

Onderwerp: Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute NRD

Auteurs: Rob Jongman, Eric van de Weg

1. Uitgangspunten

In deze notitie gaan we wat betreft verkeersontwikkeling uit van de cijfers en uitgangspunten van de provincie Gelderland

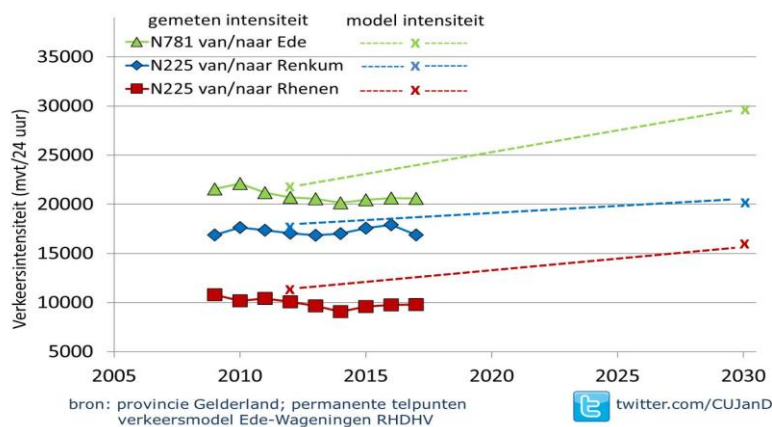
- De gemodelleerde verkeersintensiteiten 2030 conform verwachting provincie¹ houden rekening met groei van Wageningen en uitbreiding op de campus door vestiging van bedrijven zoals Unilever. Daardoor kan nieuwe infrastructuur nodig zijn.
- In de NRD staat dat nieuwe infrastructuur niet nodig is als er een verkeersafname van 10-15% in de ochtendspits en 15-25% voor de avondspits² is.
- **Het grootste knelpunt** is de rotonde Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg.

2. De ontwikkeling van het verkeer

Volgens het gebruikte verkeersmodel wordt een jaarlijkse verkeerstoename van 1,7-2%³ voor de N781/Mansholtlaan verwacht.

Werkelijkheid: Vanaf 2010 neemt de verkeersintensiteit op de N781/Mansholtlaan iets af⁴. De NRD heeft 2012 als referentiejaar. De periode 2012-2017 gaf niet de verwachte toename van 10% te zien, maar een afname van 0.5%

Verkeersintensiteit werkdagen invalswegen Wageningen (motorvoertuigen per 24 uur): meting en modelprognose



De mogelijke oorzaken hiervan zijn niet onderzocht in de verkeersstudies die de provincie heeft laten doen, maar kunnen onder meer zijn de 7% afname in formatieplaatsen bij de WUR, de verbreding van de A12 Veenendaal-Grijssoord (minder sluipverkeer A12-A50), de snelle OV-verbinding Ede-Wageningen d.m.v. de busbaan en andere vervoersvormen woon-werkverkeer (b.v. elektrische fiets).

Conclusie 1: T.o.v. 2012 is de verkeersdruk in 2018 niet toegenomen maar 10% minder dan geraamd

3. De oplossingen voor de ontsluiting van Wageningen en de Campus

De noordelijke inrikker van de Campus is in 2017 aangelegd en opgenomen in het stikstofdepositiemodel voor 2030. Deze inrikker vermindert volgens het model (simulatie 2030) de verkeersdruk met circa 20% in de ochtendspits en 30% in de avondspits voor steeds een van de twee rijrichtingen (zwarte pijlen in figuur 2). Eigen tellingen in de avondspits gedurende enkele dagen bevestigen deze 30% vermindering: in 2018 vertrekken 250 tot 350 auto's per uur via de Bornsesteeg. Dat wil zeggen, dat deze aanpassing van de infrastructuur goed functioneert. **Een westelijke toegang voor bestemmingsverkeer van de campus** (b.v. met een pasjessysteem), langs de busbaan

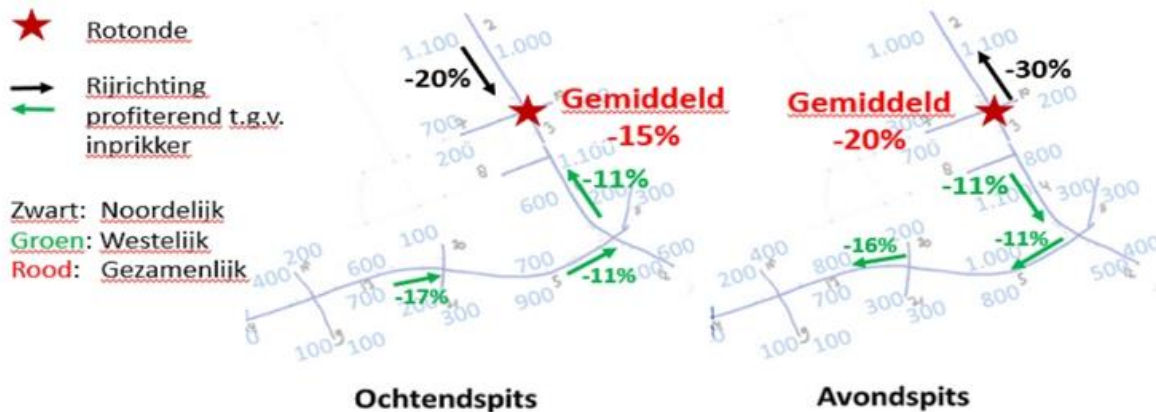
¹ RHDHV Rapport "Varianten bereikbaarheid Wageningen. Samenvatting", oktober 2014.

² NRD P34.

³ RHDHV Verkeersafwikkeling N781 Wageningen, Simulatiestudie, november 2012

⁴ Bron cijfers: <http://applicaties.gelderland.nl/verkeersintensiteitweb/IntensiteitGrafiek.aspx>

bestaat (nog) niet. Deze kan de verkeersdruk met circa 11% verminderen in beide spitsen (Groene pijlen figuur 2). Ook verlicht het de druk op de Nijenoord Allee voor de drukste rijrichting.



Figuur 2. Afname in verkeersintensiteiten bij de rotonde (ster) tijdens de ochtend en avondspits t.g.v. een noordelijke en westelijke toegangsweg en hun gezamenlijk gemiddeld effect. Onderliggende cijfers (lichtblauw): verkeersintensiteiten in 2030 zoals verwacht door RHDHV.

Samenvattend: De verkeersdruk op de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee wordt verminderd door een noordelijke en een westelijke toegangsweg naar de Campus. Gebaseerd op informatie uit de NRD en de daaraan ten grondslag liggende studie¹ is de conclusie dat gemiddeld daardoor de verkeersdruk met 15% en 20% zal verminderen in respectievelijk de ochtend- en avondspits. **Daardoor is de noodzaak voor nieuwe infrastructuur afwezig, conform de uitgangspunten in de NRD.**

In de eerste verkeersstudie in opdracht van de provincie² wordt geconcludeerd dat de doorstroming op de N781 wordt belemmerd door de inrichting van de rotonde Droevendaalsesteeg en kruispunt Mansholtlaan -Nijenoord Allee. De provincie had in het kader van de investeringsimpuls 2014-2015 6,2 miljoen uit de NUON gelden gereserveerd voor aanpak hiervan en een snelle verdubbeling van Mansholtlaan (GS besluit oktober 2013). In 2014 kwam de provincie terug op deze afspraken en wilde het alternatief, de Campusroute bestuderen. De Mansholtlaan is al die tijd niet aangepakt.

Conclusie 2: Voor het grootste knelpunt, rotonde Droevendaalsesteeg, zorgen een noordelijke en westelijke toegangsweg samen voor een verkeersafname van minstens 15-20% tijdens de spitsen. Volgens criteria van de provincie is er dan geen nieuwe weg nodig. Zoals boven al geconcludeerd zorgt de huidige verkeersontwikkeling (geen groei 2012-2017) voor nog eens 10% 'vermindering' op de verwachting.

Verzoek aan Provinciale Staten: Het huidige zoekgebied is alleen gericht op de aanleg van de Campusroute. Omdat de verkeersontwikkelingen en mogelijkheden in de bestaande infrastructuur laten zien dat serieuze en snelle oplossingen vooral te vinden zijn in de verbetering van deze bestaande infrastructuur verzoeken we leden van Provinciale Staten om het College van Gedeputeerde Staten te vragen het zoekgebied uit te breiden in oostelijke richting inclusief de Mansholtlaan. Dan kunnen ook de oplossingen zoals voorgesteld in 2012 en oorspronkelijk aangenomen door GS in 2013 voor de verbetering van de doorstroming op de Mansholtlaan met één of beide inrikkers meegenomen worden als alternatieven.

¹RHDHV Rapport "Varianten bereikbaarheid Wageningen. Samenvatting", oktober 2014.

²RHDHV Verkeersafwikkeling N781 Wageningen, Simulatiestudie, november 2012