

## Verkeer - verkeersmodel

1	<p><b>Vraag</b></p> <p>Onderzoek door Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid , onderdeel Min. van Infrastructuur en Waterstaat wijst uit dat mensen in de toekomst vaker thuis werken en op afstand vergaderen. Kan dit als appendix opgenomen worden in het MER?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Wij schatten in dat dit te maken heeft met de Covid-19 onderzoeken van het KIM. Daarom verwijzen we naar de antwoorden over Covid-19</p>
2	<p><b>Vraag</b></p> <p>In de rapportage kan ik geen informatie vinden over het vrachtverkeer en de invloed daarvan op de doorstroming. In de tabellen en de berekeningen wordt alleen de resultaten in mvt. vermeld en niet de Pae's: Rekening houdend met het aandeel licht en zwaar vrachtverkeer.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De gebruikte verkeersmodellen bevatten wel degelijk een uitsplitsing naar vracht- en personenautoverkeer. In het model waarmee de reistijden en reistijdfactoren zijn berekend is ook de invloed van vrachtverkeer verdisconteerd. Hierop is in de rapportage inderdaad niet verder ingegaan.</p>
3	<p><b>Vraag</b></p> <p>Weten de auteurs van het rapport dat er niet zoiets bestaat als autonome verkeersgroei? Groei van verkeer is een consequentie van gemaakte keuzes over inrichting van het gebied, inrichting van infrastructuur en vigerende mobiliteitsbeleid. Kunnen deze keuzes expliciet gemaakt worden?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Groei van verkeer is deels een consequentie van de door u genoemde keuzes, maar ook deels het gevolg van demografische ontwikkelingen (zoals bevolkingsgroei en -samenstelling) waarop niet of beperkt te sturen valt. Onder autonome verkeersgroei verstaan wij de verkeersgroei die als gevolg van beide elementen ontstaat.</p>
4	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij drukkeren wegen kiezen mensen voor buiten de spits, OV, fiets, verhuizen, andere baan, minder &amp; langere dagen, carpoolen, thuiswerken en online vergaderen. Een rustigere weg zuigt sterk auto's aan. Kunt u berekeningen maken met het afvlakken van verschillen tussen de varianten als gevolg hiervan?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport. Daarnaast is het zo dat als deze berekeningen al te maken zijn, ze niet noodzakelijk zijn voor dit Milieueffectrapport en de afweging tussen de varianten.</p>
5	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij de analyse van het toekomstige verkeer is nog geen rekening gehouden met de afname van autobezit onder jongeren, met het feit dat meer mensen dicht bij werk (kunnen gaan) wonen, dat mensen meer gaan thuiswerken, vaker met de fiets naar het werk gaan, meer met het openbaar vervoer gaan reizen.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Aan het gebruikte verkeersmodel liggen o.a. landelijke prognoses ten grondslag over bevolkingsgroei, -samenstelling en ook zaken als brandstofprijs en autobezit.</p>
6	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>Bij analyse van toekomstige verkeer is nog geen rekening gehouden met een afname van het vrachtverkeer vanuit de haven doordat er in de toekomst als gevolg van kringlooplandbouw veel minder (geen) transport meer zal zijn van veevoer. Hoe verander verkeersbeeld als deze zaken wel worden meegenomen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In het model is enkel rekening gehouden met ontwikkelingen waaraan een concreet bestuurlijk besluit ten grondslag ligt. Het aandeel veevoertransport ten opzichte van de totale hoeveelheid verkeer is dusdanig beperkt (zeker in de spitsen) dat hiervan geen invloed verwacht mag worden op het algehele verkeersbeeld.</p>
7	<p><b>Vraag</b></p> <p>Wat is de verwachte toename van sluipverkeer (A12-A50) als gevolg van de verschillende varianten?  Hoe is de verwachte toename van sluipverkeer (A12-A50) bepaald?  Wat is per variant de omvang van het extra verkeer dat als gevolg van induced traffic-demand wordt gegenereerd?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Door gebruik te maken van een verkeersmodel worden verplaatsingen in beeld gebracht op basis van reisafstand en routemogelijkheden. Zo ook dit verkeer. De exacte hoeveelheden doorgaande automobilisten zijn niet separaat uit het model gehaald en/of analyses voor gemaakt.</p>
8	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij de analyse van het toekomstige verkeer is nog geen rekening gehouden met een afname van het vrachtverkeer vanuit de haven als gevolg van de gewenste verplaatsing van Bruil naar een locatie buiten Wageningen. Hoe verandert het verkeersbeeld als deze verplaatsing wel worden meegenomen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>We gaan in het onderzoek alleen uit van reeds vaststaande geplande ontwikkelingen. De verplaatsing van Bruil is dat vooralsnog niet. Het aandeel Bruil-transport ten opzichte van de totale hoeveelheid verkeer is dusdanig beperkt (zeker in de spitsen) dat hiervan geen invloed verwacht mag worden op het algehele verkeersbeeld.</p>
9	<p><b>Vraag</b></p> <p>P. 103-104: Bij alle varianten gaat meer verkeer rijden over de Rooseveltweg, vooral bij een aantal CR varianten. Als reden wordt aangegeven "Rooseveltweg ligt " in het verlengde ligt van de Campusroute". Maar bij varianten 1 en 4 is dat helemaal niet zo. Vraag: waar komt die toename dan vandaan?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In de varianten 1 en 4 mag de Rooseveltweg dan niet exact in het verlengde van de Campusroute liggen (de Rooseveltweg is in deze varianten een zijweg van de Campusroute), maar daarmee is de route Campusroute-Rooseveltweg nog steeds relatief direct en snel voor veel automobilisten die uit noordelijke richting (A12, Ede) naar het centrum en de westelijke helft van de stad gaan.</p>
10	<p><b>Vraag</b></p> <p>Klopt het dat bij de campusvarianten aan de bestaande hoofdroute binnen BBW geen wijzigingen worden aangebracht? Klopt het dat dit daarmee drukke wegen blijven (niveau 2012) en dat daarom geen sprake kan zijn van positieve effecten op fietsoversteekbaarheid van Mansholtlaan en Nijenoord Allee?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Op de Mansholtlaan verbetert de fietsoversteekbaarheid in alle varianten; in de Campusroutevarianten vanwege het verminderde verkeersaanbod en in het ABR</p>

	<p>vanwege de ombouw van de bestaande rotonde Droevendaalsesteeg naar verkeerslichten. Op de Nijenoord Allee verbetert de fietsoversteekbaarheid in de Campusroutevarianten (vanwege het verminderde verkeersaanbod), maar verslechtert deze in het ABR vanwege het toenemende verkeersaanbod.</p>
11	<p><b>Vraag</b></p> <p>Als er zulke strenge criteria voor doorstroming over zo'n lange periode van 20 jaar gepland worden is dan in het verkeersmodel ook al rekening gehouden met technologische ontwikkelingen zoals SMART-mobility (connect-cars ed) waardoor capaciteit van het wegennet enorm toeneemt?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>In de vakwereld is er op dit moment geen overeenstemming over de positieve of negatieve effecten van dergelijke technologische innovaties op de capaciteit van het verkeerssysteem. Hiermee is daarom geen rekening gehouden in het model.</p>
12	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is in bijlage 5 (verkeersrapport) de toedeling van verkeer in de diverse alternatieven bij de diverse scenario's niet opgenomen. De effecten zijn hierdoor niet te verifiëren.</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Helaas is het zo dat de technische rapportage van het verkeersmodel per abuis niet in de MER-bijlagen is opgenomen. In bijlage 5 staan alleen de bijlagen bij de Technische Rapportage, niet de Technische Rapportage zelf.</p> <p>Wij zullen zit zo snel als mogelijk herstellen.</p> <p>De technische rapportage is overigens ook hier te downloaden:  <a href="https://beterbereikbaarwageningen.gelderland.nl/Nieuwsoverzicht/Verkeersmodel-Ede-Wageningen-gecontroleerd">https://beterbereikbaarwageningen.gelderland.nl/Nieuwsoverzicht/Verkeersmodel-Ede-Wageningen-gecontroleerd</a></p>
13	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waarom is als zichtjaar voor de berekening van de effecten 2030 gekozen?  Wat zijn de effecten van de alternatieven over 20 jaar?  Voldoen de alternatieven tav de effecten over 20 jaar nog steeds aan de wettelijke criteria?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>2030 is een tijdshorizon waarover we nog met zekere mate van betrouwbaarheid uitspraken kunnen doen over de ontwikkelingen die in de tussentijd hebben plaatsgevonden. Voorbij 2030 neemt deze betrouwbaarheid af. Daarom hebben we de robuustheidsanalyse voorbij 2030 ook niet in jaren maar in procenten verkeerstoename uitgevoerd (te weten: 10%).</p>
14	<p><b>Vraag</b></p> <p>Is in het verkeersmodel rekening gehouden met maatregelen tegen het sluipverkeer tussen A50 en A12?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Bij het 'ijken' van het verkeersmodel aan de huidige situatie is de hoeveelheid doorgaand verkeer tussen de A12 en A50 zo goed mogelijk nagebootst. Het treffen van maatregelen tegen dit doorgaand verkeer (als die al bestaan) zijn niet meegenomen in de studie.</p>
15	<p><b>Vraag</b></p> <p>Waar in het MER kan ik uw berekeningen en analyse vinden over het extra verkeer dat door Wageningen gaat rijden als gevolg van het extra asfalt? Zijn er verschillen in extra verkeer tussen optie 1 (ABR) en optie 2 (CR)? NB Uw statische verkeersmodel berekent alleen wijzigingen in verkeersstromen</p>

	<p><b>Antwoord</b></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 ABR of Campusroute interessanter is voor dat verkeer komt dat tot uiting in de modelberekeningen.</p>
16	<p><b>Vraag</b></p> <p>Hoeveel extra sluipverkeer tussen de A12 en de A50 is er te verwachten bij optie 1 (ABR) en hoeveel bij optie 2 (CR)? Hoeveel extra sluipverkeer tussen de A12 en de A15 is er te verwachten bij optie 1 (ABR) en hoeveel bij optie 2 (CR)? Waar kan ik uw berekeningen en analyse over dit onderwerp vinden</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Zie antwoord vraag 7 en 17.</p>
17	<p><b>Vraag</b></p> <p>Het kernprobleem van de automobilititeit rond Wageningen is het sluipverkeer tussen A12 en A50. Dat blijkt uit verkeerstellingen en is bij de afsluiting van de N225 ook in de praktijk bewezen. Welke maatregelen zijn/worden genomen om dit sluipverkeer tegen te gaan en hoe effectief zijn ze?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Tellingen laten zien dat juist in de spitsen het doorgaand verkeer maar in beperkte mate deel uitmaakt van het totale verkeersaanbod op de Mansholtlaan. Het weren van doorgaand verkeer zou nauwelijks verschil maken voor de bereikbaarheid van Wageningen in de spitsen. Er zijn binnen het project Beter Bereikbaar Wageningen dan ook geen maatregelen voorzien om het doorgaand verkeer tegen te gaan. Wel zou de ene BBW-variant meer doorgaand verkeer kunnen bevatten dan de andere.</p>
18	<p><b>Vraag</b></p> <p>De verkeersintensiteiten die met het verkeersmodel zijn berekend, zijn wellicht systematisch te hoog ingeschat, omdat het effect van op de fiets overstappende automobilisten niet is meegenomen. Zijn er nog meer effecten niet meegenomen omdat het gehanteerde verkeersmodel ze niet kan berekenen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Het verkeersmodel is aan de hand van lokale fiets- en autotellingen ‘geijkt’ op de Wageningse situatie, waarin juist al relatief veel verplaatsingen per fiets worden afgelegd. Wij vinden dan ook dat van een te hoge inschatting geen sprake is.</p>
19	<p><b>Vraag</b></p> <p>Bij de analyse van het toekomstige verkeer is nog geen rekening gehouden met een afname van het vrachtverkeer vanuit de haven als gevolg van de gewenste verplaatsing van Bruil naar een locatie buiten Wageningen. Hoe verandert het verkeersbeeld als deze verplaatsing wel worden meegenomen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Zie antwoord 8.</p>
20	<p><b>Vraag</b></p> <p>Vraag: is het aanzuigende effect van campusroutevarianten op meer auto's (sluipverkeer richting Rhenen en A50) ook meegewogen bij de campusroutevarianten?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Ja Zie ook antwoord vraag 7 en 17.</p>
21	<p><b>Vraag</b></p>

	<p>Nav discussie over veeteelt irt stikstof ed. : Heeft u deze maatschappelijke tendens met consequenties (vermindering) voor het vrachtverkeer van de voedertak van Agruniek Rijnvallei meegenomen in uw berekeningen?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Zie antwoord vraag 6.</p>
22	<p><b>Vraag</b></p> <p>Provincie gaat uit van jaarlijks 1 % groei autoverkeer tot 2040. Er is sinds 2010 geen groei (zelfs daling) meer op provinciale wegen rond Wageningen (tellingen N781 en N225). Waarom blijft de provincie uitgaan van deze grote groei?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De voorspelde groei is geen kwestie van een jaarlijks ophoogpercentage, maar is vooral het gevolg van extra verplaatsingen als gevolg van nieuwe (geplande) ruimtelijke ontwikkelingen zoals uitbreiding / realisatie van de Born-Oost en het Business &amp; Science Park om prognoses te maken met een verkeersmodel van 2030. Voor de robuustheid is vervolgens met 10% meer verkeer nogmaals de reistijden bepaald.</p>
23	<p><b>Vraag</b></p> <p>Het gebruikte verkeersmodel gaat er van uit dat de drukte op wegen afhankelijk is van externe factoren zoals aantal woonhuizen. In de praktijk is echter vooral het compensatiegedrag van individuen van belang. Bij meer drukte op de weg is de keuze eerder om buiten de spits, met het OV, per fiets te reizen, te verhuizen, een andere baan te zoeken, minder maar langere dagen te werken, te carpoolen, en vooral zoals in een eerdere vraag genoemd meer thuis te werken en online te vergaderen. Kunt u berekeningen maken die het afvlakken van verschillen tussen alle varianten als gevolg van dit compensatiegedrag in beeld brengen, en de rapportage op basis van deze berekeningen corrigeren?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Dat kunnen we niet. Het berekenen van dergelijke effecten zou pas een betrouwbaar beeld oproepen wanneer dit op nationaal niveau gebeurt. Dat valt buiten de scope van dit project.</p>
24	<p><b>Vraag</b></p> <p>In het MER wordt melding gemaakt dat het centrum van Wageningen last heeft van verminderde doorstroming. Wij als inwoners van Wageningen herkennen deze stelling niet. Waar baseert u deze aanname op?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Bij enkele kruisingen rond het centrum (bijvoorbeeld Ritzema Bosweg – Stadsbrink en Ritzema Bosweg – Rooseveltweg) is er in de spits soms sprake van enige wachtrijvorming. Deze staat echter niet in verhouding tot de filevorming op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee.</p>
25	<p><b>Vraag</b></p> <p>‘Ook het Agro Business &amp; Science Park en de haven hebben last van deze verminderde verkeersdoorstroming, omdat de Mansholtlaan de belangrijkste en meest gebruikte route tussen Wageningen en het landelijk hoofdwegenet is (pag. 23)’. Het is wel de weg met de hoogste intensiteit tijdens de spits. Is de A12 in combinatie met de Mansholtlaan wel de belangrijkste aan-/afvoeroute naar de haven, gezien de A50, een belangrijke schakel naar de A15, naar Arnhem-Zuid, naar Nijmegen, naar het zuiden en via Apeldoorn en het oosten en noorden)?</p> <p><b>Antwoord</b></p>

	<p>In het MER staat dat de Mansholtlaan de belangrijkste en meestgebruikte route is naar Wageningen als geheel. Voor het ene stadsdeel gaat dit meer op dan voor het andere stadsdeel. Vast staat dat de Mansholtlaan ook voor de route naar het Business &amp; Science Park een belangrijke as vormt.</p>
26	<p><b>Vraag</b></p> <p>Op pag. 17 meldt u: ‘De bereikbaarheid van Wageningen via de A50 is groter dan die via de A12’. Is dat meegenomen in de bereikbaarheidsvraag voor de haven en het Agro Business &amp; Science Park? Is daar wel een probleem? Klopt uw stelling wel t.a.v. last van verminderde doorstroming gelet op het feit dat het merendeel van het vrachtverkeer uit de haven via de oostkant Wageningen uit rijdt en daar geen problemen zijn?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>De stelling klopt, om twee redenen: Sowieso is een deel van het verkeer tussen het hoofdwegenet en het Business &amp; Science Park afhankelijk van de Mansholtlaan. Daarnaast zijn er aan de oostkant van Wageningen wel degelijk afwikkelingsproblemen, met name tussen Renkum en de A50. Vooral verkeer van/naar Wageningen heeft hier last van.</p>
27	<p><b>Vraag</b></p> <p>U maakt melding dat er verkeer via het Binnenveld rijdt (pag. 27). Wij constateren dat het gaat om sluipverkeer. De gemeente Wageningen is een visie voor het Buitengebied aan het voorbereiden die kort na de zomer door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Waar breed draagvlak voor lijkt te zijn is om het Binnenveld af te sluiten voor doorgaand (sluip) verkeer; bestemmingsverkeer daarbij natuurlijk uitgezonderd. Neemt u dit gemeentelijk voornemen mee in uw verdere overwegingen en teksten?</p> <p><b>Antwoord</b></p> <p>Alleen reeds vastgestelde plannen, voorzien van concrete maatregelen, zijn meegenomen in het verkeersmodel. Als e.e.a. gedurende het vervolgproces geconcretiseerd wordt, kan hiermee rekening gehouden worden in de uitwerking.</p>
28	<p><b>Vraag</b></p> <p>Vraag 1:  <i>Aan de hand van het regionale verkeersmodel Ede-Wageningen wordt gesteld dat op de referentiesituatie 2030 zowel hoog als laag er een verkeersafname zou ontstaan in het wegdeel Mantsholtlaan tussen Hoevestein (kruising Nijenoord Allee en Grintweg) en Asserpark (rotonde Hollandse weg) terwijl de op belangrijkste trajecten daaromheen (Mantsholtlaan richting Ede, Nijenoord Allee richting Bornsesteeg en Diedenweg richting N225) sprake zal zijn van aanzienlijke toename van verkeer terwijl er ook een grote afname zal zijn op de Grintweg richting Bennekom omdat dit een (snel)fietsstraat wordt. De cijfers verder nalopend komt een niet te verklaren toename op de Hollandse weg richting Wageningen Hoog voor: verdubbeling resp. meer dan verdubbeling tijdens de ochtend- resp. avondspits. Dit kan ons inziens niet kloppen omdat dit een weg is die niet logisch is voor verkeersdeelnemers om te (gaan) gebruiken. De weg verbindt geen plaatsen waar veel mensen wonen/werken en is erg om vergeleken met andere (sluip)routes naar b.v. Bennekom (wel is er nu al sluipverkeer via die route richting Wolfheze en terug als het vaststaat op de A12/A50). Eerder is vanuit Bennekom meer gemotoriseerd verkeer te verwachten over de Bennekomseweg die nu veel gebruikt wordt door scholieren van het Pantarijn wat direct een gevaar betekent voor de (fiets)verkeersveiligheid aldaar.</i></p>

	<p>Vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Graag een wel aannemelijke verklaring voor de berekende afname op de Mantsholtlaan tussen Hoeverstein en Asserpark, dan wel correctie van het gehanteerde verkeersmodel.</li> <li>- Indien correctie van het verkeersmodel noodzakelijk is: wat betekent dat voor toe- resp. afname op de andere (drukke) trajecten in het zoekgebied. Idem voor alle cijfers van de MER-varianten...).</li> <li>- Wat zijn de telgegevens van de verschillende meetpunten in 2018 en wat zijn de berekende gegevens op die telpunten in de referentiesituatie in 2030? In ieder geval vernemen we graag ook wat de meet- resp. berekende gegevens zijn op de Diedenweg tussen de Mansholtlaan en de N225 (in 2018 resp. 2030).</li> </ul>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>De eerste twee zaken die u noemt hangen met elkaar samen. In 2030 wordt de filevorming op de Mansholtlaan zo groot (mede door het extra verkeer dat niet langer op de Grintweg rijdt), dat meer automobilisten lokale sluiproutes gaan zoeken. Een deel van het verkeer uit (m.n.) Bennekom dat nu nog via de Mansholtlaan of de Grintweg rijdt, zal daardoor in 2030 via het meest voor de hand liggende alternatief kiezen: De Hollandsweg. Aangezien deze sluiproute de Mansholtlaan tussen de Nijenoord Allee en Hollandseweg mijdt, treedt op dit wegvak een (lichte) afname op.</p> <p>In de bijlagen van de Technische rapportage van het Verkeersmodel zijn de intensiteiten van 2018 en 2030 Autonoom terug te lezen. De intensiteiten van de varianten (model-plots van het verkeersmodel) zullen wij ook via de website beschikbaar stellen.</p>
29	<p><b>Vraag</b></p> <p>In de MER wordt als doelstelling van het project aangegeven: 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. Betekent dit dat geen rekening gehouden is met de verkeersafwikkeling van de rest van Wageningen, zoals het goederentransport vanaf de Wageningse haven en een mogelijke toename daarvan veroorzaakt door een te verwachten toename van goederenvervoer over water?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>“In het bijzonder” betekent niet “enkel en alleen”. De routes waarop de effectiviteit van de varianten onderzocht is zijn niet alleen essentieel voor de bereikbaarheid van de genoemde gebieden binnen Wageningen, maar ook voor Wageningen als geheel.</p>
30	<p><b>Vraag</b></p> <p>Hoe verandert de bereikbaarheid als meer mensen in plaats van met de auto met het openbaar vervoer en/of de fiets reizen?  Hoe verandert de bereikbaarheid als meer mensen gaan carpoolen?  Hoe verandert de bereikbaarheid als mensen vaker gaan thuiswerken?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p> <p>In het document “Uitwerking Ladder van Verdaas” (bijlage 4 bij het MER) wordt beschreven wat de verwachte effecten zouden zijn van dergelijke maatregelen.</p>
31	<p><b>Vraag</b></p> <p>Hoe veranderen de verkeersmodellen als de universiteit gaat krimpen?</p>
	<p><b>Antwoord</b></p>

De WUR voorspelt juist een groei van het aantal studenten, en breidt dan ook haar gebouwen en infrastructuur daarop uit. Een krimp is niet aan de orde, en deze is dus ook niet in het model doorgerekend.