



WAGENINGEN
Goed op Weg

Stichting Wageningen Goed op Weg
S. Vestdijkstraat 19
6708 NW Wageningen
Rekeningnr.: NL21 INGB 0008 7504 97
K.v.K. nr.: 71322574

Aan
provincie Gelderland
t.a.v. projectleider BBW, dhr. Peter Muller

Wageningen, 16 augustus 2018

Geachte heer Muller,

Op 12 juli jl. hebben wij een door u georganiseerde bijeenkomst bijgewoond, bedoeld om inzicht te verschaffen in de werking van een verkeersmodel. Nogmaals dank voor de uitgebreide informatie en de prettige sfeer waarin een en ander werd gepresenteerd.

Aanleiding was de verschijning van een nieuwe versie van het landelijke verkeersmodel, de actualiteit van de verkeerstellingen, het advies van de Commissie m.e.r. en de inbreng van een groot aantal zienswijzen die aangaven dat de verkeerstellingen via de vaste verkeerspunten aanzienlijk afwijken van de in het model van RH DHV gehanteerde prognoses.

Een visuele verkeerstelling in maart 2018 gaf een aanzienlijk ander beeld dan een telling via de vaste telpunten. En zoals onder meer de Commissie m.e.r. aangaf dient uitgegaan te worden van recente gegevens. In 97 van de 140 ingediende zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over de aanzienlijke afwijkingen van de feitelijke tellingen door de provincie zelf gepresenteerd ten opzichte van de uitgangspunten zoals gehanteerd in het verkeersmodel. Reden om als provincie het verkeersmodel te actualiseren. In uw planning wordt aangegeven dat eind november zowel het nieuwe verkeersmodel beschikbaar is alsmede dat de varianten zoals die tot op heden zijn gepresenteerd zijn doorgerekend.

Kunt u dit bevestigen?

Bij genoemde bijeenkomst waren een aantal aan WGoW gelieerde personen aanwezig en onlangs hebben wij de bijeenkomst geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan willen wij nog een aantal opmerkingen maken en enkele vragen stellen.

Wij gaan er van uit geïnformeerd te worden over zowel de uitkomsten van de verkeerstellingen (inclusief vertaling van de vele calamiteiten gedurende genoemde telperiode zodat de tellingen een reëel beeld geven van een doordeweekse verkeerssituatie) als de doorrekeningen van de varianten. Een vraag die wij daarbij hebben is in hoeverre nog werk gemaakt wordt van het optimaliseren van de varianten. In dat verband willen wij er u

op wijzen dat eind september een geactualiseerde en geoptimaliseerde Draagvlakvariant door WGoW zal worden gepresenteerd.

Zal deze in overweging worden genomen met de nieuwe verkeerstellingen en het nieuwe verkeersmodel als de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau al is vastgesteld?

Ook vragen wij ons af of een her-trechtering van de alternatieven voor een campusroute zal plaats vinden op basis van deze nieuwe tellingen en verkeersmodel, en of dat van invloed zal zijn op de definitieve vaststelling van de NRD.

Wij hebben geconstateerd dat er niet wordt geëvalueerd waarom indertijd gekozen is voor het verkeersmodel 2012 en waarom daar zo lang aan vastgehouden is. Voor een dergelijke evaluatie bestaat ons inziens in het licht van de meer recente tellingen voldoende reden. Daar komt bij dat een rapport uit 2011 van de Grontmij over aanzienlijk andere aantallen autoverkeer sprak. Hoe kan het dat RH DHV daar zo aanzienlijk van afgeweken is? Het verkeersmodel van RH DHV is via een quick scan (second opinion) door Goudappel Coffeng beoordeeld. Wat zijn de conclusies van Goudappel waard als de praktijk toch aanzienlijk anders blijkt te zijn, mede gelet op de telcijfers van provincie zelf die al lange tijd lagere aantallen aangaven? Wij vinden het in het kader van validering van het nieuwe verkeersmodel een goede zaak om RH DHV te vragen hier een onderbouwing voor te vragen.

Vraag is: Wilt u dit toevoegen aan de opdracht voor het onderzoeksbureau als leerproces voor nu en in de toekomst?

U heeft aangegeven te willen anticiperen op voorgenomen wijzigingen van infrastructuur van provincie en rijk. Bijvoorbeeld het knelpunt Grijsoord (de A12 autosnelweg gaat daar van drie naar twee rijbanen) dat wordt aangepakt in 2024. Het verlengen van de A15 bij Bemmelen met een aansluiting op de A12 wordt eerst opgepakt om vervolgens het autoknelpunt Grijsoord op te lossen. Onlangs is de besluitvorming van verlenging van de A15 vertraagd door gerechtelijke uitspraken over een teveel aan CO2 uitstoot bij het verlengen van deze weg.

Kunt u aangeven wat een en ander betekent voor het plan- en besluitvormingsproces in het kader van BBW?

Wij constateren op basis van de eerdere telbevindingen dat de probleemstelling anders is dan tot op heden door de provincie voorgesteld. Uw inzet en beschrijving in de NRD is gebaseerd op deze onjuiste aannames. U heeft wederom gekozen voor de ontwikkeling van een (nieuw) statisch verkeersmodel gebaseerd op alleen autoverkeer. De onderdelen fiets en OV worden achteraf toegevoegd. Die keuze verdraagt zich slecht met de landelijke tendens waarin fiets en OV in het kader van woon-werk verkeer steeds belangrijker worden

geacht, vanuit het streven naar vermindering van CO₂ uitstoot, versterking van klimaatbeleid en meer aandacht voor de negatieve kanten van reizen per auto. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft zelfs een aanzienlijk bedrag beschikbaar gesteld voor stimulerende maatregelen op het gebied van o.a. fietsverkeer. U heeft gekozen voor een model waarbij geen rekening wordt gehouden met alternatieve keuzen voor vervoersmiddelen door de individuele reiziger.

De vraag is dan ook waarom gekozen is voor een verkeersmodel waarbij OV en fiets niet worden meegenomen?

U gaat ervan uit dat autoverkeer altijd moet kunnen doorrijden. Kiest u daarmee primair dat autoverkeer voorrang geniet ten opzichte van fietsverkeer? Deze vraag is niet onbelangrijk gelet op de hoeveelheid mensen in Wageningen die bewust gebruik maakt van de fiets in plaats van de auto en de omvangrijke fietserstromen op spijstijden.

In de bijeenkomst van 12 juli jl. is verteld welke toekomstige ontwikkelingen wel en welke niet worden meegenomen. U gaf onder meer aan rekening te houden met de volgende ontwikkelingen: Snelle fietsroute Ede-Wageningen, ontwikkeling Parklaan in Ede, de ontwikkelingen N233 (provinciale weg Rhenen-Veenendaal), de ontwikkeling Rijnbrug Rhenen en de Ringweg Oost in Veenendaal.

Wij constateren dat alle genoemde ontwikkelingen nog volop in discussie zijn en dat bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Parklaan al vele jaren duurt. Ook de discussie over de Ringweg Oost in Veenendaal kan nog enige tijd duren en heeft mogelijk een andere uitkomst dan het nu voorgestelde.

Op wat voor wijze neemt u deze ontwikkelingen mee en kunt u flexibel omgaan met mogelijke gewijzigde besluitvorming?

Op basis van landelijke gegevens is bekend hoe groot het autobezit in Wageningen is. Onbekend is de mate waarmee er werkelijk met de auto gereden wordt en waar auto's naar toe rijden. Wageningen kent een bovengemiddeld milieu- en klimaatbewuste bevolking.

Hoe neemt u deze mobiliteitskeuze mee?

Tot slot hebben wij geconstateerd dat pas onlangs formatie beschikbaar is gekomen om een mobiliteitsconvenant vorm te geven.

Hoe worden de conclusies en maatregelen, die hieruit voortvloeien, vertaald in het verkeersmodel en in de definitieve vaststelling van de NRD?

Graag vernemen wij uw reactie op genoemde opmerkingen en vragen.

Namens Stichting Wageningen Goed op Weg,
Peter Spitteler, voorzitter

Afschrift:
PS, GS, GR, BenW en pers

