

# Invulling van de criteria voor beoordeling Campusroute en alternatieven

Rob Jongman m.m.v. buurtbewoners

[Rob.jongman@xs4all.nl](mailto:Rob.jongman@xs4all.nl)

Wageningen 30-1-2019

## 1. Inleiding

Zowel in diverse zienswijzen als in het commentaar van de Commissie mer op de Nota Reikwijdte en Doelstellingen (NRD) voor de Campusroute werd gevraagd om duidelijkheid over het behalen van een betere bereikbaarheid van Wageningen. De Commissie MER vraagt dit onder meer op pagina 5 van haar advies "Beschrijf daarom helder in het MER hoe de doelen, randvoorwaarden en kosten zich verhouden tot de keuze en de afbakening van de alternatieven zoals die tot op heden heeft plaats gevonden." Om dit nader in te vullen heeft de provincie en notitie geschreven waarin de doelen van de Campusroute worden verduidelijkt en meetbaar gemaakt (zie [www.campusroute.gelderland.nl](http://www.campusroute.gelderland.nl)), om zo meer gedetailleerd aan te geven wanneer de doelen van het project Beter Bereikbaar Wageningen worden bereikt. Op deze manier zou beter herleidbaar zijn wanneer en in welke mate de verkeerssituatie op en in de omgeving van de N781 en Wageningen voldoet aan de gestelde doelen. In haar advies vraagt de Commissie mer het volgende ten aanzien van de te beschouwen verkeersaspecten:

"Maar het is mogelijk dat door een betere doorstroming op de Mansholtlaan meer (vracht)verkeer van deze route gebruik gaat maken, zeker als de A12 en A50 volstromen. Beschrijf in het MER daarom tevens wat de verkeerseffecten zijn voor de bestaande wegen. Daarnaast vraagt de Commissie aandacht voor de aansluiting van de Campusroute op de bestaande wegenstructuur: de kruispunten Kierkamperweg/Mansholtlaan en Nijenoordallee/Rooseveltweg. Beschrijf in het MER wat het effect is van de aanleg van de Campusroute op deze aansluitingen en welke maatregelen worden genomen om negatieve effecten tegen te gaan.

Besteed daarnaast ruime aandacht aan de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van het langzaam verkeer. Het bijzondere karakter van de Campus zorgt voor een zeer groot aantal fietsers, de oversteekbaarheid van en de verkeersveiligheid op zowel bestaande als nieuwe wegen speelt een belangrijke rol."

De Commissie mer vraagt ten slotte:

- Geef een heldere omschrijving van de doelstelling van het project en aan welke randvoorwaarden moet zijn voldaan om van een geslaagd project te spreken.
- Geef inzicht in de mogelijke oplossingen om de doelstelling te bereiken en in het proces van trechtering, aan de hand van zoveel mogelijk kwantitatieve criteria.
- Vergelijk de alternatieven/varianten op aanzienlijke milieueffecten. Onderzoek binnen het zoekgebied varianten die uitgaan van minimale respectievelijk maximale hinder voor de verschillende betrokken partijen als input voor de voorziene ontwerpdelers.

In deze notitie gaan we in op de notitie van de provincie Gelderland en bespreken haar invulling van doelstellingen en criteria. We gaan hier niet in op aspecten van natuur, milieu en leefomgeving, omdat die ook door de provincie Gelderland niet worden uitgewerkt. In de tekst wordt de letterlijke tekst uit de notitie Doelstelling en criteria project “Beter Bereikbaar Wageningen, Campusroute” cursief geschreven. Uitleg en commentaar van onze kant is weergegeven als gewone tekst.

## **2. Doelstelling**

De doelstelling van het project is omschreven als:

*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.*

De notitie van de provincie geeft vier thema's *aan de hand waarvan de omvang van de problematiek en de mate waarin de Campusroute een bijdrage levert aan het oplossen van deze problematiek in beeld gaan worden gebracht. Deze zijn:*

- *Doorstroming*
- *Robuustheid*
- *Fietsoversteekbaarheid*
- *Verkeersveiligheid.*

In de notitie worden deze vier thema's uitgewerkt als toetsingskader. De notitie geeft echter niet aan hoe deze vier thema's zich tot elkaar verhouden, of ze aanvullend aan elkaar zijn en welke eventueel het belangrijkste en welke het minst belangrijk is of zijn.

## **3. Doorstroming**

*De doorstroming wordt bepaald aan de hand van de reistijdverhouding. Gekeken wordt naar de reistijd in spits versus reistijd in de daluren. Voor dit project hanteren we de factor 1,5. Dat betekent dat de reistijd tijdens de spits de helft meer mag zijn dan buiten de spitsperioden van de dag. Boven de grens van 1,5 spreken we van een onacceptabel tijdsverlies.*

De provincie geeft aan dat het gaat om de reistijdverhouding van en naar Wageningen in noordelijke richting. Om dit nader in te vullen beschouwt de provincie het wegvak op N781 van de A12 naar kruispunt Mansholtlaan-Nijenoordallee. Dit wordt aangegeven in figuur 1 met drie pijlen, *de gehele provinciale weg N781, de N781 tot de Campus en de N781+ Nijenoordallee tot kruispunt Mondriaanlaan.*

Deze aanzet tot kwantificering behoeft nadere uitwerking. Om de reistijdverhouding te bepalen is het belangrijk nader te bepalen wat een spitsuur is en wat daluur en via welke wegen wordt gereisd. Op basis van provinciale rapporten over het verkeersmodel uit 2018 en eigen waarnemingen komen we tot de volgende uitgangspunten:

1. De ochtendspits duurt van 7-9, avondspits van 4-6, en daluren de overige uren tussen 09:00 en 16:00. De kwantificering betreft de gemiddelde reistijden voor deze tijdsvakken over de werkdagen (maandag-vrijdag), In het rapport Actualisatie verkeersmodel Beter Bereikbaar Wageningen<sup>1</sup> zijn de uren van 19:00 tot 7:00 deel van de 'restdag'<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Actualisatie verkeersmodel Beter Bereikbaar Wageningen, Technische rapportage. Concept, 18-12-2018

<sup>2</sup> De provincie rekent met  $\text{etmaalbelasting} = \text{ochtendspits} \times 2 + \text{avondspits} \times 2 + \text{restdag} \times 12,5$

2. De herkomst en bestemming van te beschouwen routes moeten betekenis hebben voor de bereikbaarheid van Wageningen, zoals vanaf de afrit A12 naar de Campus, het Agrobusiness park, het centrum en de haven en gaan zowel over provinciale als gemeentelijke wegen.
3. Voor het inschatten van de 2030-tijdsduur moet gebruik gemaakt worden van een verkeersmodel, gebaseerd op representatieve waarnemingen uit 2018.

De provincie kiest bewust voor de reistijdverhouding spitsuur-daluur van 1,5, *“omdat we gezien de ambities ten aanzien van het vestigingsklimaat bestaande en toekomstige bedrijven een goede bereikbaarheid willen bieden. Enige vertraging tijdens de spits is acceptabel, maar daar zit een grens aan.”*

We constateren, dat deze drempelwaarde afwijkt van de landelijke streefwaarde van 2,0 voor snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet<sup>3</sup>. De verhouding 2,0 wordt ook gebruikt in andere recente stedelijke wegenprojecten, zoals de Rondweg Noord in Utrecht<sup>4</sup> en de ZuidasDok<sup>5</sup>.

## Conclusie

**Wat betreft spitsuur-daluur verhouding willen we pleiten uit te gaan van de landelijke norm 2,0 voor niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet. Indien er grondige reden is daarvan af te wijken is het belangrijk vast te stellen of en hoe deze afwijking van de landelijke norm in het provinciale beleid past en welke precedentwering deze afwijking eventueel heeft.**

### 4. Robuustheid

De provincie volgt de uitleg van het ministerie van Verkeer en Waterstaat: *“We definiëren robuustheid als de mate waar in extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen.”* In de notitie *Doelstelling en criteria project Beter Bereikbaar Wageningen* wordt robuustheid nader omschreven als de mate waarin het systeem flexibel is en het verkeer bij groei en onvoorziene omstandigheden kan faciliteren (kwantitatief en kwalitatief). Dit wordt in de notitie van de provincie in drie aspecten uitgewerkt: (1) *redundantie of reservecapaciteit, (2) compartimentering en (3) aanpassingsvermogen*<sup>6</sup>.

Zowel in de TNO-INRO publicatie als in de KiM studie over robuustheid van het wegennet<sup>7</sup> wordt robuustheid gezien als deel van het bredere begrip betrouwbaarheid. Robuustheid wordt niet gedefinieerd als een mogelijkheid voor groei, maar als de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen.

### **Redundantie**

In de provinciale notitie doelstellingen en criteria van het project ‘Beter Bereikbaar Wageningen’ wordt in de omschrijving van redundantie het eerste thema ‘doorstroming’ opgerekt om extra groei mogelijk te maken bovenop de verwachting voor 2030. Er wordt gesteld, dat redundantie betekent dat er 10% meer verkeer moet kunnen worden opgevangen met eenzelfde spitsuur/daluur verhouding zoals geprognosticeerd in het verkeersmodel: *De Campusroute heeft voldoende*

---

<sup>3</sup> Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie I&M 2012, p 120

<sup>4</sup> IPvE en FO Noordelijke Randweg Utrecht, juli 2018, p 56

<sup>5</sup> Integrale rapportage ZuidasDok, maart 2016, p. 12

<sup>6</sup> Snelders et al 2004. De begrippen betrouwbaarheid en robuustheid nader verklaard.

<sup>7</sup> Korteweg en Rienstra, 2010. De betekenis van robuustheid. Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

*reservcapaciteit wanneer bij een extra verkeersgroei van 10% ten opzichte van het toekomstjaar 2030 nog wordt voldaan aan de gehanteerde factor voor reistijdverhouding, zijnde maximaal 1,5.*

Dat is niet wat normaliter als redundantie wordt beschouwd. Redundantie is een begrip uit de besturingssystemen, bedoeld om een systeem "fail-safe" te maken. b.v. door systemen dubbel of driedubbel aan te leggen. Treedt er een fout op in een redundant systeem, dan kan dit redundante systeem een reservesysteem laten draaien of naar een veilige toestand gaan. Voorbeelden zijn het over schakelen naar het tweede besturingssysteem als er een hapering is in het besturingssysteem van een vliegtuig en om tijdens een ongeval op een snelweg 50km snelheid aan te geven via matrixborden. Op deze wijze wordt robuustheid niet een hogere vorm van doorstroming, maar is het een hulpmiddel voor noodsituaties.

## **Conclusie**

**De provincie maakt hier onjuist gebruik van redundantie: i.p.v. het te koppelen aan het opvangen van onvoorziene omstandigheden en incidenten wordt het gedefinieerd als een mogelijkheid voor extra groei. Onvoorziene omstandigheden zijn incidenteel, groei is dat niet. Redundantie moet verwijzen naar mogelijkheden voor een noodoplossing (voor een geprognosticeerde situatie/periode) in de vorm van tijdelijke oplossingen.**

### ***Compartimentering***

*Compartimentering wordt aangegeven als de aanwezigheid van alternatieve routes in geval van calamiteiten, gekoppeld aan capaciteit van de weg en type weg/inrichting van alternatieve routes. Verkeer moet niet uitwijken naar wegen die daar niet voor zijn ingericht.*

In de provinciale notitie wordt aangegeven dat het gaat om alternatieve routes bij een incident op de Nijenoordallee of de Mansholtlaan. Daarbij wordt niet aangegeven wanneer die capaciteit en de weginrichting voldoende is. Dit kan gezien worden als een verplichting alternatieve wegen zo in te richten dat ze het verkeer vanaf de A12 tot de bestemmingen genoemd in de NRD, Wageningen Campus, het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven, kunnen verwerken. Per definitie zijn wegen die wijken ontsluiten niet ingericht om het verkeer van een hoofdweg op te vangen. Doorredenerend zou het betekenen dat dit criterium vraagt om een dubbel wegensysteem voor het hele traject. Dit kan conflicteren met wijkontsluitingen en de voorgestelde snelle fietsroute Wageningen-Ede.

## **Conclusie**

**Compartimentering moet gezien worden als een mogelijkheid om een blokkering op de hoofdontsluiting tijdelijk te passeren via een alternatieve route, die daar eigenlijk niet voor is ingericht. Hoe alternatieve routes moeten worden ingericht, vraagt om nadere uitwerking**

### ***Veerkracht en Aanpassingsvermogen***

In de notitie wordt veerkracht en aanpassingsvermogen uitgewerkt als derde aspect van robuustheid: *de mogelijkheid om vergaande groei op kunnen vangen door voldoende fysieke ruimte rond infrastructuur voor uitbreiding. Het gaat hier om de infrastructuur op eenvoudige wijze te kunnen aanpassen. Dit wordt enerzijds gedaan door de ruimte voor aanpassingen te beoordelen. Anderzijds wordt gekeken naar de complexiteit van capaciteitsuitbreidingen bij de gekozen infrastructurele oplossingen.*

In de notitie wordt verwezen naar de vraag of er fysieke ruimte is om uit te breiden zonder slopen. Dit is in feite het nu reeds claimen van ruimte langs of bij de bestaande infrastructuur voor uitbreiding ervan. Dit kan betekenen ruimtebeslag door brede bermen voor eventuele extra rijbanen. De vraag is overigens ook voor welk deel van de in de NRD in beschouwing genomen bereikbaarheidsdoelen deze uitbreidbaarheid moet gelden.

## Conclusie

**Aanpassingsvermogen in de vorm van fysieke uitbreidbaarheid van de bestaande wegen Mansholtlaan-Nijenoordallee-Kortenoordallee of aan te leggen wegen (Campusroute), is een tot nu toe niet in beschouwing genomen aspect van het project Beter Bereikbaar Wageningen en een lange termijn reservering.**

### 5. Fietsoversteekbaarheid:

*Dit is de mate waarin fietsers op belangrijke, drukke routes de kruisende hoofdverkeersaders kunnen oversteken (kwalitatief). Hier wordt aangegeven dat het gaat om het beperken van wachttijd voor overstekende fietsers binnen de invloedsfeer van het project op basis van CROW-ASVV aanbevelingen.*

Hoe dit wordt uitgewerkt is voor de burger niet zonder meer begrijpelijk omdat de toegankelijkheid van de normen beperkt is. De CROW-ASVV aanbevelingen<sup>8</sup> zijn deel van een niet vrij beschikbare omvangrijke publicatie (1208 pp, € 292 incl. BTW). Wat van die aanbevelingen wordt meegenomen en hoe dat gekwantificeerd gaat worden is niet uitgewerkt. Er wordt echter wel in de notitie gesteld, dat het daarvoor nodig is om drie stappen te zetten:

1. Bepalen hoofdfietsrelaties en hun gebruik
2. Aanwijzen van te beoordelen oversteeklocaties
3. Analyse en beoordeling van oversteeklocaties

Dat is in de beschikbare studies en plannen niet gebeurd en zal dus nog gedaan moeten worden om inzicht te krijgen in de gevolgen van de inrichting van bestaande en nieuwe wegen voor de oversteekbaarheid voor fietsers.

## Conclusie

**Er moet inzicht gegeven worden in welke de belangrijke, met de autobereikbaarheid van Wageningen conflicterende fietsrelaties zijn, nu en in de toekomst en hoe die in de beoordeling worden opgenomen. Dit heeft een sterke relatie met het thema verkeersveiligheid.**

### 6. Verkeersveiligheid

*Verkeersveiligheid wordt in de notitie gezien als **randvoorwaarde**. Bij het ontwerp van de weg wordt gebruik gemaakt van de uitgangspunten die het CROW heeft opgesteld voor een duurzaam veilig wegontwerp.*

Randvoorwaarden zijn volgens van Dale voorwaarden waaraan voldaan moet worden wil het doel (ooit) bereikt worden. Volgens het juridisch woordenboek zijn het voorwaarden die noodzakelijk zijn bij de bepaling binnen welk kader een proces of plan zich dient te ontwikkelen. Ze geven de grenzen aan die men tijdens het uitvoeren van een proces of plan niet mag overschrijden. In de notitie wordt dit uitgewerkt als een verkeersveilige weginrichting. Niet duidelijk wordt gemaakt of het ook gaat om

---

<sup>8</sup> [https://www.crow.nl/productpakketten/asvv-2012-papier-online-\(2\)?page=1&searchsort=score&pagesize=10](https://www.crow.nl/productpakketten/asvv-2012-papier-online-(2)?page=1&searchsort=score&pagesize=10)

de veiligheid van het kruisend verkeer (met name fietsverkeer) en de gevolgen voor onder meer de kruispunten Nijenoordallee-Rooseveltweg en Mansholtlaan-Kierkamperweg.

### **Conclusie**

**In de notitie wordt niet ingegaan op de veranderingen in verkeersveiligheid door eventueel veranderende verkeersstromen (fietsverkeer Tarthorst, Rooseveltweg-Mondriaanlaan en aantrekken sluipverkeer).**

### **Samenvattend:**

1. De provincie gaat wat betreft spitsuur-daluur verhouding uit van een norm van 1,5, die echter in het algemeen alleen op landelijke hoofdwegen wordt toegepast. Wij zijn van mening dat uitgegaan moet worden van de algemene norm van 2,0 voor niet-snelwegen voor niet-snelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegenet.
2. De herkomst en bestemming van de te beschouwen routes moeten betekenis hebben voor de bereikbaarheid van Wageningen, zoals vanaf de afrit A12 naar de Campus, het Agrobusiness park, het centrum en de haven en gaan over zowel provinciale als gemeentelijke wegen.
3. Redundantie is zorgen dat een systeem onvoorziene omstandigheden en incidenten kan opvangen en niet een mogelijkheid voor extra groei.
4. Compartimentering het opdelen van een weg in dusdanige delen dat er per deel een mogelijkheid is om een blokkering op de hoofdontsluiting tijdelijk te passeren via een alternatieve route, die daar eigenlijk niet voor is ingericht. Hoe alternatieve routes moeten worden ingericht, vraagt ons inziens om nadere uitwerking.
5. Aanpassingsvermogen in de vorm van fysieke uitbreidbaarheid van de bestaande wegen Mansholtlaan-Nijenoordallee-Kortenoordallee of aan te leggen wegen (Campusroute), is een tot nu toe niet in beschouwing genomen aspect van het project Beter Bereikbaar Wageningen en vraagt verdere uitwerking.
6. Voor een goede beoordeling van het project BBW moet inzicht gegeven worden in welke de belangrijke, met de autobereikbaarheid van Wageningen conflicterende fietsrelaties zijn, nu en in de toekomst en hoe die in de beoordeling kunnen worden opgenomen.
7. Ondanks de opmerking hierover van de Commissie mer wordt niet ingegaan op de veranderingen in verkeersveiligheid door eventueel veranderende verkeersstromen (fietsverkeer Tarthorst, Rooseveltweg-Mondriaanlaan en aantrekken sluipverkeer).