

Verkeer - doorstroming

1	<p>Vraag</p> <p>Bij de reistijd in de spits is het doel dat de reistijd niet langer is dan 1,5 x de reistijd buiten de spits. Op andere provinciale wegen hanteert u 2x de reistijd. Is 1,5 keer nieuw provinciaal beleid en gaat dat dus ook voor andere provinciale wegen gelden?</p> <p>Antwoord</p> <p>Nee, de factor anderhalf is geen nieuw provinciaal beleid. Deze factor is – naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor dit project vastgesteld.</p>
2	<p>Vraag</p> <p>De streefwaarde reistijdfactor is 1,5; gerefereerd wordt naar NRU, A12/A15 Ressen – Oudbroek en Apeldoorn – Azelo, A1). NRU heeft factor 2,0 (p. 12). De andere zijn snelwegen. Kunt u met de BBW vergelijkbare projecten noemen, die ook reistijdfactor 1,5 hebben?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het opnemen van andere projecten hebben we mede op verzoek van eerdere vragen van de omgeving gedaan. Er werd om voorbeeldprojecten gevraagd, waar ook een reistijdfactor gehanteerd werd. Door deze voorbeelden te noemen is aan die wens gehoor gegeven.</p> <p>Het is zo dat meerdere overheden verschillende grenswaarden/streefwaarden/doelen stellen inzake een reistijd/reistijdverhouding.</p> <p>De Provincie Gelderland heeft voor dit project eigen streefwaarde bepaald. Er is geen provinciaal beleid op dit punt. Deze streefwaarde past voor trajecten tussen steden. De N781 wordt beschouwd als verbinding tussen steden en tussen Wageningen en hoofdwegennet.</p>
3	<p>Vraag</p> <p>Waarom wordt voor dit stedelijk traject geen reistijdverhouding van 2,0 aangehouden? wat is de reden om van de structuurvisie af te wijken ? Heeft de provincie Gelderland hierin strenger beleid dan bijv. de provincie Noord-Holland en Utrecht?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord vraag 2.</p>
4	<p>Vraag</p> <p>Waarom is reistijd in de spits 1,5 genomen?</p> <p>Deze norm geldt voor het primaire wegennet en niet voor een GOW!</p> <p>De vb-en in par 1-1 betreffen allen SW (stroomwegen) en geen GOW.</p> <p>Het aangehaalde rijksbeleid gaat over wegen die onderdeel zijn van hoofdwegennet. Hieraan refereren is toch onjuist?</p> <p>Antwoord</p> <p>De reistijdverhouding (in dit project een streefwaarde) van 1,5 wordt inderdaad ook toegepast bij stroomwegen (primaire wegennet). Het is ook mogelijk om een reistijdfactor voor regionale wegen (GOW) te gebruiken op trajecten tussen steden. In dit project is gekozen voor een streefwaarde van 1,5 gezien provinciale ambities t.a.v. het vestigingsklimaat en de goede bereikbaarheid hier.</p>
5	<p>Vraag</p> <p>Welke definitie van bereikbaarheid is gehanteerd?</p> <p>Uit welke gegevens blijkt dat bereikbaarheid van Wageningen onder druk staat?</p>

	<p>Waarom is specifiek autobereikbaarheid zo belangrijk? Welke deel van het totale verkeer heeft last van een verminderende verkeersdoorstroming?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het betreft de bereikbaarheid, vooral van het gemotoriseerd (auto)verkeer. De bereikbaarheid staat onder druk als er op meerdere momenten per dag, op meerdere plaatsen in een route een verminderde verkeersafwikkeling is. Dat uit zich in lange wachtrijen en files. Als verkeer niet in een of twee keer bij groen licht kan worden afgewikkeld kan er sprake zijn van files.</p> <p>De bereikbaarheid is voor alle vervoerwijzen belangrijk. Daarom zet de provincie ook in op een verbeterde bereikbaarheid met het openbaarvervoer en de fiets. Deze MER gaat nu vooral over het autoverkeer.</p> <p>Het deel van het totale verkeer dat last heeft van verminderde doorstroming verschilt per moment (spits, dalperiode), per richting en per vervoerwijze. Het gaat om een groot deel van het woon-werkverkeer.</p>
6	<p>Vraag</p> <p>Hoeveel hinder ervaren andere verkeersdeelnemers als gevolg van het huidige en toekomstige autoverkeer?</p> <p>Antwoord</p> <p>Bij veel autoverkeer en slechte doorstroming ondervindt ook het voetgangers- en fietsverkeer last. Bij verkeerslichten wordt het groene licht vaak vooral aan de drukste richting gegeven, waardoor fietsers en voetgangers moeten wachten. Ook kan er bij andere oversteken sprake zijn van hinder (denk aan langzaam en stilstaand verkeer bij oversteken). Deze hinder is niet kwantificeerbaar.</p>
7	<p>Vraag</p> <p>Hoe verhoudt het aantal automobilisten zich tot het aantal andere verkeersdeelnemers, inclusief mensen die met het openbaar vervoer reizen? Hoe is onderzocht wie last heeft van een verminderende verkeersdoorstroming?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het deel van het totale verkeer dat last heeft van verminderde doorstroming verschilt per moment (spits, dalperiode), per richting en per vervoerwijze. Het gaat om een groot deel van het woon-werkverkeer. Bussen staan vast in de stroom autoverkeer, dus ook reizigers openbaar vervoer ondervinden op dezelfde drukke momenten hinder.</p>
8	<p>Vraag</p> <p>Wat is per variant de reistijdverhouding voor respectievelijk openbaar vervoer, fiets en voetgangers?</p> <p>Antwoord</p> <p>De reistijdverhouding is alleen voor gemotoriseerd verkeer bepaald. Als een bus in die stroom meerijdt geldt dat dus ook voor de bus. Voor fietsers en voetgangers is de reistijdverhouding niet bepaald. De reistijdverhouding voor gemotoriseerd verkeer is opgenomen in het MER.</p>
9	<p>Vraag</p> <p>Over welk traject is de reistijdverhouding berekend? Hoe verhouden de reistijdverhoudingen van de verschillende vormen van vervoer zich tot elkaar? Waarom is er een grens aan de acceptabele van vertraging in de spits?</p> <p>Antwoord</p> <p>De reistijdverhouding is berekend voor de bestaande route N781/Nijenoord Allee en alternatieven ABR en Campusroute (zie figuur 2-1 in het MER). Dit is alleen voor</p>

	gemotoriseerd verkeer bepaald. Als een bus in die stroom meerijdt geldt dat dus ook voor de bus. Voor fietsers en voetgangers is de reistijdverhouding niet bepaald. Er wordt een grens gesteld aan de vertraging omdat bij overschrijding van die grens de bereikbaarheid afneemt.
10	<p>Vraag</p> <p>Wat is de extra vertraging op de verschillende kruispunten die ontstaat als gevolg van het feit dat bij de campusroutevarianten kruispunten veel zwaarder belast worden doordat het autoverkeer min of meer in vergelijkbare omvang uit verschillende richtingen komt ten opzichte van huidige situatie?</p> <p>Antwoord</p> <p>Dat hangt af van de vormgeving van de kruisingen (het aantal opstelstroken per richting) en de cyclustijd van de verkeersregeling. In de Campusroutevarianten (en het ABR) is uitgegaan van aanpassing van de huidige kruisingen om extra vertraging te voorkomen.</p>
11	<p>Vraag</p> <p>Hoe veranderen reistijd en verkeersveiligheid als voor de campusroute een snelheid van 60 km/uur wordt gehanteerd in plaats van 80 km/uur?</p> <p>Antwoord</p> <p>Bij een lagere snelheid zal de reistijd (iets) toenemen. Tegelijkertijd is de kans aanwezig dat de verkeersveiligheid afneemt. Dat heeft alles te maken met een te lage snelheid die niet overeenkomt met de vorm en functie van de weg. Dat is bij 60 km/u op delen van de Campusroute het geval. Er is dan sprake van relatief veel verkeer en een niet overeenkomstige weginrichting.</p>
12	<p>Vraag</p> <p>Pag. 102 e.v. Doorstroming: Hoe kan de reservecapaciteit van de campusroute (dat is dus inclusief de huidige route die gewoon blijft liggen) ongeveer even groot zijn als die van de ABR? Er liggen dan toch 2 routes i.p.v. 1 ? In het verlengde hiervan: wat is de totale capaciteit van iedere variant?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroutevariant wordt een nieuwe route met behoud van de huidige Mansholtlaan. Bij het ABR wordt de huidige route via Mansholtlaan verbreed kruisingen vergroot waardoor de capaciteit wordt uitgebreid. Daarom is er, als het gaat om de weggcapaciteit, minder onderscheid tussen de alternatieven. De totale capaciteit hangt af van wegvakken en kruisingen (en verkeerslichtenregeling). Bij de Campusroute zijn er 2x1 rijstrook via de nieuwe Campusroute en 2x1 via de bestaande route tussen Kielekampsteeg/Kierkamperweg en Mondriaanlaan en in het ABR zijn er 2x2 rijstroken tussen Kielekampsteeg/Kierkamperweg en Nijenoord Allee en 2x1 op de Nijenoord Allee tot de Mondriaanlaan. In het ABR zijn de kruisingen veelal vergroot.</p>
13	<p>Vraag</p> <p>P118: "In het ABR is er meer autoverkeer dan bij de Campusroutevarianten, maar wordt de oversteek Hoevestein met verkeerslichten geregeld". Hoe kan het dat de ABR toch een totaalscore "+" op doorstroming krijgt? Zijn de verkeerslichten bij oversteek Hoevestein wel goed in de berekening meegenomen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Op pag. 118 gaat het over de fietsoversteekbaarheid. Bij Hoevestein wordt die in een situatie met verkeerslichten beter voor fietsverkeer, omdat fietsers dan gegarandeerd groen licht krijgen en regelmatig aan de beurt komen. Dat is beter dan de referentiesituatie waarin fietsers voorrang moeten verlenen aan het vele autoverkeer en daardoor soms lang moeten wachten.</p>

14	<p>Vraag</p> <p>In Campusroute varianten 1, 3 en 6 wordt ervan uitgegaan dat landbouwverkeer over een parallelweg gaat. Zijn er effecten op de beoordelingsaspecten (doorstroom, robuustheid, fietsoversteekbaarheid en verkeersveiligheid) te verwachten als landbouwverkeer op de weg zelf zou rijden, als bij het ABR?</p> <p>Antwoord</p> <p>Als landbouwverkeer op de hoofdrijbaan rijdt zal dat van negatieve invloed zijn op de doorstroming en op de verkeersveiligheid. Door het vaak langzaam rijdend landbouwverkeer verminderd de doorstroming voor het overige verkeer (afremmen, wachten, inhalen).</p>
15	<p>Vraag</p> <p>Het ABR zou de doelstelling voor fietsoversteekbaarheid (wachtrijen) niet zou halen. Zou dit door een verbeterd ontwerp van de betreffende kruispunten (bv OFOS, rotonde, op kruisende weg rechtsaf apart) niet eenvoudig (=afgezien van ongelijkvloers) kunnen worden opgelost?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het is niet uitgesloten dat een (aanvullende) maatregel in het ABR kan bijdragen aan een betere fietsoversteekbaarheid. Tegelijkertijd zal bij een OFOS het autoverkeer minder kunnen worden afgewikkeld, is een rotonde niet overal inpasbaar en/of kan het de hoeveelheid verkeer verwerken en is een 'vrije' of aparte rechtsaffer ook niet altijd inpasbaar.</p>
16	<p>Vraag</p> <p>Naar aanleiding van pagina 16 van de MER, met betrekking tot de reistijdverhouding: Wat zijn de redenen om een reistijdverhouding van 1,5 vast te leggen in plaats van een reistijdverhouding van 2,0?</p> <p>Antwoord</p> <p>De provincie kiest bewust voor 1,5 als streefwaarde om, gelet op de ambities voor het vestigingsklimaat, bestaande en toekomstige bedrijven en bewoners een goede bereikbaarheid te bieden.</p>
17	<p>Vraag</p> <p>Waarom is een ongebruikelijk hoog doorstroomcriterium over 20 jaar gehanteerd en niet alleen de meetbare doelen in 2030 gehanteerd zoals gebruikelijk (CROW:10-15 jaar). En waarom ook nog voor het verkeersmodel het hoge groei-scenario gehanteerd?</p> <p>Antwoord</p> <p>Alleen het kader Rijksbeleid hanteert een tijdshorizon van 2040. Voor de studie Beter Bereikbaar Wageningen is 2030 het planjaar; er wordt modelmatig gerekend met 2030. Om te berekenen of ook in de latere toekomst een goede doorstroming gehaald wordt, is binnen het criterium robuustheid gekeken naar de doorstroming na 2030 en hebben we extra verkeer toegevoegd.</p> <p>In paragraaf 3.3 van het MER is uitgelegd waarom er is uitgegaan van het hoge scenario. De groeicijfers waar in dit scenario vanuit wordt gegaan past bij de ambities die de provincie heeft en die zij deelt met de partners in de regio.</p>
18	<p>Vraag</p> <p>Waarom is naast een ongebruikelijk lange planperiode voor het doorstromingscriterium tov de effecten en een hoog scenario tav het verkeersmodel ook nog het doorstroomcriterium nog extra verhoogd met een extra 10 procent? Bij welke (type)wegen heeft de provincie Gelderland dit criterium ook toegepast</p> <p>Antwoord</p>

	<p>Het planjaar van de studie is 2030, dat is niet ongebruikelijk in dergelijke planprocedures. De berekeningen gaan ook uit van 2030, waarbij het hoge groeiscenario het meest waarschijnlijk is voor 2030. Om te toetsen of een maatregel robuust is, is gekeken wat de effecten zijn als er 10% extra verkeer wordt toegevoegd. Dit is gebruikelijk voor diverse planontwikkelingsprojecten om de toekomstvastheid te beoordelen; oftewel om inzicht te krijgen of een project na het planjaar niet direct tot nieuwe problemen leidt.</p>
19	<p>Vraag</p> <p>Is een goed doorstromende verkeersafwikkeling van op termijn mogelijk 2000 arbeidsplaatsen vanuit de Born Oost mogelijk bij de ABR variant?</p> <p>Antwoord</p> <p>Bij meer arbeidsplaatsen zal er meer verkeer van/naar de Born Oost rijden. In het MER blijkt dat op een aantal trajecten in de avondspits de streefwaarde in het ABR al iets wordt overschreden. Als enkel het aantal arbeidsplaatsen in de Born Oost hoger zou zijn dan zal dat de reistijdverhouding negatief beïnvloeden. Tegelijkertijd is het erg afhankelijk van het aandeel arbeidsplaatsen dat zich in de spits verplaatst met de auto.</p> <p>Zie ook vraag 1 van Verkeer: Robuustheid.</p>
20	<p>Vraag</p> <p>Wat betekent de verdubbeling van de Mansholtlaan met behoud van de huidige situatie aan de Nijenoordallee voor de verkeersafhandeling van het kruispunt Mansholtlaan Nijenoordallee?</p> <p>Antwoord</p> <p>Als bij een verdubbeling van de Mansholtlaan extra rijstroken worden bedoeld, dan kan er bij extra opstelstroken op de kruising Mansholtlaan – Nijenoord Allee meer verkeer worden afgewikkeld in dezelfde tijd als in de huidige situatie. Daarbij is in ieder geval de opstelruimte van de Nijenoord Allee ook aangepast.</p>
21	<p>Vraag</p> <p>Mbt reistijdverhouding voor traject campusterrein->A12 lijkt de samenvatting (pp.41 en 51) optimistischer dan MER zelf (tabel 8-13). Hoe valt dit te verklaren? Ook campusvarianten scoren zeer matig. Wat is slimme oplossing voor probleem met kruisende stromen N->Z en Kierkamperweg?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het iReport is de tabel avondspits gelijk aan tabel ochtendspits (pag. 51). Dat is helaas fout gegaan.</p> <p>Deze tabellen geven de situatie weer in 2030, in het MER zijn wel ochtend en avondspits correct weergegeven. Dit zijn tabel 8-9 en 8-10 in het MER (pag. 106/109). Tabel 8-13 in MER is de situatie met 10% extra verkeer weergegeven, iets dat niet in iReport staat.</p> <p>Een slimme oplossing kan voor iedereen en voor elke soort verkeer een andere zijn.</p>
22	<p>Vraag</p> <p>Waarom wijken de routes van de reistijdfactor bij de herbeoordeling trechtering af van de routes in het hoofdrapport?</p> <p>Waarom wordt nog steeds voorzien in een bus strook langs de Mansholtlaan? Het maakt variant ABR een stuk goedkoper en vermindert het aantal knelpunten.</p> <p>Antwoord</p> <p>Als we kijken naar pagina 3 en 5 van de herbeoordeling zien wij dezelfde routes als in het hoofdrapport. Dus we snappen niet waar u op doelt. Ze zijn gelijk getoetst.</p>

	<p>Bij extra stroken op de Mansholtlaan kan er meer verkeer opstellen en wachten voor het verkeerslicht. Met een busbaan kan de bus er dan nog langs om vooraan (eerder) groen licht te krijgen. Zouden in het ABR de busstroken opgeheven worden, dan staat de bus in de rij wachtende auto's. Daarmee is het openbaar vervoer slechter af en minder interessant voor reizigers. Het aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling zou overigens nauwelijks afnemen, hoofdzakelijk het ruimtebeslag.</p>
23	<p>Vraag</p> <p>Wat bedoeld over 20 jaar? Vanaf openstelling of vanaf nu? Waarom worden voor de reistijdverhoudingen alleen trajecten beschouwd tussen de A12 en de Mondriaanlaan. Het gaat toch om de bereikbaarheid van heel Wageningen en niet alleen de WUR?</p> <p>Antwoord</p> <p>Dat gaat over de term 'robuustheid'. Het verkeersmodel kijkt naar de prognose voor het jaar 2030. Om te toetsen of een maatregel robuust is, is gekeken wat de effecten zijn als er 10% extra verkeer wordt toegevoegd (ca 1% per jaar). Dit is gebruikelijk voor diverse planontwikkelingsprojecten om de toekomstvastheid te beoordelen; oftewel om inzicht te krijgen of een project na het planjaar niet direct tot nieuwe problemen leidt.</p> <p>Voorde reistijdverhoudingen worden verschillende trajecten beschouwd tussen grofweg A12 en Wageningen noord. Juist deze relaties zijn het meest filegevoelig, leiden tot grootste vertragingen en maken Wageningen en de grote werklocatie slecht bereikbaar. Het verbeteren van de bereikbaarheid op deze relaties komt heel Wageningen ten goede.</p>
24	<p>Vraag</p> <p>Kunt u aannemelijk maken dat de reistijdverhouding op de onderzochte trajecten indicatief zijn voor de bereikbaarheid voor andere belangrijke bestemmingen binnen Wageningen, zoals het AgroBusiness & Science Park en de haven? De huidige aanname is namelijk niet plausibel.</p> <p>Antwoord</p> <p>Als verkeer tussen A12 en Wageningen noord (Nijenoord Allee) beter kan doorrijden, dan kan het ook beter doorrijden naar Agro Business & Science Park en de haven. Zonder maatregelen zijn er in de ochtendspits drie trajecten die niet aan de streefwaarde (voor de reistijdverhouding) voldoen en in de avondspits zes trajecten. Bij een Campusroute voldoen alle trajecten 's ochtends en 's avonds en bij het ABR alleen 's avonds drie trajecten net niet. Daarmee is aangetoond dat de doorstroming in de alternatieven beter is dan in de referentiesituatie op het gedeelte tussen A12 en Mondriaanlaan. En als die doorstroming beter is, is dat positief voor de bereikbaarheid van herkomsten/bestemmingen die gebruik maken van deze route.</p>
25	<p>Vraag</p> <p>Waarom staat de reistijdwinst niet in de hoofdtekst en de samenvatting zodat duidelijk wordt dat er tientallen miljoenen gestoken wordt in een paar minuten reistijdwinst in de spits op basis van extreem hoge verkeersintensiteiten en bereikbaarheidseisen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het gaat niet zozeer om reistijdwinst maar om het beperken van reistijdverlies in de drukke spitsperioden (ten opzichte van de rustiger daluren).</p>
26	<p>Vraag</p>

	<p>Kunt u aangeven hoe u de reistijdverhouding heeft ‘gemiddeld’ en beoordeeld voor het traject C en D voor de ABR-variant en de campusvarianten.</p> <p>Middeling geeft nl geen juiste reistijdverhouding en dus geen goede effect beoordeling.</p> <p>Antwoord</p> <p>Met ‘gemiddeld’ is niet bedoeld het gemiddelde van de twee reistijdverhoudingen van de beide trajecten. De reistijdverhoudingen zijn in de spitsperioden per kwartier bepaald voor voertuigen op deze trajecten. Vervolgens zijn met de reistijden van deze kwartieren gemiddelden voor de spitsperioden bepaald.</p>
27	<p>Vraag</p> <p>Waarom wordt een geoptimaliseerd kruispunt voor de referentie-situatie en variant ABR gehanteerd? Ivm de snelle fietsroute moet dit toch aangepast, levert veel reistijdwinst voor dit alternatief</p> <p>Antwoord</p> <p>In de referentiesituatie zijn aanpassingen doorgevoerd (t.o.v. huidige situatie) waarvan zeker is (of aan alle zekerheid grenzende waarschijnlijkheid) dat deze in 2030 zijn gerealiseerd.</p>
28	<p>Vraag</p> <p>Waar staat hoeveel (tijd- en mogelijk milieu)winst een reistijdverhouding van 1,5 oplevert ten opzichte van de gebruikelijke 2,0? Waar staat uw analyse van de schade voor omgeving, mensen en vestigingsklimaat van het extra benodigde asfalt bij een reistijdverhouding van 1,5 ten opzichte van 2,0?</p> <p>Antwoord</p> <p>Er is getoetst aan het wel/niet halen van de streefwaarde 1,5. Er is niet getoetst aan streefwaarde 2,0 zodat vergelijk tussen 1,5 en 2,0 niet te maken is.</p>
29	<p>Vraag</p> <p>Vraag: waarom wordt de 1,5 norm gehanteerd voor reistijdverhouding i.p.v. de ‘2’ norm zoals die gehanteerd wordt voor andere steden?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie hiervoor andere vragen en antwoorden van dezelfde strekking.</p>
30	<p>Vraag</p> <p>Vraag: wat zijn de daadwerkelijke wachttijdverschillen in reistijd voor de verschillende varianten?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het MER werken we niet met wachttijdverschillen, maar kijken we naar de reistijden. Of beter gezegd naar de reistijdverhoudingen op verschillende trajecten.</p>
31	<p>Vraag</p> <p>Doorstroming: Hoe groot zijn de verschillen in absolute reistijd? Is reistijd geen betere maat dan reistijdverhouding (zie zie MER)?</p> <p>Antwoord</p> <p>De absolute reistijd is niet interessant. Er zal nooit sprake zijn van een lege weg waarbij een absolute reistijd kan worden gerealiseerd. Immers, er rijdt altijd wel enig verkeer. Daarom worden reistijden vergeleken van situaties met verkeer, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen rustige (dal)periode en de drukkere (spits)perioden.</p> <p>Om ‘gevoel’ te krijgen bij de reistijden van de varianten zijn in de tabellen 8.4, 8.5, 8.9 en 8.10 ook de reistijden opgenomen.</p>
32	<p>Vraag</p> <p>Doorstroming: Waarom wordt de factor 1,5 gehanteerd?</p> <p>Antwoord</p>

	zie hiervoor andere vragen en antwoorden van dezelfde strekking.
33	<p>Vraag</p> <p>Doorstroming: is het aanzuigende effect van campusroutevarianten op meer auto's (sluipverkeer richting Rhenen en A50) ook meegewogen bij de campusroutevarianten?</p> <p>Antwoord</p> <p>Door gebruik te maken van een verkeersmodel worden verplaatsingen in beeld gebracht op basis van reisafstand en routemogelijkheden. Nieuwe infrastructuur leidt tot veranderingen in verplaatsingsgedrag. Als de Campusroute interessanter is voor verkeer (richting Rhenen en A50) dat komt dat tot uiting in de modelberekeningen.</p>
34	<p>Vraag</p> <p>Doorstroming: Is rekening gehouden met mogelijke filevorming en probleemverplaatsing naar kruising Mondriaanlaan?</p> <p>Antwoord</p> <p>De MER-wegontwerpen zijn zodanig ontworpen dat er geen problemen ontstaan op de kruisingen (waaronder de kruising Mondriaanlaan). Er wordt uitgegaan van een aanpassing van de vormgeving van de kruising Mondriaanlaan, afhankelijk van de variant zowel met de Nijenoord Allee als met de Campusroute en westelijke entree Campus.</p>
35	<p>Vraag</p> <p>Doorstroming: Wat zijn de tijden als de maatregelen van de Ladder van Verdaas verbeterd worden meegenomen? OPM: is er een bereikbaarheidsprobleem?</p> <p>Antwoord</p> <p>Er zijn geen berekeningen van reistijden met de maatregelen van de Ladder van Verdaas. Deze kunnen we zodoende niet geven.</p> <p>Als zowel 'zoete' als 'zure' maatregelen genomen worden is de inschatting dat 3-5% vermindering van verkeer te halen is. Met de afname van 3 tot 5 % wordt het verwachte probleem niet opgelost.</p> <p>Zie verder paragraaf 3.6 in het MER.</p>
36	<p>Vraag</p> <p>In het MER is door u als provincie nadrukkelijk alleen het groeiscenario "HOOG" als enige optie aangegeven omdat dit past bij de ambitie die u aangeeft. Waarop baseert u de stelling dat er komende jaren van groei sprake zou zijn als dat al jaren niet het geval is?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het scenario Hoog gaat onder andere uit van de verwachte groei van de Nederlandse bevolking en de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. En in het bijzonder natuurlijk van de Wageningse situatie (en Ede). Hierbij gaat het om de ontwikkelingen op sociaal economisch vlak, deze bepalen de verkeersstromen.</p>
37	<p>Vraag</p> <p>U geeft aan dat files toenemen. Heeft u hier onderzoek naar gedaan om dat te onderbouwen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Uitgaande van het huidige verkeersbeeld en met de gegevens van ontwikkelingen (bebouwing, werkgelegenheid, groei inwoneraantal en verplaatsingsgedrag) is de groei van het autoverkeer aantoonbaar. Waar dat nu slecht doorstroomt, leidt dat in de toekomst tot files.</p>
38	<p>Vraag</p> <p>Wanneer is een file te lang?</p> <p>Antwoord</p>

	<p>Als er veel verkeer langzaam moet rijden en tussendoor stilstaat is het een file. Er is daarbij geen lengte criterium. Voor sommigen is een file per definitie te lang. Daarbij is het over het algemeen zo dat er bij de ernst van files geen grens gesteld wordt aan de lengte, maar aan de tijdsduur van de vertraging. Daarom is in dit project gekozen voor het in beeld brengen van de reistijdfactor.</p>
39	<p>Vraag</p> <p>Weet u dat files kunnen helpen bij het veranderen van reisgedrag?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het is bekend dat files het reisgedrag kunnen beïnvloeden.</p>
40	<p>Vraag</p> <p>Hoe zit het met het knelpunt Mansholtlaan/Dreeslaan om in de ochtend de A12 op te komen waar regelmatig sprake is van filevorming naar de A12 vanaf de Van Balverenweg? Zijn er plannen in voorbereiding om de filevorming aldaar op te lossen?</p> <p>Antwoord</p> <p>De aansluiting van de Dreeslaan met de A12 wordt aangepast (men is daar nu aan het werk) in het kader van de Parklaan. Waarmee aldaar een verbeterde afwikkeling van het verkeer zal ontstaan.</p> <p>Bestaande filevorming op de kruising Dreeslaan-Van Balverenweg zijn ons niet bekend. Wel is ons bekend dat dit kruispunt in de spitsen inderdaad veel verkeer moet verwerken. Maar dat dat op dit moment niet leidt tot file vorming.</p>
41	<p>Vraag</p> <p>De provincie streeft naar een reistijdfactor van 1,5. Het is rijksbeleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) om als reistijdfactor 2.0 aan te houden voor wegen rond steden. Dat doen de ook de andere provincies. Waarom blijft de provincie bij zo'n hoge streefwaarde, mede gezien het aanzuigend effect hiervan op het autogebruik?</p> <p>Antwoord</p> <p>De provincie kiest bewust voor 1,5 als streefwaarde om, gelet op de ambities voor het vestigingsklimaat, bestaande en toekomstige bedrijven en bewoners een goede bereikbaarheid te bieden.</p>
42	<p>Vraag</p> <p>Een klein verschil in reistijdverhouding kan, afhankelijk van traject(-lengte) en de reistijd (buiten de spits), enkele tientallen seconden in reistijd zijn op een totale reistijd van enkele minuten'. Dit maakt ons nieuwsgierig om hoeveel minuten/seconden overschrijding we het bij de ABR-variant daadwerkelijk hebben om het als punt van afweging in het juiste perspectief te kunnen plaatsen. Kunt u aangeven over hoeveel tijd in minuten er wordt gesproken als zijnde overschrijding van het criterium reistijdfactor op bijvoorbeeld de afstand Arnhem – Wageningen Campus?</p> <p>Antwoord</p> <p>Voor de reistijd is alleen het traject vanaf de A12 beoordeeld. Er is niet gekeken naar regionale afstanden zoals van Arnhem naar Wageningen. Dat is niet aan te geven omdat er meerdere routes vanaf meerdere herkomsten mogelijk zijn. Een hogere reistijdverhouding dan de streefwaarde kan in absolute zin om tientallen seconden gaan of om enkele minuten.</p>
43	<p>Vraag</p> <p>Bij de Campusroutes zal het kruispunt Mondriaanlaan-Dijkgraaf v.w.b. doorstroming naar onze verwachting problemen gaan opleveren. Dit betekent dat de doorstroom zal haperen (en er files gaan ontstaan voor het kruispunt. Het lijkt nu op het verplaatsen van de files van de Mansholtlaan naar de nieuwe rondweg. Waar ook geen rekening</p>

	<p>mee is gehouden is met de beperkte ontsluiting van Noordwest, vanwege hetzelfde kruispunt. Kunt u aangeven of hiermee rekening is gehouden en of/hoe is dat verwerkt in de modellen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Er is rekening gehouden met een aanpassing van de kruising Mondriaanlaan-Dijkgraaf. Deze zijn vertaald naar de MER-wegontwerpen. Bij een Campusroute zal een deel van het verkeer op de Mansholtlaan blijven (met bestemming Wageningen oost). Het verkeer dat via de Campusroute rijdt, kan op de aan te passen kruising Mondriaanlaan-Dijkgraaf worden verwerkt. Daarmee is in de modellen en MER-wegontwerpen rekening gehouden.</p>
44	<p>Vraag</p> <p>De doorstroming van het verkeer bij de verschillende varianten wordt beoordeeld aan de hand van de reistijdverhouding spits/daluur. Dit zegt niet alles over de absolute capaciteit van een variant en bijhorende reistijden. Een lage verhouding spits/dal kan nog betekenen dat de reistijd op een specifiek traject te hoog is terwijl een hoge verhouding nog kan betekenen dat het wel meevalt. Hoe scoren de onderzochte varianten ten aanzien van absolute verkeerscapaciteit en reistijd?</p> <p>Antwoord</p> <p>De absolute verkeerscapaciteit en reistijd zijn niet interessant. Er zal nooit sprake zijn van een lege weg waarbij een absolute reistijd kan worden gerealiseerd. Immers, er rijdt altijd wel enig verkeer. Daarom worden reistijden vergeleken van situaties met verkeer, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen rustige (dal)periode en de drukkere (spits)perioden.</p>
45	<p>Vraag</p> <p>In de ABR-variant zal het auto- en vrachtverkeer tussen de Kielekampsteeg en de Kortenoordallee vice versa maar liefst 8 V.R.I.'s moeten passeren! Wat is hiervan het effect op de verwachte reistijd voor verkeer vanaf de Kortenoordallee tijdens de spits in 2030 bij toegenomen auto én fietsverkeer?</p> <p>Antwoord</p> <p>Ten opzichte van de referentiesituatie 2030 zonder maatregelen is de reistijd in het ABR in beide spitsperioden korter op het traject Mondriaanlaan – A12. Dat komt vooral door de aanpassingen op kruisingen op de Nijenoord Allee en door aanpassingen van de kruisingen op en verbreding van de Mansholtlaan. Let wel, in de referentiesituatie (2030) is de reistijd op trajecten al één tot enkele minuten langer dan in de huidige situatie (2018). In de tabellen 8.4, 8.5, 8.9 en 8.10 zijn ook de reistijden opgenomen.</p>
46	<p>Vraag</p> <p>Langer groen voor fietsers leidt in de praktijk altijd tot een afname van de doorstroming van het overige verkeer. Is dit in meegenomen in de modellen en de beoordeling van alle varianten?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het langer groen licht geven aan fietsverkeer leidt vaak tot een beperking van groen licht voor andere verkeersrichtingen. Dit is meegenomen in de modellen en in de beoordeling.</p>
47	<p>Vraag</p> <p>Als de doorstroming van de varianten 1,3 en 6 (50 en 80 km/h) verondersteld wordt niet van elkaar te verschillen, betekent dit dan dat de inrichting van het kruispunt Mondriaanlaan – Nijenoordallee (verschillend voor 1, 3 en 6) geen invloed heeft op de doorstroming?</p>

	Antwoord
	De varianten 1 en 3 en 6 zijn niet identiek, maar verschillen zijn zodanig dat intensiteiten en afwikkeling op kruisingen vergelijkbaar zijn.
48	Vraag
	3. M.b.t. "reistijdverhouding van 1,50": kan het tijdsverschil tussen de varianten in absolute zin inzichtelijk gemaakt worden?
	Antwoord
	In de berekeningen is de tijd in absolute zin wel berekend. In het MER, in tabellen 8.4, 8.5, 8.9 en 8.10, zijn absolute tijden vermeld.