



Geachte raadsleden en college van burgemeester en wethouders,

Onderwerp: Ontwerpogave kruispunt Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg

Geachte raads- en collegeleden,

Tijdens de besluitvorming rond Beter Bereikbaar Wageningen in juli 2016, waar de gemeenteraad heeft besloten tot een sobere variant A, is het kruispunt Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg als ontwerp opgave geuid maar verder niet besproken.

In de onlangs aan uw raad gepresenteerde doorrekening van de sobere A-variant is de ontwerp opgave benoemd als fietstunnel bij de Droevendaalsesteeg. Gebleken is dat deze ontwerp opgave en het voorstel voor het NIOO en de WUR inpassingsproblemen oplevert.

In de discussie van de klankbord zijn voor de oplossing van dit kruispunt een drietal oplossingen geschetst en wij zijn van mening dat een door ons geschetste vierde variant een betere oplossing is voor de ontwerp opgave. Graag stellen wij u in kennis van deze vierde variant en vragen deze variant in uw bespreking mee te nemen. Met deze variant kan Wageningen zijn de ruimtelijke kwaliteit van zijn entree aanzienlijk verhogen.

Naar onze mening is deze (vierde) variant een oplossing van de problemen die alle betrokkenen hebben geschetst.

Wij vernemen graag of u onze mening deelt en lichten onze geschetste variant desgewenst toe.

Bijlage: vierde variant

Wageningen, donderdag, 20 oktober 2016

Namens de coalitie van bewonersorganisaties en maatschappelijke organisaties, Vereniging Mooi Wageningen, Platform Duurzaam Wageningen, Fietzersbond afdeling Wageningen, Wagening's Milieu Overleg, Bewonersvereniging Noordwest en Bewonerscommissie Tarthorst
Peter Spitteler, voorzitter

Contactmailadres:

info@wageningengoedopweg.nl

Website: www.wageningengoedopweg.nl

Varianten kruispunt Mansholtlaan - Droevendaalsesteeg

Voorstel om een vierde variant mee te nemen in de besluitvorming:

Op p.10 van de Ontwerprapportage Variant A van 1-6-2016 wordt de afweging bij drie varianten als volgt toegelicht.

- **Rotonde met een 2x2 onderdoorgang 50 km/h:** Vooral de provincie heeft als wegbeheerder zwaarwegende bedenkingen bij de verkeersveiligheidsrisico's. Het standpunt van de provincie is dat niet van de weggebruiker mag en kan worden verwacht dat die de rijsnelheid tijdig en geheel zal terugbrengen van 80 naar 50 km/h. Zelfs een omvangrijk pakket aan snelheidsremmende maatregelen (zie bijlage 1, onderdeel C) zal dit niet op een logische manier kunnen bewerkstelligen en wordt bovendien niet passend gevonden gezien het beoogde verkeerkundig functioneren als hoofdroute in het wegennetwerk.

- **Rotonde met een 2x2 onderdoorgang 80 km/h:** Indien de ondergang wordt gedimensioneerd op 80 km/h, dan zal de gehele civieltechnische constructie, gezien ontwerpnormen en hellingspercentages, meer lengte moeten krijgen. De kruispunten met de busbaan over de Campus kan niet worden gehandhaafd. Voor de uitrijdende bussen moet de busbaan verlegd worden zodat deze kan aansluiten op de rotonde bij de Droevendaalsesteeg. De omlegging van een deel van de busbaan stuit op zwaarwegende bedenkingen bij de Wageningen UR.

- **Kruispunt met verkeerslichten met een fietstunnel onder Mansholtlaan:** Indien wordt afgezien van de onderdoorgang dan is een ruim kruispunt met verkeerslichten mogelijk. Een kruispunt zal verkeerskundig voldoen, maar biedt iets minder rijtijdwinst (10 à 20 sec). Het is een vereiste dat overstekend fietsverkeer en het autoverkeer op de Mansholtlaan elkaar ongelijkvloers kruisen. De inpassing van een fietstunnel aan de zijde van de Born Oost stuit op zwaarwegende bedenkingen. Nadere ontwerpexercities worden door de Gemeente Wageningen uitgevoerd en vormen geen onderdeel van deze rapportage.

Omdat aan alle drie duidelijke bezwaren kleven is het zinvol om hier een vierde variant aan toe te voegen:

- **Rotonde met een 2x1 onderdoorgang 50 km/u:** Hoewel de provincie als wegbeheerder ernstige bedenkingen heeft tegen de te verwachten 'verkeersturbulentie' tussen het kruispunt Mansholtlaan-Kierkamperweg en hier, blijkt uit de prognoses dat één rijstrook per richting het doorgaande verkeer overwegend goed aankan. Alleen in de avondspits kan er een moment zijn waarop deze rijstrook net iets tekort schiet, maar dan kan het kleine beetje extra verkeer nog altijd via de rotonde rechtdoor. Doorstroming voor autoverkeer is vlotter dan met VRI en fietsverkeer kan aan beide zijden van de rotonde soepel worden afgewikkeld.

Nadere toelichting bij deze vierde variant:

1. Die 'verkeersturbulentie' is goed te ondervangen, vooral omdat reeds bij het voorgaande kruispunt duidelijk gemaakt kan worden dat het eindpunt van deze 80 km/u weg naar Wageningen nabij is. Stel dat je zonder stoppen door de VRI van dat kruispunt heen komt dan kun je op het portaal daarboven al gezien hebben welke rijstrook daarna waarvoor bedoeld is:
 - linker = voor onderdoorgang (rechtdoor)
 - middelste = voor rotonde (linksaf, rechtdoor, of rechtsaf)
 - rechter = busbaan met uitvoermogelijkheid (iets verderop) voor vrije rechtsaffer WUR-campus west.

Met opmerkingen [LvdB1]: De 3 stukjes hierna zijn citaten (inclusief typfouten). Dat moet wel duidelijk zijn. In andere kleur of lettertype en met aanhalingstekens aan begin en eind?

Halverwege kruispunt Droevendaalsesteeg kan voor alle rijbanen snelheidsbeperking tot 70km/u worden aangegeven en vlak voor het kruispunt tot 50km/u.

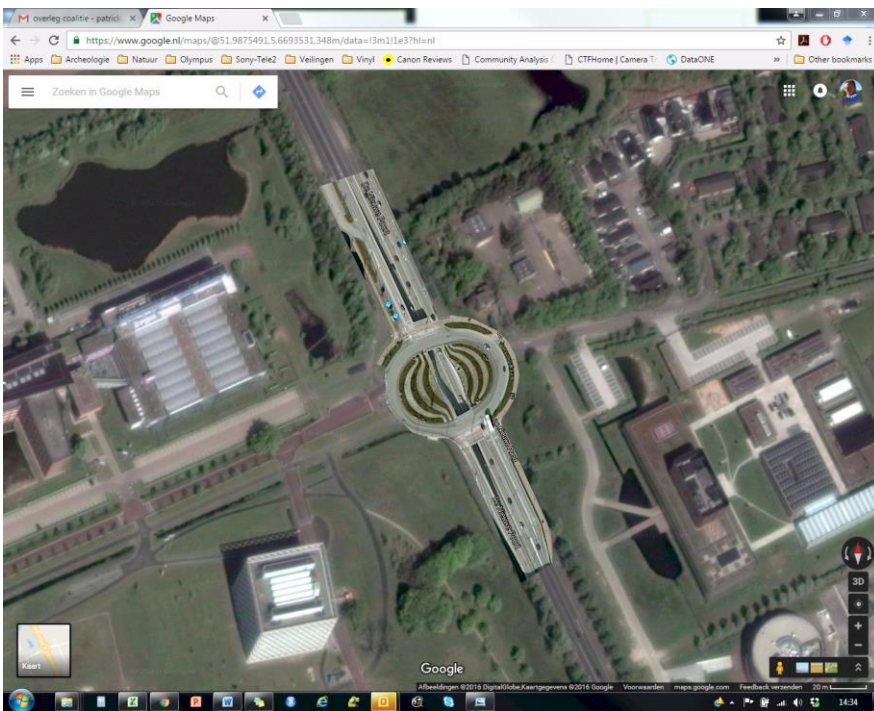
Juist door voor de onderdoorgang slechts 2x1 rijbaan beschikbaar te hebben worden automobilisten gedwongen om goed op te letten en snelheid te minderen. Doorstroming wordt niet belemmerd en verkeersveiligheid neemt toe.

Momenteel verloopt het samenkomen van de twee rijstroken na deze VRI tot één rijstrook probleemloos en ontstaat de stagnatie pas bij de rotonde Droevendaalsesteeg. Er is geen reden om aan te nemen dat het verkeer zich in de toekomst niet soepel zal voegen naar de beschikbare rijstroken.

2. Capaciteitsprobleem van 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer. Volgens de Wegenwiki is die van een gebiedsontsluitingsweg 2x1 theoretisch 1.400 – 1.600 pae/uur (pae = PersonenAutoEquivalent). Na enig aandringen vanuit de Klankbordgroep is door RHKDHV een schatting gemaakt van de verkeersstromen tijdens ochtend- en avondspits die in 2030 voor Variant A te verwachten zijn voor deze onderdoorgang. In de ochtendspits zijn dit 1.158 mvt/u van zuid naar noord en 783 mvt/u van noord naar zuid. Dan is er dus geen capaciteitsprobleem. In de avondspits zou het dan gaan om 1.078 mvt/u van zuid naar noord en 1.422 mvt van noord naar zuid. RHKDHV trok hieruit de volgende conclusie: “Bij een verkeersaanbod van 1.422 mvt/uur volstaat één rijstrook niet”. Hierbij vallen de volgende kanttekeningen te plaatsen:
 - Er is dus veel aan gelegen om met behulp van de Ladder van Verdaas dit verkeersaanbod in de avondspits naar beneden te krijgen, bij voorbeeld door stimulering van fietsgebruik tussen Wageningen en het station.
 - De vertaalslag van PAE naar VRI is niet helemaal duidelijk, maar aangezien het in de avondspits bijna uitsluitend om personenauto's zal gaan zullen die 1.422 mvt zeker niet boven het maximum van 1.600 PAE uitkomen. De conclusie van RHKDHV is begrijpelijk, maar het verkeersaanbod valt ook dan nog binnen de theoretische capaciteit van een 2x1 gebiedsontsluitingsweg bij 50 km/uur. Maar de rijstrook van noord naar zuid zal in de avondspits in ieder geval erg vol zijn. Voor hoe lang? Een kwartier? Een half uur? En moet je daarvoor in die onderdoorgang dan een extra rijstrook aanbrengen die de rest van de dag onnodig is en alleen maar uitnodigt tot (te) hard rijden?
 - Als een linker rijstrook naar de onderdoorgang vol raakt en stagnatie dreigt kunnen automobilisten er altijd nog voor kiezen om de middelste rijstrook te nemen en via de rotonde rechtdoor te rijden. De Mansholtlaan blijft in deze variant immers gewoon een 2x2 autoweg tot aan het kruispunt met de Nijenoordallee. De capaciteit van de rotonde is ruim voldoende om 100-200 mvt/u extra te verwerken.
3. In vergelijking met een VRI levert een onderdoorgang voor autoverkeer een veel betere doorstroming op, vooral buiten de spits.
4. In vergelijking met een VRI, waarbij voor het fietsverkeer een oost-west tunnel moet worden aangelegd (om een minimaal vereiste doorstroming van het autoverkeer te bereiken), levert een oplossing met fietsverkeer op de rotonde boven die onderdoorgang geen problemen op voor de afwikkeling van het verkeer voor Born Oost. Bovendien kan de rotonde door fietsers van diverse kanten benaderd worden. Dit betekent dat de keuze voor het tracé van de SFR naar het station nog vrij is, terwijl dat tracé aan het eind van de tunnel eigenlijk alleen dwars over het proefvelden terrein van de WUR kan lopen (al het andere is te veel ómfietsen!).
5. Een 2x1 onderdoorgang geeft een duidelijk signaal van Wageningen aan de buitenwereld: Hier nader je de bestemming van deze (80 km/u) autoweg, hier rij je onze stad in en meer auto's dan door deze poort kunnen willen we hier liever niet hebben!

6. Als je naar het prijskaartje kijkt dan laat het zich aanzien dat de kosten op hooguit hetzelfde neer zullen komen als voor de derde variant (VRI met fietstunnel): € 12 mln. Immers, dat is ook het bedrag dat voor hele Nijenoordallee staat aangegeven, inclusief de 'Luikse Ronde'.

Ter inspiratie een referentiebeeld: de onderdoorgang bij het Eemplein ("Nieuwe Poort") in Amersfoort geprojecteerd op onze Droevendaalsesteeg



Met opmerkingen [LvdB2]: Toen we dit de vorige keer met WGoW bespraken waren er stemmen om deze figuur eerder in het document te plaatsen. Ook kan het geen kwaad om van Hugo het relevante deel van de tekening te gebruiken die hij voor de Ruggengraat had gemaakt. Dan kun je die voorop zetten en dit referentiebeeld aan het eind laten staan.

Let wel: de verkeerssituatie op het Eemplein (vlak ten noorden van het station en het centrum van Amersfoort) is minstens zo druk en 'turbulent' als de Mansholtlaan. Op deze montage is het vrijliggende fietspad aan de westzijde niet zichtbaar, maar kan men zich de aansluiting op het fietspad langs de zuidzijde van de Droevendaalsesteeg goed voorstellen. Dit geldt ook voor de 'vrije rechtsafer' vanuit het noorden en voor de aansluiting op Campus-Oost.