zijn hierin grenswaarden opgesteld. Ten behoeve van het beperken van hinder door trillingen zijn in de SBR-richtlijnen streefwaarden opgenomen. In het MER wordt het alternatief getoetst aan de SBR-richtlijnen. Bijzondere situaties als onderzoeksfaciliteiten of -opstellingen kunnen mogelijk kunnen tot aanvullende randvoorwaarden ten opzichte van de SBR-richtlijnen.

6.2.5 Lichthinder

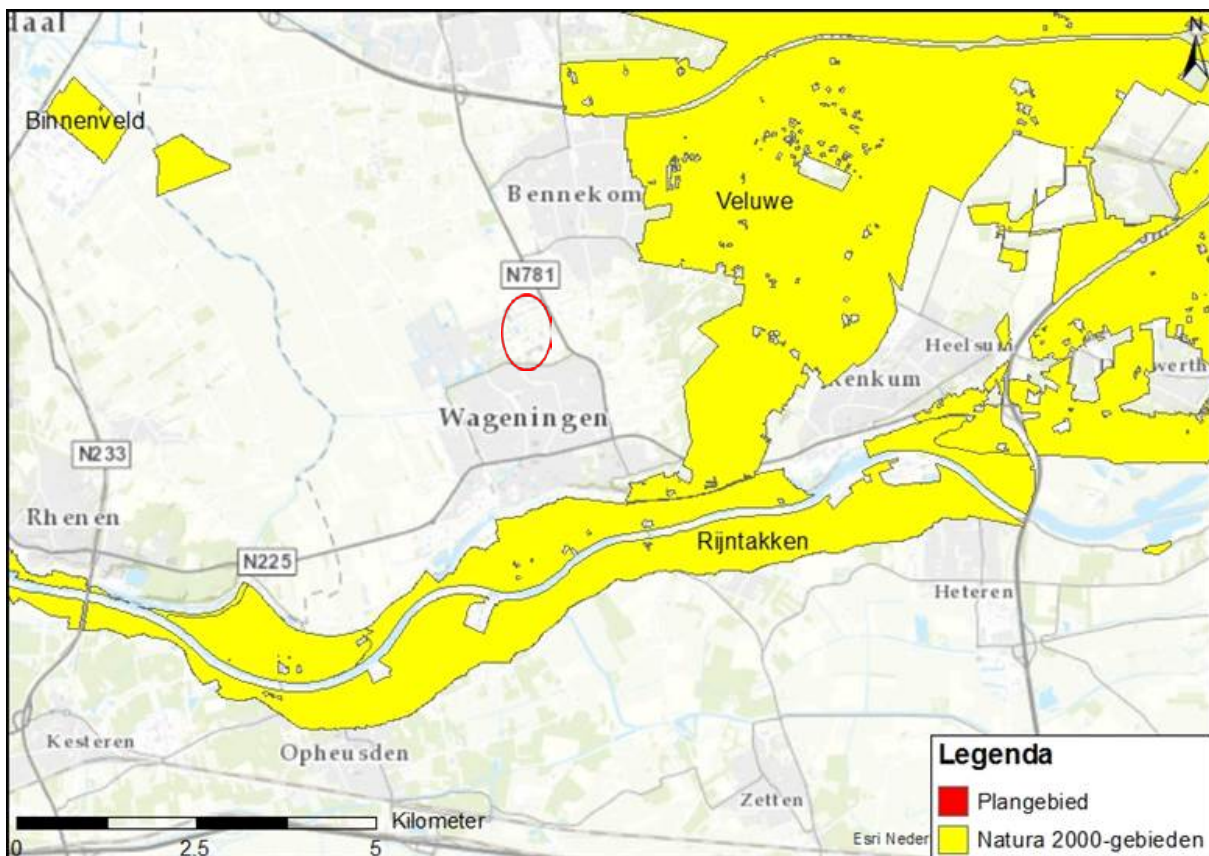
Het voornemen kan leiden tot hinder op nabijgelegen woningen als gevolg van lichtoverlast. In het MER wordt onderzocht in welke mate de nieuwe verbinding leidt tot lichtoverlast op nabijgelegen woningen.

6.2.6 Externe veiligheid

Bij het aspect externe veiligheid wordt onderzocht wat de risico's zijn van (ongevallen met) het transport van gevaarlijke stoffen en met welke relevante leidingen rekening moet worden gehouden. Dit gebeurt kwantitatief.

6.2.7 Natuur

In het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) is reeds een Voortoets uitgevoerd waarbij de mogelijke effecten als gevolg van een verhoogde stikstofdepositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden in beeld zijn gebracht. Zie hiervoor bijlage 5. Uit de uitgevoerde Voortoets blijkt dat de Campusroute leidt tot stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr betekent dat significante effecten op deze Natura 2000-gebieden als gevolg van het inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden, en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. De passende beoordeling moet opgenomen worden in het MER.



Figuur 6 Ligging Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied (indicatief aangegeven met rode cirkel)

Gezien de voorgenoemde ingreep en de afstand tot dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn andere effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

In het MER wordt ingegaan op de effecten van de voorgenoemde activiteit op de kernkwaliteiten en ontwikkelingsdoelen van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone. De Groene Ontwikkelingszone bestaat uit gebieden met andere bestemmingen dan natuur die ruimtelijk verweven zijn

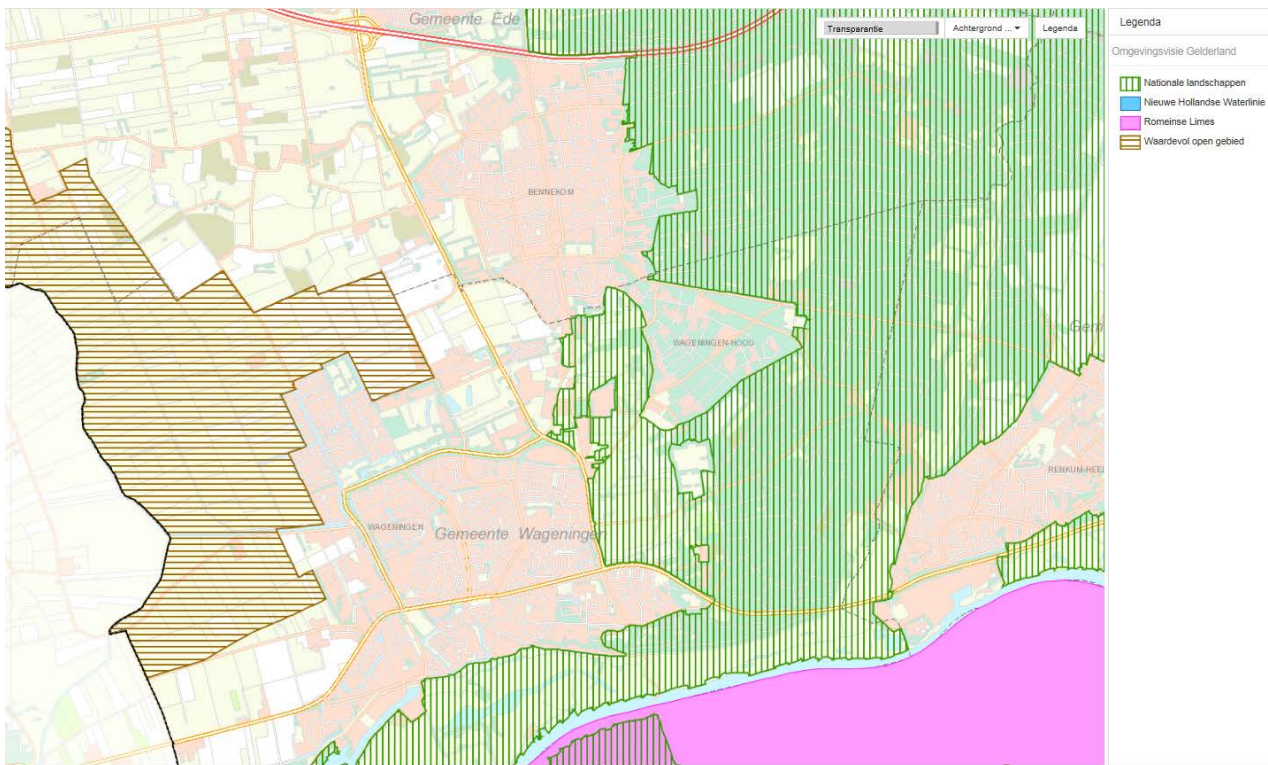
Figuur 8 Ligging Gelders Natuurnetwerk (groen gearceerd) in de omgeving van het plangebied (indicatief aangegeven met rode cirkel)

In het plangebied ligt het Dassenbos (zie figuur 3). Dit bos is een belangrijk leefgebied voor met name vogels (dassen komen er niet voor). De in het nabij het plangebied aanwezige beschermde flora en fauna worden in beeld gebracht en worden de effecten van de nieuwe verbindingsweg op deze soorten bepaald.

6.2.8 Landschap en ruimtelijke kwaliteit, archeologie en cultuurhistorie

De Campusroute kan leiden tot aantasting van landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied. Maar daarnaast kan de Campusroute ook kwaliteiten toevoegen aan het gebied, representatief voor bijvoorbeeld de Campus. De waarden en kwaliteiten in het gebied worden in beeld gebracht.

Zo ligt het zoekgebied bijvoorbeeld in waardevol open gebied (zie onderstaand figuur). Ook ligt het zoekgebied in de nabijheid van het Binnenveld, een waardevol cultuurhistorisch landschap en tevens door de gemeente aangewezen als ecologische verbindingzone. Zie figuur 10 voor de ligging van het Binnenveld.



Figuur 9 Ligging waardevol open gebied. Bron Omgevingsvisie Gelderland. Te raadplegen op: <http://bit.ly/2sZluVp>



Figuur 10 Ligging van Binnenveld (rode stippellijn is de gemeentelijke grens) (bron: Structuurvisie Wageningen, te raadplegen op: https://www.wageningen.nl/Bestuur/Beleid_en_regelgeving/Beleidsstukken/Structuurvisie_Wageningen)

Voor het aspect landschap wordt ingegaan op de effecten van de nieuwe wegverbinding op de kenmerkende landschapsstructuur en landschappelijke patronen, de beleving daarvan en op welke wijze de Campusroute kwaliteiten aan gebied kan toevoegen. Daarnaast wordt voor het aspect cultuurhistorie ingegaan op de cultuurhistorische elementen, zoals de monumentale boerderij de Born, en historisch geografische waarden. Tevens wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanwezige archeologische waarden en -verwachtingen in het gebied aan de hand van beschikbare informatie.

6.2.9 Bodem

In het MER wordt onderzocht of de nieuwe wegverbinding verontreinigingslocaties doorsnijdt en of de draagkracht van de bodem om speciale inrichtingseisen vraagt. Dit gebeurt kwalitatief.

6.2.10 Water

Aan de hand van het ontwerp en ruimtebeslag van de nieuwe wegverbinding worden de effecten op de lokale waterstructuur, de waterkwaliteit en -kwantiteit inzichtelijk gemaakt.

6.2.11 Ruimtegebruik

In het kader van het ruimtegebruik wordt gekeken naar het ruimtebeslag van de nieuwe wegverbinding en de maatregelen voor de inpassing van de weg. Daarbij wordt in beeld gebracht of er woningen gesloopt moeten worden, hoeveel ruimtebeslag er plaats vindt op onder meer de Wageningen Campus en wordt het beslag op overige ruimtelijke functies in beeld gebracht. Naast fysiek ruimtebeslag kan de nieuwe

wegverbinding ook leiden tot beperking van de woon- en of werkfuncties. Hiervoor wordt naar de bruikbaarheid van de restruimte, ook wel functionele hinder, gekeken.

6.2.12 Sociale aspecten

Voor sociale aspecten wordt gekeken naar barrièrewerking met betrekking tot passagebehoefte (bijvoorbeeld het tijdelijk of blijvend vervallen van bestaande verbindingen voor bewoners), visuele hinder en sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers. Bij het bepalen van de sociale veiligheid zijn onder meer de volgende punten relevant: de zichtbaarheid in en van de openbare ruimte (afwezigheid obstakels, goede verlichting, lange zichtlijnen) en de eenduidigheid van de ruimte (duidelijke markering en herkenbaarheid van functies, zones, eigendommen etc.).

6.2.13 Klimaat

In het MER worden de effecten van het voornemen op klimaatmitigatie en klimaatadaptie in beeld gebracht. Met klimaatmitigatie wordt bedoeld de mate waarin het gebruik van primaire grondstoffen en de uitstoot van CO₂ tijdens de aanleg en gebruik zoveel als mogelijk wordt beperkt. Hierbij wordt aangesloten bij de Green Deal Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW) 2.0.

De provincie Gelderland heeft de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. Ondertekenaars van de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 spreken af langdurig samen te werken aan duurzaamheid om mede daardoor de klimaatdoelstellingen van Nederland te behalen, door bijvoorbeeld in 2030 50% minder gebruik te maken van primaire grondstoffen en een CO₂ reductie te bewerkstelligen in 2020 van 20% t.o.v. 1990. Ambitie Green Deal duurzaam GWW is dat partijen in 2020 in alle relevante GWW-projecten de Aanpak Duurzaam GWW toepassen. Parallel aan de m.e.r. wordt de Aanpak Duurzaam GWW verder uitgewerkt en verkend welke maatregelen getroffen kunnen worden om de primaire grondstoffen en CO₂ uitstoot tijdens aanleg en gebruik zoveel mogelijk terug te dringen. De resultaten hiervan worden in het MER opgenomen.

In het MER wordt tevens onderzoek verricht naar mogelijke klimaatadaptieve maatregelen, met als doel overlast door hevige en langdurige neerslag te voorkomen.

6.2.14 Gezondheid

Voor het aspect gezondheid worden de effecten als gevolg van geluidsbelasting en luchtverontreiniging doorgerekend naar gezondheidseffecten. Hiervoor wordt het effect van de geluidsbelasting uitgedrukt in aantal gehinderden en slaapverstoorden. Het effect van luchtkwaliteit wordt vertaald naar risico op vroegtijdige sterfte. Daarnaast wordt het aantal gevoelige bestemmingen die binnen een straal van 50 meter van de nieuwe verbindingsweg liggen bepaald om de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging in beeld te brengen.

Naast de gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, wordt ook in beeld gebracht op welke wijze en mate het voornemen invloed heeft op positieve gezondheid. Concreet wordt hiervoor onderzocht in welke mate de nieuwe verbindingsweg invloed heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen, ontspannen van mensen.

Bovenstaande aanpak is door de provincie Gelderland afgestemd met de GGD. Bij de nadere uitwerking van het onderzoek in het MER, zal de GGD ook betrokken worden.

7 Communicatie en participatie

Het project 'Bereikbaarheid Wageningen, campusroute' raakt de belangen van veel verschillende partijen. Provincie Gelderland wil daar zo goed mogelijk rekening mee houden en zorgt voor een plan van aanpak dat zorgvuldig, open en transparant is. De provincie heeft een communicatie- en participatieplan opgesteld waarin onder meer is aangegeven welke mogelijkheden er zijn om actief mee te denken en hoe de formele inspraak is geregeld. Dit communicatie- en participatieplan is in bijlage 4 van deze NRD opgenomen.

Wensen en belangen

Provincie Gelderland wil de verdere uitwerking van het ontwerp van de weg en de te maken keuzes in goed overleg afstemmen met belanghebbenden. Hiervoor volgt zij de participatiewijzer van de Nationale Ombudsman. De provincie zet de volgende middelen in om de omgeving actief te betrekken:

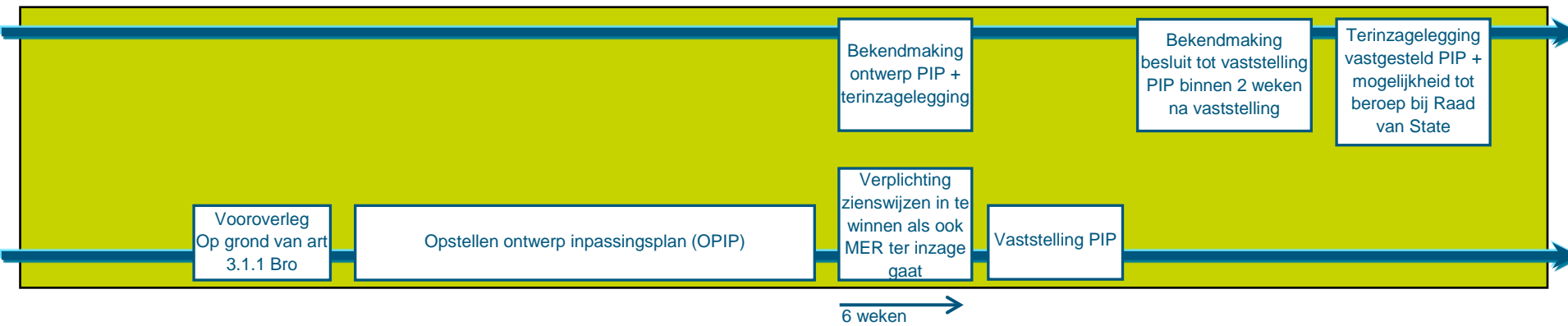
- De provincie organiseert *integrale ontwerpateliers*, waarin belangstellenden actief meedenken over het ontwerp van de weg.
- Deze vult zij aan met *gesprekken* met de direct aanwonenden en bewoners in het zoekgebied waar de nieuwe weg moet komen.
- Op *informatieavonden* houdt de provincie belangstellenden op de hoogte van de vorderingen en aandachtspunten rondom het project.
- Een *klankbordgroep*, waarin lokale belangengroeperingen zijn vertegenwoordigd, adviseert de provincie.
- En tijdens het project zijn er voor belanghebbenden en belangstellenden verschillende momenten van *formele inspraak*.

Open en transparant

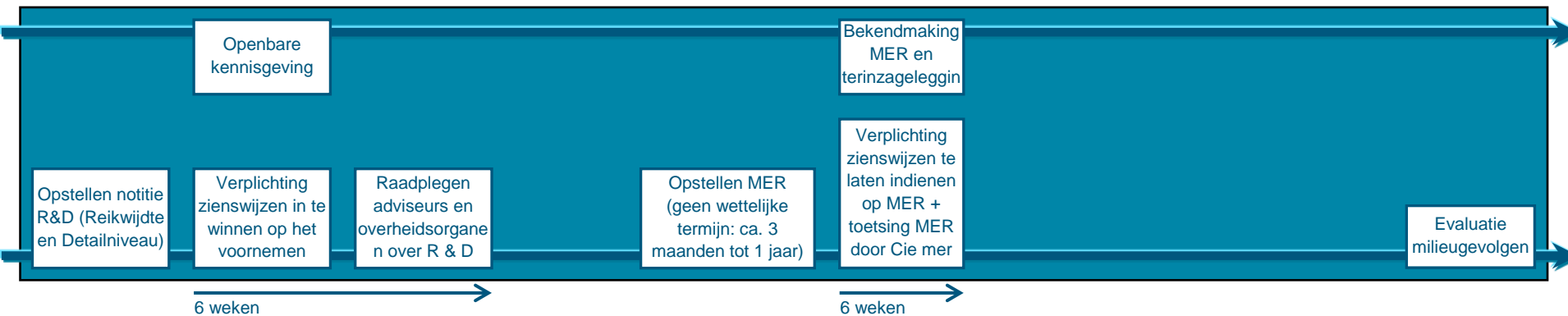
De provincie zorgt ervoor dat betrokken bewoners en organisaties goed op de hoogte kunnen blijven van de vorderingen. Daarvoor denkt zij aan de inzet van zowel offline als online middelen, zoals bijvoorbeeld: nieuwsbrieven, social media, bijeenkomsten en de projectwebsite www.gelderland.nl/beterbereikbaarwageningencampusroute, waar u alle officiële stukken terugvindt. Ook zorgt de provincie ervoor dat mensen tijdens het participatieproces kunnen reageren op de aangeboden informatie en de voortgang.

Bijlage 1 Schema m.e.r.-procedure en inpassingsplan

Wro-procedure voor het Provinciaal Inpassingsplan



Uitgebreide m.e.r.-procedure



Bijlage 2 Trechtering varianten

RAPPORT

Beter Bereikbaar Wageningen

Trechternotitie

Klant: Provincie Gelderland

Referentie: T&PBF7106R001F0.1

Versie: 0.1/Finale versie

Datum: 26 februari 2018

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Beter Bereikbaar Wageningen

Ondertitel:
Referentie: T&PBF7106R001F0.1
Versie: 0.1/Finale versie
Datum: 26 februari 2018
Projectnaam:
Projectnummer: BF7106
Auteur(s): Peter Nijhout

Opgesteld door: Peter Nijhout

Gecontroleerd door: Wendy Seykens

Datum/Initialen: 28-8-2017 WS

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Alleen voor intern gebruik



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Waarom een trechteringsnotitie?	1
2	Afgevallen varianten bouwstenen	3
2.1	Mobiliteitsmaatregelen	3
2.2	Bovenregionale oplossingen	4
2.3	Rondweg om Wageningen	5
2.4	Varianten bereikbaarheid Wageningen en WUR	6
2.4.1	Bouwstenen varianten opwaarderen huidige infrastructuur (A)	6
2.4.2	Bouwstenen routes over en langs de campus (B)	11
2.4.3	Wageningen goed op weg	12
3	Laatste trechtering	13
3.1	Varianten	13
3.2	Verkeer	15
3.3	Planologie	16
3.4	Kosten	17
3.5	Meest kansrijke oplossing	17
4	Zoekgebied Campusvariant	18

1 Waarom een trechteringsnotitie?

Een belangrijk onderdeel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Wageningen Campusroute is de verantwoording van de overgebleven varianten en de zoekzone voor de voorkeursvariant over de Campus op maaiveld. Sinds 2012 is namelijk al uitvoerig gestudeerd op de bereikbaarheid van Wageningen en zijn diverse varianten vanwege uiteenlopende redenen afgevallen. Deze notitie beschrijft de trechtering van de varianten zoals deze heeft plaatsgevonden tussen 2012 en de zomer van 2017. De inhoudelijke verantwoording van de trechtering is gerapporteerd in deze notitie.

Variant ontwikkeling

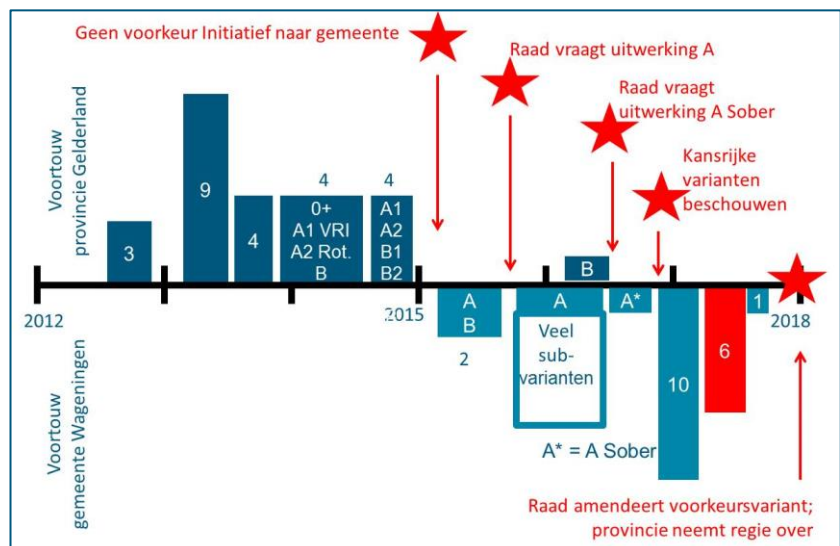
Bij de ontwikkeling van de varianten zijn een aantal uitgangspunten toegepast:

- doorstroming en robuustheid (redundantie en restcapaciteit) van de oplossing staan voorop;
- een verkeersveilige oplossing;
- een kostenverdeling van 1/3 deel voor de gemeente Wageningen en 2/3 deel voor de provincie Gelderland waarbij de bijdrage van de provincie maximaal 14 miljoen € is.

Deze uitgangspunten komen terug in de criteria die zijn gebruikt om de varianten te beoordelen/scoren. Hierbij zijn drie hoofdgroepen criteria toegepast:

- **Verkeer;** naast de prestatie indicatoren doorstroming is gekeken naar robuustheid. De effecten van de varianten zijn uitgebreid geanalyseerd en gerapporteerd. Hiervoor zijn modelberekeningen (met het statische model Ede Wageningen, basisjaar 2012 en toekomstjaar 2030 en het daarop gebaseerd dynamische model van de N781/Nijenoord Allee) toegepast.
- **Planologie;** aspecten als natuur en ecologie, landschap, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en sub-aspecten hiervan zijn kwalitatief beoordeeld door experts op dit gebied.
- **Kosten;** van een groot aantal varianten zijn schetsontwerpen gemaakt. Het ruimtebeslag is bepaald en kostenramingen zijn gemaakt om investeringsbedragen inzichtelijk te maken.

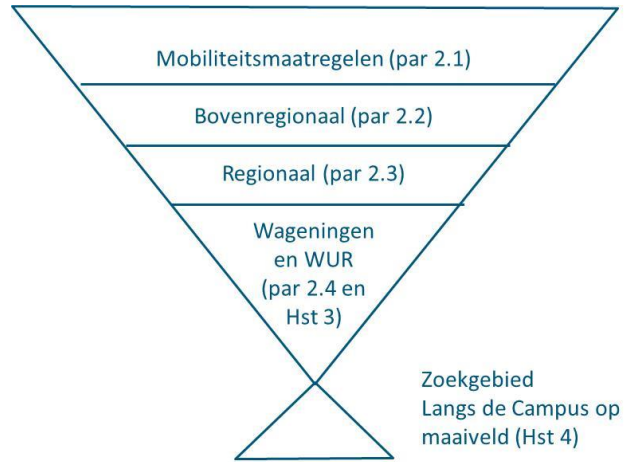
De trechtering heeft tussen 2012 en 2017 twee keer plaatsgevonden, één keer onder supervisie van de provincie en één keer onder supervisie van de gemeente Wageningen. Beide trechteringsprocessen zijn niet apart beschreven. Figuur 1.1. geeft een globale indruk van de variantontwikkeling en de belangrijkste proceskeuzes die zijn gemaakt. Het laat zien hoeveel varianten zijn beschouwd en het iteratieve karakter van het proces de afgelopen jaren.



Figuur 1: Aantal varianten per fase en besluitmomenten in de studie Beter Bereikbaar Wageningen

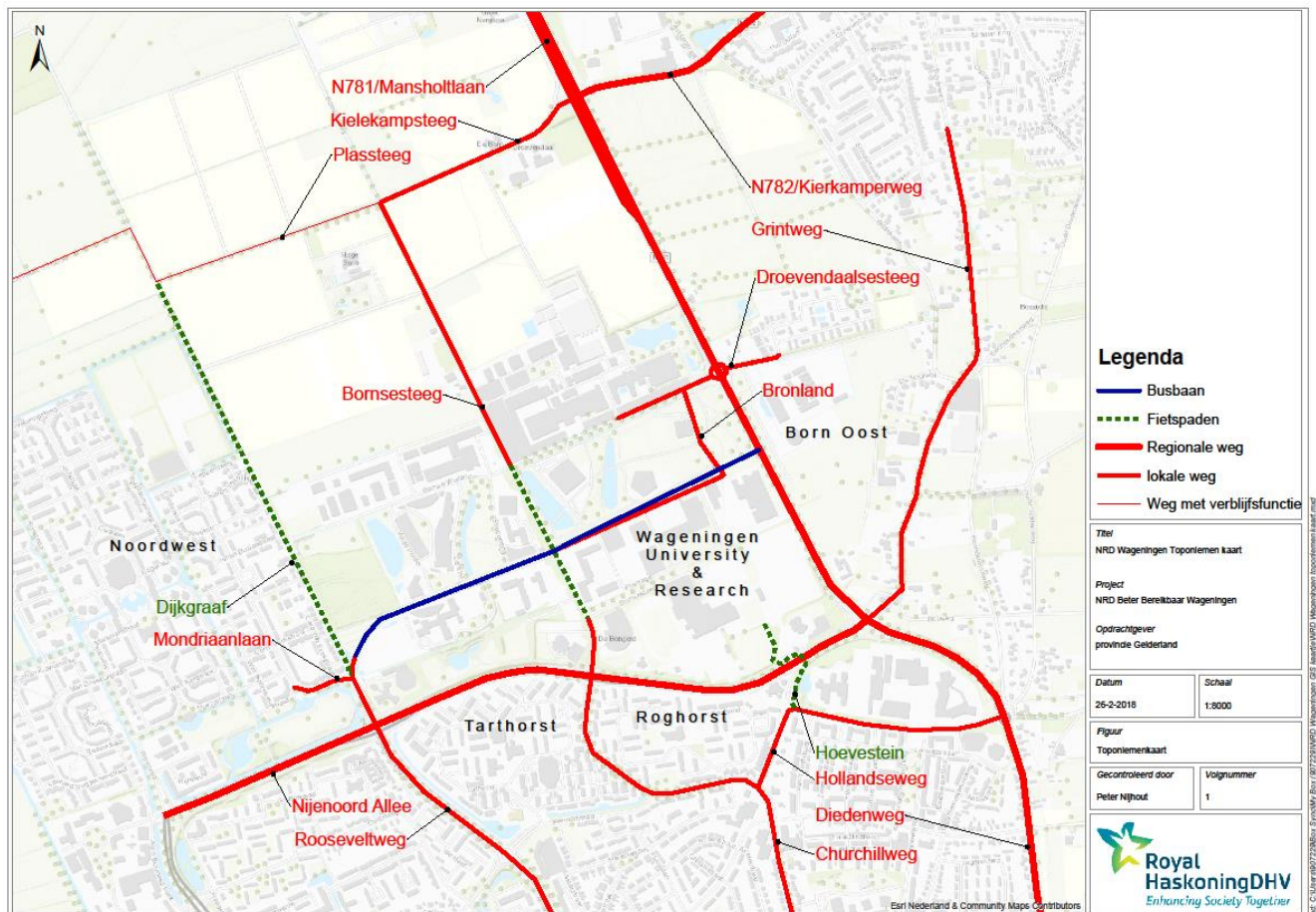
Leeswijzer

Figuur 2 geeft aan op welke schaalniveau is gezocht naar varianten met voldoende probleemoplossende werking. Eerst worden mobiliteitsmaatregelen beschreven, die zijn doorgerekend met het verkeersmodel. Vervolgens is van hoog bovenregionaal naar laag schaalniveau (het niveau Wageningen en WUR) gezocht naar varianten. Op dit niveau zijn verschillende bouwstenen van varianten en varianten afgefallen. Op het laagste niveau zijn uiteindelijk zes varianten overgebleven en meegenomen in de laatste (tweede) trechtering (rood gekleurd in figuur 1). Ten slotte beschrijft hoofdstuk 3 hoe de keuze van uiteindelijke één kansrijke variant tot stand is gekomen. Hoofdstuk 4 geeft een indicatie van het zoekgebied van deze kansrijke variant.



Figuur 2: Trechtering en leeswijzer notitie

In de variantbeschrijvingen worden veel straatnamen en dergelijke genoemd. Voor de leesbaarheid van deze trechternotitie zijn de belangrijkste wegen aangeduid in figuur 3.



Figuur 3: Hoofdwegenstructuur noordelijk deel van Wageningen en WUR

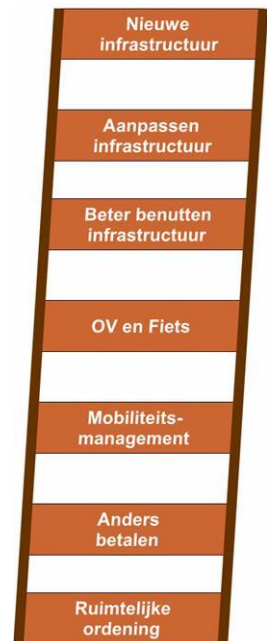
2 Afgevalen varianten bouwstenen

In dit hoofdstuk worden de afgevalen varianten en of bouwstenen van varianten besproken op de verschillende schaalniveaus en beargumenteerd waarom deze zijn afgevalen.

2.1 Mobiliteitsmaatregelen

Met het verkeersmodel is voor 2030 is berekend met hoeveel procent het verkeer moet afnemen voor een verkeerssituatie zonder doorstromingsproblemen. Voor de ochtendpits is dit percentage 10-15% en voor de avondspits 15-25% zonder uitbreiding van infrastructuur. Daarbij moet gezegd worden dat in de uitgangspunten van het verkeersmodel al een aantal aannames zitten over maatschappelijke en sociaal-economische ontwikkelingen. Bij de bepaling van de verkeersgroei is dus deels rekening gehouden met bijvoorbeeld ontwikkelingen in verschuivingen in mobiliteitsgedrag.

Onderzocht is of grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur voorkomen kunnen worden. Dit leggen we hieronder naast de zogenaamde treden van de Ladder van Verdaas. De ladder is er op gericht te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas.



Figuur 4: Ladder van Verdaas

Ruimtelijke ordening

De eerste trede van de ladder is te onderzoeken of een vorm van (gewijzigde) ruimtelijke ordening het probleem kan oplossen. Gedacht kan worden aan het compact bouwen, zodat reisafstanden kort zijn. En bouwen nabij OV knooppunten, zodat autogebruik niet nodig is.

In Wageningen wordt er compact gebouwd, direct grenzend aan bestaande bebouwing. Echter, Wageningen groeit wel. Dit zie je bijvoorbeeld terug in de ontwikkelingen van de nieuwe woonwijk Kortenoord en de ontwikkelingen op de Wageningen Campus (onderwijs) maar ook op de vestiging van grote bedrijven als Friesland Campina (reeds gevestigd) en Unilever (in aanbouw) gaan snel en zijn niet meer omkeerbaar. De ontwikkelingen zijn een gegeven. De ruimtelijke ordening biedt daarom geen oplossing. Het is zelfs zo dat deze onomkeerbare ontwikkelingen het knelpunt vergroten.

Anders betalen

De tweede trede is anders betalen voor mobiliteit. Via anders betalen wil men het autogebruik terug dringen en de automobilist verleiden tot andere vormen of gebruik van vervoer. Dit zijn vaak nationale programma's als rekeningrijden, kilometerheffing, spitsheffing, spitsmijden etc. Er zijn binnen landelijk of provinciaal beleid op dit moment geen actuele ontwikkelingen in het prijsbeleid voor mobiliteit die op korte termijn en op toekomstvaste wijze zouden kunnen leiden tot een ander mobiliteitsgedrag dat het probleem zou kunnen oplossen. Gezien de onzekerheid in de invoering en de effecten op het bereikbaarheidsprobleem in Wageningen biedt anders betalen op dit moment onvoldoende oplossing.

Mobiliteitsmanagement

De derde trede is mobiliteitsmanagement. Het gaat om maatregelen als telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen en stimulering van fietsgebruik. De provincie zet in haar Koersnotitie Slimme Mobiliteit onder andere in op een werkgeversaanpak om mobiliteitsmanagement verder vorm te geven. Gebaseerd op ervaringen elders in Nederland is het met mobiliteitsmanagementmaatregelen mogelijk, maximaal 3-4 %

minder autoverkeer in de spits te bereiken. Dit is niet voldoende voor een noodzakelijke daling van 15-25% in de avondspits om het probleem op te lossen.

Openbaar vervoer en fiets

De vierde trede is OV en fiets. Het is belangrijk om een goed netwerk te hebben voor zowel het openbaar vervoer als de fiets.

In Wageningen en ook in Ede wordt al veel gedaan op dit gebied. Er is een vrijliggende busbaan op de Campus met een snelle busverbinding naar het station Ede-Wageningen. Ook de Openbaar Vervoer verbinding tussen Arnhem en Wageningen is geoptimaliseerd, onder andere door een betere doorstroming bij de verkeerslichten in Wageningen. De fietsvoorzieningen zijn verbeterd langs de Bornsesteeg. Daarnaast wordt er gewerkt aan een snelle fietsroute tussen Ede en Wageningen Centrum met een aftakking naar de Wageningen Campus en tussen Wageningen - Arnhem.

Beter benutten

Trede vijf gaat om het efficiënter gebruiken van bestaande wegen. Hier kan gedacht worden aan het openstellen van de bestaande busbanen in het studiegebied of het beter afstellen van verkeerslichten (groene golf, dynamisch verkeersmanagement).

In de koersnotitie Slimme Mobiliteit zet de provincie ook in op slimme VRI's en het faciliteren van ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer. Dit zien we echter als middel om de hoge pieken in verkeersaanbod af te toppen, niet als middel om de volledige bereikbaarheidsproblematiek op te lossen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande analyse is geconcludeerd dat met de eerste 5 treden van de Ladder van Verdaas het bereikbaarheidsprobleem niet opgelost kan worden omdat de benodigde intensiteitsafname niet gerealiseerd kan worden met genoemde maatregelen.

Bij de variantafweging is vervolgens gekeken naar trede 6 en 7 namelijk het aanpassen van de huidige infrastructuur (trede 6; A-varianten) en de aanleg van nieuwe infrastructuur (B-variant, Campusroutes en Ruggengraat).

2.2 Bovenregionale oplossingen



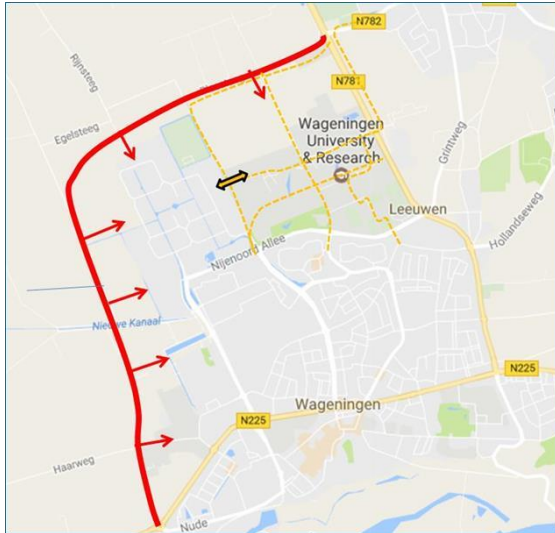
Deze variant zoekt de oplossing op het hoofdwegennet met het doortrekken van de A30 naar de A15 met een aftakking naar Wageningen. Deze variant is niet doorgerekend. Op basis van expert judgement is geconcludeerd dat het niet realistisch is een lokaal probleem op te lossen met een nieuwe autosnelweg. Daarnaast zal de probleemoplossende werking beperkt zijn vanwege één aansluiting aan de westzijde van Wageningen. Ook zijn de kosten erg hoog, namelijk ca 700-800 miljoen € incl. BTW (prijsspeil 2012).

Figuur 5: Doortrekken van A30 tot A15

Variant Doortrekken A30 naar A15 valt af vanwege:

- Beperkte probleemoplossende werking
- Hoge kosten

2.3 Rondweg om Wageningen



Een rondweg aan de noordwestzijde van Wageningen van de N781 naar de N225 zal de verkeersdruk op Mansholtlaan en Nijenoord Allee verlichten. Deze variant scoort planologisch slecht vanwege een aanzienlijke impact op de leefbaarheid (o.a. wijk Noordwest), natuur en ecologie (o.a. doorsnijding EHS en stiltegebied) en het landschap (Binnenveld). Met maatregelen is de impact van een dergelijke rondweg beperkt te mitigeren. Verder is er voorlopig geen financiering beschikbaar voor deze rondweg variant. De kosten van deze variant zijn geraamd op ruim 36 miljoen € (prijspeil 2012)

Figuur 6: Rondweg om Wageningen

Variante westelijke rondweg Wageningen valt af vanwege:

- Planologisch grote bezwaren
- Hoge kosten

Een "rondwegvariant" aan de oostzijde van Wageningen is afgefallen omdat hier maar een kleine doelgroep bij gebaat is en de nieuwe weg veel impact heeft op natuur en het gebied de Eng. Verder biedt deze verbinding geen verlichting voor het verkeer op de Nijenoord Allee.

Variante oostelijke rondweg Wageningen valt af vanwege:

- Planologisch grote bezwaren
- Geen probleemoplossend vermogen voor Nijenoord Allee

Om (doorgaand) verkeer aan de oostzijde van Wageningen te beperken is onderzocht of het afsluiten van de Diedenweg een bouwsteen kan zijn als onderdeel van een variant. Deze maatregel leidt tot een verplaatsing van het verkeer naar andere wegen binnen Wageningen en Bennekom. Dit laatste kan leiden tot verkeersproblemen in Bennekom ook in verband met diverse fietsroutes (waaronder de snelfietsroute Ede Wageningen).

Bouwsteen knip Diedenweg valt af vanwege:

- Verkeersproblemen in Bennekom door verplaatsen van verkeer

2.4 Varianten bereikbaarheid Wageningen en WUR



Figuur 7: Hoofdvarianten Wageningen en WUR

Na de filtering op de hogere schaalniveaus zijn er twee hoofdvarianten over die de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren (zie figuur 7). Dit betreft het opwaarderen van de huidige infrastructuur aan de noordzijde van Wageningen (A) en een nieuwe route langs de Campus (B). Figuur 7 geeft deze twee hoofdvarianten weer. Binnen deze twee hoofdvarianten is veel gevarieerd.

De volgende sub-paragrafen beschrijven verschillende bouwstenen die zijn afgevallen als onderdeel van de varianten die zijn meegenomen in de laatste trechtering (hst 3).

2.4.1 Bouwstenen varianten opwaarderen huidige infrastructuur (A)

In hoofdstuk 3 worden twee varianten A beschreven die uitgaan van het opwaarderen van de huidige infrastructuur. Bij A Kostenefficiënt betreft het het opwaarderen van de Manshotlaan (de N781) en de Nijenoord Allee naar 2x2 rijstroken. Bij A Sober geoptimaliseerd, is alleen de Manshotlaan verbreed naar 2x2. Een aanvullende maatregel, waardoor variant A even robuust zou kunnen zijn als B, is het openstellen van de busbaan in geval van calamiteiten e.d.

Met betrekking tot de kruispunten is veel gestudeerd op de optimale vormgeving. Hierbij is gekeken naar de kruisingen:

- Kruispunt Droevendaalsesteeg
- Kruispunt Manshotlaan/Nijenoord Allee/Grintweg
- Fietsoversteek Hoevestein
- Kruispunt Nijenoord Allee/Bornsesteeg/Churchillweg
- Kruispunt Rooseveltweg

Ook is specifiek gekeken naar de ontsluitingswegen (inprikkers) van de WUR.

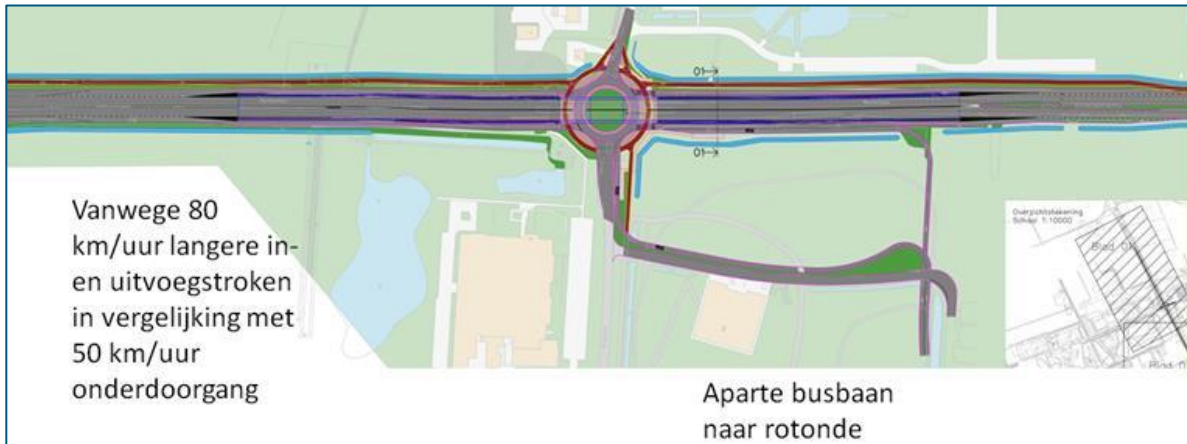
Kruispunt Droevendaalsesteeg

Dit kruispunt is bij variant A Kostenefficiënt en Sober geoptimaliseerd uitgevoerd met een verkeersregelinstallatie waarbij de (oost-west) fietsverbinding, de Manshotlaan ongelijkvloers kruist (door middel van een fietsbrug of fietstunnel). Voor deze fietsverbinding is een zoekgebied bepaald mede doordat er door het NIOO zwaarwegende bezwaren zijn geuit tegen een fietstunnel ter hoogte van de Droevendaalsesteeg. De weg moet worden uitgebreid naar 2 rijstroken per richting voor het rechtdoorgaand verkeer.

Luikse oplossing en een ontwerpsnelheid van 80km/u:

Hierbij wordt uitgegaan van een situatie buiten de bebouwde kom met een ontwerpsnelheid van 80km/u in de onderdoorgang ter plaatse van de Droevendaalsesteeg. Het fietsverkeer steekt bij de rotonde over op maaiveld. Het huidige, recent aangelegde, geregelde kruispunt bij Bronland voor de busbaan kan hierdoor niet worden gehandhaafd en de busbaan richting Ede zal via het WUR terrein op de rotonde aangesloten

worden. De omlegging van een deel van de busbaan stuit op zwaarwegende bedenkingen bij de WUR en vergt grote investeringen en is afgevallen als bouwsteen van de A-varianten.



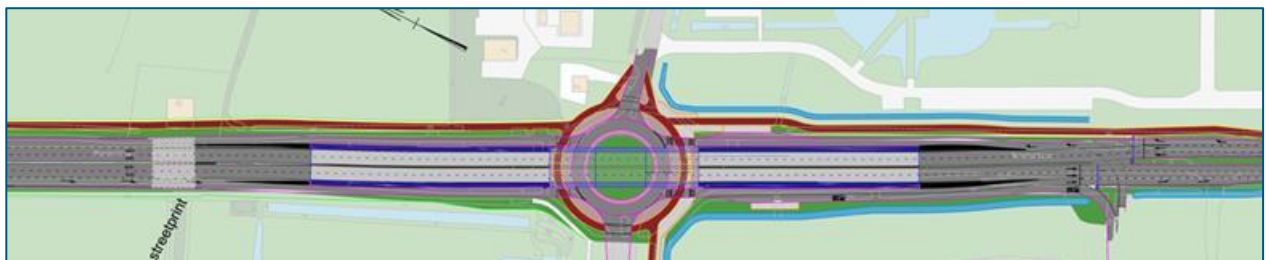
Figuur 8: Mansholtlaan met Onderdoorgang 80 km/uur (kruispunt Droevendaalsesteeg)

Bouwsteen Mansholtlaan met onderdoorgang 80 km/uur (kruispunt Droevendaalsesteeg) valt af bij variant A vanwege:

- Ruimtelijke impact omleggen busbaan over Campus
- Hoge kosten

Luikse oplossing uitgaande van een snelheidsregime van 50km/u:

Hierbij wordt uitgegaan van een situatie binnen de bebouwde kom met een ontwerpsnelheid van 50km/u in de onderdoorgang ter plaatse van de Droevendaalsesteeg. Het huidige, recent aangelegde, kruispunt voor de busbaan kan op de bestaande locatie worden gehandhaafd. De onderdoorgang heeft 2 rijstroken per richting voor het rechtdoorgaand verkeer op de Mansholtlaan.



Figuur 9: Mansholtlaan met onderdoorgang 50 km/uur (kruispunt Droevendaalsesteeg)

Het standpunt van de politie is dat niet van de weggebruiker mag en kan worden verwacht dat de instelling van het regime en de inrichting de rijnsnelheid tijdig en geheel zal terugbrengen van 80 naar 50 km/h. Zelfs een omvangrijk pakket aan snelheidsremmende maatregelen zal dit niet op een logische manier kunnen bewerkstelligen en wordt bovendien niet passend gevonden gezien het beoogde verkeerkundig functioneren als hoofdroute in het wegennetwerk.

Bouwsteen Mansholtlaan met onderdoorgang 50 km/uur (kruispunt Droevendaalsesteeg) valt af bij variant A vanwege:

- Verkeersveiligheid
- Hoge kosten

Kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee/Grintweg

Dit kruispunt is bij variant A Kostenefficiënt en A Sober geoptimaliseerd uitgevoerd met een verkeersregelinstallatie waarbij de (oost-west) fietsverbinding, de Mansholtlaan gelijkvloers kruist met een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van het kruispunt. De huidige busstrook van de Mansholtlaan naar de Nijenoord Allee wordt opgeheven net zoals het fietspad parallel aan de westzijde van Nijenoord Allee en de bestaande fietsoversteken aan de noord- en westzijde van het kruispunt.

Turborotonde met fietstunnel



Bij deze bouwsteen wordt ervan uitgegaan dat het huidige kruispunt wordt vervangen door een turborotonde. Hierbij wordt tevens een ongelijkvloerse fietsoversteek gerealiseerd vanuit de Nijenoord Allee richting de Grintweg. Vanwege de hogere kosten is deze variant afgefallen.

Een turborotonde met een met verkeerslicht geregelde fietsoversteek of een gelijkvloerse fietskruising (uit de voorrang) is ook een mogelijkheid en kostentechnisch interessanter, qua doorstroming en verkeers(fiets)veiligheid is deze bouwsteen minder voordelig en vanwege die reden niet verder uitgewerkt.

Figuur 10: Kruispunt Mansholtlaan/Nijenoord Allee als turbo rotonde en fietstunnel

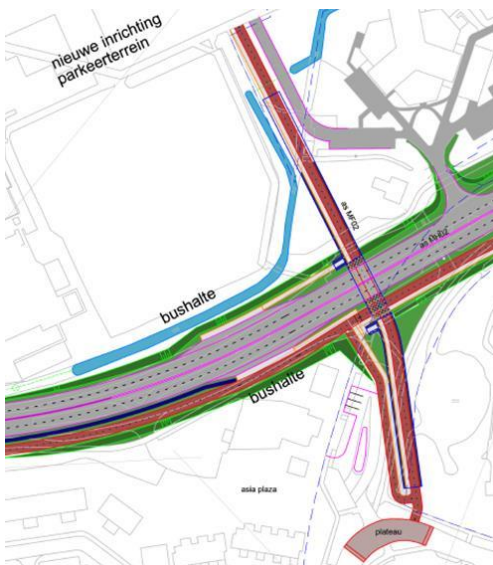
Bouwsteen turborotonde bij kruising Mansholtlaan/Nijenoord Allee/Grintweg valt af bij variant A vanwege:

- Hoge kosten in combinatie met een fietstunnel
- Verkeersveiligheid en doorstroming in combinatie met een geregelde/ongeregelde fietsoversteek

Fietsoversteek Hoevestein

Deze fietsoversteek is bij variant A Kostenefficiënt en A sober geoptimaliseerd uitgevoerd met een verkeersregelinstallatie om de fietsers veilig de Nijenoord Allee over te laten steken.

Fietstunnel bij Hoevestein



Deze bouwsteen bevat een fietstunnel bij Hoevestein, een rechts-in rechts-uit naar de sterflat en een extra ontsluiting van de sterflat via Wageningen UR terrein. Vanwege de schaarse beschikbare ruimte is de diepteligging voor de fietstunnel beperkt en is ter plekke van de fietstunnel de Nijenoord Allee verhoogd. De links afslaan bewegingen, die de middenberm van de Nijenoord Allee zouden doorkruisen, zijn hier niet meer mogelijk. Daartoe wordt voorzien in een extra ontsluiting van het parkeerterrein via de achterzijde. Deze ontsluiting takt aan op de Bornsesteeg, waar alle verkeersbewegingen mogelijk zijn. Vanwege de aanzienlijke kosten van de fietstunnel is deze bouwsteen afgefallen en niet opgenomen als fietsmaatregel in de A-varianten.

Figuur 11: Fietstunnel Hoevestein onder de Nijenoord Allee

Bouwsteen fietstunnel bij de Hoevestein valt af bij variant A vanwege:

- Hoge kosten

Een extra invoeger in oostelijke richting op de Nijenoord Allee voor autoverkeer vanaf de Hollandseweg (1/4 aansluiting Hoevestein) biedt meer nadelen dan voordelen en vergroot de verkeersonveiligheid. Tijdens de spitsen moet het verkeer (te) lang wachten om in te kunnen voegen op de Nijenoord Allee. Vervolgens is de kans groot dat door de beperkte lengte voor de linksafbeweging van de Nijenoord Allee naar de Mansholtlaan gehaaste weefbewegingen turbulentie in de verkeersstroom veroorzaken. Daarnaast past de maatregel niet binnen de netwerkvisie van de gemeente Wageningen waarbij de Churchillweg een minder belangrijke functie krijgt. Bij Hoevestein is er bovendien veel fietsverkeer dat conflicteert met het autoverkeer.

Een extra invoeger in oostelijke richting op de Nijenoord Allee voor autoverkeer vanaf de Hollandseweg (1/4 aansluiting Hoevestein) valt af bij variant A vanwege:

- Verkeersveiligheid en doorstroming
- Verkeersbeleid gemeente Wageningen

Kruispunt Nijenoord Allee/Bornsesteeg/Churchillweg

Op dit kruispunt in de Nijenoord Allee wordt in beide varianten uitgegaan van een onderdoorgang met 2x1 rijstroken. Dit leidt tot enige verstoring vanwege in- en uitvoeg- c.q. weefbewegingen. Op maaiveld wordt het kruispunt met de Churchillweg en de Bornsesteeg, uitgevoerd als rotonde om de fietsers een route in de voorrang te bieden van en naar de Campus. Op deze locatie zijn een fietsbrug of fietstunnel erg lastig in te passen mede omdat de fietspaden langs de Nijenoord Allee alleen met lange fietshellingen (of met een trap) aangesloten kunnen worden. Een verbeterde fietsoversteek met een verkeersregelininstallatie (zoals in de huidige situatie) heeft niet voldoende probleemoplossend vermogen voor het fiets- en autoverkeer.

Een fietsbrug of fietstunnel op het kruispunt Nijenoord Allee/Bornsesteeg/Churchillweg valt af bij variant A vanwege:

- Beperkte ruimtelijke inpasbaarheid

Voor dit deel van Nijenoord Allee is ook een afweging gemaakt voor de ligging van de fietspaden. Externe partijen hebben verzocht te onderzoeken of het fietspad langs de Nijenoord Allee aan de noordkant in plaats van de zuidkant gelegen kan worden. Uit nader onderzoek is gebleken dat hieraan kan worden voldaan op het westelijk deel van de Nijenoord Allee (dit is tussen Mondriaanlaan en Bornsesteeg). Mogelijk kan de noordelijke ligging van het fietspad op dit wegdeel gecombineerd worden met een doorgetrokken fietspad aan de noordzijde van Nijenoord Allee tussen Kortenoord Allee en Mondriaanlaan. Op het oostelijk deel van de Nijenoord Allee dient de zuidelijke ligging van het fietspad gehandhaafd te worden. De directe bereikbaarheid van Pantarijn, de ligging van de fietsoversteek bij het kruispunt van de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan en de noodzaak een zo direct mogelijke route van en naar de Grintweg te bieden, maken een noordelijke ligging op dit deel ongewenst.

Kruispunt Rooseveltweg

Op dit kruispunt wordt net als in de huidige situatie uitgegaan van een verkeersregelininstallatie. Het aantal opstelstroken wordt wel uitgebreid.

Een ongelijkvloerse fietsoversteek Nijenoord Allee bij kruispunt met de Rooseveltweg (zowel een fietstunnel als een fietsbrug) is onderzocht door de gemeente Wageningen en bleek redelijkerwijs niet inpasbaar. De ondergrond bevat een complex van zware kabels en leidingen, zowel voor water als gas

plus een tweetal duikers en rioleringen. Een fietsbrug stuit op een ontwerptechnische onmogelijkheid voor wat betreft hellingspercentages. Alternatieve tracering langs de oostzijde van de sterflat stuit op ruimtelijke problemen, mede gezien uitbreidingsplannen van gebiedseigenaar Idealis.

Een fietsbrug of fietstunnel op het kruispunt Nijenoord Allee/Rooseveltweg valt af bij variant A vanwege:

- Een fietsbrug vanwege beperkte ruimtelijke inpasbaarheid
- Een fietstunnel vanwege hoge kosten in verband met omleggen kabels en leidingen

Ontsluitingswegen WUR

Met betrekking tot de ontsluiting van de WUR wordt er bij de A-varianten uitgegaan van een noordelijke aansluiting (ook wel noordelijke inprikker genoemd langs de Bornsesteeg) en de (oostelijke) inprikker vanaf de Droevendaalsesteeg.

Functioneren zonder noordelijke aansluiting; Het verkeerssysteem zonder noordelijke aansluiting is minder robuust en daarom afgevalen. De ontsluiting van de WUR via één aansluiting is niet voldoende. De doorstroming hoeft overigens per definitie niet te verslechteren als het kruispunt Droevendaalsesteeg/Mansholtlaan en de Mansholtlaan zelf maar opgewaardeerd worden met voldoende (afrij)capaciteit, maar bij een calamiteit op dit kruispunt of de Droevendaalsesteeg is de WUR heel slecht bereikbaar.

WUR zonder noordelijke aansluiting valt af bij variant A vanwege:

- Robuustheid wegennet

Functioneren met een zuidelijke ontsluiting en zonder noordelijke ontsluiting; Bij een zuidelijke ontsluiting ontstaat er doorgaand verkeer over de Campus (verkeer dat normaliter de route Nijenoord Allee Mansholtlaan neemt) dat kruist met bestemmingsverkeer en langzaam verkeer op de Wageningen Campus. Dit is niet gewenst. Door meer weerstand in te bouwen op de route over de Campus kan het doorgaande verkeer geweerd worden. Dit kan met een slagboom waarbij alleen werknemers van de WUR en vaste bezoekers/leveranciers toegang krijgen met een pasje. Het kan ook door de route over de Campus minder aantrekkelijk te maken (bijvoorbeeld verkeer remmende maatregelen). De redundantie (en ook de restcapaciteit) in het zuidelijke deel van het netwerk neemt toe en in het noordelijk deel weer af. Ontwerptechnisch resulteert het zware conflict tussen de inprikker aan de zuidkant in combinatie met de zware fietsverbinding in een enorme verkeersveiligheids- en doorstromingsopgave.

WUR met zuidelijke ontsluiting en zonder noordelijke aansluiting valt af bij variant A vanwege:

- Conflict zuidelijke inprikker met zware fietsverbindingen Wageningen Centrum-WUR
- Kans op doorgaand verkeer over WUR, dat kruist met bestemmingsverkeer en langzaam verkeer op de Wageningen Campus

Functioneren met een westelijke ontsluiting; net als bij de zuidelijke ontsluiting is de kans aanwezig dat verkeer uit de wijk Noordwest (maar ook verkeer vanaf de Nijenoord Allee) gebruik gaat maken van de westelijke ontsluiting om over de Campus zijn weg te vervolgen naar de Mansholtlaan omdat deze route korter is. Om dit tegen te gaan kan ook hier gebruik worden gemaakt van een slagboom met een pasjessysteem. Robuustheid neemt toe. Inpassing (ontwerp technisch) is een extra westelijke ontsluiting onderzocht en er zijn mogelijkheden voor.

WUR met westelijke ontsluiting valt af bij variant A vanwege:

- Kans op doorgaand verkeer over de WUR dat kruist met bestemmingsverkeer en langzaam verkeer op de Wageningen Campus

2.4.2 Bouwstenen routes over en langs de campus (B)



De Campusroute en de trasering bij variant B is geprojecteerd vanaf de Mansholtlaan over de Kielekampsteeg, vervolgens parallel aan de Plassteeg en na een haakse bocht parallel aan het fietspad langs de Dijkgraaf naar de Mondriaanlaan. De route (de blauwe lijn in de figuur) is ver verwijderd van de wijk Noordwest en gaat dicht langs huidige onderwijsgebouwen en onderzoeksgebouwen en tast de proefvelden van de WUR zo min mogelijk aan. Op deze route zijn een aantal variaties onderzocht om onder andere het dassenbosje te ontzien en deze zijn schematisch weergegeven in de figuur. Dit betreffen

- Slingertracé over de campus
- Extra ontsluiting Noordwest
- Fietsverbinding Noordwest <> WUR
- Tunnel onder Dassenbos

Figuur 12: Bouwstenen Campusroutes

Slingertracé over de campus

Een slingertracé tast een grote hoeveelheid proefvelden aan inclusief een uitloopweide. Enkele onderzoekslocaties dienen hierdoor aangepast te worden en bestaande boerderijen langs de Bornsesteeg dienen aangekocht te worden. Dit slingertracé is afgefallen omdat er alternatieve tracés beschikbaar zijn waar minder aantasting is van proefvelden en onderzoekslocaties. Als deze alternatieve tracés namelijk voldoen zal de WUR meer draagvlak hebben voor deze oplossingen en niet meewerken aan het slingertracé.

Slingertracé over de WUR valt af bij de Campusvarianten vanwege:

- Grote aantasting proefvelden en onderzoekslocaties
- Geen draagvlak bij WUR en bij andere belanghebbenden

Extra ontsluiting Noordwest

De wijk Wageningen Noordwest en de sportvelden aan de noord-oost zijde van de wijk kunnen voordeel ondervinden van een extra ontsluiting vanaf de nieuwe campusroute. Vanuit de klankbordgroep met een afvaardiging vanuit de wijk Noordwest is geen behoefte aan een dergelijke extra ontsluiting en daarom is deze extra ontsluiting niet meegenomen in de planvorming. Indien gewenst kan in een latere fase het gesprek over deze ontsluiting met de omgeving weer worden aangegaan.

Fietsverbinding Noordwest <> WUR

Vanuit een afvaardiging van de wijk Noordwest is de wens geuit om een fietsverbinding aan te leggen tussen de wijk en de campus van de WUR. Dit geldt overigens niet alleen voor de campusvarianten (en B), dit geldt ook variant A. Vanuit de WUR is deze verbinding ongewenst vanwege mogelijke verstoring van dieren bij de onderzoeklocaties op dit gedeelte van de WUR Campus. Het onderzoek naar het uitlooptgedrag van dieren op de daarvoor aangelegde weiden kan worden verstoord. Indien gewenst kan in een latere fase de nut en noodzaak en inpassing van een dergelijke fietsverbinding onderzocht worden.

Tunnel onder Dassenbos

Om ecologische redenen is vanuit de klankbordgroep gevraagd het Dassenbosje zoveel mogelijk te ontzien en is de suggestie gedaan een tunnel onder het Dassenbosje aan te leggen. Na een eerste analyse blijkt dat er nauwelijks toegevoegde waarde is voor een "dure" tunnel onder het Dassenbosje:

vanwege de hellingbaan vanaf de Mondriaanlaan begint het gesloten deel van de tunnel wanneer het Dassenbosje gepasseerd is.

Tunnel onder het Dassenbos valt af bij de Campusvarianten vanwege:

- Geen toegevoegde waarde t.o.v. een verdiepte ligging met lagere kosten

2.4.3 Wageningen goed op weg

Wageningen Goed Op Weg is een werknamen van aantal organisaties, die deel uitmaken van de klankbordgroep. Deze groep heeft een variant ontwikkeld onder de naam Draagvlakvariant. De variant bestaat uit de volgende onderdelen:

- Betaald parkeren Campus en P&R;
- Inprikkers (oost, west, zuid) WUR komen uit op P-plaatsen. Geen Noordelijke Inprikker.
- Mansholtlaan naar 2x2, Nijenoord Allee blijft 2x1.
- Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg als kruispunt met VRI en vrije rechtsafer (bypass) en ongelijkvloerse fietsoversteek
- Fietstunnel Hoevestein en Rooseveltweg

Figuur 13: Draagvlak variant Wageningen Goed op Weg



De doorstromingsknelpunten op de Nijenoord Allee worden niet opgelost met deze variant. Op dit deel van het netwerk is er geen verbetering van de doorstroming ten opzichte van de autonome situatie. Ook blijft meer verkeer door het middengebied van Wageningen rijden in plaats van over de gebiedsontsluitende wegen om het middengebied heen. Door de westelijke inprikker biedt de Draagvlak variant wel meer mogelijke verbindingen (redundantie) dan variant A, de restcapaciteit is lager omdat de Nijenoord Allee vol belast wordt. De draagvlakvariant scoort op de aspecten doorstroming en restcapaciteit substantieel minder goed dan variant A (en de campusvarianten en B) en is daardoor afgevalen in de verdere variantafweging. Met optimalisaties bij de kruispunten met de Churchillweg en de Rooseveltweg op de Nijenoord Allee is de doorstroming te verbeteren. De gelijkvloerse kruisingen tussen de fietsstroom tussen de WUR en Wageningen en het autoverkeer op de Nijenoord Allee bij de Churchillweg blijft een doorstromings- en veiligheidsprobleem.

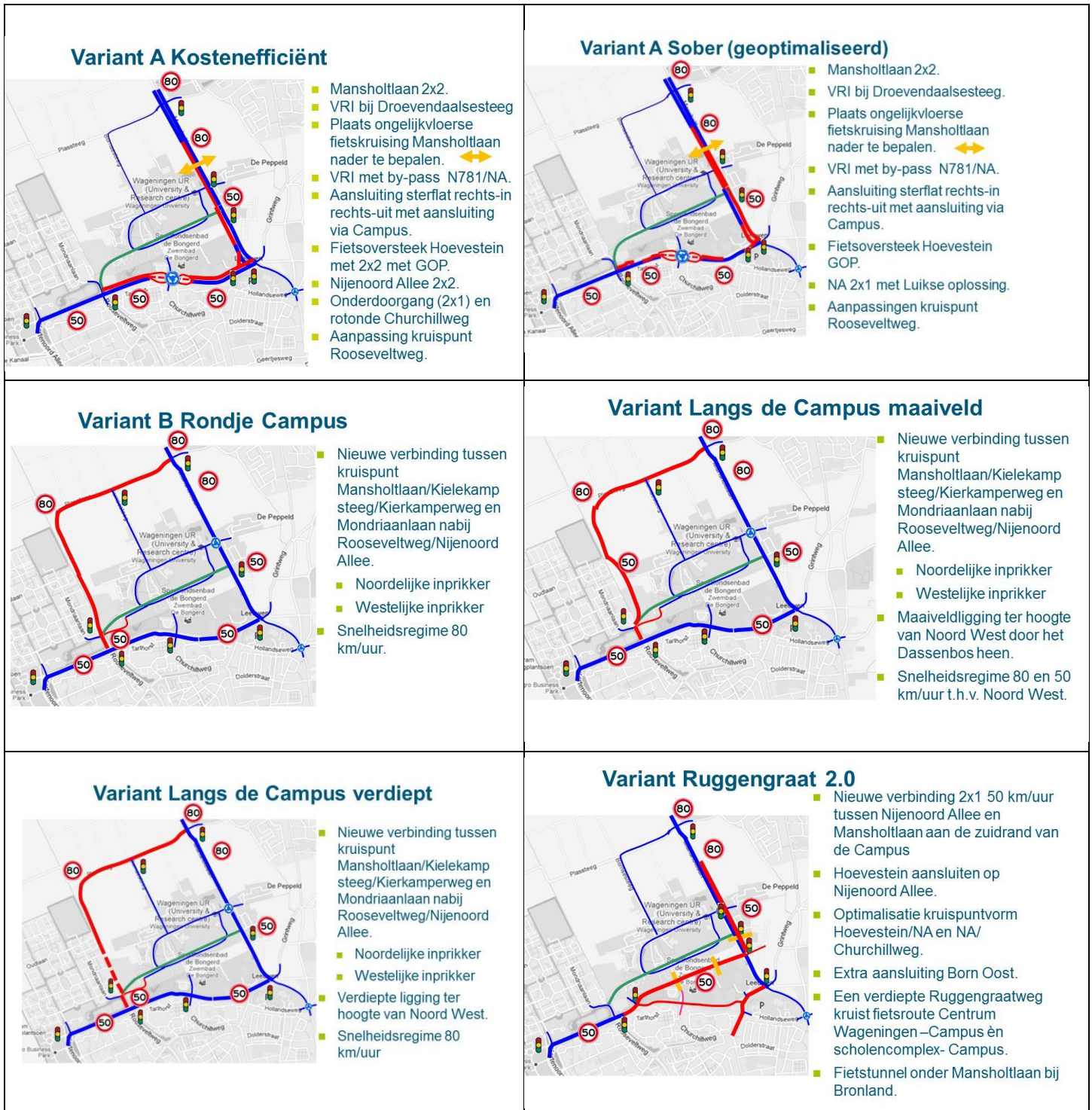
De Draagvlakvariant van Wageningen Goed Op Weg valt af vanwege:

- Doorstroming en (fiets)veiligheid
- Restcapaciteit

3 Laatste trechtering

3.1 Varianten

Begin 2017 zijn er 6 varianten tot hetzelfde detailniveau uitgewerkt en berekend om vervolgens te trechteren naar één of meer kansrijke varianten.



Figuur 14: Overzicht 6 varianten meegenomen in laatste trechtering

Er zijn twee "A" varianten uitgewerkt die uitgaan van het opwaarderen van de bestaande infrastructuur zijnde de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee.

- **A Kostenefficiënt** (Nijenoord Allee 2x2 en N781 2x2) met een geregelde fietsoversteek bij Hoeverstein
- **A Sober (geoptimaliseerd)** (Nijenoord Allee 2x1 en N781 2x2) met optimalisaties; de versobering bestaat uit het niet verbreden van de Nijenoord Allee (behoud 2x1 rijstroken, i.p.v. 2x2). Doordat de Nijenoord Allee niet verbreed wordt, vinden er (voorlopig) geen aanpassingen plaats aan de fietspaden en de geluidwerende voorzieningen. Alleen ter hoogte van de onderdoorgang ter hoogte van de Bornsesteeg worden de fietspaden verlegd. Optimalisaties zijn doorgevoerd bij de kruisingen met de Rooseveltweg en de Mansholtlaan

Daarnaast zijn er drie varianten beschouwd die uitgaan van een route langs/over de (of rondje) Campus.

- **B: Rondje Campus**, waarbij een nieuwe route met een snelheidsregime van 80 km/uur maaiveld om de campus is geprojecteerd en middels geluidschermen dicht tegen de wijk Noordwest aan ligt.
- **Langs de Campus op maaiveld** (snelheidsregime van 80 en 50 km/uur verder gelegen vanaf de bebouwing van de woonwijk Noordwest)
- **Langs de Campus verdiept** (aangelegd in open tunnelbak ter hoogte van Noordwest met een snelheidsregime van 80 km/uur)

Met de terminologie **langs de Campus** wordt bedoeld dat de variant over het Campusterrein loopt maar wel langs de randen van het Campusterrein is geprojecteerd.

Aangezien in het rapport **Kansrijke varianten de naamgeving Langs de Campus is toegepast**, is er voor gekozen deze naamgeving in deze trechternotitie niet aan te passen.

Een nieuwe variant betrof de zogenaamde **Ruggengraat 2.0** deels aan de zuidelijke rand van de Campus. Een voorloper van deze variant is vóór 2012 al eens behandeld in de gemeenteraad en afgefallen maar in het proces is deze in gewijzigde vorm weer ingediend. Deze variant heeft een nieuwe verbinding langs de zuidrand van de Campus tussen de businessstrip en sportfaciliteiten van de WUR/hockeyclub door.

De effectvergelijking heeft plaatsgevonden voor bovenstaande varianten. Het effectonderzoek is ingedeeld in drie hoofdgroepen namelijk verkeer, planologie en kosten. De sub-criteria per hoofdgroep zijn nader afgeleid van de doelstellingen van het project Beter Bereikbaar Wageningen. Het doel van het project Beter Bereikbaar Wageningen is een bereikbaarheidssituatie te creëren die recht doet aan de duurzame economische ontwikkeling van Kennisstad Wageningen, binnen de context van regio FoodValley, vestigingsklimaat en imago. Dus de bereikbaarheid voor de auto, fiets en openbaar vervoer moet goed zijn met acceptabele effecten op leefbaarheid, natuur en ecologie en het landschap en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in dit deel van Wageningen. In een interactieve sessie zijn de 6 varianten, samen met experts op gebieden als leefbaarheid, natuur en ecologie, landschap en ruimtelijke ontwikkeling en een afvaardiging van de klankborggroep, de effecten op een groot aantal criteria aangescherpt. In deze (I-room) sessie zijn tevens mogelijke mitigerende maatregelen bepaald.

Per hoofdaspect is beschreven welke varianten in deze trechtering zijn afgefallen en daarmee niet meer benoemd kunnen worden als kansrijk.

3.2 Verkeer

		A Kosten Efficiënt	A Sober Geopt.	B Rondje Campus	Langs de Campus maaiveld	Langs de Campus verdiept	Ruggen Graat 2.0
Bereikbaarheid	Veranderde routekeuze	++	++	++	++	++	-
	Doorstroming	++	+	++	++	++	++
Robuustheid	Compartimentering						
	• Verbindingen	2	2	4	4	4	3
	• Inprikkers	2x	2x	3x	3x	3x	3x
	WagUR						
	Aanpassend vermogen	+ / ++	+	++	++	++	++
	Restcapaciteit	+	0	+	+	+	+
Fietsoversteekbaarheid		+	+	0/+	0/+	0/+	++

Figuur 15: Effect scores verkeer

Op basis van de volgende overwegingen zijn een tweetal variante afgevallen en daarmee niet meer kansrijk.

- **Veranderde routekeuze;** bij alle varianten (m.u.v. Ruggengraat) wordt het verkeer naar gebiedsontsluitende wegen gedirigeerd met voldoende capaciteit. Dit past binnen het verkeersbeleid van de gemeente Wageningen. Verkeer in de variant Ruggengraat scoort slechter dan de autonome situatie omdat de Churchillweg drukker wordt. In de netwerkvisie (wegcategoriseringsplan) is aangegeven dat deze route een minder belangrijke functie moet krijgen; van een gebiedsontsluitende weg (GOW) 50 km/uur naar een erftoegangsweg (ETW) met 30 km/uur met een verblijfsfunctie.
- **Doorstroming:** Alle varianten zijn in voldoende mate geoptimaliseerd qua opstelstroken, verkeersregelingen bij de kruispunten zodat aan het bovenstaande beoordelingskader wordt voldaan. Bij A Sober geoptimaliseerd is er vanuit gegaan dat het sluipverkeer met maatregelen terugkeert naar de Nijenoord Allee. Deze maatregelen worden gezien als mitigerende maatregelen en in de score is dan ook rekening gehouden met deze maatregelen. Er is nog wel sprake van turbulentie als gevolg van terugvoegen van 2 naar 1 rijstrook en daardoor is de doorstroming redelijk. **Het aanpassend vermogen** en de **restcapaciteit** (als onderdeel van de robuustheid¹) van deze variant zijn daardoor ook het laagst bij deze variant, aangezien de Nijenoord Allee maar 2x1 rijstroken heeft.

De variant A Sober Geoptimaliseerd valt af vanwege:

- Doorstroming
- Restcapaciteit

¹ Wat is robuustheid?: Vanuit het gezichtspunt van de weggebruiker maakt robuustheid deel uit van betrouwbaarheid. Het gaat de gebruiker om de kans dat hij de bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt. De robuustheid is de mate waar in extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen. Uit: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, KIM, De betekenis van Robuustheid. De robuustheid van een transportsysteem kan door het nemen van een aantal maatregelen worden beïnvloed. Die maatregelen behelzen het aanbrengen van een zekere redundantie of reservecapaciteit in het systeem en het aanbrengen van een mate van compartimentering in het systeem om te verhinderen dat een lokale verstoring zich over het gehele systeem verspreidt. Tot slot is ook in een transportsysteem veerkracht en aanpassingsvermogen van belang. Uit: De begrippen betrouwbaarheid en robuustheid nader verklaard, TNO INRO.

De variant Ruggengraat 2.0 valt af vanwege:

- Bereikbaarheid (veranderde routekeuze)

3.3 Planologie

		A Kosten Efficiënt	A Sober Geopt.	B Rondje Campus	Langs de Campus maaiveld	Langs de Campus verdiept	Ruggen Graat 2.0
Geluid en lucht	Luchtkwaliteit (incl maatregelen.)	-/0	0	-/0	0	-/0	0
	Geluid (incl. maatregelen.)	0	0	-	-	-	-/0
Natuur en ecologie	Wnb Soortenbescherming Kans overtreden verbodsbepalingen	-	-	--	--	--	--
	Wnb houtopstanden	-	-	--	--	--	-
	Ruimtelijke impact (lokaal) Ecologische verbindingszones	-	-	--	--	--	--
Landschap	Landschapsstructuur	0	0	--	--	--	0
	Openheid landschap	0	0	--	--	--	0
	Recreatief netwerk & functies	0	0	-	-	-	-
	Netwerk groenstructuur	0	0	0	0	0	-
Ruimtelijke ontwikkeling	Born Oost	-	-	+	+	+	++
	Studenten huisvesting Bornsesteeg	0	0	0	0	0	-
	Campus onderzoeklocaties	0*	0*	-	--	-	0

Figuur 16: Effect scores planologie

De planologische aspecten zijn beoordeeld op basis van expert judgement. Op basis van de aspecten inpassing en omgeving worden er geen varianten uitgesloten mede vanwege de mogelijkheid van de inzet van een (aanvullend) pakket aan mitigerende maatregelen. Op basis van eerdere uitspraken van het college op bestuurlijk niveau richting de provincie Gelderland betreffende de ligging van variant B Rondje Campus dicht tegen de wijk Noordwest aan, heeft het college van B&W van Wageningen gesteld dat de variant B Rondje Campus geen kansrijke variant is.

De variant B Rondje Campus valt af vanwege:

- Ligging van tracé nabij de wijk Noordwest
- Draagvlak college B&W Wageningen

3.4 Kosten

Ten slotte zijn kosten geraamd voor de zes varianten.

	A Kosten Efficiënt	A Sober Geopt.	B Rondje Campus	Langs de Campus maaiveld	Langs de Campus verdiept	Ruggen Graat 2.0
Investering (ex BTW)	30	28	13	14	37	40
Risicoreservering 20%	6	6	3	3	7	8

Figuur 17: Kostenraming varianten

De beschikbare middelen bij de provincie en gemeente Wageningen betroffen in 2017 circa € 20 mio. Op basis van deze investeringsruimte zijn variant A Kostenefficiënt en A Sober Geoptimaliseerd, Langs de Campus verdiept en Ruggengraat 2.0 niet kansrijk.

De variant A Kosten efficiënt en Langs de Campus verdiept vallen af vanwege:

- Hoge kosten niet passend binnen de bestaande financieringsruimte

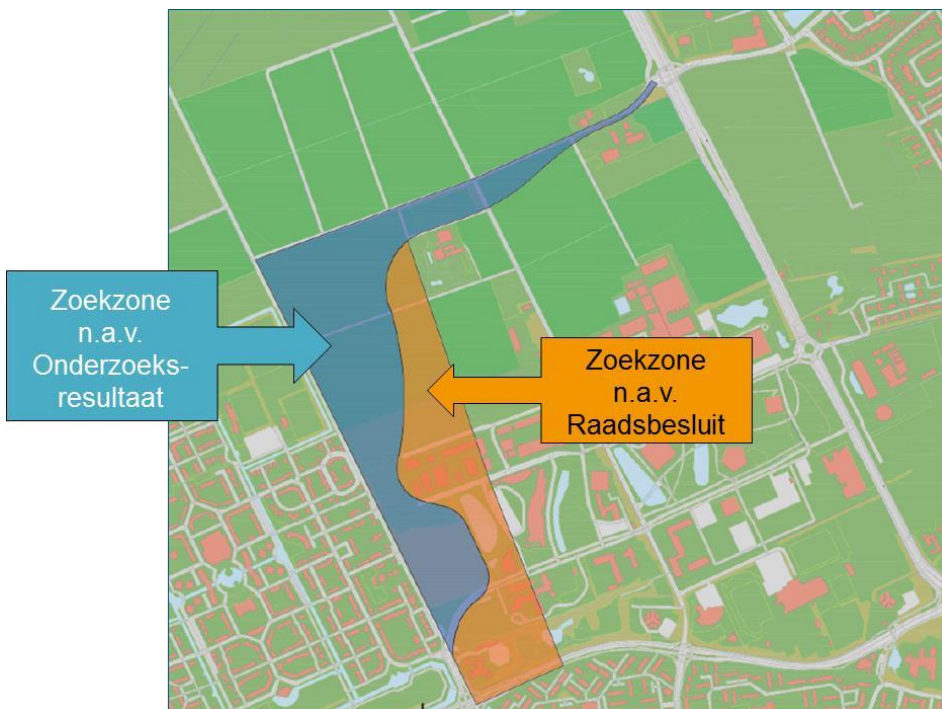
3.5 Meest kansrijke oplossing

In het raadvorstel van april 2017 vraagt het college van B&W van de gemeente Wageningen aan de gemeenteraad de "Langs de Campus op maaiveld" aan te wijzen als meest kansrijke oplossing en om samen met de provincie een M.E.R.- traject te starten.

4 Zoekgebied Campusvariant

De gemeenteraad van Wageningen besloot op 3 juli 2017 via amendement² dat het zoekgebied voor de weg over het Campusterrein naar het oosten moet worden uitgebreid.

Provincie Gelderland heeft op basis van de amendementen besloten de regie te nemen en de procedure op te starten voor een milieueffect rapport en een provinciaal inpassingsplan. Om tegemoet te komen aan de wens van de gemeente heeft de provincie een eigen interpretatie gemaakt van het zoekgebied. De aanpassing van het zoekgebied is gevisualiseerd en weergegeven in figuur 18 en bestaat uit het blauwe en oranje gebied.



Figuur 18: Zoekgebied voorkeursvariant over de Campus op maaiveld

²Het raadsbesluit is als volgt aangevuld met amendementen:

- Realisatie van het noord-zuidelijk deel van het tracé zoveel mogelijk ten oosten van het Dassenbos
- Realisatie van het oost-westelijk deel van het tracé zoveel mogelijk ten zuiden van het stiltegebied
- Realisatie van de aansluiting van het tracé ten oosten van de Dijkgraaf flat
- Buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 60 km/uur
- Realisatie van een extra fietsverbinding van de wijk Noordwest naar de Campus ten noorden van het Dassenbos
- Realisatie van een twee richtingen fietspad aan de noordkant van de Nijenoord Allee tussen de Kortenoord Allee en Mansholtlaan
- De aanpassing en verbetering van de kruispunten / verkeerslichten bij de Churchillweg, Rooseveltweg en Diedenweg.

De volgende motie wordt aangenomen:

- Het college wordt opgedragen het initiatief te nemen om te komen tot een mobiliteitsconvenant tussen provincie(s) gemeenten en werkgevers in de FoodValley of een andere daarvoor geschikte regio

Bijlage 3 Amendementen en moties

Motie

Onderwerp: : Beter Bereikbaar Wageningen
Agendapunt: : 4
Raadsvoorstelnummer : 17.0200580

De raad van de gemeente Wageningen;

in vergadering bijeen op 3 juli 2017;

Overwegende dat:

- Om Wageningen op een duurzame wijze bereikbaar te houden samenwerking tussen gemeenten, provincies en werkgevers noodzakelijk is
- De bereikbaarheid van Wageningen regionaal moet worden bekeken
- andere vormen van mobiliteit, minder reizen en op andere tijden reizen aanmerkelijk bij kan dragen aan de bereikbaarheid van Wageningen
- de bereikbaarheid van Wageningen ook na 2030 op peil moet blijven

Draagt het college op:

- het initiatief te nemen om te komen tot een mobiliteitsconvenant tussen provincie(s), gemeenten en werkgevers in de regio FoodValley of een andere daarvoor geschikte regio om Wageningen

en gaat over tot de orde van de dag.

Wageningen, 3 juli 2017;

GroenLinks

D66

ChristenUnie

Guido van Vulpen

Peter Veldman

Peter de Haan

SP tegen:
aangenomen

Amendement



Onderwerp: : Aanwijzen kansrijke oplossingen Beter Bereikbaar Wageningen
Agendapunt: : 4
Raadsvoorstelnummer : 17.0200580

De raad van de gemeente Wageningen;

in vergadering bijeen op 3 juli 2017;

besluit beslispunt 1 van het raadsbesluit als volgt aan te vullen:

"met dien verstande dat:

- het noord-zuid deel van het tracé zoveel mogelijk ten oosten van het Dassenbos wordt gerealiseerd, zodat onherstelbare schade aan het Dassenbos en overlast voor de bewoners van Noordwest wordt voorkomen;
- het oost-westelijk deel van het tracé zoveel mogelijk ten zuiden van het stiltegebied wordt gerealiseerd, zodat onherstelbare schade aan het stiltegebied en overlast voor de bewoners van Noordwest wordt voorkomen;
- de aansluiting van dit tracé op de Nijenoord Allee ten oosten van de Dijkgraaf flat wordt gerealiseerd
- het tracé voor zover zich dat buiten de bebouwde kom bevindt in de 60km zone wordt opgenomen
- er een extra fietsverbinding wordt gerealiseerd van de wijk Noordwest naar de Campus ten noorden van het Dassenbos

en besluit beslispunt 2 als volgt te wijzigen:

Het college opdracht te geven om **op basis van beslispunt 1** samen met de provincie een m.e.r.-traject te starten.

Toelichting:

- de door het college voorgestelde oplossing vermindert de leefbaarheid van Wageningen
- het voorstel richt onherstelbare schade aan aan het stiltegebied Binnenveld en Dassenbos
- de andere voorgestelde varianten leggen zonder extra bijdragen van provincie of andere partijen veelal een te grote last op de begroting van de gemeente Wageningen

Wageningen, 3 juli 2017;

GroenLinks

Guido van Vulpen

Stadspartij

Rien Bor

D66

Peter Veldman

GroenLinks, Stadspartij,
D66 voor: opgenomen S

Amendement



Onderwerp: : Aanwijzen kansrijke oplossingen Beter Bereikbaar Wageningen -
fietsverbindingen
Agendapunt: : 4
Raadsvoorstelnummer : 17.0200580

De raad van de gemeente Wageningen;

In openbare vergadering bijeen op 3 juli 2017;

besluit aan het raadsvoorstel een extra beslispunt toe te voegen:

de volgende verbeteringen van de fietsverbindingen onderdeel uit te laten maken van de gekozen oplossing:

- ~~Een extra ongelijkvloerse fietsverbinding vanuit de wijk Noordwest naar de Campus ten noorden van het Dassenbos;~~
- De realisatie van een tweerichtingen fietspad aan de noordkant van de Nijenoord Allee tussen Kortenoord Allee en Mansholtlaan;
- De aanpassing en verbetering van kruispunten / verkeerslichten bij Churchillweg, Rooseveltweg en Diedenweg;

ES

Toelichting:

- Door de verlegging van de doorgaande route wordt de Nijenoord Allee ontlast. Met aanpassing van de kruispunten en verkeerslichten kunnen fietsers sneller oversteken. Bijvoorbeeld door verbreding van de oversteekplaatsen en het geven van meer groentijd;
- Oost-West fietsverbindingen zijn onvoldoende tussen Business Science Park / Rijnveste en Campus en verder. Ook tussen Noord-West en Campus / Pantarijn en verder;
- Door vermindering van autoverkeer op de Nijenoord Allee kunnen fietsers meer groentijd krijgen op weg naar de Campus en station Ede-Wageningen en verder.

Wageningen, 3 juli 2017


D66 / P.M. Veldman

D66, ChristenUnie, Stadsparth,
PvdA, SP, GroenLinks voor:
gangewonen ES

Amendement



Onderwerp: : Aanwijzen kansrijke oplossing Beter bereikbaar Wageningen – doorgaande route
Agendapunt: : 4
Raadsvoorstelnummer : 17.0200580

De raad van de gemeente Wageningen;

In openbare vergadering bijeen op 3 juli 2017;

besluit aan het raadsvoorstel een extra beslispunt toe te voegen:

- 1 - de doorgaande route naar Wageningen-west en centrum te laten lopen van Mansholtlaan – Kielekampsteeg – Nijenoord Allee - Kortenoord Allee;
- 2 - Onderzoek te doen naar de aanpassing van het kruispunt Droevendaalsesteeg, zodoende dat doorgaand verkeer en verkeer vanaf de Campus gelijkwaardig worden afgewikkeld;

Toelichting:

- Door de verlegging van de doorgaande route wordt de Nijenoord Allee ontlast en kunnen fietsers sneller oversteken (meer groentijd krijgen);
- Tegengaan dat veel verkeer over de Rooseveltweg richting centrum gaat rijden. Evenals verkeer Mansholtlaan – Nijenoord Allee door afstemming verkeerslichten en rijstroken;
- Voorkomen dat zoekverkeer ontstaat;
- Op dit moment vind via de rotonde Droevendaalsesteeg ongelijkwaardige afwikkeling van het verkeer plaats. Verkeer vanaf de Campus naar het zuiden krijgt onvoldoende ruimte. Tevens hebben overstekende fietsers geen voorrang en het is daardoor gevaarlijk over te steken.

Wageningen, 3 juli 2017


D66 / P.M. Veldman

Over dit voorstel is in twee rondes gestemd.
Eerste ronde (punt 1): D66 voor : verworpen
Tweede ronde (punt 2): D66, ChristenUnie,
Stadspartij, PvdA,
SP, Groen Links voor :
aangenomen ☺

gemeente **Wageningen**

6A1

Amendement



Onderwerp : Rolneming Beter Bereikbaar Wageningen – lokale belangen
 Agendapunt : 6
 Raadsvoorstel : 17.0210206

De raad van de gemeente Wageningen;

in openbare vergadering bijeen op 18 december 2017;

Besluit het raadsbesluit als volgt te wijzigen:

Toevoegen aan:

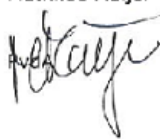
1. ~~Schrappen in beslispunt de woorden "om uw raadsbesluit dd 3 juli 2017 in te brengen zo"~~
2. ~~Wijzigen van het rijtje punten bij beslispunt 1 als volgt:~~
 - ~~Geen schade aan Dassenbos~~
 - ~~Geen schade aan Stillegebied~~
 - ~~Op Frecegedeelte buiten de bebouwde kom 60 km/uur~~ 5
 - Behoud van de monumentale boerderij De Born
 - Netto minder overlast voor de bewoners van Noordwest, Tarthorst, Roghorst en andere omwonenden dan in de bestaande situatie
 - Meenemen van de belangen van fietsers volgens de netwerkvisie, de door de raad aangenomen moties en het raadsbesluit van 3 juli 2017 met betrekking tot het fietsverkeer.

Toelichting

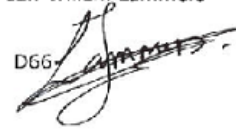
De Provincie steekt, op initiatief van de PvdA en D66 in Provinciale Staten, in een breed aangenomen motie de hand uit naar de gemeente Wageningen en nodigt de gemeente uit om aan tafel te zitten om de Wageningse belangen te verdedigen. Gezien de discussies van de afgelopen jaren en verschil van inzicht over de oplossingsrichtingen, is het dan wel zaak dat het college van B&W van de gemeenteraad een duidelijke boodschap meekrijgt welke Wageningse belangen daarbij verdedigd moeten worden.

Wageningen, 18 december 2017

Mathilde Maijer



Jan-Willem Lammers

D66 

PvdA, D66, Stadspartij,
 Christen Unie, GroenLinks
 voor: aangenomen 5

- • prioritering van een snelle aanpassing van de rotonde bij de Droevendaalsteeg, bijv. door een VKI en een vrije rechtsweg voor het verkeer komende van de K12 naar de Campus, ten einde de komende jaren al een verbetering van de bereikbaarheid van Wageningen en de Campus te bereiken. 5

Bijlage 4 Communicatie- en participatieplan

1. Inleiding

Sinds 2012 bestuderen de gemeente Wageningen en de provincie Gelderland uitvoerig de bereikbaarheid van Wageningen. In het projectteam werken provincie en gemeente op ambtelijke niveau samen, daarnaast vindt regelmatig bestuurlijk overleg plaats tussen de betrokken wethouder en gedeputeerde. Gedurende deze studie zijn diverse varianten om uiteenlopende redenen afgevallen. Hoofdstuk 1 licht het project verder toe en beschrijft de uitgangspunten voor dit communicatie- en participatieplan. Hoofdstuk 2 licht de participatie- en bijbehorende communicatie-inspanningen toe die gedurende het al uitgevoerde voortraject zijn uitgevoerd. Hoofdstuk 3 beschrijft de wijze waarop de provincie de omgeving informeert en betreft bij het vervolg van het proces dat zal leiden tot de Campusroute. Hoofdstuk 4 behandelt de participatiemiddelen en communicatie-inspanningen die zij verder gedurende het participatietraject inzet. Het laatste hoofdstuk beschrijft kort en globaal de communicatiemijlpalen en hoe de provincie communicatie hiervoor inzet.

Nb. Dit communicatie- en participatieplan is een dynamisch document dat (indien nodig) lopende het project wordt geactualiseerd. De provincie zorgt dat een zo actueel mogelijke versie op de projectpagina van de website van de provincie Gelderland staat.

1.1 Achtergrond van het project

Wageningen: gelegen op de grens tussen de Veluwe en het Rivierengebied in het hart van FoodValley, een centraal gelegen plek met in vele opzichten waardevolle functies en een grote verscheidenheid. Provincie Gelderland wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen, in het bijzonder die van de Wageningen Campus, benutten.

De provincie stimuleert samenwerking tussen bedrijfsleven en universiteit, zodat FoodValley economisch verder ontwikkelt en de kenniseconomie groeit. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de economische potentie, is een goede bereikbaarheid van Wageningen, in het bijzonder van de Campus, het Business and Science park en ook de Rijnhaven.

De bereikbaarheid staat nu al onder druk en de problemen nemen verder toe als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen. Het gaat daarbij om woningbouwprojecten, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de verdere ontwikkeling van de Campus in Wageningen. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblematiek.

Om deze gewenste economische ontwikkelingen mogelijk te maken, is voor het bereikbaarheidsprobleem snel een toekomstbestendige oplossing nodig. Er gebeurt daarom ook al veel op het gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement. Dit project voorziet in een aanvullende infrastructurele oplossing voor het autoverkeer.

1.2 Doelgroepen

De bij dit project betrokken bewoners, ondernemers en organisaties ed. verdelen wij onder in drie doelgroepen:

- Belangstellenden; deze kunnen zowel uit Wageningen als uit de omgeving komen.
- Indirect betrokkenen; wonend/gevestigd in de omgeving rond het zoekgebied.
- Direct betrokkenen en belanghebbenden; wonend/gevestigd in of direct grenzend aan het zoekgebied. De Wageningse politiek (gemeenteraad) valt ook in deze doelgroep.

1.3 Stakeholders

Voorafgaand aan het project bracht de provincie de voor dit project relevante stakeholders in kaart, en stelde naar belang en betrokkenheid de voorlopige (dus niet uitputtende) lijst met stakeholders op:

- het gemeentebestuur (College van B&W en de gemeenteraad) van Wageningen;
- de bewoners, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:
 - direct wonend aan het zoekgebied, waarbij we onderscheid maken tussen aanwonenden van de Dijkgraaf (woonwijk NoordWest) en aanwonenden van de kruising Nijenoord Allee met de Roseveltweg (woonwijken Roghorst, Tarthorst en de Weiden);
 - bewonersverenigingen van betrokken woonwijken (NoordWest, Roghorst, Tarthorst en de Weiden);
 - overige bewoners in het zoekgebied (bewoners op de Wageningen Campus, Kielekampsteeg en de inwoners van een sterflat met studentenwoningen).
- het bedrijfsleven, de W12 (grootste werkgevers van Wageningen en het WOC: Wagenings ondernemers contact);
- Belangengroepen, bijvoorbeeld op gebied van natuur, milieu, cultuurhistorie en de Fietsersbond.
- de WUR (eigenaar van de gronden benodigd voor de realisatie van de nieuwe weg).
Een deel van deze stakeholders is vertegenwoordigd in de klankbordgroep.

1.4 Communicatie

Communicatie omvat alle activiteiten die:

- bijdragen aan het op de hoogte houden van de belanghebbenden, belangstellen indirect betrokkenen en belanghebbenden over de voortgang van het project;
- project- en procesgerelateerde dialoog en discussie faciliteren;
- mogelijkheid bieden tot in contact treden met de provincie Gelderland.

De provincie zoekt in dit project naar een open, transparante en toegankelijke manier van communicatie. Het project 'Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute' raakt de belangen van veel verschillende partijen. Zij krijgen de gelegenheid om mee te denken over het ontwerpproces van de weg en de te maken keuzes. Zo'n werkwijze vraagt om goede en actuele kennis van de wensen, meningen en ideeën van die partijen. Daarom investeert de provincie in participatie en goede informatievoorziening. Want naast het verzamelen van alle waardevolle input, wil de provincie dat belangstellenden en belanghebbenden goed op de hoogte kunnen blijven van zowel het proces als het participatietraject én de vorderingen en aandachtspunten van het project.

Wat zijn de kernwaarden voor de inzet van communicatie in dit project?

- *Bewustzijn*
De doelgroep begrijpt waar het project over gaat; ze weet wat zij kan verwachten, wanneer zij kan meedoen en indien zij invloed uit kan uitoefenen, wat dat dan is.
- *Geïnformeerd*
De doelgroep is op de hoogte en weet wat er speelt, waar het speelt en wie de spelers zijn.
- *Betrokkenheid/Relatie*
De doelgroep voelt zich vrij en welkom om te reageren en waar mogelijk/gevraagd bij te dragen. Zij voelt zich serieus genomen, er is sprake van wederzijds respect en vertrouwen.
- *Contact*
De doelgroep heeft de mogelijkheid om contact te zoeken en weet waar zij terecht kan voor vragen, klachten, tips en opmerkingen.

1.5 Participatie

Participatie beslaat alle activiteiten waarbij de doelgroepen, afhankelijk van het op dat moment geldende participatieniveau, in min of meerdere mate kunnen deelnemen en bijdragen aan geselecteerde project-

en procesgerelateerde ontwikkel- en besluitvormingsmomenten. In hoofdstuk 4 wordt daar uitgebreid op ingegaan.

Wij hanteren *vijf participatieniveaus* (participatieladder) en vertalen dit door naar de volgende communicatie-ambities:

1. *Informereren*

De provincie bepaalt zelf in hoge mate de agenda voor besluitvorming en houdt de betrokkenen hiervan op de hoogte. De mogelijkheid om betrokkenen daadwerkelijk input te laten leveren bij de beleidsontwikkeling wordt niet geboden.

2. *Raadplegen*

De provincie bepaalt in hoge mate zelf de agenda, maar ziet betrokkenen als gesprekspartner bij de ontwikkeling van beleid. Het proces richt zich op het inventariseren van ervaringen, meningen en nieuwe ideeën. Dit levert inzicht op in de wereld van de betrokkenen. De politiek verbindt zich niet per definitie aan de resultaten die uit de raadpleging voortkomen.

3. *Adviseren*

De provincie stelt in beginsel de agenda samen, maar geeft betrokkenen gelegenheid om bijvoorbeeld verbeterpunten, suggesties, discussiepunten en problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, waarbij deze inbreng een belangrijke rol speelt in de ontwikkeling van het beleid. De provincie neemt binnen de randvoorwaarden van het project, waar mogelijk de inbreng over. Indien geleverde inbreng niet kan worden overgenomen wijkt zij beargumenteerd hiervan af en informeert de betrokkenen daarover.

4. *Coproduceren*

De provincie en betrokkenen stellen gezamenlijk een probleemagenda op, waarna gezamenlijk naar oplossingen wordt gezocht. De politiek verbindt zich in principe aan deze oplossingen bij de uiteindelijke besluitvorming, na toetsing aan vooraf gestelde randvoorwaarden.

5. *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.

Voor dit specifieke project hanteert de provincie de participatieniveau 's informeren, raadplegen en adviseren (zie hoofdstuk 4).

2. Participatie tot op heden

Onder regie van de provincie startten de gemeente en provincie in 2012 met de verkenning van het bereikbaarheidsprobleem van Wageningen. Bij begin van het proces analyseerden zij de problematiek om van daaruit op een hoog abstractieniveau naar mogelijke oplossingsrichtingen te kijken. Lopende dit proces formeerde de gemeente een klankbordgroep. Daarvoor werden vertegenwoordigers vanuit de betrokken wijken, bedrijven en belangengroeperingen benaderd. Zij werden gevraagd om mee te denken over de verschillende oplossingsmogelijkheden. Op die manier liet de gemeente de geluiden uit de directe omgeving meewegen in haar eigen adviesrol richting de provincie. Aan het eind van deze oriënterende fase, december 2014, riep de provincie door middel van advertenties en billboards langs de route de stad en de weggebruikers op om deel te nemen aan een enquête. Hiermee wilde zij achterhalen of de problematiek goed in beeld was gebracht en of er andere mogelijkheden bestonden om deze op te lossen. De uitkomsten werden in een reactienota verwerkt en begin 2015 onder de bijna 200 deelnemers verspreid.

De uitkomsten van de oriënterende fase leidde tot reuring in de Wageningse gemeenschap. Om die reden, en omdat de oplossing zich in de stad bevond, nam de gemeente, in overleg met de provincie, de regie over. Die situatie duurde tot de zomer van 2017. Gedurende deze periode bleef de klankbordgroep betrokken bij het proces. Daarnaast werden informatieavonden en politieke avonden georganiseerd zodat iedereen de gelegenheid kreeg zich te informeren over de voortgang. Dat leidde tot variantenstudies

waarin de inbreng van de stad was meegenomen. De trechternotitie, die onderdeel uitmaakt van de NRD, geeft een globale weergave van dit proces dat uiteindelijk leidde tot een zoekgebied waarvoor in 2018 de m.e.r. procedure is opgestart. In het voorjaar van 2017 was een afvaardiging van de klankbordgroep betrokken bij een bijeenkomst met experts van de betrokken omgevingsfactoren die de effecten van de verschillende varianten die in de laatste fase van het onderzoek beoordeelden.

De provincie nam medio 2017 weer de regie in dit proces en stelde als onderdeel van de NRD dit communicatie- en participatieplan op. Het proces wordt doorlopen in lijn met dit dynamische document. Indien er aanleiding toe bestaat wordt het verder aangevuld, waarmee het invulling geeft aan de wens om alle doelgroepen zo goed mogelijk te betrekken bij het proces.

3. Doel participatieplan

Het project 'Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute' raakt de belangen van veel verschillende doelgroepen. Daarom wil de provincie die doelgroepen tijdig betrekken bij het ontwerpproces van de weg. Hiertoe stelde de provincie dit communicatie- en participatieplan op, het maakt duidelijk wanneer, welke mate van betrokkenheid wordt gevraagd, en hoe doelgroepen op de hoogte worden gehouden over de vorderingen en het rendement van de participatie-inspanningen.

3.1 Waarom participatie

Voor dit project wil de provincie een open, transparant en zorgvuldig planproces doorlopen, in lijn met de participatiewijzer van de Nationale Ombudsman.

Het doel van het voor dit project beoogde participatietraject is dat de verschillende en uiteenlopende belangen beter zichtbaar worden. Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt daarmee zoveel mogelijk rekening gehouden waardoor samen met de omgeving wordt gewerkt naar een completer resultaat. Ook krijgen partijen oog voor elkaars belang en kan het college van Gedeputeerde Staten (GS) de belangen vanuit de omgeving betrekken bij de uiteindelijke besluitvorming. Hierdoor ontstaat een project dat zo goed mogelijk is afgestemd met de omgeving en rekening houdt met de belangen van die omgeving. De provincie benadert stakeholders actief en bepaalt de ingezette vorm van participatie. Hierbij is de keuze afhankelijk van de fase van het participatietraject en de bijbehorende rol van de stakeholders. Door dit participatietraject verwacht de provincie dat er meer draagvlak ontstaat voor het ontwerp en het bijbehorende besluitvormingsproces. De overige redenen om participatie in het project te organiseren zijn:

- een kwalitatief beter besluit;
- een transparant proces;
- een kortere doorlooptijd.

3.1.1 Kwaliteit van besluit

De provincie wil waar mogelijk de input, het advies en de deelname van de betrokkenen benutten om de functionaliteit, de ligging van het tracé in het zoekgebied, de vormgeving, de inrichting en de landschappelijke inpassing van de weg te optimaliseren. Belangrijke voorwaarde is dat ze weet welke belangen en wensen er spelen, om deze te betrekken bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Het benutten van de kennis, ervaring en creativiteit van de stakeholders draagt zo bij aan het verhogen van de kwaliteit van het eindresultaat.

3.1.2. Transparant proces

Een vooraf duidelijk gedefinieerd ontwerpproces, met participeermomenten, kan bijdragen aan meer vertrouwen en een groter draagvlak voor de werkwijze en het eindresultaat. Met dit communicatie- en participatieplan maakt de provincie op voorhand duidelijk hoe het proces verloopt en welke mogelijkheden er zijn tot participatie. Afwegen van alternatieven en de totstandkoming van het uiteindelijke ontwerp vereist ook transparantie. Bij de verantwoording van gemaakte keuzes, onderbouwt de provincie hoe verschillende belangen, zowel inhoudelijk als procesmatig, hebben doorgewerkt in de besluitvorming.

3.1.3. Meer draagvlak

Het streven is om in de wettelijke procedure voor het inpassingsplan zo min mogelijk zienswijzen en beroepen te krijgen. Door stakeholders actief te betrekken bij het project, hebben zij de kans om in een vroeg stadium gedachten en ideeën te uiten. Door hier rekening mee te houden in de te ontwikkelen plannen, het ontwerp en de besluitvormingsprocessen ontstaat extra draagvlak en kan het aantal zienswijzen en beroepen verminderen.

4. Inzet van participatiemiddelen

De provincie stelt een proces voor waarbij zij de input van de omgeving, belanghebbenden, stakeholders en kennisinstituten ophaalt. Om vervolgens te onderbouwen welke input zij wel of niet verwerkt in het ontwerp of onderzoek. Het doel hiervan is de realisatie van een integraal ontwerp van de weg dat zo goed mogelijk is ingepast in de omgeving. Dit uiteindelijke ontwerp houdt zo goed mogelijk rekening met de diverse belangen en technisch/financiële uitvoerbaarheid.

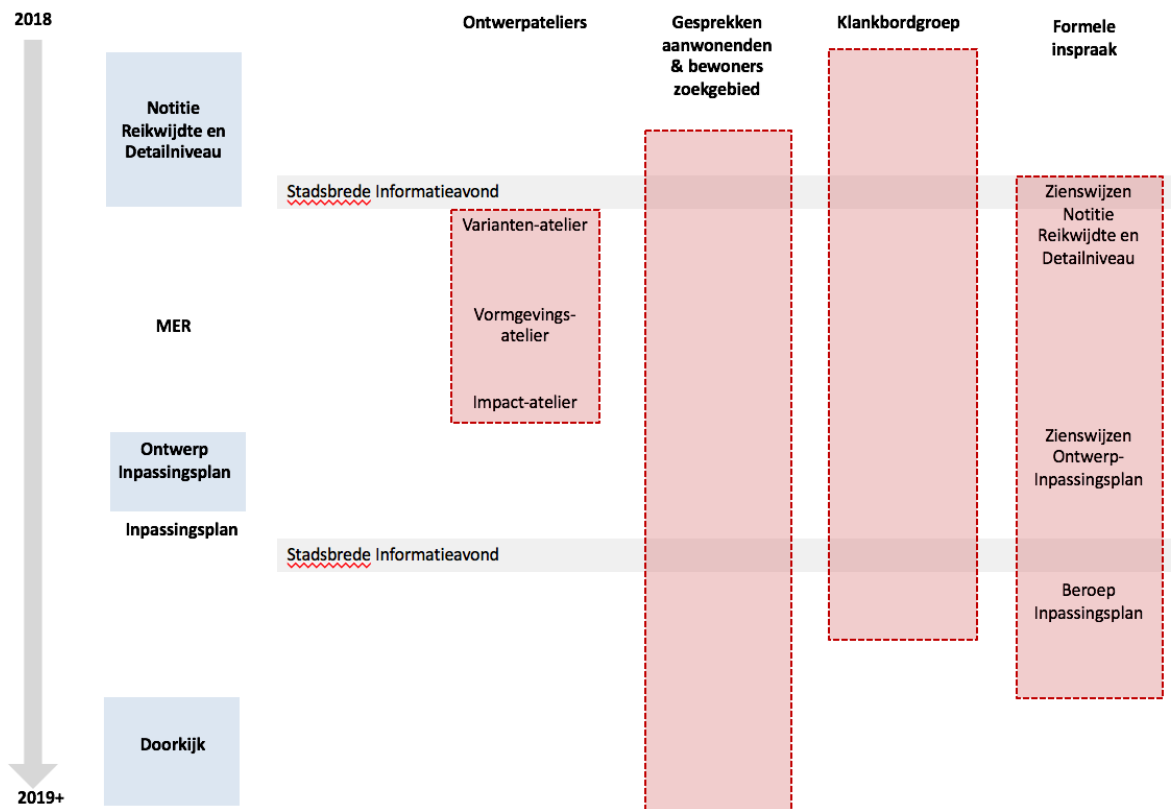
De provincie werkt in dit project samen met de gemeente Wageningen. De gemeente behartigt daarbij met name de lokale belangen en daar waar de gemeente aanvullende wensen heeft brengt zij die tijdig in. Wanneer deze wensen binnen de randvoorwaarden van het project passen worden deze indien mogelijk integraal onderdeel van het project.

De provincie zet *vijf participatiemiddelen* in:

1. Integrale ontwerpateliers;
2. Gesprekken met de direct aanwonenden en bewoners in het zoekgebied;
3. Informatieavonden;
4. Klankbordgroep;
5. Formele inspraak.

Onderstaand figuur toont hoe de participatie eruit ziet in de verschillende fases van het ontwerpproces. De planning geeft een globale indruk van de project- en participatiemijlpalen. Mede door nieuwe inzichten en

invloed vanuit het participatietraject, kan deze planning gaandeweg het project nog kan wijzigen.



[Toelichting planning: ontwerp inpassingsplan staat gepland voor het najaar 2018, naar verwachting is deze medio 2019 definitief vast te stellen.]

4.1 Ontwerpateliers

Vertrekpunt voor het ontwerpproces is dat de nieuwe weg binnen het gedefinieerde zoekgebied komt te liggen, op maaiveldniveau. Het integrale ontwerp van de weg bevat op hoofdlijnen vier invalshoeken:

1. Ruimtelijke kwaliteit;
2. Verkeerskundige kwaliteit;
3. Voorkomen of verzachten van impact op de omgeving;
4. Maakbaarheid.

Om alle stakeholders de mogelijkheid te bieden een bijdrage te leveren aan een ontwerpatelier, biedt de provincie, voorafgaande aan de ontwerpateliers, de mogelijkheid tot inschrijven. Dit kan tijdens een eerste algemene informatiebijeenkomst. Afhankelijk van de geuite interesse en het onderbouwde belang worden geïnteresseerden (of een selectie daarvan) uitgenodigd om deel te nemen aan een ontwerpatelier. In deze ontwerpateliers werkt de provincie samen met de gemeente, de universiteit en de geselecteerde deelnemers in stappen toe naar integrale en landschappelijk ingepaste ontwerpen die onderling worden vergeleken in de m.e.r. studie (Nb. *participatieniveau = advisereren*)

Tijdens het ontwerpproces wordt de campusroute aanpakt, zoals die op basis van de vier hierboven genoemde invalshoeken in de NRD is gedefinieerd. Vanuit een hoog abstractieniveau wordt in stappen ingezoomd naar de detailonderwerpen. De ontwerpateliers worden geïnitieerd en begeleid door de technisch manager en landschapsarchitect. Met de ontwerpateliers worden gebiedskennis en lokale belangen geïnventariseerd en krijgen zij een plaats in het ontwerpproces. Gezien de ligging van het zoekgebied over en langs de randen van de Wageningen Campus zoekt de provincie hierbij nadrukkelijk ook de samenwerking met de daar gevestigde universiteit (Nb. *participatieniveau = advisereren*).

Extra uitleg: in de ontwerpateliers halen we in een eerste “varianten-atelier” input op om de verder te onderzoeken alternatieven in het MER te bepalen. In een volgend “vormgevings-atelier” zoomen we verder in op iedere variant om de vormgeving en inpassing ervan verder uit te werken. In het ‘impact-atelier’ kijken we samen met belanghebbenden of en hoe de milieueffecten uit de eerste MER-onderzoeken ontstaan en hoe die mogelijk kunnen worden verzacht.

4.2 Gesprekken met de direct betrokkenen en belanghebbenden

Deze groep wordt, afhankelijk van de in de ontwerpatelier ontwikkelde varianten en de inpassing daarvan, direct getroffen in hun belang. Voor zover nu bekend zijn dat de bedrijven, eigenaren, huurders en gebruikers van grond binnen het zoekgebied én directe aanwonenden aan het zoekgebied. Deze belanghebbende partijen zijn welkom op de ontwerpateliers, maar voorafgaand aan de ontwerpateliers vinden al de nodige gesprekken plaats. Tijdens deze gesprekken inventariseert de provincie de individuele verwachtingen, om deze vervolgens door te vertalen naar maatwerk: het moment, de frequentie en de vorm waarin geïnterviewde standpunten en ideeën over het ontwerp besproken kunnen worden. Alle belanghebbende partijen ontvangen een verslag van deze gesprekken en schriftelijke terugkoppeling van wat er met de geïnterviewde wensen, ideeën of bezwaren is gebeurd (*Nb. participatieniveau = raadplegen*).

4.3 Informatieavonden

Tijdens de informatieavonden wordt de stand van zaken van het project met alle doelgroepen gedeeld.

De eerste informatieavond organiseert de provincie als het plan van aanpak (de zogenoemde Notitie Reikwijdte en Detailniveau) voor het milieueffectrapport ter inzage ligt. Op dat moment is duidelijk wat de planning van het project is en hoe bewoners kunnen deelnemen aan het project. Tijdens deze avond wordt ook de formele inspraakprocedure toegelicht en hoe men daarop kan reageren.

Een tweede informatieavond organiseert de provincie rondom het ontwerp-inpassingsplan. Op dat moment wordt duidelijk waar de weg exact komt te liggen en wat het effect voor de stakeholders is. Het is meteen een goed moment om breed te informeren en directe de vragen van bewoners te beantwoorden (*Nb. participatieniveau = informeren*).

4.4 Klankbordgroep

Lopende de eerste fase van het project stelde de gemeente Wageningen een klankbordgroep samen uit lokale belangengroeperingen. De provincie zet samenwerking met deze klankbordgroep voort. Met de klankbordgroep evalueren we regelmatig de omvang en samenstelling van de groep, en de frequentie van samenkomsten. Dit is afhankelijk van de voortgang van het proces.

De klankbordgroep heeft in het proces een adviserende rol richting de provincie. Na het ontwerpproces raadpleegt de provincie bij de klankbordgroep of het proces goed en volledig is doorlopen. De belangengroeperingen krijgen vervolgens de gelegenheid om hun beargumenteerde voorkeur uit te spreken. GS betreft deze voorkeuren in hun afweging en keuze. Om deze rol goed te kunnen vervullen, krijgt de klankbordgroep voorafgaand aan besluitvormingsmomenten inzicht in de onderzoeksplan, onderzoeksresultaten en conceptadviezen. Als zij behoefte heeft aan aanvullende specialistische informatie, dan nodigt de provincie een vakspecialist uit om nadere toelichting te geven (*Nb. participatieniveau = adviseren*).

4.5 Formele inspraak

De momenten van formele inspraak voor belangstellenden, indirect betrokkenen, direct betrokkenen en belanghebbenden:

- Terinzagelegging en adviesvraag Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
- Adviesvraag ten tijde van ontwerp-alternatieven, keuze alternatief en opstellen inpassingsplan;
- Terinzagelegging ontwerp-inpassingsplan.

4.5.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt zes weken ter inzage. Iedereen kan een reactie (zienswijze) indienen. Opmerkingen, ideeën en suggesties uit die zienswijzen worden in het projectteam besproken en neemt de provincie waar mogelijk mee in het ontwerp of het onderzoek. De reacties worden gebundeld en in een zienswijzennota en op de projectwebsite gepubliceerd (*Nb. participatieniveau = raadplegen*).

De projectpagina op de website van de provincie biedt toegang tot alle voor het project en het participatietraject relevante stukken. Naast algemene informatie behandelt deze pagina ook de formele procedure en de inspraakmomenten. Wij houden de inhoud van deze pagina zo actueel mogelijk.

In deze fase vraagt de provincie ook de belanghebbende overheden en instanties formeel om advies uit te brengen (onder andere in het kader van 3.1.1 Bro). Het gaat onder meer om de gemeente Wageningen, de Veiligheidsregio, het Waterschap, de Commissie voor de m.e.r. en de omliggende gemeenten. Bij de keuze van het voorkeursalternatief (onderdeel van de ontwerpfase, zie 3.5.2) en waar nodig bij het opstellen van het inpassingsplan benadert de provincie deze partners voor inbreng. Zij legt de adviesvragen en reacties schriftelijk vast en dit vormt een bijlage bij het inpassingsplan (*Nb. participatieniveau = adviseren*).

4.5.2. Bepaling voorkeursalternatief

De provincie bespreekt met de klankbordgroep de resultaten van de ontwerpateliers, de uitgevoerde onderzoeken en de gespreksrondes met de direct aanwonenden en bewoners in het. Zo heeft de klankbordgroep een compleet overzicht van het doorlopen proces en de bereikte resultaten en kan zij aangeven of er een zorgvuldig proces is doorlopen. Vanaf dat moment worden de participerende belangengroeperingen individueel gevraagd een met argumenten onderbouwd advies te geven aan de provincie.

Het projectteam waarin gemeente en provincie samenwerken bereidt het advies voor richting GS. In deze periode vindt bestuurlijk overleg plaats waarbij de wethouder het gemeentelijke advies aan de gedeputeerde zal toelichten.

GS houdt op basis van het onderzoeksresultaat, rekening met deze adviezen. Zij maken uiteindelijk de afweging en besluiten welke variant/voorkeursalternatief verder wordt doorontwikkeld tot het definitief ontwerp, waarvoor de provincie het inpassingsplan opstelt.

4.5.3 Ontwerp-inpassingsplan

Net als de NRD ligt ook het ontwerp inpassingsplan zes weken ter inzage. Iedereen kan in die periode een zienswijze indienen. Deze kunnen aanleiding zijn om het inpassingsplan te wijzigen. De provincie beantwoordt ze in een zienswijzennota. Alle indieners ontvangen deze nota en het vormt een bijlage bij het uiteindelijke inpassingsplan (*Nb. participatieniveau = raadplegen*).

Om bewoners te ondersteunen in het zienswijzenproces organiseert de provincie tijdens of vlak voor de zienswijzenprocedures een algemene informatieavond waarop zij beschikbare informatie toegelicht en bezoekers vragen kunnen stellen.

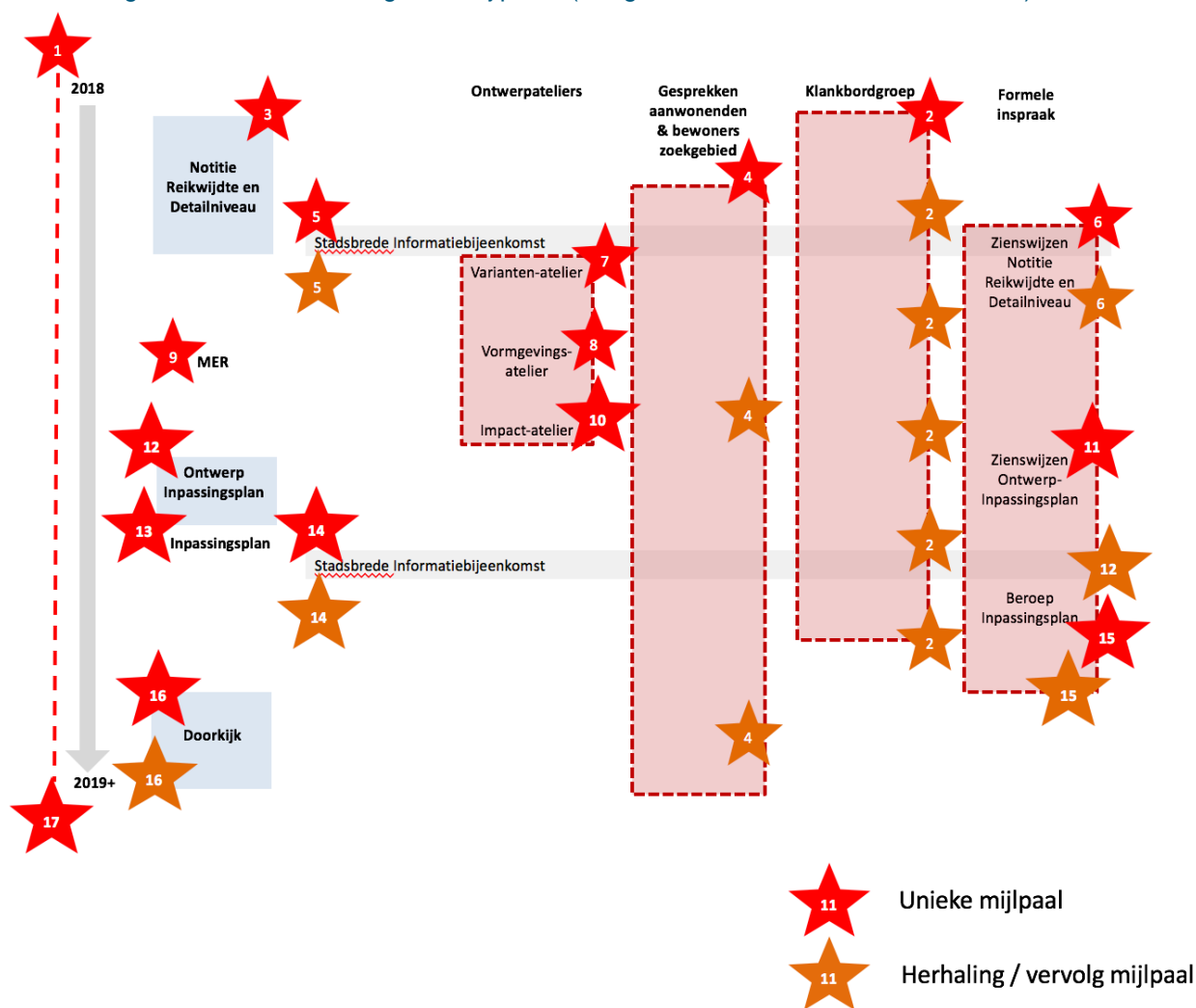
4.5.4. Vervolgproces

Na de vaststelling van het inpassingsplan is vastgesteld volgt er mogelijk nog een beroepsprocedure bij de Raad van State. De voorbereidingen voor de realisatie van het plan starten direct nadat het inpassingsplan is vastgesteld. De feitelijke uitvoering volgt pas na afloop van de eventuele beroepsprocedure. Ook in die fase houdt de provincie op de verschillende participatieniveaus het contact met de verschillende stakeholders in stand. Hiermee wil zij de omgeving verder betrekken bij de uitvoeringsfase. De uitvoeringsfase van een dergelijk project kan leiden tot overlast voor het verkeer en de omgeving. Door goede informatievoorziening en afstemming lopende de uitvoeringsfase probeert de provincie de overlast te beperken en begrip te kweken voor deze tijdelijk situatie.

5. Communicatiemijlpalen

Voor dit project en het participatietraject onderscheidt de provincie meerdere communicatie-momenten die zij vanwege de mogelijke impact 'communicatiemijlpalen' noemt. Iedere mijlpaal vertegenwoordigt een voor het project of participatietraject belangrijk ijkpunt. Iedere mijlpaal behoeft daarmee adequate goede en volledige communicatie-ondersteuning.

Vooralsnog herkennen we de volgende mijlpalen (terug te vinden in onderstaand schema):



1. Algemene projectcommunicatie (stadsbreed)
2. Informatie klankbordgroep
3. Notitie Reikwijdte en Detailniveau
4. Gesprekken met aanwonenden en bewoners zoekgebied
5. Stadsbrede informatiebijeenkomst, thema NRD
6. Inzage & zienswijzen NRD
7. Start Ontwerpateliers, thema Varianten
8. Tweede fase Ontwerpateliers, thema Vormgeving
9. MER, Milieu Effect Rapport
10. Derde fase Ontwerpateliers, thema Impact
11. Ontwerp Inpassingsplan
12. Inzage & zienswijzen Inpassingsplan
13. Vaststellen Inpassingsplan
14. Stadsbrede informatiebijeenkomst, thema Inpassingsplan

15. Beroepsfase Inpassingsplan
16. Doorkijk is de fase van projectvoorbereiding richting realisatie
17. Vervolgfase

5.1 Communicatieondersteuning

Hieronder staan zes door de provincie in te zetten categorieën communicatieondersteuning. Afgestemd op de doelgroepen (zie hoofdstuk 1.2.1), inclusief zowel vermoedelijk als mogelijk in te zetten communicatiemiddelen, media en kanalen. *Nb. De provincie en communicatiepartner onderzoeken nog welke communicatiemix het beste aansluit bij de bij het project en participatietraject horende communicatie-opgave.*

1. *Informatief* - De provincie zorgt voor actuele, relevante en volledige procesdocumentatie en informatievoorziening/-momenten over de vorderingen en de resultaten van het project en het participatietraject, zowel off- als online. Belangstellenden zijn op de hoogte en weten wat er speelt, waar het speelt en wie de spelers zijn.
 - Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: projectpagina op provincie website, lokale informatiebijeenkomsten en (indien mogelijk) op social media.
2. *Reactief* - De provincie biedt de mogelijkheid om snel, eenvoudig en eventueel persoonlijk te kunnen reageren op de aangeboden aan project en participatie gerelateerde informatie, zowel off- als online. Betrokkenen voelen zich vrij en welkom om te reageren en waar mogelijk/gevraagd bij te dragen.
 - Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: lokale informatiebijeenkomsten, social media (Facebook en Twitter), e-mail(formulier).
3. *Interactief* - De provincie faciliteert zo goed mogelijk aan project en participatie gerelateerde interactie, te denken valt aan dialogoog en/of discussie over aan project- en participatie gerelateerde zaken, zowel off- als online. Betrokkenen voelen zich serieus genomen, er is sprake van wederzijds respect en vertrouwen.
 - Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: lokale informatiebijeenkomsten, gespreksrondes, workshops en social media (Facebook en Twitter).
4. *Bereikbaar* - De provincie zorgt voor voldoende manieren om contact op te nemen met de provincie voor aan project- en participatie gerelateerde zaken; Behoevende bewoners, ondernemers en andere stakeholders weten waar zij terecht kunnen voor vragen, klachten, tips en opmerkingen.
 - Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: telefoon, e-mail(formulier), WhatsApp en social media (Facebook/Messenger).
5. *Participerend* - De provincie benadert en informeert betrokken stakeholders over het participatietraject. Zij begrijpen waar het project over gaat, weten wat zij kunnen verwachten, of en wanneer zij kunnen deelnemen en indien zij invloed uit kunnen/mogen uitoefenen, dan faciliteert de provincie dit. Te denken valt aan raadpleging, inspraak of advies.
 - Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: nieuwsbrieven en/of bewonersbrieven, informatiebijeenkomsten, e-mailcorrespondentie en besloten social mediagroepen (Facebook en/of LinkedIn);
6. *Faciliterend* - De provincie voorziet haar gesprekspartners (zoals de Klankbordgroep en de gemeente Wageningen) van actuele, relevante en volledige aan project en het participatieproces gerelateerde informatie, rapportages, procesterugkoppeling en (werk/gesprek)verslagen. Zij kunnen goed geïnformeerd en weloverwogen deelnemen / bijdragen.

- Bijvoorbeeld (onder voorbehoud van definitieve communicatie-aanpak) via: informatiebijeenkomsten en e-mailcorrespondentie.

5.2 Definitief communicatie plan van aanpak

Momenteel onderzoeken de provincie en communicatiepartner welke communicatiemix het beste aansluit bij de bij het project en participatietraject horende communicatie-ambitie. De provincie verwacht in maart 2018 over een definitief plan van aanpak te beschikken. Hierin vertaalt zij de communicatie-opgave voor dit project naar concrete strategie en de inzet van media, kanalen en middelen.

Bijlage 5 Voortoets

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

Aan: Provincie Gelderland
Van: Edith Dorsman
Datum: 20 februari 2018
Kopie:
Dossier: BF7106
Ons kenmerk: WATBF7106N001F2.0
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Beter Bereikbaar Wageningen
Voortoets en verkenning beschermde soorten Wet natuurbescherming**

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Voorgenomen ingreep	2
3	Voortoets Natura 2000.....	4
4	Verkenning beschermde soorten.....	10
5	Conclusie/samenvatting.....	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Provincie Gelderland wil het vestigingsklimaat van FoodValley verbeteren en de economische potentie van Wageningen, in het bijzonder die van de Wageningen Campus, benutten. Een goede bereikbaarheid van Wageningen, in het bijzonder van de Campus, het Business and Science Park en ook de Rijnhaven, is hierbij essentieel. De bereikbaarheid van Wageningen staat nu al onder druk en de problemen nemen verder toe als gevolg van de geplande ontwikkelingen in en nabij Wageningen. Als aanvulling op ontwikkelingen op het gebied van OV is de provincie Gelderland van plan om een nieuwe verbinding over de Wageningen Campus, vanaf nu Campusroute geheten, te onderzoeken en te realiseren. Deze ontwikkeling kan van invloed zijn op Natura 2000-gebieden in de omgeving en beschermde soorten in en rond het zoekgebied. Deze effecten worden ten behoeve van het opstellen van het provinciaal inpassingsplan en MER in kaart gebracht.

1.2 Doel

Het doel van deze memo is inzicht geven in de effecten van de voorgenomen ingreep op Natura 2000-gebieden, ondergebracht in de Wet natuurbescherming. Deze rapportage heeft de status van een Voortoets en hoort bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau dat voorafgaand aan het MER voor het provinciaal inpassingsplan wordt opgesteld.

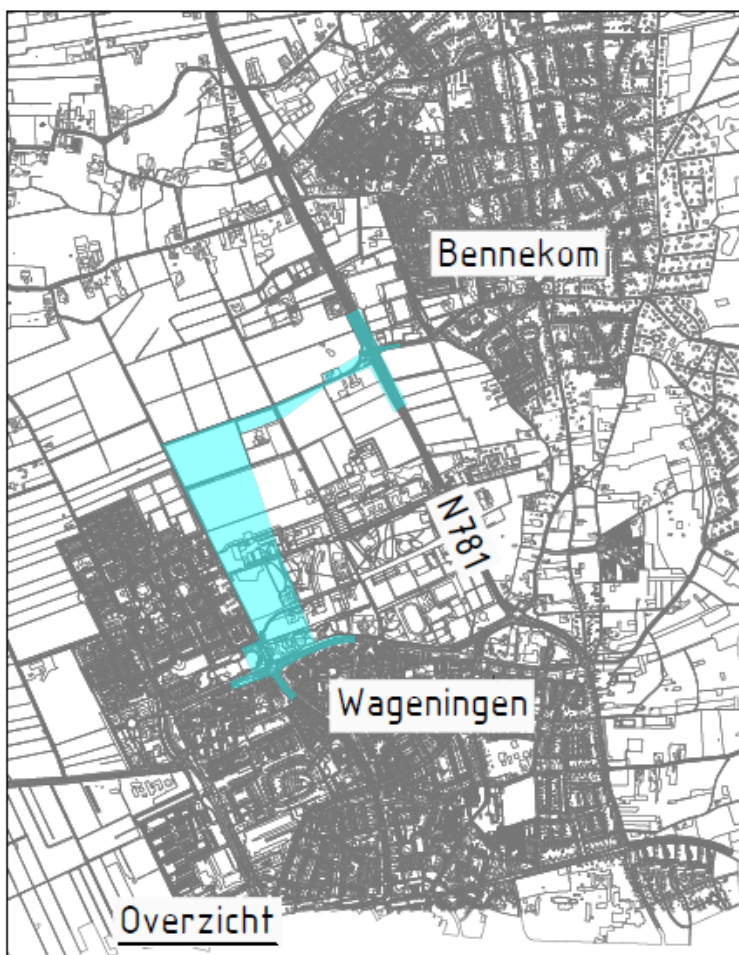
Naast de voortoets, bevat deze memo ook een verkenning naar de beschermde soorten die in het zoekgebied van de Campusroute voorkomen. Deze verkenning is gebaseerd op al bestaande gegevens en heeft als doel een eerste inschatting van eventueel benodigde maatregelen te geven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ingreep kort beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de voortoets, waarin eerst het wettelijk kader wordt toegelicht, vervolgens wordt nagegaan welke storingsfactoren relevant zijn en daarna is een effectbeoordeling opgenomen. In hoofdstuk 4 is een verkenning beschermde soorten opgenomen. Hierin is eerst het wettelijk kader toegelicht en is vervolgens ingegaan op de (mogelijk) aanwezige soorten. Vervolgens is een verkenning van effecten en mogelijk benodigde maatregelen uitgevoerd. Tenslotte is in hoofdstuk 5 een conclusie/samenvatting opgenomen.

2 Voorgenomen ingreep

De Campusroute is voorzien aan de noord-westzijde van Wageningen. Figuur 1 laat de ligging zien. In figuur 3 is de begrenzing van het zoekgebied weergegeven waarbinnen de Campusroute voorzien is.



Figuur 1. Zoekgebied Campusroute in blauw.

De Campusroute zal gerealiseerd worden binnen het zoekgebied dat is weergegeven in figuur 2. Voor het ontwerp van het traject Campusroute gelden op hoofdlijn de volgende kenmerken:

- de weg is gelegen op maaiveld;
- de weg krijgt 2 rijstroken met of zonder scheiding van de rijrichtingen;
- de maximale snelheid wordt nog bepaald, maar zal minimaal 50 en maximaal 80 km/u zijn.

3 Voortoets Natura 2000

3.1 Wet natuurbescherming - onderdeel Gebiedsbescherming

Sinds 1 januari 2017 vormt de Wet natuurbescherming het wettelijk kader voor bescherming van Natura 2000-gebieden. Hierin is onder meer beschreven dat projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de natuurlijke habitats of habitats van soorten van het Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstrend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning (conform artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wet natuurbescherming). Hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming biedt de juridische basis voor de aanwijzing van Natura 2000-gebieden en stelt de kaders voor de beoordeling van activiteiten die (mogelijk) negatieve effecten hebben op de in voornoemde gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

In zogenoemde aanwijzingsbesluiten is door het toenmalige Ministerie van Economische Zaken de bescherming van de Natura 2000-gebieden juridisch vastgelegd. Centraal in de aanwijzingsbesluiten staan de instandhoudingsdoelstellingen ten aanzien van leefgebieden en natuurlijke habitats en populaties van in het wild levende plant- en diersoorten waarvoor het betreffende gebied is aangewezen. De instandhoudingsdoelstellingen vormen de specifieke doelstellingen die in een gebied gelden en die de basis vormen voor een toetsing aan de kaders van de Wet natuurbescherming.

Instandhoudingsdoelstellingen zijn gericht op het in gunstige staat van instandhouding brengen of houden van habitattypen en soorten. In de beheerplannen die voor elk Natura 2000-gebied worden opgesteld, wordt aangegeven hoe de beheerders deze doelen realiseren.

Een toets aan de kaders van de Wet natuurbescherming begint met een zogenoemde Voortoets. Daarin wordt onderzocht of een ontwikkeling mogelijk (significant) negatieve effecten heeft op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Een Voortoets kan uitwijzen dat significant negatieve effecten met zekerheid kunnen worden uitgesloten. Verdere stappen zijn in dat geval niet aan de orde. Kunnen (significant) negatieve effecten niet op voorhand (ofwel in de Voortoets) worden uitgesloten, dient een Passende Beoordeling te worden opgesteld, waarbij dieper ingegaan wordt op de kans op het optreden van significant negatieve effecten.

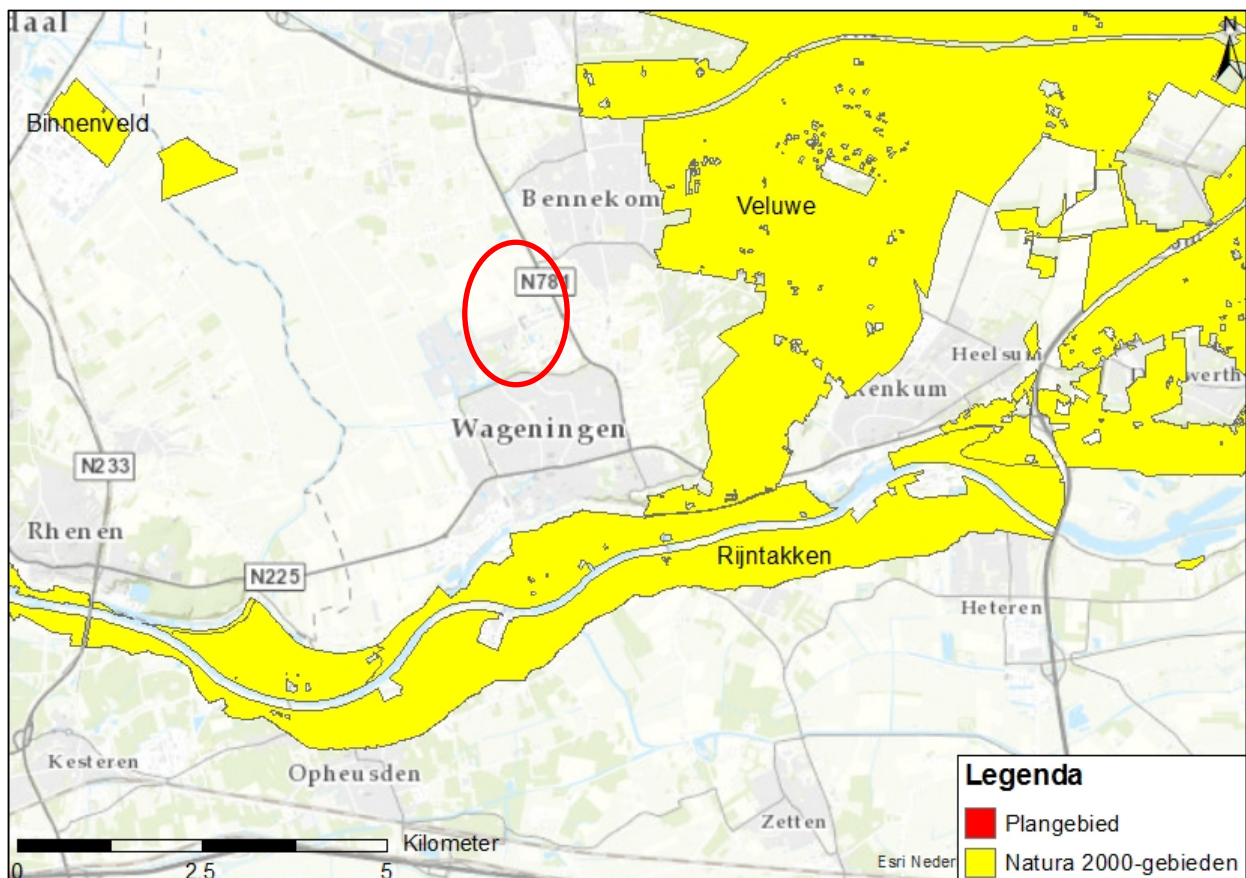
Ontwikkelingen binnen en buiten Natura 2000-gebieden kunnen onder deze wet vergunningplichtig zijn; de wet kent namelijk de zogenoemde externe werking. Hierdoor moet ook worden bekeken of ontwikkelingen buiten een Natura 2000-gebied negatieve effecten kunnen hebben op de daarbinnen vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen. De Wet natuurbescherming kent voor wat betreft externe werking géén grenzen en schrijft voor dat alle gebieden die mogelijk beïnvloed worden door een ingreep in de toetsing moeten worden meegenomen.

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is per 1 juli 2015 in werking getreden. Het PAS is in de Wet natuurbescherming opgenomen en uitgewerkt in de Regeling en het Besluit natuurbescherming. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen). Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. En daarnaast in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is in zijn geheel passend beoordeeld.

3.2 Bepalen relevante storingsfactoren

In deze paragraaf wordt nagegaan welke storingsfactoren als gevolg van het voornemen mogelijk relevant zijn. Dit wordt bepaald door de reikwijdte van de storingsfactoren te combineren met de ligging van Natura 2000-gebieden, inclusief de gevoeligheid en de ligging van de natuurwaarden waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgenomen.

Nabij de zoekzone voor de Campusroute liggen drie Natura 2000-gebieden. Het gaat om de Natura 2000-gebieden Rijntakken (op ca. 2 km afstand), Binnenveld (op ca. 3,5 km afstand) en Veluwe (op ca. 1,7 km afstand). Figuur 3 laat de ligging van het zoekgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden zien.



Figuur 3 Ligging van het zoekgebied en Natura 2000-gebieden.

3.2.1 Mogelijk relevante storingsfactoren

De effectenindicator zoals aangereikt door het Ministerie van Economische Zaken (Ministerie van Economische Zaken 2017) geeft een negentiental mogelijke effecten waarmee in ieder geval rekening moet worden gehouden ten aanzien van in Natura 2000-gebieden beschermde waarden, de zogenoemde storingsfactoren. Deze 19 storingsfactoren vormen dan ook de basis voor deze Voortoets. Hieronder wordt per storingsfactor afgewogen of deze wel of niet relevant is in het kader van het voornemen. Hierbij wordt uitgegaan van de voorgenomen ingreep zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Ruimtebeslag (1)

De voorgenomen ingreep vindt niet plaats binnen de begrenzing van onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden (figuur 3). Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van ruimtebeslag op voorhand worden uitgesloten.

Versnippering (2)

De voorgenomen ingreep vindt niet plaats binnen de begrenzing van onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Er zijn geen ontwikkelingen voorzien die een blokkade vormen of al aanwezige barrière verergeren tussen afzonderlijke natuurterreinen. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van versnippering op voorhand worden uitgesloten.

Verzuring en vermisting door stikstof uit de lucht (stikstofdepositie) (3 & 4).

Door verandering van de locatie van verkeersstromen, aanpassing van de maximumsnelheid en een toename van verkeer kan sprake zijn van een toename van stikstofdepositie ter plaatse van gevoelige Natura 2000-gebieden. Binnen het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geldt dat voor stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr een melding of vergunning nodig is.

Om na te gaan of de Campusroute leidt tot een toename van stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr is een berekening uitgevoerd met AERIUS, het onder het PAS voorgeschreven rekeninstrument, versie 2016L_20171003. Voor de verspreidingskarakteristieken zijn de standaardwaarden uit AERIUS Calculator gehanteerd. In bijlage 1 is de AERIUS berekening opgenomen, inclusief afbakening en invoergegevens. In §3.3 worden de resultaten samengevat en beoordeeld.

Verzoeting, verzilting, verontreiniging (5, 6, 7)

De voorgenomen activiteit heeft geen invloed op het grondwater, en voorziet niet in verzoeting, verzilting of verontreiniging binnen Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Verdroging, vernatting, verstoring waterhuishouding (8, 9, 10, 11 & 12)

De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats binnen de begrenzing van onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden en voorzien niet in lozingen op oppervlaktewater. Er zijn geen veranderingen in de waterhuishouding die kunnen doorwerken tot in een Natura 2000-gebied. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van verdroging, vernatting en verstoring waterhuishouding op voorhand worden uitgesloten.

Geluid (13)

Door verandering van de locatie van verkeersstromen, aanpassing van de maximumsnelheid en een toename van verkeer kan sprake zijn van een toename van de geluidsbelasting in de omgeving van de Campusroute.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Veluwe. De afstand van het zoekgebied tot dit Natura 2000-gebied is ca 1,7 km. De afstand tot het Natura 2000-gebied Rijntakken ten zuiden van het zoekgebied is ca. 2 km, en de afstand tot het Natura 2000-gebied Binnenveld is ca. 3,5 km. In het tussenliggende gebied zijn bebouwing en meerdere wegen aanwezig. Vanwege de afstand van het zoekgebied tot Natura 2000-gebieden kunnen negatieve effecten als gevolg van geluid op voorhand worden uitgesloten.

Licht (14)

Mogelijk zal er plaatselijk sprake zijn van een toename van wegverlichting en verlichting van voertuigen. Vanwege de afstand tot Natura 2000-gebieden en de aanwezigheid van bebouwing en bomen in het tussenliggende gebied zal verlichting van de Campusroute niet reiken tot in Natura 2000-gebieden en kunnen negatieve effecten als gevolg van verlichting op voorhand worden uitgesloten.

Trillingen (15)

Van trillingen zoals bedoeld in de effectenindicator (heiwerkzaamheden, intrillen van damwanden en dergelijke) is geen sprake. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van trillingen op voorhand worden uitgesloten.

Optische verstoring (16)

Optische verstoring betreft verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem. Door verandering van de locatie van verkeersstromen, aanpassing van de maximumsnelheid en een toename van verkeer kan er plaatselijk sprake zijn van een toename van optische verstoring.

Vanwege de afstand tot Natura 2000-gebieden en de aanwezigheid van bebouwing en bomen in het tussenliggende gebied zal optische verstoring van de Campusroute niet reiken tot in Natura 2000-gebieden en kunnen negatieve effecten als gevolg van optische verstoring op voorhand worden uitgesloten.

Verstoring door mechanische effecten (17)

Onder mechanische effecten vallen verstoring door betreding, golfslag, luchtwervelingen etc. die optreden ten gevolge van menselijke activiteiten. De voorgenomen ingreep vindt niet plaats binnen de begrenzing van onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van verstoring door mechanische effecten op voorhand worden uitgesloten.

Verandering in populatiedynamiek, bewuste verandering van soortensamenstelling (18 & 19)

De voorgenomen ingreep vindt niet plaats binnen de begrenzing van onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Hierdoor kunnen negatieve effecten als gevolg van verandering in populatiedynamiek en bewuste verandering van soortensamenstelling op voorhand worden uitgesloten.

3.2.2 Samenvatting mogelijke effecten

In onderstaande tabel is samengevat welke storingsfactoren relevant zijn voor de Campusroute. De effecten hiervan zijn in §3.3 beschreven en beoordeeld.

Tabel 1 Relevante storingsfactoren van de Campusroute.

Omschrijving storingsfactor en nummer Effectenindicator	Effecten
Ruimtebeslag (1)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Versnippering (2)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Verzuring en vermesting door stikstof uit de lucht (stikstofdepositie) (3 & 4)	Mogelijk negatief effect voor Natura 2000-gebieden, beoordeling in §3.3.
Verzoeting, verzilting, verontreiniging (5, 6, 7)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Verdroging, vernatting, verstoring waterhuishouding (8, 9, 10, 11 & 12)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Geluid (13)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Licht (14)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Trillingen (15)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Optische verstoring (16)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Verstoring door mechanische effecten (17)	Negatief effect op voorhand uitgesloten
Verandering in populatiedynamiek, bewuste verandering van soortensamenstelling (18 & 19)	Negatief effect op voorhand uitgesloten

3.3 Effectbeoordeling

Uit de vorige paragraaf is gebleken dat de enige relevante storingsfactor voor Natura 2000-gebieden bestaat uit verzuring en vermessing door stikstof uit de lucht (stikstofdepositie). Overige storingsfactoren reiken niet tot in Natura 2000-gebieden zodat hiervan op voorhand significant negatieve effecten zijn uit te sluiten.

Om de stikstofdepositie als gevolg van de Campusroute te bepalen is een berekening uitgevoerd in AERIUS (het onder het PAS voorgeschreven rekeninstrument), zie bijlage 1. Hierbij is de bijdrage van het plan bepaald, door referentiesituatie (huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen) te vergelijken met de plansituatie (referentiesituatie, inclusief aanleg van de Campusroute). De berekening is uitgevoerd voor zichtjaar 2020, het 1e jaar openstelling. In bijlage 2 is een nadere toelichting opgenomen met betrekking tot de berekende stikstofdepositie.

Omdat op dit moment nog niet alle aspecten van het plan bekend zijn, is uitgegaan van een worst case berekening. Op basis van nieuwe/nadere inzichten en vastgestelde routes en waarden (zoals maximumsnelheid) kunnen de uitkomsten bij een nieuwe doorrekening in AERIUS wellicht lager uitvallen.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er in twee stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden sprake kan zijn van een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr, zie onderstaande tabel.

Tabel 2 Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden (>0,05), resultaten AERIUS berekening (zie ook bijlage 1)

Natura 2000-gebied	Maximale planbijdrage stikstofdepositie (mol N/ha/jr), worst case
Veluwe	0,50
Rijntakken	1,19 (0,23)*

* De hoogste depositietoename vindt plaats op een hexagoon¹ waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting. De hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting is tussen haakjes aangegeven.

Een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr betekent dat significante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het Provinciaal Inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden², en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden.

3.4 Cumulatie

Het kan zijn dat een plan afzonderlijk geen significante gevolgen heeft, maar in combinatie met andere projecten en plannen mogelijk wel. Uit de uitspraken 201203812/1/R2 en 201203820/1/R2 van de Raad van State blijkt dat projecten waarvoor een Natuurbeschermingswetvergunning (de voorloper van de Wet natuurbescherming) is verleend, maar die nog niet of slechts ten dele zijn uitgevoerd, moeten worden beschouwd voor cumulatie. Al voltooide projecten hoeven niet te worden meegenomen in de cumulatiebeoordeling. Al uitgevoerde projecten zijn een onderdeel van het huidige gebruik.

Voor habitats en soorten waarop geen effecten optreden, zijn de effecten van andere plannen en projecten niet van belang.

Wat betreft stikstofdepositie is cumulatie onderdeel van het Programma Aanpak Stikstof³. Cumulatie voor dit aspect hoeft dus niet separaat te worden beoordeeld.

Overige storingsfactoren die aan de orde zijn bij de Campusroute reiken niet tot in Natura 2000-gebieden en hebben dus geen negatieve effecten op het behalen van Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen.

¹ 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.

² Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geldt niet voor plannen. Er kan alleen aan projecten ontwikkelingsruimte worden toebedeeld middels een melding of vergunningaanvraag.

³ Met inbegrip van gereserveerde ontwikkelingsruimte (ook voor prioritaire projecten).

Ook in combinatie met andere projecten – waarvoor wel een vergunning is verleend, maar die nog niet (volledig) zijn gerealiseerd - is er daarom zeker geen sprake van (significant) negatieve effecten.

3.5 Conclusie voortoets Natura 2000

Mogelijke effecten van de Campusroute op Natura 2000-gebieden zijn onderzocht. De conclusie is dat de Campusroute mogelijk leidt tot stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Er is op dit moment dusdanig worst-case gerekend dat de depositie ruim is berekend en dat de specifieke uitkomsten op basis van nieuwe/nadere inzichten en vastgestelde routes en waarden (zoals maximumsnelheid) middels een nieuwe doorrekening in AERIUS wellicht nog kunnen wijzigen.

Deze voortoets laat zien dat overige effecten niet tot in Natura 2000-gebieden reiken en dat op voorhand significant negatieve effecten hiervan uit te sluiten zijn.

Een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr betekent dat significante effecten op deze Natura 2000-gebieden als gevolg van het (toekomstige) inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden, en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. De passende beoordeling moet opgenomen worden in het MER.

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geldt niet voor plannen, wat betekent dat plannen geen aanspraak kunnen maken op ontwikkelruimte, tenzij het plan binnen de PAS is opgenomen als prioritair project.

4 Verkenning beschermde soorten

4.1 Wet natuurbescherming - onderdeel Soortbescherming

Sinds 1 januari 2017 vormt de Wet natuurbescherming het wettelijk kader voor bescherming van soorten.

De wet kent 4 iets van elkaar verschillende beschermingsregimes voor soorten:

- art. 3.1: bescherming van alle van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- art. 3.5: bescherming van dieren en planten die zijn opgenomen in de bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern of bijlage I van het Verdrag van Bonn – ook wel ‘strikt beschermde soorten’ genoemd;
- art. 3.10: bescherming van soorten die worden genoemd in de bijlage behorende bij art. 3.10 van de Wnb, onderdeel A en onderdeel B - dit zijn deels meer algemene soorten.
- algemene zorgplicht zoals verwoord in artikel 1.11.

In de genoemde artikelen is bepaald voor welke handelingen een vrijstelling kan worden verleend van de tevens in dat artikel genoemde verbodsbepalingen. De verbodsbepalingen komen er kortweg op neer dat vogels en andere beschermde soorten niet (opzettelijk) gedood of opzettelijk verstoord mogen worden en dat nesten / voortplantingsplaatsen en rustplaatsen niet beschadigd of vernield mogen worden. Planten mogen niet worden geplukt of vernield.

Ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden

In beginsel moet met mitigerende maatregelen worden gezorgd dat de functionaliteit van het leefgebied niet wordt aangetast. Lukt dat niet en worden dus verbodsbepalingen overtreden, dan is een ontheffing nodig. Het beschermingsregime van de soort bepaalt de mogelijkheid tot het verkrijgen van een ontheffing.

Artikelen 3.3, 3.8 en 3.11 bevatten de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden van de genoemde verboden. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan alleen vrijstelling worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of dwingende reden van groot openbaar belang).

Voor de ‘andere soorten’ van artikel 3.10 kunnen provincies en het ministerie van LNV een algemene vrijstelling van de ontheffingsplicht vaststellen middels een verordening. In specifieke gevallen geldt een vrijstelling van de ontheffingsplicht als ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd worden volgens een goedgekeurde gedragscode.

Zorgplicht soortenbescherming

Voor alle, in het wild levende, planten en dieren (dus ook voor soorten, die niet zijn opgenomen in de Wet natuurbescherming) geldt de algemene zorgplicht conform Wet natuurbescherming art. 1.11. Deze plicht houdt in dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Veelal komt de zorgplicht erop neer dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten en dieren zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen en dat bij de inrichting aandacht moet worden besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier.

4.2 Aanwezige beschermde soorten

In januari 2017 is een quickscan uitgevoerd naar natuurwaarden in een deel van het zoekgebied voor de Campusroute: in het Dassenbos (De Groene Ruimte, 2017). Het gebied dat is onderzocht is aangegeven in figuur 2. Met behulp van onder andere de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF, zie onderstaand tekstvak) is een bureaustudie uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten in de rest van het zoekgebied en de omgeving.

NDFF

De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) geeft onder andere informatie over waarnemingen van beschermde en zeldzame planten en dieren, en is de meest complete databank van Nederland. In de NDFF zijn alleen gevalideerde gegevens opgeslagen.

Voor het bureauonderzoek zijn waarnemingen uit de periode van de afgelopen 10 jaar geselecteerd.

Planten

Nabij het mogelijk te slopen Carus-gebouw, ten noorden van het Dassenbos, zijn groeiplaatsen van groot spiegelklokje aanwezig (NDFF). Wilde ridderspoor en stijve wolfsmelk zijn aanwezig op het Campus-terrein (NDFF), maar er zijn geen waarnemingen bekend binnen het zoekgebied. Deze soorten zijn beschermd onder artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Mogelijk gaat het om aangeplante/ingezaaide exemplaren. In dat geval zijn ze niet beschermd.

Vleermuizen

Rond het zoekgebied zijn waarnemingen bekend van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, kleine dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, watervleermuis, tweekleurige vleermuis en rosse vleermuis (De Groene Ruimte, 2017; NDFF).

Van de gewone grootoorvleermuis is een zomerverblijfplaats aanwezig in het Dassenbos (mededeling NIOO-KNAW). Mogelijk zijn van overige vleermuissoorten ook verblijfplaatsen aanwezig in bomen of gebouwen. In en rond het Dassenbos zijn bij eerder onderzoek (De Groene Ruimte, 2017) geen vliegroutes van vleermuizen aangetroffen. Langs de Kielekampsteeg in het noorden van het zoekgebied, de Bornsesteeg (noord-zuid) en langs de Dijkgraaf aan de westzijde van het zoekgebied zijn bomenrijen aanwezig, die dienst zouden kunnen doen als vliegroute. Alle vleermuizen zijn beschermd onder artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming.

Grondgebonden zoogdieren

De eekhoorn komt voor in het Dassenbos (De Groene Ruimte, 2017; NDFF) en nabij de bebouwing ten noorden hiervan. In het Dassenbos heeft De Groene ruimte in 2017 zes recente nesten aangetroffen. Mogelijk zijn er verblijfplaatsen van steenmarter aanwezig in het Dassenbos of in de houtwallen ten noorden van het bos. Boomarter en das worden door De Groene Ruimte uitgesloten in het Dassenbos (De Groene Ruimte, 2017). Het voorkomen van de boomarter in het Dassenbos wordt door NIOO-KNAW (Nederlands Instituut voor Ecologie) wel sterk vermoed (mededeling NIOO-KNAW).

De waterspitsmuis is niet uit te sluiten langs de beken/watergangen in/nabij het Dassenbos, en mogelijk ook in de rest van het zoekgebied, aangezien de soort van het nabijgelegen Binnenveld bekend is en in een ver verleden in de omgeving van de Campusroute voor kwam (De Groene Ruimte, 2017).

Alle hierboven genoemde soorten zijn beschermd onder artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Broedvogels

Jaarrond beschermde nesten (art. 3.1 Wet natuurbescherming)

Mogelijk zijn er nesten aanwezig van soorten waarvan de nesten als permanente verblijfplaats kwalificeren (jaarrond beschermde nesten, 'categorie 4'). Hierbij is gebruik gemaakt van de 'Lijst soorten met jaarrond beschermde nesten', die via de website van Provincie Gelderland beschikbaar is.

- Buizerd en havik hebben in het verleden in het Dassenbos gebroed (De Groene Ruimte, 2017). De buizerd broedt jaarlijks met tenminste een nest in de noordrand van het Dassenbos (mededeling NIOO-KNAW).
- In te slopen gebouwen kunnen nesten van huismus en gierzwaluw aanwezig zijn.
- Ransuil broedt geregeld op de Campus (buiten het zoekgebied), meestal nabij de Bornsesteeg. De soort wisselt vaak van nestplaats en zou bijvoorbeeld ook in een oud eksternest in het Dassenbos kunnen broeden.
- In het verleden was een steenuilenkast aanwezig op Campus (buiten het zoekgebied), maar deze is verwijderd. Het is ook niet meer waarschijnlijk dat de soort broedt in het zoekgebied, omdat er geen nestelmogelijkheden zijn. Wel maakt het zoekgebied vermoedelijk deel uit van het leefgebied steenuilen (De Groene Ruimte, 2017; NDFF).
- Kerkuil heeft een nestplaats op de Campus aan de Bornsesteeg. Uit de gegevens van het NDFF blijkt dat de soort in de buurt van het Dassenbos is gesignaleerd. Mogelijk is er hier een roestplaats. Het zoekgebied maakt vermoedelijk deel uit van het leefgebied van kerkuilen.

Mogelijk jaarrond beschermde nesten (art. 3.1 Wet natuurbescherming)

Naast jaarrond beschermde nesten, onderscheid Provincie Gelderland ook 'soorten waarvan de nesten als permanente verblijfplaats kunnen kwalificeren indien geen c.q. onvoldoende alternatieve locaties aanwezig zijn (mogelijk jaarrond beschermde nesten)', zogenaamde 'categorie 5'-vogels. Soorten met mogelijk jaarrond beschermde nesten die mogelijk in en rond het zoekgebied voor de Campusroute aanwezig kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld ekster, blauwe reiger, groene specht, bosuil en torenvalk.

In de omgeving van het zoekgebied voor de Campusroute zijn voor dit soort vogelsoorten voldoende alternatieve locaties beschikbaar waar ze kunnen broeden. Het gaat hier voor deze soorten daarom niet om jaarrond beschermde nesten.

Overige broedende vogels

De Wet natuurbescherming (artikel 3.1) geeft aan dat álle broedende vogels, hun broedplaatsen én de functionele omgeving van de broedplaatsen beschermd zijn tijdens het broedseizoen⁴. Ontheffingen voor verstoring tijdens de broedperiode worden (vrijwel) niet verleend.

Reptielen en amfibieën

De poelkikker (art. 3.5) en ringslang (art. 3.10) zijn in de omgeving bekend (NDFF). Het is niet uitgesloten dat deze soorten binnen het zoekgebied voorkomen. In het Dassenbos is het voorkomen van beschermde reptielen en amfibieën uitgesloten (De Groene Ruimte, 2017).

De hazelworm is bekend ten noordoosten van het zoekgebied (NDFF). Deze soort komt voor op warme, beschutte, halfopen terreinen met vochthoudende bodem zoals bosranden, open plekken in bossen, ruige heidevelden, kalkgraslanden, vestingwerken, bermen van wegen en spoorwegen. Gezien het overwegend agrarische gebruik van het zoekgebied, is hier geen geschikt biotoop voor deze soort aanwezig. In het Dassenbos blijkt de soort niet voor te komen (De Groene Ruimte, 2017).

⁴ Voor het begrip 'broedseizoen' is geen standaardperiode te hanteren. Afhankelijk van de soort en weersomstandigheden in een bepaald jaar kunnen soorten veel eerder of juist veel later broeden dan normaal het geval zou zijn.

Vissen

Grote modderkruiper (art. 3.10) is waargenomen ten westen van het zoekgebied (NDFF). Het is niet uitgesloten dat delen van het leefgebied van deze soort verloren gaan bij realisatie van de Campusroute, met name in de sloten in de weilanden. Overige beschermde soorten worden niet verwacht.

Ongewervelden

De sleedoornpage (art. 3.10) komt voor in het zuidwesten van het Dassenbos (De Groene Ruimte, 2017). Ook komt de soort voor de wijk Noord-West ten westen van het zoekgebied, en ook aan de oostzijde van het Campus-terrein (NDFF). Het is niet uitgesloten dat deze soort ook elders binnen het zoekgebied voorkomt. Bij verwijderen van sleedoorn kunnen voorplantingsplaatsen van deze soort verloren gaan.

Vliegend hert is in de omgeving bekend (NDFF). Deze soort is afhankelijk van oude eikenbossen. In het Dassenbos komt de soort niet voor (De Groene Ruimte, 2017), en ook in de rest van het zoekgebied is deze soort vanwege het ontbreken van geschikt habitat niet te verwachten.

4.3 Mogelijke mitigatie en compensatie op hoofdlijnen

Tabel 3 geeft een overzicht van mogelijk noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen op hoofdlijnen. Omdat het voorkomen van beschermde soorten in en rond het zoekgebied voor de Campusroute nog niet volledig in beeld is, is dit overzicht mogelijk nog niet compleet, en zijn misschien niet alle maatregelen nodig (als blijkt dat soorten niet voorkomen). Na de gedetailleerde tracékeuze en nader onderzoek naar beschermde soorten kan nader bepaald worden welke maatregelen nodig zijn. Omdat mitigatie/compensatie voor sommige soorten echter ingrijpend en tijdrovend kan zijn, worden in dit stadium al maatregelen in beeld gebracht.

Tabel 3 Mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen op hoofdlijnen.

Soort(groep)	Mogelijk noodzakelijke maatregelen op hoofdlijnen
Alle soorten – zorgplicht	Maatregelen om invulling te geven aan de zorgplicht hebben vooral betrekking op de periode van het jaar en de wijze waarop de werkzaamheden uitgevoerd worden.
Beschermde planten	Verplanten naar geschikte locatie in de omgeving.
Verblijfplaatsen vleermuizen in bomen en gebouwen	Als verblijfplaatsen van vleermuizen verloren gaan, moeten deze gecompenseerd worden. Voor gebouwbewonende soorten kan bijvoorbeeld de spouwmuur van bestaande gebouwen toegankelijk en geschikt gemaakt worden. Voor boom-bewonende vleermuizen kunnen vleermuiskasten geplaatst worden. Dit moet gereed zijn ruim voordat een huidige verblijfplaats verloren gaat. Bij uitvoering rekening houden met voortplantingsperiode en winterrust, bij sloop begeleiding door ecooloog.
Vliegroutes vleermuizen, vooral langs bomenrijen	Zo veel mogelijk bomen laten staan. Bij het doorsnijden van een bomenrij moet het 'gat' zo klein mogelijk gehouden worden. Eventueel boom laten staan/planten in de middenberm, of geleidende structuren aanbrengen. Als de functionaliteit van een essentiële vliegroute verloren gaat, moet een alternatieve geleidende structuur geboden worden.
Nesten eekhoorn in Dassenbos	Er dient beoordeeld te worden of een deel van het leefgebied van de eekhoorn verloren gaat en of er voldoende leefgebied overblijft. Compensatie van leefgebied (bos) kan nodig zijn. Bij uitvoering rekening houden met voortplantingsperiode en winterrust.
Boommarter	Er dient beoordeeld te worden of een verblijfplaats en/of een deel van het leefgebied van de boommarter verloren gaat en of er voldoende leefgebied overblijft. Compensatie van leefgebied (bos) kan nodig zijn. Bij uitvoering rekening houden met voortplantingsperiode en winterrust.

Soort(groep)	Mogelijk noodzakelijke maatregelen op hoofdlijnen
Steenmarter	Steenmarters hebben binnen hun leefgebied meerdere verblijfplaatsen (takkenhopen, boomholtes, dichte struwelen, zolders, spouwmuren en kruipruimtes). Naar verwachting gaat er hooguit een beperkt deel van een groter (mogelijk) leefgebied verloren. De functionaliteit van het leefgebied blijft dan bestaan. Mitigerende maatregelen met betrekking tot de uitvoering zijn wel nodig, waaronder het ontzien van de winterrust en voortplantingsperiode.
Waterspitsmuis	Naar verwachting gaat er hooguit een beperkt deel van een groter (mogelijk) leefgebied verloren. De functionaliteit van het leefgebied blijft dan bestaan. Mitigerende maatregelen met betrekking tot de uitvoering zijn wel nodig, waaronder het ontzien van de winterrust en voortplantingsperiode en voorkomen dat individuen worden gedood door één richting op te werken.
Alle broedende vogels	Verstorende werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de broedperiode. Dus niet werken tussen grofweg maart-augustus, of werkzaamheden ná eind augustus en vóór eind maart beginnen en continu doorzetten.
Jaarrond beschermde nesten – vooral in Dassenbos	<p>Buizerd en mogelijk havik broeden binnen het plangebied. Als nestplaatsen verloren gaan moet nagagaan worden of er voldoende leefgebied van goede kwaliteit overblijft met voldoende nestgelegenheid. Naar verwachting is geen compensatie nodig, omdat in de omgeving van het zoekgebied geschikt leefgebied aanwezig is.</p> <p>Als nestplaatsen van gierzwaluw of huismus verloren gaan, zal gezorgd moeten worden voor vervangende verblijfplaatsen, bijvoorbeeld in de vorm van ingemetselde neststenen, nestkasten, speciale dakpannen of in de muur geïntegreerde nestgelegenheid. Dit moet gereed zijn ruim voordat een huidige verblijfplaats verloren gaat.</p> <p>Ransuil, steenuil en kerkuil broeden in de omgeving. Ook broedgevallen in het zoekgebied zijn niet uitgesloten. Er dient te worden nagegaan of er nestplaatsen verloren gaan. Ook dient beoordeeld te worden of de functie van foerageergebied van de in de omgeving broedende uilen behouden blijft. Nestplaatsen kunnen middels nestkasten gecompenseerd worden. Vaak is daarnaast verbetering van het foerageergebied nodig, door bijvoorbeeld de aanleg van kleinschalige landschapselementen, waardoor het aantal prooidieren toe neemt.</p>
Poelkikker en ringslang	Naar verwachting gaat er hooguit een beperkt deel van een groter (mogelijk) leefgebied verloren. De functionaliteit van het leefgebied blijft dan bestaan. Mitigerende maatregelen met betrekking tot de uitvoering zijn wel nodig, waaronder het ontzien van de winterrust en voortplantingsperiode en voorkomen dat individuen worden gedood door één richting op te werken.
Grote modderkruiper - sloten	Naar verwachting gaat er hooguit een beperkt deel van een groter (mogelijk) leefgebied verloren. De functionaliteit van het leefgebied blijft dan bestaan. Mitigerende maatregelen met betrekking tot de uitvoering zijn wel nodig, waaronder het ontzien van de winterrust en voortplantingsperiode en voorkomen dat individuen worden gedood door één richting op te werken of vissen weg te vangen en elders terug te zetten. In het kader van de zorgplicht zijn voor alle aanwezige vissen soortgelijke maatregelen nodig.
Sleedoornpage – sleedoorn	Bij verwijderen van sleedoorn, dient dit gefaseerd te gebeuren (meerdere jaren). Daarnaast nieuwe sleedoorn aanplanten in de omgeving. Snoeihout van de sleedoorns waar de sleedoornpage aanwezig is kan bij de nieuwe sleedoorn gelegd worden. Als de eitjes op de gesnoeide takken uitkomen, kunnen sleedoornpages de nieuwe struiken als leefgebied gaan gebruiken.

4.4 Conclusie verkenning beschermde soorten

Bij het realiseren van de Campusroute is er een grote kans op het overtreden van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, soortendeel, met name bij ruimtebeslag op het Dassenbos. Hiervoor is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Nader onderzoek is nodig naar het voorkomen van planten, vleermuizen, eekhoorn, waterspitsmuis, steenmarter, boomarter, jaarrond beschermde nesten (buiserd, sperwer, havik, steenuil, kerkuil, ransuil), poelkikker, ringslang, grote modderkruiper en leefgebied van de sleedoornpage. Hierbij moet er breder worden gekeken dan alleen het plangebied, vanwege de externe werking van bijvoorbeeld geluid en licht.

Meest tijdrovende/ingrijpende *mogelijk noodzakelijke* maatregelen betreffen naar verwachting:

- Compensatie verblijfplaatsen vleermuizen
- Vliegroure vleermuizen - als bomen geplant worden, hebben deze de tijd nodig om voldoende groot te worden om als vliegroure te kunnen dienen.
- Eekhoorn en boomarter – als compensatie van leefgebied nodig is. Nieuw leefgebied heeft een ontwikkelperiode voordat het geschikt is. Mogelijk is een tijdelijke verkleining van het leefgebied (tot de compensatie geschikt is) wel acceptabel. Dit dient dan onderzocht te worden.
- Opwaarderen foerageergebied uilen – ook dit heeft een ontwikkelperiode nodig, voordat de kwaliteit verbeterd is.
- Sleedoornpage – als sleedoorns verwijderd moeten worden dient dit gefaseerd over verschillende jaren te gebeuren.

Voor overige soorten is naar verwachting met de periode en wijze van uitvoering rekening te houden, of kunnen relatief makkelijk te treffen maatregelen genomen worden.

5 Conclusie/samenvatting

Ten behoeve van een goede bereikbaarheid is de provincie Gelderland van plan om een nieuwe verbinding om de Wageningen Campus, de Campusroute, te realiseren. Deze memo bevat een Voortoets, waarin de effecten op Natura 2000-gebieden zijn beschreven, en een verkenning van het voorkomen van beschermde soorten, ten behoeve van een eerste inschatting van eventuele maatregelen.

Voortoets

In de voortoets (hoofdstuk 3 van deze memo) zijn mogelijke effecten van de Campusroute op Natura 2000-gebieden onderzocht. De conclusie is dat de Campusroute mogelijk leidt tot stikstofdepositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr in de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Er is op dit moment dusdanig worst-case gerekend dat de depositie ruim is berekend en dat de specifieke uitkomsten op basis van nieuwe/nadere inzichten en vastgestelde routes en waarden (zoals maximumsnelheid) middels een nieuwe doorrekening in AERIUS wellicht nog kunnen wijzigen.

Deze voortoets laat zien dat overige effecten niet tot in Natura 2000-gebieden reiken en dat op voorhand significant negatieve effecten hiervan uit te sluiten zijn.

Een depositie van meer dan 0,05 mol N/ha/jr betekent dat significante effecten op deze Natura 2000-gebieden als gevolg van het (toekomstige) inpassingsplan niet uitgesloten kunnen worden, en dat een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. De passende beoordeling moet opgenomen worden in het MER.

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) geldt niet voor plannen, wat betekent dat plannen geen aanspraak kunnen maken op ontwikkelruimte, tenzij het plan binnen de PAS is opgenomen als prioritair project.

Verkenning beschermde soorten

Hoofdstuk 4 van deze memo bevat een verkenning van het voorkomen van beschermde soorten. Op dit moment is van een aantal soorten de aanwezigheid of gebruik van het gebied onvoldoende duidelijk voor een volwaardige effectbeoordeling en bepaling van maatregelen. Naar de volgende soorten is nog nader onderzoek nodig in het plangebied en omgeving: planten, vleermuizen, eekhoorn, waterspitsmuis, steenmarter, boomarter, jaarrond beschermde nesten (buiserd, sperwer, havik, steenuil, kerkuil, ransuil), poelkikker, ringslang, grote modderkruiper en leefgebied van de sleedoornpage.

De conclusie op basis van bestaande gegevens met betrekking tot het voorkomen van beschermde soorten, is dat er bij het realiseren van de Campusroute een grote kans is op het overtreden van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, soortendeel, met name bij ruimtebeslag op het Dassenbos. Hiervoor is een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Naar verwachting zijn verschillende mitigerende/compenserende maatregelen nodig. Van de maatregelen die *mogelijk* nodig zijn, betreffen de meest ingrijpende/tijdroevende maatregelen naar verwachting eventuele compensatie van verblijfplaatsen van vleermuizen, maatregelen met betrekking tot vliegroutes van vleermuizen, eventuele compensatie van leefgebied van eekhoorns, het eventueel opwaarderen van foerageergebied voor uilen en gefaseerd verplaatsen van leefgebied voor de sleedoornpage, indien dit verloren gaat.

Voor overige soorten is naar verwachting met de periode en wijze van uitvoering rekening te houden, of kunnen relatief makkelijk te treffen maatregelen genomen worden.

Andere aandachtspunten:

- Een aandachtspunt is dat er bomen gekapt moeten worden om de Campusroute te realiseren. Ook dit aspect is voor de Wet natuurbescherming (Hoofdstuk 4 – Houtopstanden) van belang. Het Dassenbos ligt buiten de bebouwde komgrens voor houtopstanden. Bij kap is melding bij provincie en herplant nodig. Daarnaast kan er op grond van de Wabo en de APV ook een omgevingsvergunningsplicht gelden voor de kap van de bomen.
- In het voorjaar vindt paddentrek plaats over de busbaan en het fietspad nabij het Dassenbos. Om te voorkomen dat hier jaarlijks grote aantallen padden sneuvelen, kan inpassing van maatregelen worden verkend in het vervolgtraject (De Groene Ruimte, 2017).
- Er zijn nu 3 faunabuizen onder de N781 aanwezig (zie website provincie); werk aan een weg geeft de mogelijkheid om bijvoorbeeld dassentunnels (buizen) aan te leggen.
- Binnenveld is een belangrijk gebied voor weidevogels. Mogelijk kan hier bij de definitieve tracékeuze rekening mee gehouden worden.

Geraadpleegde bronnen

Brinks R., 2014, Quick scan procedures N781, Royal HaskoningDHV, dossier BD5607-101-100.

De Groene Ruimte, 2017, Quickscan natuurwaarden plangebied Dassenbos Wageningen, kenmerk 16763-conc.wpd.

Royal HaskoningDHV, 2017, Beter Bereikbaar Wageningen; Kansrijke varianten; Eindrapportage definitief.

Rijksoverheid, 2017, Programma Aanpak Stikstof 2015-2021, zoals gewijzigd na partiële herziening op 17 maart 2017.

Webadressen:

BIJ12, https://www.bij12.nl/onderwerpen/programma-aanpak-stikstof/vergunningen-en-meldingen/overzicht_benutting_or/,
laatst geraadpleegd op 19-12-2017.

Ministerie van LNV, effectenindicator Natura 2000-gebieden,
www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicatorappl.aspx?subj=effectenmatrix&tab=1,
laatst geraadpleegd op 29-11-2017.

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), <https://ndff-ecogrid.nl/>,
laatst geraadpleegd op 13-12-2017.

Provincie Gelderland, informatie over beschermde soorten en vrijstellingen,
<https://www.gelderland.nl/Wet-Natuurbescherming-Beschermde-soorten-ontheffing>
laatst geraadpleegd op 12-12-2017.

Bijlage 1: AERIUS berekening

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Auteur: Stefan Valk
Datum: 22 januari 2018
Kenmerk: BF7106-100-100-T&PN001D01

Onderwerp: Stikstofdepositie Campusroute Wageningen

1. Inleiding

Deze memo beschrijft de afbakening, invoergegevens en resultaten van de berekening van stikstofdepositie als gevolg van de Campusroute in Wageningen.

2. Beleid en onderzoek

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning dient de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt worden en dient op grond van de Wet natuurbescherming een vergunning aangevraagd worden bij de provincie. Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. In het PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en desondanks economische ontwikkelingen (ontwikkelruimte) mogelijk te maken. Vanaf 1 juli 2015 kunnen meldingen worden gedaan en Natuurbeschermingswetvergunningen onder het PAS worden aangevraagd bij de provincies, voor de berekening van de stikstofdepositie wordt gebruikgemaakt van het rekeninstrument AERIUS Calculator of AERIUS Connect.

Voor een uitbreiding van een bestaande activiteit zonder Wnb-vergunning of ontwikkeling van een nieuwe activiteit dient de stikstofdepositie van de beoogde situatie berekend te worden. Toetsing van de stikstofdepositie kent de volgende beoordelingswaarden:

1. Een drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar. Stikstofdepositie onder of gelijk aan de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar is vergunningsvrij en hoeft daarnaast niet gemeld te worden;
2. Een grenswaarde van 1 mol/ha/jaar. Stikstofdepositie tussen de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar en de grenswaarde van 1 mol/ha/jaar heeft een meldingsplicht. Stikstofdepositie boven de grenswaarde van 1 mol/ha/jaar is vergunningsplichtig.
Afhankelijk van de actuele stand van zaken en de overgebleven ontwikkelruimte kan per Natura 2000-gebied de grenswaarde worden verlaagd van 1 mol/ha/jaar naar 0,05 mol/ha/jaar. De actuele stand van zaken per Natura 2000-gebied is te vinden op <http://pas.bij12.nl/content/mededeling-over-de-ruimte-voor-meldingen>.
Voor de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken is de grenswaarde verlaagd tot 0,05 mol/ha/jaar.

3. Afbakening

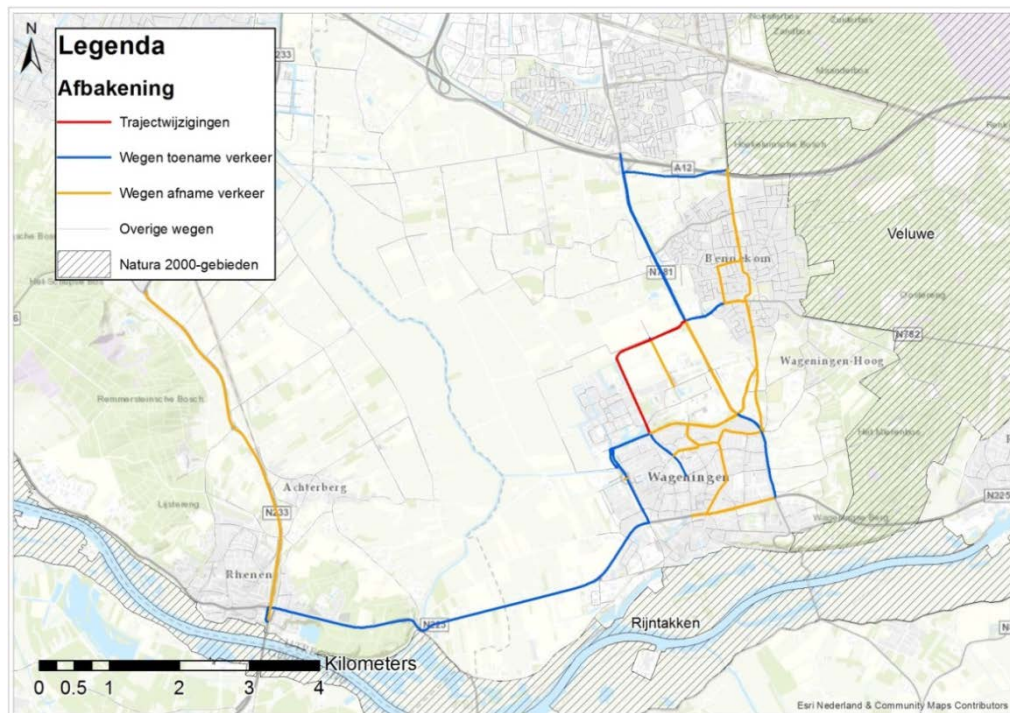
Aanlegfase

Gezien de tijdelijke aard van de aanlegfase en de benodigde inspanningen voor het aanleg van een weg, is op basis van expert judgement het effect met betrekking tot stikstofdepositie van de aanlegfase ondergeschikt bevonden aan het effect van de gebruiksfase. Daarmee is alleen het effect van de permanente gebruiksfase inzichtelijk gemaakt.

Gebruiksfase

Het onderzoeksgebied wordt bepaald door het gebied waarbinnen effecten als gevolg van het plan kunnen worden verwacht. In onderstaande stappen is beschreven welke wegvakken in de berekening opgenomen zijn en hoe de afbakening van het onderzoeksgebied is bepaald:

1. Nieuwe wegen en wegen waarop de directe wijzigingen van kracht zijn, plus de voorgaande tot en met de eerstvolgende aansluitingen. Dit betreft de nieuwe weg rondom de campus van de Universiteit Wageningen. Deze wegstukken zijn in rood weergegeven in figuur 4.
2. Aan bovenbeschreven wegvakken zijn de wegen toegevoegd waarlangs een toename van de stikstofdepositie verwacht wordt. Om dit te bepalen, is een verschilplot gemaakt van de intensiteiten in het planalternatief en de autonome ontwikkeling. De wegvakken waarop het verkeersmodel, als gevolg van het plan, een toename van meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal⁵ berekend heeft, zijn in blauw weergegeven in figuur 4.
3. Ook de wegen waar, als gevolg van het plan, door het verkeersmodel een afname van meer dan 500 voertuigen per etmaal berekend wordt, zijn in de berekeningen opgenomen. Deze wegvakken zijn in oranje weergegeven in figuur 4.



Figuur 4: Afbakening

⁵ Normaliter wordt de grens van 1000 mvt/etmaal toegepast op netwerken waarbij de beide rijrichtingen op één rij-lijn zijn gemodelleerd. Omdat de verkeersgegevens uitgaat van dubbele rijlijnen (heen én terug), is voor de afbakening de helft van deze 1000 mvt/etmaal gebruikt. Het kader PAS, opgesteld door RWS adviseert echter zelfs een afbakening bij 1000 mvt/etmaal per rijrichting; met de gehanteerde afbakening wordt tenminste aan dit advies voldaan.

4. Invoergegevens berekening

De verkeerscijfers zijn verkregen voor zichtjaar 2030 voor de referentiesituatie en de plansituatie van Royal HaskoningDHV, afdeling verkeer d.d. 14 december 2017. De berekening is uitgevoerd voor zichtjaar 2020 (1e jaar openstelling). In dit zichtjaar is het verschil tussen de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) en de plansituatie bepaald. Door het toepassen van verkeersgegevens van 2030 en het zichtjaar van 2020 is sprake van een worst case situatie, gezien de dalende trend van emissiefactoren van wegverkeer.

De verkregen werkdag etmaal intensiteiten zijn omgerekend naar weekdag etmaal intensiteiten op basis van de verdeling op de N781, aangezien de factor op dit traject het grootst is (worst-case). Voor de verdeling licht-, middel- en zwaar verkeer is eveneens dit traject gehanteerd, omdat hier de fractie zwaar middel- en zwaar verkeer het grootst zijn (worst-case). In onderstaande tabel zijn de factoren weergegeven.

Parameter	Factor
Weekdag/werkdag intensiteit	0,911
Fractie licht verkeer	0,929
Fractie middelzwaar verkeer	0,052
Fractie zwaar verkeer	0,019

In totaal zijn voor de referentiesituatie 324 wegvakken gemodelleerd en voor de plansituatie 326 wegvakken.

Stagnatiefactoren

In de verkeersgegevens van Royal HaskoningDHV zijn geen stagnatiefactoren bepaald. Daarom zijn de stagnatiefactoren overgenomen uit de NSL-Monitoringstool. In het geval van de gemodelleerde wegen betreft dit een drietal wegvakken op de N781 ter hoogte van de Universiteit Wageningen. De stagnatiefactor betreft hier 0,04 voor deze drie wegvakken. Dit geldt voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie.

Weghoogte en schermhoogte

Voor de weghoogte en schermhoogte is voor alle gemodelleerde wegvakken een hoogte van 0 meter gehanteerd. Voor de weghoogte en schermhoogte is nagegaan voor hoeveel wegen binnen de afbakening hier sprake is van een hoogte >1 meter. Hieruit volgt 1 wegvak dat een hoogte heeft van 9 meter. Aangezien alle omliggende wegvakken een hoogte van 0 meter hebben, is geconcludeerd dat deze hoogte niet reëel is.

Bomenfactor en tunnelfactor

Voor alle gemodelleerde wegen is een bomenfactor en tunnelfactor van 1 gehanteerd. Er zijn geen tunnels onderdeel van de afgebakende wegen en de bomenfactor van 1 is worst-case met het oog op verspreiding van de stikstof.

AERIUS Connect

De verschilberekening tussen de plansituatie en de referentiesituatie is voor het zichtjaar 2020 uitgevoerd met AERIUS Connect. De reden hiervoor is dat AERIUS Calculator, het rekeninstrument binnen het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS), maximaal 225 bronnen kan inladen. AERIUS

Connect maakt gebruik van hetzelfde rekenhart als AERIUS Calculator, maar kan veel meer bronnen aan voor de berekening. De volledige uitvoer van AERIUS Connect is opgenomen in bijlage 1.

5. Resultaten

Uit de resultaten blijkt dat in het Natura 2000-gebied Rijntakken de hoogste planbijdrage op een stikstofgevoelig habitattype wordt berekend. In de hexagoon⁶ met het grootste planverschil wordt in de autonome situatie een bijdrage van 9,44 mol/ha/jaar berekend en in de plansituatie een bijdrage van 10,47 mol/ha/jaar. De grootste planbijdrage bedraagt daarmee 1,03 mol/ha/jaar. Dit betreft echter een hexagoon waarvoor geen sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting. De hexagoon met de hoogste bijdrage en waarvoor wel sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting heeft een planbijdrage van 0,20 mol/ha/jaar.

6. Conclusie

De grootste planbijdrage in het Natura 2000-gebied Rijntakken op een hexagoon met een (naderende) stikstofoverbelasting bedraagt 0,20 mol/ha/jaar. Per 15 januari 2016 is de grenswaarde van dit Natura 2000-gebied verlaagd naar 0,05 mol/ha/jaar. De planbijdrage ligt boven deze grenswaarde, waardoor deze ontwikkeling vergunningsplichtig is.

⁶ 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.

Annex 1: Resultaten verschilberekening zichtjaar 2020

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Berekening Referentiesituatie verkeer

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Gemeente Wageningen	Markt 22, 6700 AA Wageningen

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
NRD Wageningen Campusroute	RvsVW10qL1st

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
22 januari 2018, 14:05	2020	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	48,23 ton/j	49,88 ton/j	1.649,12 kg/j
NH ₃	2.307,30 kg/j	2.386,29 kg/j	78,99 kg/j

Resultaten

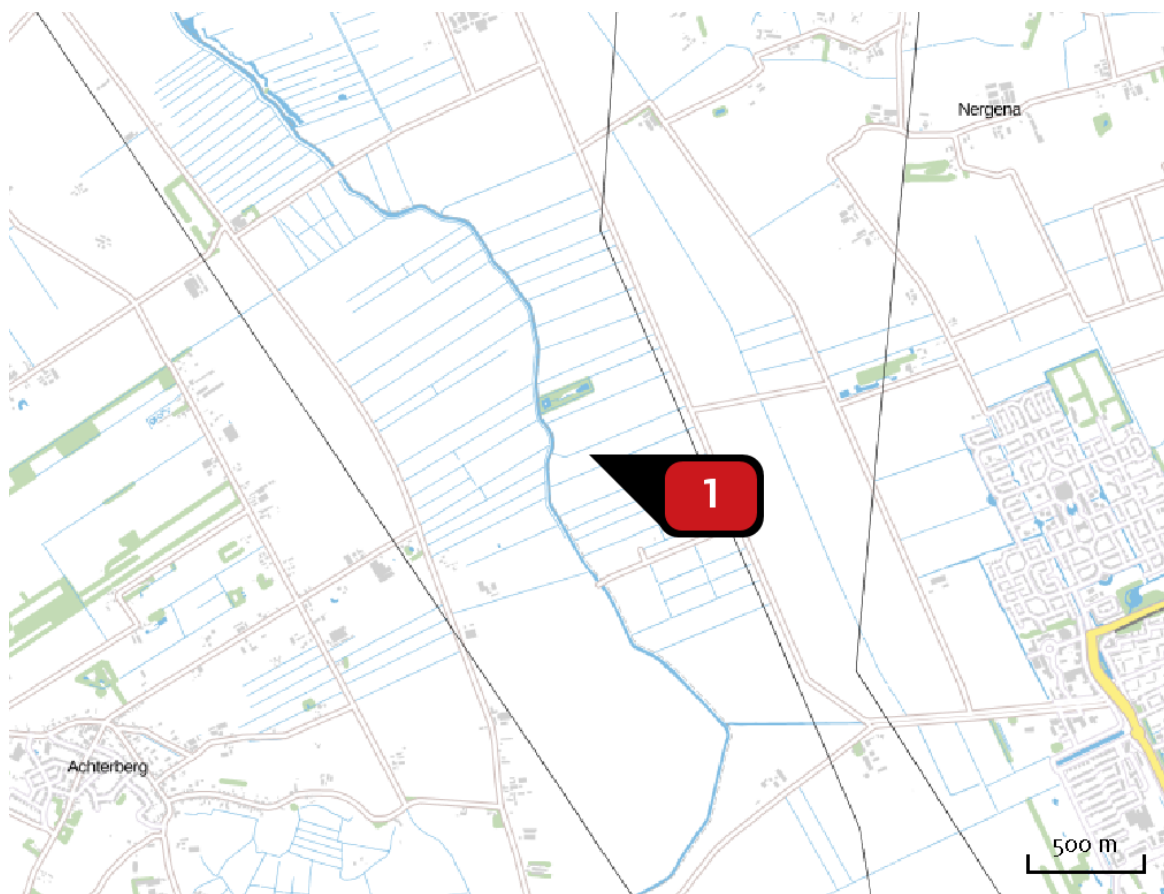
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Rijntakken	+ 1,03 (+ 0,20)

Toelichting

Vershilberekening Rondje Campus met referentiesituatie

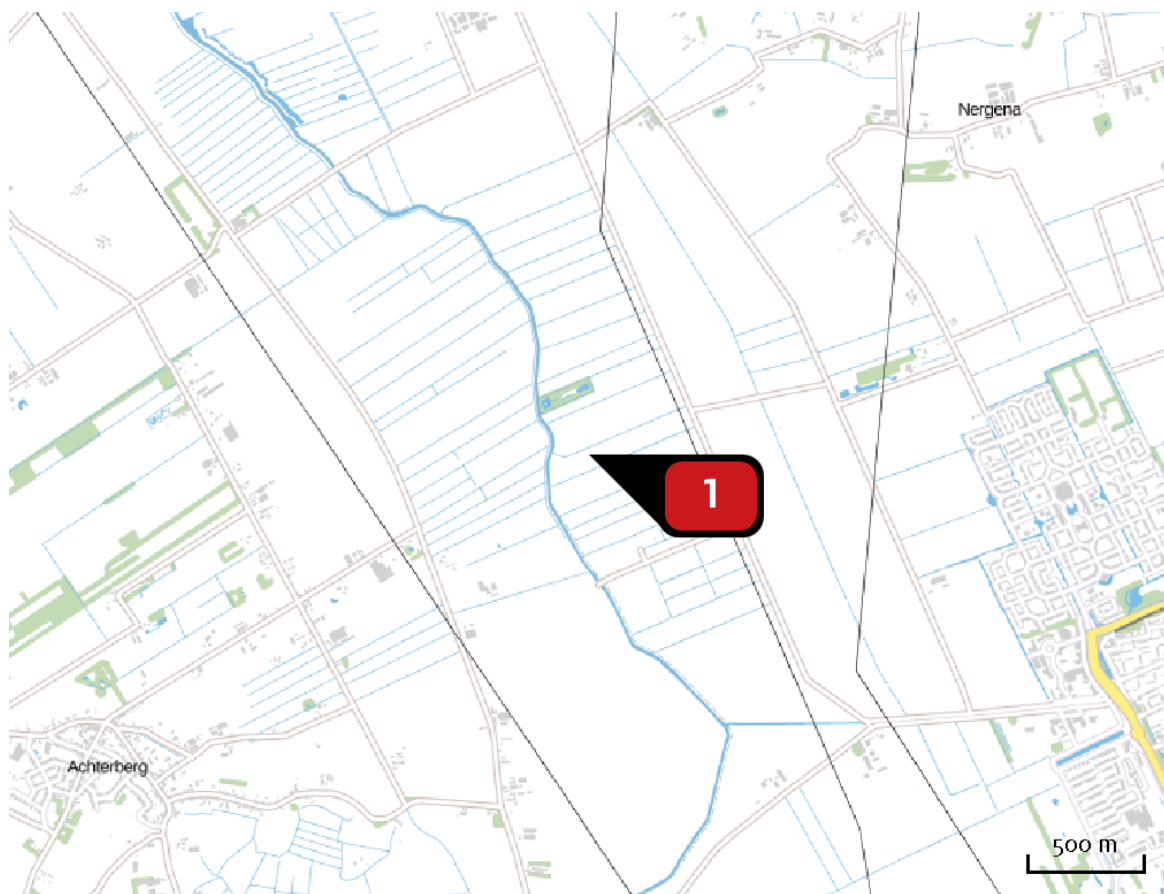
Locatie
Referentiesituatie
verkeer





Emissie
Referentiesituatie
verkeer

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Referentie 2030 Wegverkeer Buitenwegen	2.307,30 kg/j	48,23 ton/j

Locatie
Plansituatie
verkeer



Emissie
Plansituatie
verkeer

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
  Plansituatie 2030 Wegverkeer Buitenwegen	2.386,29 kg/j	49,88 ton/j

Resultaten
PAS-
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Vershil *
Rijntakken	9,44	10,47	+ 1,03 (+ 0,20)
Veluwe	3,51	3,94	+ 0,42
Binnenveld	0,37	0,37	+ 0,00

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

Rijntakken

Habitatype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
Lgo2 Geïsoleerde meander en petgat	9,44	10,47	+ 1,03 (+ 0,20)
Lgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	1,83	2,03	+ 0,20
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeeleigebied	1,62	1,80	+ 0,18
ZGLg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeeleigebied	1,56	1,72	+ 0,16
ZGLgo8 Nat, matig voedselrijk grasland	1,03	1,13	+ 0,10
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	0,59	0,65	+ 0,06 (-)
Hg1EoB Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	0,43	0,47	+ 0,04 (-)
H6120 Stroomdalgraslanden	0,42	0,46	+ 0,04
Lgo7 Dotterbloemgrasland van veen en klei	0,46	0,50	+ 0,04

Veluwe

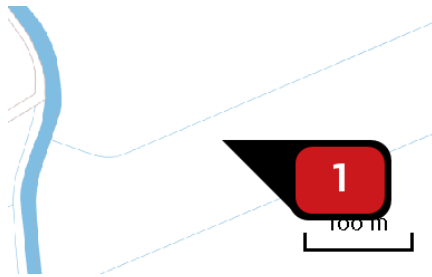
Habitattype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
Lg13 Bos van arme zandgronden	3,51	3,94	+ 0,42
Hg120 Beuken-eikenbossen met hulst	3,51	3,94	+ 0,42
ZGLg01 Permanente bron & Langzaam stromende bovenloop	4,22	4,64	+ 0,42
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	3,49	3,88	+ 0,39
ZGL4030 Droge heiden	1,74	1,90	+ 0,16
ZGLg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	1,24	1,38	+ 0,14
H4030 Droge heiden	2,25	2,38	+ 0,13
Lg09 Droog struisgrasland	1,28	1,39	+ 0,12
L4030 Droge heiden	1,31	1,42	+ 0,11

Binnenveld

Habitattype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
H6410 Blauwgraslanden	0,37	0,37	+ 0,00
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,37	0,37	+ 0,00
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,30	0,29	- 0,01

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Emissie
(per bron)
Referentiesituatie
verkeer



Naam

Referentie 2030

Locatie (X,Y)

170813, 444056

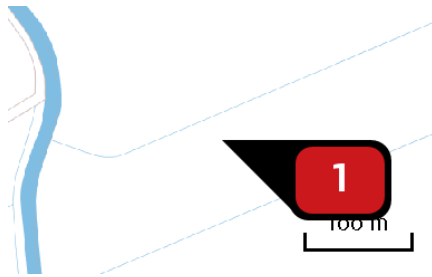
NOx

48,23 ton/j

NH₃

2.307,30 kg/j

Emissie
(per bron)
Plansituatie
verkeer



Naam

Plansituatie 2030

Locatie (X,Y)

170813, 444056

NOx

49,88 ton/j

NH₃

2.386,29 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20171215_64190d2d2b

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Bijlage 2: Nadere toelichting stikstofdepositie

Inleiding

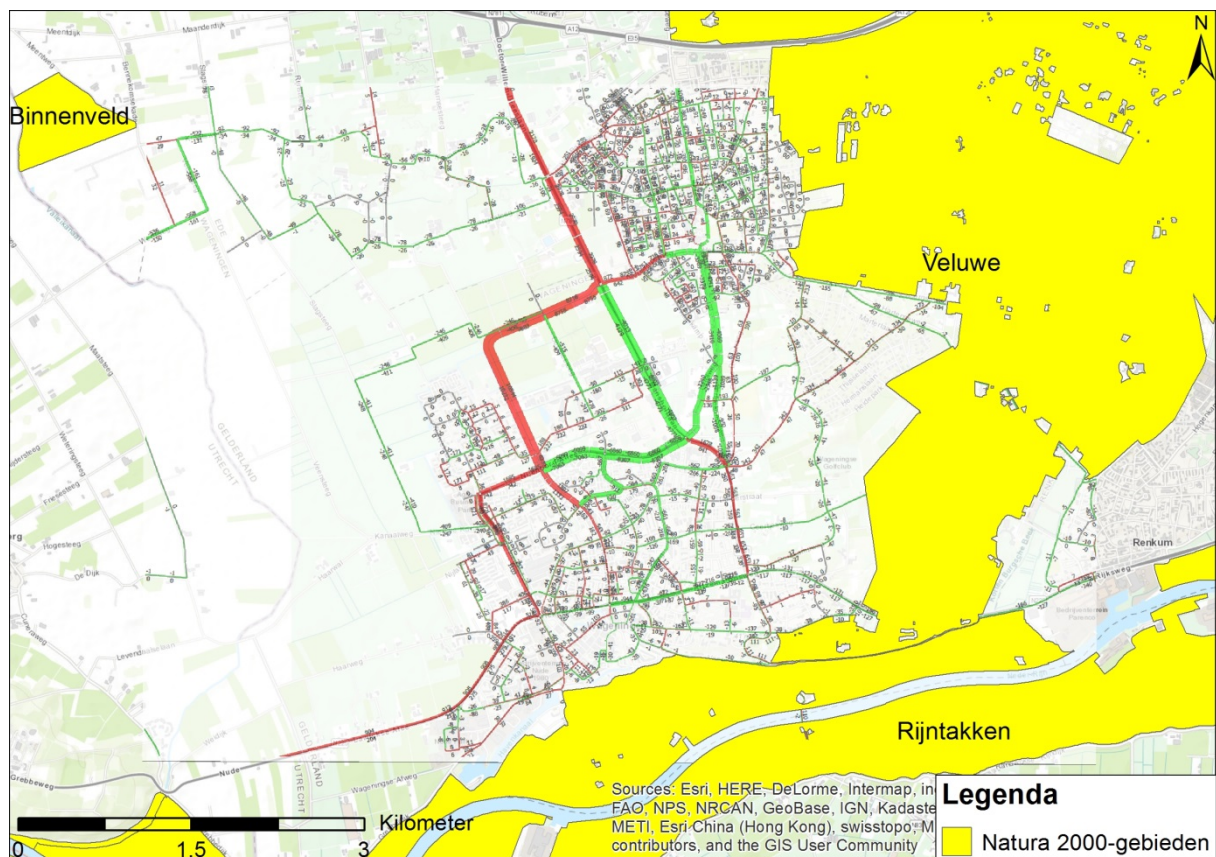
De Campusroute is op korte afstand van twee Natura-2000 gebieden voorzien, waar stikstofgevoelige leefgebieden en habitattypen aanwezig zijn. Dit betekent dat een beperkte verkeersstroom al kan leiden tot negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie.

Met Aeries is de stikstofdepositie als gevolg van de Campusroute berekend. Onderstaande tabel laat het resultaat van deze berekening zien.

Natura 2000-gebied	Referentiesituatie	Plansituatie	Vershil = planeffect
Rijntakken	9,44	10,47	1,03 (0,20)*
Veluwe	3,51	3,94	0,42
Binnenveld	0,37	0,37	0,00

* De hoogste depositietoename vindt plaats op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting. De hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting is tussen haakjes aangegeven.

Figuur 1 laat de veranderingen in verkeersintensiteiten en de ligging van Natura 2000-gebieden zien in de omgeving van de Campusroute



Figuur 5. Verschilplot en Natura 2000-gebieden. Het aantal motorvoertuigen per rijrichting per etmaal is weergegeven, rood=toename, groen=afname. De dikte van de lijnen is een maat voor het aantal verkeersbewegingen.

Waarom leidt een nieuwe weg tot stikstofdepositie?

Een nieuwe weg heeft altijd een verkeersaantrekkende werking. Het gaat deels om herverdeling van bestaand verkeer, en deels trekt een nieuwe weg nieuw verkeer aan doordat mensen bij een verbeterde bereikbaarheid/doorstroming voor een andere route kiezen. Vanwege deze toename van verkeer is er ook een toename van stikstofdepositie in de omgeving.

Voor welk jaar wordt het effect bepaald?

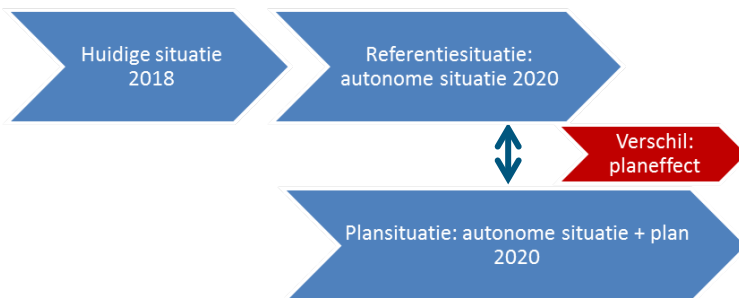
Voor het in beeld brengen van de effecten dient te worden uitgegaan van jaar waarin de depositie het hoogst is (art 2.4, lid 2 Regeling natuurbescherming). Gezien de dalende trend van emissiefactoren van wegverkeer, zal deze situatie zich voor de Campusroute het eerste jaar na openstelling van de weg voordoen.

De berekening is daarom uitgevoerd voor zichtjaar 2020, het eerste jaar na openstelling.

Welke situaties worden met elkaar vergeleken?

Voor de effectbepaling is het belang dat de veranderingen ten gevolge van het plan in kaart gebracht worden. Voor wegen dient de toename van stikstofdepositie te worden bepaald ten opzichte van de autonome situatie (art 2.4, lid 9 Regeling natuurbescherming).

De bijdrage van het plan – het planeffect - is het verschil tussen de referentiesituatie (huidige situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen⁷) en de plansituatie (referentiesituatie, inclusief aanleg van de Campusroute), zie onderstaande schematische weergave.



⁷ Welke autonome ontwikkelingen in de berekeningen meegenomen worden, maakt voor het planeffect niet zo veel uit, omdat ze zowel in de referentiesituatie als de plansituatie op dezelfde manier worden meegenomen, en het *verschil* wel goed wordt weergegeven.