

## Verkeer - fiets

1.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij de CR-varianten neemt het aantal fietsoversteekplaatsen flink toe, bij ABR blijft het aantal gelijk. Hoe is het grotere aantal fietsoversteekplaatsen verwerkt in de beoordeling?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De CR-varianten bevat slechts één extra fietsoversteek ten opzichte van het ABR, namelijk de oversteek over de Campusroute ter hoogte van de Bornsesteeg (op de huidige Kielekampsteeg). In het doelbereik (hoofdstuk 6 van het MER) is het aantal oversteeklocaties geen criterium; er wordt slechts gekeken of de oversteekbaarheid per locatie volstaat. In de effectbeschrijving (hoofdstuk 8) gebeurt dit wel, zij het indirect. Daar wordt bijvoorbeeld de oversteekbaarheid op de bovengenoemde kruising in het ABR als neutraal beoordeeld, terwijl deze in de CR-varianten negatief wordt gescoord omdat de Campusroute over deze kruising loopt.</p>
2.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Fietsoversteekbaarheid blijkt in het MER een doelstelling voor het project te zijn geworden. Welke maatregelen zijn er (op maaiveld!) bij de varianten voorgesteld om deze actief te bevorderen? Of klopt het dat fietsoversteekbaarheid louter als resultante wordt gezien van de situering van autoroutes?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Het doel bij fietsoversteekbaarheid is: "Het beperken van wachttijd voor overstekende fietsers binnen de invloedssfeer van het project" (zie paragraaf 2.2 van het MER). Actief bevorderen is dus geen doel binnen dit project. Tijdens de Ontwerpateliers waarin de Campusroute-varianten zijn ontstaan, is door de aanwezigen rekening gehouden met de aanwezige fietsroutes.</p>
3.	<p><b>Vraag</b></p> <p>P 117: Bij de ABR is de fietsoversteekbaarheid van de N. Allee onder de maat. Hierdoor zullen fietsers lang, en soms meerdere rondes, moeten wachten bij het stoplicht. Veel fietsers zullen dit niet doen met onveilige situatie tot gevolg. Waarom scoort ABR op verkeersveiligheid toch neutraal?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De verkeersveiligheid is beoordeeld op de mate waarin de functie, vorm en gebruik van wegen en hun fietsvoorzieningen met elkaar in overeenstemming zijn, niet op roodlichtnegatie. Daarnaast is de ervaring dat fietsers zich juist bij drukke over te steken wegen meer aan de regels houden dan bij rustige over te steken wegen, zelfs als ze daarvoor langer moeten wachten.</p>
4.	<p><b>Vraag</b></p> <p>P.118: "De problematische oversteek met de fietsfiles in de ochtendspits bij de Churchillweg wordt niet aangepakt en wordt zelfs slechter omdat het drukker wordt ..... Daarom wordt dit als negatief (-) beoordeeld." Hoeveel slechter wordt de wachttijd voor fietsers? Is lichte toename te optimistisch?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De extra wachttijd is niet berekend in seconden. Ter plaatse neemt de hoeveelheid autoverkeer op de Nijenoord Allee met 13% (ochtendspits) en 15% (avondspits) toe in het ABR ten opzichte van de referentiesituatie. U zou de wachttijd voor fietsers ook met dit percentage kunnen ophogen om een indruk te krijgen.</p>
5.	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>De fietsroute Nijenoordallee/Mondriaanlaan richting Mansholtlaan neemt door de vele slingers en VRI in aantrekkelijkheid af wat nog versterkt wordt door de verwachte langere wachttijden bij de Mansholtlaan. Waarom is dit aspect niet betrokken in de studie (bijv. bij robuustheid)?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De wachttijden voor de Mansholtlaan nemen vooral toe door autonome ontwikkelingen, niet door de varianten. De extra oversteek over de Campusroute ter hoogte van de Bornsesteeg (ten opzichte van het ABR) is meegenomen in de beoordeling van de fietsoversteekbaarheid in hoofdstuk 8 van het MER (zie paragraaf 8.6.3).</p>
6.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is niet de aantrekkelijkheid van de fietsroutes beschouwd? Aantrekkelijkheid bepaalt ten slotte de mate van gebruik en dus ook de breedte en daarmee de inpasbaarheid van het fietspad. In een latere fase is een ongunstige vormgeving -waardoor het gebruik afneemt- niet meer te herstellen.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Aantrekkelijkheid van een fietsroute is geen doel van deze studie. De overige 4 aspecten van een kwalitatieve fietsroute zijn – direct of indirect – wel meegenomen, voor zover relevant.</p>
7.	<p><b>Vraag</b></p> <p>In Nijmegen waren er dankzij het stimuleren van gedragsverandering (met beperkte middelen) het afgelopen jaar 100.000 minder auto's in de spits, 20% van hen fietst nu. Wat is uw onderbouwing van de verwachting dat in Wageningen slechts weinig mensen de fiets zullen gaan pakken als de SFR gereed is?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>We zien vooral bij nieuwe fietsroutes – waar eerst nog geen fietsverbinding lag – substantiële toenames. De SFR betreft een opwaardering van een bestaande fietsroute, geen nieuwe fietsroute. Het Nijmeegse project waar u naar verwijst betreft een tijdelijke situatie (hinder tijdens reconstructie Waalbrug) met bovendien een grotere impact.</p>
8.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij alle zes varianten van de Campusroute zijn bij de aansluiting met de Bornsesteeg fietsroutes ingepast die het fietsverkeer buitenproportioneel hinderen. Hoeveel vertraging ten opzichte van de huidige situatie loopt het fietsverkeer op bij deze ongeloofwaardige oversteek?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is niet in seconden berekend, maar de verkeerslichten zijn er zodanig in te regelen dat alle typen verkeersdeelnemers binnen de geldende maximumwachttijden de kruising kunnen overrijden. De fietsoversteekbaarheid op deze kruising is vanwege de wachttijd wel als negatief beoordeeld ten opzichte van het ABR (zie paragraaf 8.6.3 van het MER).</p>
9.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Fietsoversteekbaarheid</p> <p>Vraag: is bij de fietsoversteekbaarheid het verkeerskruispunt bij de Mondriaanlaan van de campusroute varianten ook meegewogen? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De oversteekbaarheid is per individuele kruising beschouwd, ook op deze kruising. In paragraaf 8.6.3 kunt u exact teruglezen hoe dit is gebeurd.</p>
10.	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>Fietsoversteekbaarheid: Is de veronderstelling dat er geen fietsprobleem is bij de Campusroutes juist (aanname 50% minder autoverkeer bestaande route)? OPM: Complexe kruising Mondriaanlaan niet meegenomen. Oplossingen voor ABR: in onze geactualiseerde Draagvlakvariant geven wij oplossingen voor kruisingen aan door de aanleg van tunnels</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Voor de Campusroutevarianten 1, 3, 4 en 5 wordt de oversteekbaarheid van de Campusroute bij de Mondriaanlaan negatief beoordeeld (-). De verwachting is dat hier een lange wachttijd ontstaat. Zie ook paragraaf 8.6.3 van het MER.</p>
11.	<p><b>Vraag</b></p> <p>Fietsoversteekbaarheid: Wat zijn de verschillen in reistijd voor fietsers bij alle kruisingen in de verschillende varianten?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is niet exact berekend, aangezien iedere individuele fietser zijn/haar eigen herkomst, bestemming en snelheid heeft. De verwachting is dat er op de totale fietsrit geen wezenlijk verschil in reistijd optreedt, aangezien eventuele extra wachttijd op een enkele oversteeklocatie nihil is ten opzichte van de totale reistijd van de fietsrit.</p>
12.	<p><b>Vraag</b></p> <p>U geeft aan dat de fietsoversteekbaarheid bij de Churchillweg/Nijenoord Allee beperkend is voor de automobilititeit op de Nijenoord Allee. Onduidelijk is hoe de aansluiting van het fietsverkeer geregeld wordt in de verschillende Campusvarianten. Zo zal het huidige fietsknelpunt Mondriaan met de busbaan alleen maar groter worden is onze verwachting. Kunt u aangeven hoe de fietsaansluitingen bij de zes Campusvarianten worden geregeld?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In tabel 8-23 (blz. 116) van het MER kunt u per locatie en per variant terugzien van welke soort oversteekvoorziening is uitgegaan.</p>
13.	<p><b>Vraag</b></p> <p>In het MER wordt gesproken over een 'Clash snelfietsroute en ontwerp ABR' (pagina 614). Kunt u nader duiden wat u daarmee bedoelt? En kunt u aangeven of u oplossingen ziet om deze op te lossen en wat betekent dat dan?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Hiermee wordt bedoeld dat de berm tussen de Nijenoord Allee en het fietspad smaller is dan de ontwerprichtlijnen aangegeven. Er is mogelijk een extra voorziening in de vorm van een hek of (vang)rail nodig. Het gaat om een lengte van ca. 100 meter, ter hoogte van het voorsorteervak naar de kruising met de Mansholtlaan.</p>
14.	<p><b>Vraag</b></p> <p>3. Op pagina 30 van de samenvatting wordt er gemeld dat er op oversteeklocatie 4 4200 oversteekbewegingen zijn. Op pagina 15 (Fietsoversteekbaarheid), wordt niet aangegeven wat het effect is van ABR op de veiligheid voor overstekende fietsers bij toenemend autoverkeer is. Zou u dit nog expliciet willen toevoegen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De verkeersveiligheid is beoordeeld op de mate waarin de functie, vorm en gebruik van wegen en hun fietsvoorzieningen met elkaar in overeenstemming zijn, dus niet in relatie tot fietsoversteekbaarheid. Er is geen harde relatie te leggen tussen fietsveiligheid en de hoeveelheid te kruisen autoverkeer op kruispunten met verkeerslichten.</p>
15.	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>3. In geval van een Campusroute, wordt ook geadviseerd om de Rotonde bij de kruising Mansholtlaan/ Droevendaalsesteeg te vervangen door een kruising met verkeerslichten. Dit om de fietsoversteekbaarheid te verbeteren. Is het niet mogelijk om de rotonde binnen de bebouwde kom te plaatsen. Dan hebben de fietser voorrang en kunnen zij goed oversteken. Op de rotonde Hollandseweg/Diedenweg hebben fietsers nl. ook voorrang. Met de campusroute gaat er nl. flink wat minder verkeer over deze rotonde.</p>
	<p><b>Antwoord</b></p>
	<p>In de Campusroutevarianten zal de hoeveelheid verkeer op de Mansholtlaan ter hoogte van deze rotonde in 2030 weer gestegen zijn tot het niveau van 2018 of zelfs hoger, ondanks de Campusroute die een deel van het verkeer 'wegtrekt' van de Mansholtlaan. Indien fietsers in de voorrang zouden zijn op deze rotonde, zorgt dit naar verwachting voor dusdanige filevorming voor auto's dat de bereikbaarheidsdoelstelling van Beter Bereikbaar Wageningen alsnog in het geding zou komen. Dit is reden 1 om te adviseren om de rotonde te vervangen door verkeerslichten. Reden 2 is het anticiperen op de realisatie van de nieuwe toegangsweg naar de Born-Oost. Deze nieuwe aansluiting ligt zo dicht bij de rotonde, dat deze punten elkaar qua afwikkeling negatief gaan beïnvloeden zolang er ter hoogte van de Droevendaalsesteeg een rotonde blijft liggen.</p>
16.	<p><b>Vraag</b></p>
	<p>Vraag 3: Nu is bij de campusvarianten bij de Mondriaanlaan voor de fietsers vanuit de campus richting de stad steeds een dubbele oversteek voorzien. Dit is toch niet nodig, immers bij de N781 (Mansholtlaan overgaand in Dreeslaan) ter hoogte van de Kielekampsteeg wordt dit opgelost door er slechts één oversteek aan de zuidzijde te creëren. Dit moet bij de Mondriaanlaan nog makkelijker realiseerbaar zijn waardoor er zelfs geen oversteek over de campusroutes noodzakelijk is. Wat zijn hiervoor de meer- of minderkosten? NB Het doortrekken van de fietsstraat over de Van Uvenweg langs Pomona, ten westen van wijk De Hoef, resp. ten noorden van De Hoef en vervolgens doorgetrokken naar de Rooseveltweg met een fietsbrug over het water zal fietsers van en naar campus stimuleren om deze route te gebruiken waardoor deze niet meer allemaal door de Tarthorst langs het winkelcentrum hoeven te rijden (en daarmee de verkeersveiligheid aldaar aanzienlijk zal toenemen en voetgangers tijdens de drukke ochtend- en avondspits weer veilig kunnen oversteken/winkelen).</p>
	<p><b>Antwoord</b></p>
	<p>De enkelzijdige fietsoversteek bij de Kielekampsteeg valt eenvoudig te realiseren omdat de aantakende fietspaden ook al aan één kant van de weg liggen (en ook nog dezelfde kant). Bij de Mondriaanlaan en Rooseveltweg liggen de fietspaden aan twee zijden van de weg. Om ook hier een enkelzijdige fietsoversteek te creëren (i.p.v. een dubbelzijdige) zou betekenen dat ook de Mondriaanlaan en Rooseveltweg grootschalig gereconstrueerd zouden moeten worden. Dat valt buiten de scope van dit project.</p>
17.	<p><b>Vraag</b></p>
	<p>Aspect ten aanzien van de fietsoversteekbaarheid is de wachttijd van de fietsers. Deze wordt kwalitatief beoordeeld voor wat betreft kruisingen van hoofdwegen en fietsroutes. Bij het analyseren en beoordelen van de oversteeklocaties op fietsoversteekbaarheid is volgens de MER sprake van een lange wachttijd als sprake is van overstaan (het bij groen licht niet de eerste keer kunnen oversteken). In de praktijk zal het vooral zo zijn dat in dat geval meer fietsers door rood rijden, met alle</p>

	gevolgen van dien. Hoe scoren de verschillende varianten in kwantitatieve zin ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft de mate van (bijna)ongevallen, ervan uitgaande dat deze geregistreerd worden?
	<b>Antwoord</b>
	De verkeersveiligheid is beoordeeld op de mate waarin de functie, vorm en gebruik van wegen en hun fietsvoorzieningen met elkaar in overeenstemming zijn, dus niet in relatie tot fietsoversteekbaarheid. Er is geen harde relatie te leggen tussen fietsveiligheid en de hoeveelheid te kruisen autoverkeer op kruispunten met verkeerslichten.
18.	<b>Vraag</b>
	In de huidige situatie moeten door fietsers bij de oversteek van de Mansholtlaan bij 't Gesprek in totaal 7 rijstroken (6 rijstroken voor autoverkeer plus een busbaan) worden overgestoken. Volgens de MER is hier in de huidige situatie 2018 en naar verwachting in de referentiesituatie 2030 geen probleem. De praktijk leert echter dat er op drukke momenten nu al sprake is van "overstaan". Betekent dit dat het fietsverkeer in de huidige situatie al wordt onderschat?
	<b>Antwoord</b>
	Nee, de fietsintensiteiten zijn gebaseerd op recente tellingen. Recente observaties bevestigen ons beeld dat er op deze locatie geen sprake is van overstaan door fietsers.