

Verkeer - robuustheid

1.	<p>Vraag</p> <p>Hoe verhoudt bij het berekenen van de robuustheid de restcapaciteit van 10% zich ten opzichte van de eindscenario's qua arbeidsplaatsen binnen de bestaande ontwikkelplannen voor de bedrijventerreinen (2000 i.p.v. 1000 voor Born Oost)?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de situatie 2030 is rekening gehouden met 1.000 arbeidsplaatsen voor de Born Oost. Bij de robuustheid is daarboven nog 10% extra verkeer toegevoegd. Er is niet met het verkeersmodel doorgerekend wat de situatie "de Born Oost met 2.000 arbeidsplaatsen" op de weg zou geven. Door de huidige verkeersmodelcijfers te extrapoleren, blijkt dat de 2000 arbeidsplaatsen van een volledig ontwikkelde Born Oost passen binnen deze 10% robuustheid.</p>
2.	<p>Vraag</p> <p>Robuustheid</p> <p>Vraag: op welke gronden scoort de ABR negatief op de robuustheidcriteria t.o.v. niets doen (tabel 6.2)? Moet dit niet neutraal ('o') zijn?</p> <p>Antwoord</p> <p>In tabel 6-2 staan de resultaten als wordt getoetst aan doelbereik (doelstellingen); het is niet zozeer de vergelijking van alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie 2030 ('niets doen'). In hoofdstuk 8 is die vergelijking weergegeven. Daar blijkt dat het ABR bijvoorbeeld positief scoort op reservecapaciteit (en negatief op compartimentering en aanpassingsvermogen).</p>
3.	<p>Vraag</p> <p>Vraag: kan de robuustheid van de ABR niet vergroot worden door het openstellen van wegen die nu afgesloten zijn voor verkeer in geval van nood?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het is niet uitgesloten dat de robuustheid van een alternatief beter scoort als afgesloten wegen (tijdelijk) worden opengesteld. Echter, afgesloten wegen zijn niet per definitie geschikt (in capaciteit, vormgeving of qua veiligheid) voor inzet bij calamiteiten. Er is bij robuustheid gekeken naar volwaardige alternatieve routhemogelijkheden.</p>
4.	<p>Vraag</p> <p>Robuustheid: Hoe robuust is de aanname van 10% groei in de tijden van het nieuwe normaal? OPM: Mogelijkheden compartimentering ABR zijn niet voldoende in beeld en beoordeeld >te negatief</p> <p>Antwoord</p> <p>Voor de gevolgen van COVID-19 wordt verwezen naar de vragen en antwoorden daar. De mogelijkheden voor compartimentering in het ABR zijn) voldoende in beeld en beoordeeld om een goede afweging te maken tussen de varianten.</p>
5.	<p>Vraag</p> <p>Klopt het dat bij de Campusroutes (in combinatie met de bestaande Nijenoordallee) de absolute verkeerscapaciteit toeneemt?</p> <p>Antwoord</p> <p>De totale capaciteit hangt af van wegvakken en kruisingen (en verkeerslichtenregeling). De Campusroutevariant wordt een extra verbinding naast de huidige Mansholtlaan. Bij de Campusroute zijn er 2x1 rijstrook via de nieuwe Campusroute en 2x1 via de bestaande route tussen Kielekampsteeg/Kierkamperweg</p>

	en Mondriaanlaan. Ten opzichte van de bestaande situatie nu neemt de wegcapaciteit toe.
6.	<p>Vraag</p> <p>Bij het beoordelen van de robuustheid wordt gekeken naar de aanpasbaarheid om toekomstige groei op te vangen. Welke aanpassingen zijn per variant voorzien en waarom zijn deze niet op voorhand meegenomen in het wegontwerp om daarmee de doorstroming te verbeteren?</p> <p>Antwoord</p> <p>Op voorhand worden alleen maatregelen meegenomen in het wegontwerp die in de basis voldoende zijn voor het verwachte verkeersaanbod voor het planjaar 2030. Er wordt bij robuustheid extra verkeer toegevoegd om te beoordelen waar dan eventuele knelpunten ontstaan. Dit is vooral om een beeld te krijgen voor de langere termijn. Eventuele aanvullende mogelijke maatregelen (zoals vergroten opstelruimte op kruisingen, andere verkeerslichtenregeling) zijn dan denkbaar. Dit kan in de besluitvorming een extra overweging zijn.</p>
7.	<p>Vraag</p> <p>De reservecapaciteit is bepaald door de hoeveelheid verkeer in de referentiesituatie 2030 (Hoog) met 10% te verhogen. Van welke absolute groei zou dan sprake zijn, uitgedrukt in woningen en arbeidsplaatsen en hoe verhoudt zich dit tot het scenario Hoog?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het extra verkeer (10%) kan in theorie een toename zijn van vooral extra inwoners of arbeidsplaatsen of een combinatie van beide. In de berekeningen wordt het verwachte verkeersbeeld van 2030 (met de ontwikkelingen inwoners en arbeidsplaatsen) eenvoudigweg met 10% verhoogd. In de berekeningen voor de robuustheid zou dus het aantal inwoners en arbeidsplaatsen van Wageningen en andere plaatsen met 10% zijn gegroeid. Ten opzichte van ruim 43 duizend Wageningse inwoners in 2030 gaat het dus om ruim 4 duizend extra inwoners en bij de ruim 23 duizend arbeidsplaatsen in 2030 in Wageningen gaat het om ruim 2 duizend extra arbeidsplaatsen.</p>
8.	<p>Vraag</p> <p>Wat is de logische verklaring voor de grote verschillen in reistijdverhouding tussen variant 1(3/6) en variant 2(4/5) bij Hoog+10% in de avondspits (Tabel 5-4)?</p> <p>Antwoord</p> <p>In Campusroutevariant 1 (3 en 6) geldt voor deze route een maximumsnelheid van 80 km/u. Daardoor is deze route aanzienlijk sneller en aantrekkelijker. Met name in de avondspits trekt het behoorlijk veel verkeer aan waardoor de reistijdverhouding (verschil tussen rustige en drukke momenten) boven de streefwaarde komt. Bij Campusroutevariant 2 is de snelheid lager en daardoor is de route voor een grotere groep minder interessant (want minder snel). In deze variant is het verschil tussen de reistijd in rustige en drukke perioden kleiner.</p>