



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Beter Bereikbaar Wageningen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

5 maart 2024 / projectnummer: 3282



1 Advies over het MER en de aanvulling

De provincie Gelderland wil de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren, in het bijzonder van Wageningen Campus en het 'Business en Science Park'. De bereikbaarheid staat nu al onder druk en de provincie voorziet dat de druk groter wordt door geplande woningbouw en bedrijventerreinen. In 2020 is een milieueffectrapport (hierna: MER 2020) opgesteld om de keuze tussen verschillende tracés te kunnen onderbouwen. De Commissie signaleerde in haar toetsingsadvies over het MER 2020 voor Beter Bereikbaar Wageningen¹ dat op enkele essentiële punten informatie ontbrak.² Daarna heeft de provincie extra informatie³ verzameld en hebben Gedeputeerde Staten in 2020 gekozen voor het aanpassen van bestaande wegen. Dit voorkeursalternatief 'Alternatief Bestaande Route' (ABR) bestaat onder andere uit een onderdoorgang voor autoverkeer op de kruising van de Nijenoord Allee – Churchillweg/Bornsesteeg (zie figuur 1). Vervolgens is het ABR met onderdoorgang verder uitgewerkt in een aanvulling (hierna: Aanvulling 2023).⁴ Provincie Gelderland wil een provinciaal inpassingsplan (PIP) vaststellen om het ABR planologisch mogelijk te maken. Provinciale Staten heeft de Commissie nu gevraagd om het MER 2020 en de Aanvulling 2023 daarop samen te beoordelen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid hiervan.

Wat staat in het MER 2020 en de Aanvulling 2023

Het MER 2020 onderzoekt twee alternatieven, namelijk het Alternatief Bestaande Route (ABR) en de Campusroute. Van de Campusroute zijn zes varianten uitgewerkt, mede naar aanleiding van inbreng van belanghebbenden. Geen van de onderzochte alternatieven en varianten voldoet aan alle doelstellingen, maar hebben alle een positief effect op de doorstroming van autoverkeer. Vooral de effecten op de natuur (Dassenbos en toename van stikstofdepositie op beschermde natuur) zijn bij de Campusroute veel negatiever dan bij het ABR.

De Aanvulling 2023 gaat in op de motivatie voor en beoordeelt de effecten van het voorkeursalternatief: 'ABR met onderdoorgang'. Volgens de provincie was de keuze voor het ABR met onderdoorgang de beste keuze voor bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en milieu. Om ook de doorstroming en veiligheid op de kruising Nijenoord Allee – Churchillweg/Bornsesteeg te verbeteren is gekozen voor een onderdoorgang voor doorgaand gemotoriseerd verkeer op de Nijenoord Allee. Met de onderdoorgang worden auto-, en (kruisend) fietsverkeer beter van elkaar gescheiden. De keuze voor het ABR met onderdoorgang heeft overwegend positieve effecten op verkeer en vervoer. De doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren namelijk. De gevolgen voor geluid, ruimte, natuur en landschap zijn als negatief beoordeeld, net als in het MER 2020.

Wat is het advies van de Commissie?

De Aanvulling 2023 beschrijft wat er met de in 2020 ontbrekende informatie is gebeurd en komt daarmee tegemoet aan het toetsingsadvies van de Commissie. In de Aanvulling 2023 is

¹ Voorheen was dit project bekend onder de titel 'Bereikbaar Wageningen, Campusroute'.

² Zie voor meer detail het grijze blok verderop in dit advies.

³ Bijlage 2c reactie op adviezen milieueffectrapport fase 1.

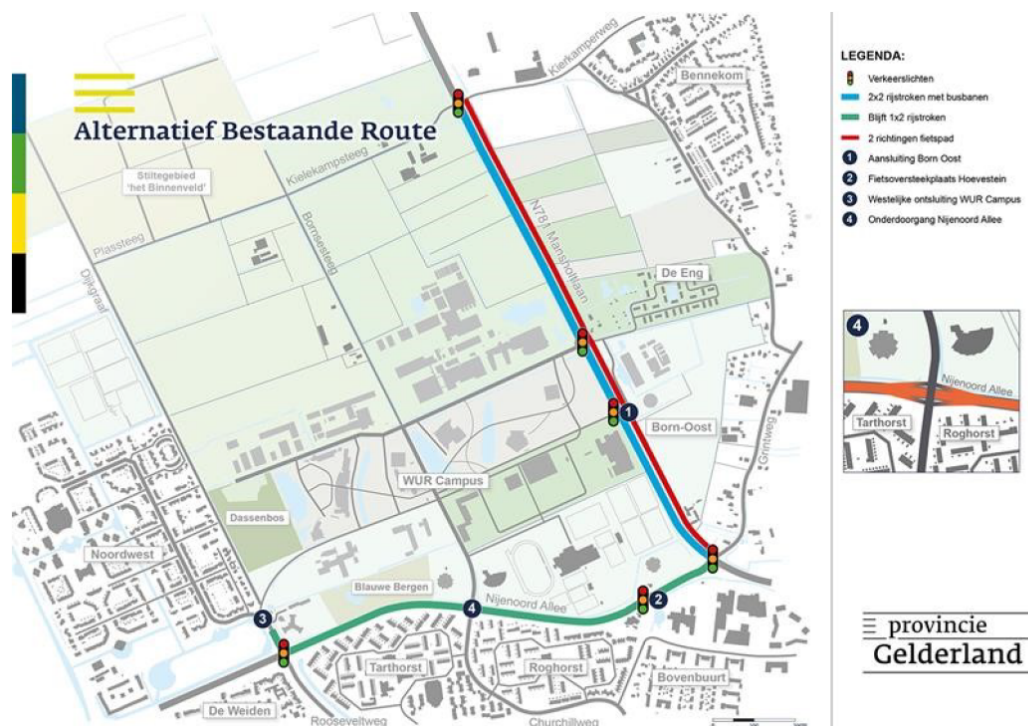
⁴ Bijlage 2d Aanvulling milieueffectrapport.

de keuze voor het ABR inzichtelijk gemaakt en is toegelicht welke rol milieueffecten daarbij hebben gespeeld. Ook is helder uitgelegd hoe het ABR met onderdoorgang verschilt van het onderzochte ABR in het MER 2020. Verder bevat de Aanvulling 2023 een uitwerking en effectbeschrijving van het voorkeursalternatief. Dit is nieuwe informatie. Dit toetsingsadvies gaat daarop in.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER 2020 en de Aanvulling 2023 dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Beter Bereikbaar Wageningen. Het gaat om de volgende punten:

- **Effecten op bodem en water.** De tijdelijke en permanente effecten van de onderdoorgang op bodem en water ontbreken. Deze onderdoorgang is na het MER 2020 toegevoegd en er is nog niet onderzocht wat de gevolgen hiervan voor het grondwater zijn en daarmee de mogelijke effecten op woningen en natuur.
- **Een heldere overzichtstabel van geluidseffecten.** De Aanvulling 2023 bevat geen overzichtstabel waarin de aantallen woningen per geluidbelastingklasse zijn samengevat. Hierdoor ontbreekt inzicht in de gezondheidseffecten van het plan.
- **Effecten van stikstofdepositie op natuur.** De uitwerking van maatregelen om de effecten van stikstofdepositie te mitigeren is niet in de Aanvulling 2023 opgenomen. Hierdoor ontbreekt inzicht in de effecten op Natura 2000-gebieden en of het plan uitvoerbaar is.
- **Milieugevolgen van de aanlegfase op hoofdlijnen.** De gevolgen van de aanlegfase voor in ieder geval natuur en verkeer ontbreken. Ook is niet in beeld gebracht op welke wijze deze (mogelijke) gevolgen zijn te beperken of voorkomen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het PIP. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: ABR met onderdoorgang bij nummer 4 (Bron: Aanvulling 2023).

Aanleiding MER

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland willen de bereikbaarheid van Wageningen verbeteren, in het bijzonder de Wageningen Campus en het 'Business and Science Park'. De provincie heeft een PIP gemaakt. Omdat het gaat over de wijziging of uitbreiding van een weg van vier of meer rijstroken (categorie C1.2 of D1.2 van de bijlage bij het Besluit mer) is dat een project-mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Op grond van de Wet natuurbescherming is een Passende beoordeling vereist omdat op voorhand significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet uitgesloten zijn. In dat geval bestaat ook een plan-mer-plicht voor het inpassingsplan. Daarom is ervoor gekozen om een zogenaamd gecombineerd plan/project-MER op te stellen. In 2020 koos Gedeputeerde Staten voor het ABR met onderdoorgang.

In 2020 adviseerde de Commissie om het MER 2020 aan te passen. Het ging om de volgende punten:

- Een onderbouwing waarom andere opties zijn afgefallen of waarom geen maatregelen denkbaar zijn om toch aan de doelstellingen te voldoen.*
- De beschrijving van de leefomgevingskwaliteit van de onderzochte opties per deelgebied, waaronder de wijziging in geluidbelasting en concentratie stikstofoxide, en conclusies over de effecten op de levensduur van bewoners.*
- Inzicht in de effecten op beschermde natuur.*
- 3D-visualisaties van vier wegsegmenten in de varianten van de Campusroute.*

Wetgeving van toepassing op dit plan

Voor dit plan en het MER is nog de wetgeving zoals die gold vóór 1 januari 2024 van toepassing (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet).

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van de provincie Gelderland – besluit over Beter Bereikbaar Wageningen.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3282 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Als deze in een tekstkader staan dan is het uitvoeren ervan volgens de Commissie essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang van de leefomgeving bij het besluit over het plan. Aanbevelingen die niet in een kader staan zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Onderdoorgang

Bodem en grondwater

De onderdoorgang bij de kruising Nijenoord Allee – Churchillweg/Bornsesteeg was nog geen onderdeel van het ABR zoals dat in het MER 2020 is onderzocht. Wel is de onderdoorgang als mitigerende maatregel gepresenteerd en is aangegeven dat die leidt tot verbeteringen voor de fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid. De onderdoorgang kan zowel effecten op bodem en grondwater hebben in de aanlegfase als in de gebruiksfase van de weg.⁵ Het gaat hierbij om:

- **Tijdelijke effecten:** de tijdelijke effecten worden bepaald door de bodemopbouw en de uitvoeringswijze inclusief de benodigde bronbemaling. Afhankelijk van de effecten kan het noodzakelijk zijn om mitigerende maatregelen te treffen (zoals andere uitvoeringswijze (onderwaterbeton) of inzet retourbemaling).
- **Permanente effecten:** permanente effecten kunnen een gevolg zijn van het gedeeltelijk afsluiten van bodemlagen en daarmee beïnvloeding van de grondwaterstroming.⁶ Dat kan een risico geven op opstuwung of uitzakken van grondwaterstanden. Dit is onder andere afhankelijk van de continuïteit van de veenlaag op circa twee meter boven NAP. Wijzigingen in de ondiepe grondwaterstanden kunnen leiden tot effecten op de omgeving (bebouwing, bomen en andere natuur).

Voor het in beeld brengen van deze tijdelijke en permanente effecten is inzicht in de bodemopbouw en de grondwaterstanden en –stromingsrichting essentieel. Relevant hiervoor is de al dan niet (continue) aanwezigheid van de scheidende veenlaag en de onduidelijkheden over grondwaterstromingsrichting (overwegend van oost naar west maar in bepaalde perioden mogelijk ook van noord naar zuid). Het onderzoek⁷ hiernaar, dat is aanbevolen in de bijlagen van het MER 2020, is nog niet uitgevoerd. In de Aanvulling 2023 staat wel dat de gemiddelde grondwaterstand circa vier meter hoger ligt dan het diepste punt van de onderdoorgang. In de Aanvulling 2023 wordt op pagina 74 dan ook aangegeven “...dat het een omvangrijke constructie betreft, die grotendeels onder de grondwaterspiegel komt te liggen. Effecten in de aanlegfase zijn niet uitgesloten.”

Zowel de tijdelijke als permanente effecten op het grondwatersysteem zijn nog niet in beeld gebracht. De Commissie verwacht dat deze effecten te mitigeren zijn, maar dat blijkt nog niet uit de beschikbare informatie. Een milieueffectrapport moet inzicht geven in de effecten van de gebruiksfase en de aanlegfase. Daarom moeten de effecten op hoofdlijnen van de onderdoorgang en de mogelijke mitigerende maatregelen in beeld gebracht zijn voordat besloten wordt over het PIP. Het gaat om inzicht in de effecten op de grondwaterstand, het risico op opstuwung en het hiervoor benodigde aanvullende geohydrologisch onderzoek.

⁵ Zie ook de zienswijze van Belangenvereniging Bewoners Roghorst (BBR).

⁶ Ook de zienswijzen gaan in op zorgen rondom de aanleg van de onderdoorgang, bijvoorbeeld van de Belangenvereniging Bewoners Roghorst (BBR). De Commissie wijst erop dat een permanente bemaling niet noodzakelijk is bij een goede bouwmethode.

⁷ In de stukken is sprake van een aanvullend onderzoek (geotechnisch onderzoek, plaatsen peilbuizen en onderzoek naar opstuwung grondwater dat effect kan hebben op de leefomgeving in de woonwijk). Zie bijvoorbeeld Bijlage 10, oktober 2021, gericht op sonderingen en boringen, waarin de aanbeveling staat om vier aanvullende peilbuizen te plaatsen met filters op twee dieptes. Een sondering is een onderzoekstechniek waarmee de weerstand van de bodem wordt gemeten en dat geeft inzicht in de samenstelling van de bodem: zand, klei of veen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling, voorafgaand aan de besluitvorming over het PIP, inzichtelijk te maken wat de gevolgen op hoofdlijnen zijn voor bodem en water. Doe dit voor de aanleg en het gebruik van de onderdoorgang. Ga ook in op mogelijke mitigerende maatregelen en de effectiviteit daarvan.

Optimalisatie verkeersveiligheid

Het ABR met onderdoorgang gaat uit van een onderdoorgang op de kruising Nijenoord Allee – Churchillweg/Bornsesteeg. Dit wordt binnen het plan verkeerskundig de meest complexe kruising, mede vanwege de keuze voor een zogeheten/zogenoemde ‘shared space’ inrichting.⁸ De verkeersveiligheidsaudit⁹ adviseert om de potentiële omvang van de conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer in beeld te brengen, uitgaande van een beter beeld van de intensiteiten voor fietsverkeer. De verkeersaudit doet ook suggesties voor punten die belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid:

- hoe ter plaatse gestuurd wordt op gewenst verkeersgedrag (zoals met borden en signalering gericht op snelheidsverlaging, menging verkeersoorten of voorsorteren);
- de daarmee samenhangende fysieke details in de vormgeving van de kruising (zoals rijbaanruimte, bestrating, afscheidingen, locatie bushaltes).

Uit bijlage 2 van de Ontwerpnota Wegen blijkt dat in het voorliggende ontwerp veel suggesties uit de verkeersaudit zijn meegenomen, rekening houdend met een prognose van de fietsverkeersintensiteiten in bijlage 3 van de Ontwerpnota. In enkele zienswijzen worden echter twijfels geuit over de fietsprognoses.

De Commissie beveelt, vanwege de geprognostiseerde hoge fietsintensiteiten en de complexiteit van de mengende en kruisende verkeersoorten, daarom specifiek voor de kruising met de onderdoorgang aan om na te gaan of het ontwerp nog verder geoptimaliseerd kan worden voor verkeersveiligheid.¹⁰ Maak hierbij gebruik van microsimulatie van de verschillende stromen verkeersdeelnemers onder verschillende aannames over intensiteiten.

2.2 Beschrijving leefomgevingskwaliteit/geluid

Nuttige informatie voor bewoners beschikbaar

De verwachte toename van geluid is in het Akoestisch onderzoek¹¹ in beeld gebracht. Het is per woning helder waar welke maatregelen genomen worden en welke reductie die geven van de geluidbelasting. In de Aanvulling 2023 staat voor welke en hoeveel woningen, voor en na maatregelen, een hogere waarde moet worden aangevraagd. De gepresenteerde informatie is nodig om een Besluit Hogere Waarde te kunnen nemen en nuttig voor omwonenden.

⁸ Een ‘shared spaces’ inrichting gaat ervan uit dat verkeersdeelnemers de ruimte delen. Dit betekent een omgeving met op- en afritten, halterende bussen, intensief fietsverkeer, afslaan en kruisende motorvoertuigen en voetgangers, zonder verkeersregelinstallaties. Bovendien is het fietsverkeer steeds minder homogeen door de toenemende variëteit in voermiddelen, met toenemende (verschillen in) snelheid.

⁹ Beter Bereikbaar Wageningen, Verkeersveiligheidsaudit fase 2, 17 september 2022.

¹⁰ Op pagina 51 in de Aanvulling 2023 staan ook mogelijke optimalisaties genoemd, op basis van de verkeersveiligheidsaudit.

¹¹ Bijlage 4b Akoestisch onderzoek.

Overzichtstabel voor besluitvorming essentieel

De Commissie constateert dat voor de Aanvulling 2023 een andere aanpak is gekozen dan in het MER 2020. Daardoor mist nu een overzichtstabel, waarmee de effecten van het voorkeursalternatief voor besluitvormers overzichtelijk in beeld komen. Ook is er nog geen inzicht in de gezondheidseffecten door het geluid. De Commissie adviseert daarom de volgende informatie in beeld te brengen:

- **Geluidbelastingsklasse:** het aantal woningen en de hoogte van de geluidbelasting, eventueel voor en na maatregelen, in klassen aangegeven voor de huidige en de toekomstige situatie. Ga hierbij uit van geluidbelasting zonder aftrek.¹² De gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek is al opgenomen in de tabellen in het Akoestisch onderzoek.
- **Gezondheidseffecten geluid:** het aantal ernstig gehinderden (op vergelijkbare wijze bepaald als in het MER 2020) voor de huidige en toekomstige situatie. Vergelijk de blootstelling ook met de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Met deze informatie wordt het verschil tussen toekomstige en huidige situatie inzichtelijk. Aan te bevelen is om de geluidbelasting in de toekomstige en huidige situatie op kaarten weer te geven.¹³

De Commissie adviseert om in een aanvulling, voorafgaand aan de besluitvorming over het PIP, de informatie over geluid aan te vullen met een overzichtstabel waarin de aantallen woningen per geluidbelastingklasse zijn samengevat. Geef daarnaast inzicht in de gezondheidseffecten van de verandering in geluidbelasting door het plan.

Uitstralingseffect Rooseveltweg

In het Akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat het plan geen akoestisch relevante toename van de verkeersintensiteit op de aansluitende wegvakken geeft voor de Mansholtlaan, Nijenoord Allee en Rooseveltweg.¹⁴ Het plan heeft daarmee geen uitstralingseffect en het onderzoeken van maatregelen is daarom niet nodig, is de conclusie. Deze conclusie wordt echter niet onderbouwd met informatie over de verkeersintensiteiten als gevolg van het plan.

De Commissie beveelt aan om de conclusie over het uitstralingseffect voor geluid te onderbouwen. Geef hiervoor informatie over het onderscheid in het verkeer als gevolg van het project en van de autonome groei. Geef ook aan of dit verschil in verkeersintensiteiten overeenkomt met dat wat gehanteerd is bij andere thema's.¹⁵

Verkeersintensiteiten in akoestisch onderzoek

De Commissie constateert dat de geluidgegevens uitgaan van verkeersintensiteiten in 2036, terwijl de verkeersanalyse zich beperkt tot 2030. De Commissie beveelt aan om helder te maken op welke verkeersgegevens het Akoestisch rapport gebaseerd is.

¹² De Wet geluidhinder schrijft voor dat tot 5 dB van de berekende geluidbelasting kan worden afgetrokken vanwege het verwacht stiller worden van het verkeer. Is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde en de toename groter dan 2 dB, dan moeten maatregelen onderzocht worden.

¹³ Net als in Bijlage 2c Reactie op adviezen milieueffectrapport fase 1.

¹⁴ Deze conclusie is relevant omdat de Wet geluidhinder voorschrijft dat alleen maatregelen onderzocht moeten worden op aansluitende wegdelen waar er een uitstralingseffect van het plan is.

¹⁵ In het luchtonderzoek is het effect van het plan vergeleken met de referentiesituatie in 2034. Een, weliswaar beperkte, toename in de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) op de Rooseveltweg wordt daar verklaard door een toename in verkeersintensiteiten als gevolg van het plan.

2.3 Natuur en landschap

Natura 2000-gebieden

Bij het MER 2020 en de Aanvulling 2023 zit geen Passende beoordeling. Wel is duidelijk dat het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur zoals Natura 2000-gebieden Veluwe, Rijntakken en Binnenveld. De Aanvulling 2023 maakt duidelijk dat de provincie aanspraak wil maken op de stikstofbank van de provincie Gelderland. Dat zou gelden als een vorm van (extern) salderen. De Commissie wijst erop dat daarmee nog niet is aangetoond dat negatieve effecten op natuur te voorkomen zijn. De Passende beoordeling wordt nog opgesteld, aldus de Aanvulling 2023. Daarin worden mitigerende maatregelen onderzocht. Het plan is alleen uitvoerbaar wanneer met zekerheid negatieve effecten op natuur uitgesloten zijn. De informatie uit een Passende beoordeling is daarom essentieel om te kunnen onderbouwen dat er een uitvoerbaar alternatief is onderzocht.

De Commissie adviseert om in een aanvulling, voorafgaand aan de besluitvorming over het PIP, de effecten van stikstofdepositie als gevolg van het plan op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden te onderzoeken en te beschrijven. Doe dit voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Ga in op mogelijke mitigerende maatregelen (en de effectiviteit daarvan). Ga in op de uitvoerbaarheid van de alternatieven binnen het kader van de Wet natuurbescherming. Neem in ieder geval één alternatief op in het MER dat uitvoerbaar is.

Overige natuur- en landschapswaarden

Het MER 2020 en de Aanvulling 2023 laten zien dat het plan op een aantal punten negatieve effecten veroorzaakt. Het landschapsplan geeft een gedetailleerd overzicht van te kappen en te planten bomen. De Commissie waardeert de zorgvuldige benadering. Wel merkt ze op dat het plan voornamelijk gericht is op aantallen bomen. Wat het MER 2020 en de Aanvulling 2023 nog niet laten zien is op welke manier het landschapsplan een explicietere ecologische dimensie kan krijgen.¹⁶ In verschillende zienswijzen zijn hiervoor goede suggesties gedaan. Te denken valt aan de realisatie van een zoveel mogelijk ononderbroken groenstructuur langs de Nijenoord Allee en aan oversteekmogelijkheden voor dieren. Of bijvoorbeeld aan de mogelijkheden om het Veluws kwelwater in de zone langs de Mansholtlaan in de sloot- of bermvegetatie tot uitdrukking te laten komen. Het nieuwe wegprofiel en de inrichtingsmaatregelen van de verbrede Mansholtlaan kunnen voorwaarden scheppen voor een bijzondere natuurontwikkeling. De grond die vrijkomt bij het graven van de onderdoorgang kan mogelijk ingezet worden voor landschapsinrichting of een geluidwal. De Commissie beveelt aan om bij de verdere uitvoering te onderzoeken of het mogelijk is om ecologische (meer)waarde te bereiken.

2.4 Aanlegfase

De gevolgen van de aanlegfase zijn niet voldoende onderzocht in het MER 2020 en in de Aanvulling 2023. Deze informatie is wel essentieel omdat de aanlegfase lang kan duren en ingrijpend kan zijn. Dit veroorzaakt mogelijk geluidseffecten, stof, extra vrachtwagenbewegingen vanwege grondverzet en effecten op natuur. De gevolgen voor

¹⁶ De gemeente Wageningen vraagt in haar zienswijze of het plan beter aan kan sluiten op de gemeentelijke ambities vanuit het groenbeleidsplan.

geluid en luchtkwaliteit zijn wel aangegeven, maar de bereikbaarheid en verkeersveiligheid tijdens de aanlegfase zijn nog niet in beeld gebracht. Ook het aanleggen van de onderdoorgang bij de kruising Nijenoord Allee – Churchillweg/Bornsesteeg kan (negatieve) effecten hebben voor de waterhuishouding (zie paragraaf 2.1 van dit advies). Deze informatie is nodig om te kunnen bepalen of er mitigerende maatregelen nodig zijn en om voorwaarden aan de uitvoering te kunnen stellen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling, voorafgaand aan de besluitvorming over het PIP, op hoofdlijnen inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van de aanlegfase. Onderzoek in ieder geval de gevolgen voor natuur, verkeersbewegingen, de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ga in op welke wijze deze gevolgen te mitigeren zijn.

2.5 Ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op plan(gebied)

Groei verkeer na 2030

De verkeersanalyse gaat in op de robuustheid van het plan. De analyse laat zien dat wanneer het verkeer met 10% extra groeit, de gewenste reistijdverhouding niet op het hele traject gehaald wordt in 2030. Dit is vooral in de avondspits een probleem. De groei van het wegverkeer is onzeker. Na 2030 zou er méér verkeer kunnen komen dan de 10% extra waarmee al is gerekend. Oorzaken hiervan kunnen bijvoorbeeld zijn:

- sterkere groei van de activiteiten op en rond de campus;
- grotere toename autobezit;
- stagnerende OV-ontwikkeling;
- verandering in reisgedrag.

De Commissie wijst er daarom op dat verbetering van de bereikbaarheid meer vraagt dan alleen betere verkeersregulering door aanpassing van de weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Sturing op beperking van de intensiteit van het weggebruik is ook nodig. Denk aan het verder aanmoedigen van de keuze voor gebruik van fiets en OV. De plannen voor de regionale fietsvoorzieningen, de HOV busdiensten en de Park&Ride bij de A12 leveren hier een bijdrage aan. Ook aanscherping van parkeerbeleid op de campus en de aangrenzende bedrijfsgebieden kan helpen.¹⁷ De Commissie beveelt aan om de modal split¹⁸ systematisch te monitoren voor de bezoekers van de campus en het Business & Science Park. Vergelijk periodiek de gegevens met de gestelde doelen en tref zo nodig maatregelen. Voor zover dit nog niet gebeurt (de Aanvulling 2023 geeft hierover geen informatie) beveelt de Commissie aan om dit op te pakken en structureel te borgen.

Overige aanpassingen met invloed op het traject

In het PIP is een gelijkvloerse kruising met de Mansholtlaan gepland, ter hoogte van de Grintweg. In de zienswijzen valt te lezen dat de Wageningen University & Research en de Gemeente een duidelijke voorkeur hebben voor een fietsonderdoorgang tussen de Grintweg en de Campus. Dat zou een ophoging van de Mansholtlaan tot 75 cm vereisen. Ook stelt de gemeente dat de planning voor de Westelijke ontsluiting nu verder ontwikkeld is, en daarmee reëler wordt, dan waar het PIP vanuit gaat.

¹⁷ De zienswijzen gaan hier ook op in.

¹⁸ De vervoerswijzen die personen gebruiken, zoals auto, openbaar vervoer of de fiets.

Beide ontwikkelingen vallen niet binnen de scope van het PIP of de Aanvulling 2023. Deze ontwikkelingen kunnen echter wel milieueffecten hebben, bijvoorbeeld op het landschap, de bodem en de waterhuishouding (ongelijkvloerse kruising en ophoging Mansholtlaan) en verkeer (Westelijke Ontsluiting). De Commissie beveelt aan om wanneer één of beide onderwerpen als onderdeel van het PIP worden opgenomen, ook de milieueffecten van de aanleg- en de gebruiksfase volwaardig te onderzoeken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. Wibe Altenburg

ir. Lidwien Besselink

ir. Tilly Fast

prof. dr. ir. Rob van der Heijden

prof. ir. Eric Luiten

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.2 of D1.2, “de aanleg of wijziging van een autoweg”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van de provincie Gelderland.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 8 februari 2024 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3282](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

