

Aan het College van Gedeputeerde Staten en
de leden van Provinciale Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Uw zaaknummer: 2017-015528
Onderwerp : Uw brief van 16 juli
Datum : 2 november 2019

Geachte dames en heren,

Op 16 juli ontvingen we uw antwoord op onze vragen van onze brief van afgelopen 14 juni betreffende het rapport "Actualisatie verkeersmodel Beter Bereikbaar Wageningen (BE4706TPRP1812071142). Deze vragen werden namens u beantwoord door de heer Muller.

In een latere email (22 juli) gaf de heer Muller aan dat bovengenoemde antwoordbrief de status 'eind concept' had. De definitieve brief zou die dag per post worden verstuurd. Deze brief hebben we tot heden niet mogen ontvangen. Om voortgang in het proces te houden, gaan we nu uit van uw brief van 16 juli. Deze brief, waarin onze vragen integraal waren opgenomen, vindt u in Bijlage II.

We zijn van mening dat u feitelijk geen antwoorden heeft gegeven op vragen 1 tot 5 en 8. Een aantal zaken in uw antwoord kloppen niet, ontbreken of zijn ontoereikend.

Onze analyses van de verkeersmodellen zijn gebaseerd op gegevens zoals u die verstrekt heeft. In Bijlage I geven we een nader toelichting op onze bevindingen en stellen u hierbij ook een aantal vragen. Deze willen wij graag met u bespreken.

Onze conclusie

De gepresenteerde verkeersmodellen roepen veel vragen op. Goede modellen zijn essentieel voor het nemen van bereikbaarheid-gerelateerde beslissingen. Het geactualiseerde verkeersmodel voldoet niet en is daarmee niet geschikt om beslissingen op te baseren m.b.t. ingrijpende infrastructurele maatregelen.

Enkele hoofdpunten

- De groeiambitie voor de campus is niet onderbouwd.
- De automobilititeit van en naar de campus wordt kunstmatig opgeschroefd door
 - a. een fout in het aantal nieuwe arbeidsplaatsen op de campus,
 - b. een foutieve berekening van het aantal nieuwe inwoners in Wageningen
 - c. het rekenen met een te hoog autogebruik
 - d. een mogelijk te hoog aandeel doorgaand verkeer.
- De uitgevoerde validatie van het dynamische model m.b.v. reistijden en wachttijden is ontoereikend, waardoor niet duidelijk is of dit model betrouwbaar is.

Vervolg

Wij rekenen er op dat u onze analyses en conclusies meeneemt bij het door u voorgenomen bijwerken van het verkeersmodel en bij het controleren van de ingevoerde gegevens.

Wij zijn verheugd dat uw College ons in het inleidende gedeelte van uw brief uitnodigt voor een gesprek met u.

In afwachting op uw reactie en uitnodiging,

Namens aanwonenden zoekgebied Campusroute,

Cc:

Peter de Haan, gemeente Wageningen

Jos Spriel, gemeente Wageningen

Roel Dobbelsteijn, bewonersvereniging Noordwest

Bijlage I : Opmerkingen en vragen n.a.v. uw brief van 16 juli 2020, zaaknummer 2017-015528

T.a.v. de status van het rapport “Actualisatie verkeersmodel Beter Bereikbaar Wageningen” - onze vorige Inleidende vraag

U schrijft dat dit rapport als onderbouwing is gebruikt in een van uw besluiten en dat het daarmee indirect is goedgekeurd. Het betreft het besluit het alternatief “Bestaande Route” toe te voegen aan de milieu-effect-rapportage (m.e.r.).

Graag ontvangen wij het exacte besluit en de bijbehorende stukken, aangezien het onderwerp en besluit niet terug te vinden is in uw agenda en uw besluitenlijst zoals gepubliceerd op de website van de provincie.

T.a.v. de invloed van infrastructurele wijzigingen in het netwerk -vraag 1

U gaat niet in op onze vraag hoeveel meer/minder verkeer er in 2030 naar, vanuit en door Wageningen kan worden verwacht ten gevolge van deze infrastructurele wijzigingen. U geeft derhalve geen verklaring voor de – in onze ogen - opmerkelijke grote toename in het verkeer op de N225 (van en naar Rhenen, van en naar Renkum) onder het model 2030-Hoog.

T.a.v. de groeiambitie voor de campus - vraag 2b

Het aantal arbeidsplaatsen op de campus in model 2030-hoog (geactualiseerde model van 2018) is beduidend hoger dan in het verkeersmodel Ede-Wageningen (rapport MO-AF20140123) voor het jaar 2030. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven; u verwijst niet naar rapporten, studies of brieven e.d..

Graag ontvangen wij de informatie waarop deze groeicijfers in model 2030-hoog gebaseerd zijn.

T.a.v. de verwachte ontwikkelingen in de sociaal economische gegevens (SEGs) - vraag 3

Wij concludeerden dat de in het rapport beschreven verwachtingen ten aanzien van de sociaal economische gegevens deels strijdig zijn met al lopende feitelijke ontwikkelingen en dat daarmee het verwachte aandeel van het autoverkeer kunstmatig opgeschroefd wordt. Wij stelden daarom de vraag of de verkeerskundige consequenties van de verwachtingen onderwerp van gesprek zijn geweest tussen provincie en gemeente, en of is overwogen om de verwachtingen en beleid voor 2030 bij te stellen. U gaat niet in op onze vraag over de tegenstrijdigheid van de diverse SEGs. Hierna specificeren we op hoofdlijnen onze analyse en vraag, aan de hand van gegevens voor 2018 en 2030-Hoog.

a. Het aantal arbeidsplaatsen op de campus is te hoog – vraag 3

Volgens de verwachting van de gemeente Wageningen neemt het aantal arbeidsplaatsen in Wageningen toe met 3623 (Tabel 4.2 van het rapport). In het verkeersmodel vindt deze toename plaats op twee locaties: 3525 op de campus en 100 op Duivendaal (Bijlagen 3.1.1 en 3.1.2 van het rapport). Deze toenames werden als volgt onderbouwd (pag. 23):

- “ o Algemene groei arbeidsplaatsen onderwijs en onderzoekscentra op Campus van 5%.
- o Uitbreiding busstrip WUR Campus (o.a. Unilever): **550** arbeidsplaatsen.
- o Ontwikkeling Born Oost: **2000** arbeidsplaatsen.
- o Overige kavels Campus (**500** arbeidsplaatsen).”

De algemene groei van 5% komt met een startwaarde van 5505 (Bijlage 3.1.1 van het rapport) uit op **275** arbeidsplaatsen. Daarmee hebben de bovengenoemde vier punten als som 3325 arbeidsplaatsen voor de campus. Deze **3325** is 200 minder dan de 3525 arbeidsplaatsen zoals feitelijk opgenomen in het model 2030-Hoog. Aan de campus worden dus 200 extra arbeidsplaatsen toegewezen. Dit leidt tot een extra verhoogde, niet onderbouwde toename in de automobilititeit naar en van de campus.

De in het model 2030-Hoog opgenomen aantal arbeidsplaatsen op de campus is 200 hoger dan in de tekst van het rapport aangegeven wordt. Wij ontvangen graag een verklaring hiervoor.

b. Het aantal inwoners in Wageningen is te laag – vraag 3

Uit het mobiliteitsonderzoek van de WUR valt af te leiden dat het overgrote deel van het woon-werk verkeer van en naar de campus komt van verder weg wonende medewerkers: Meer dan 90% van de in Wageningen wonende medewerkers komt met de fiets of het OV. Er valt dus te voorzien dat de automobilititeit toeneemt indien de groei van het aantal inwoners achterblijft op de groei van het aantal arbeidsplaatsen: Meer inwoners geeft minder autoverkeer! (tijdens de spits).

In het model 2030-Hoog neemt het aandeel van in Wageningen wonende medewerkers af, hetgeen de vraag naar automobilititeit doet toenemen. Er zijn twee oorzaken waardoor het inwoneraantal onderschat is in de 2030-verkeersmodellen:

b1. Manier van rekenen leidt tot onderschatting

Het rapport beschrijft hoe het aantal inwoners voor 2030 is geschat:

“Basis voor het aantal inwoners in 2030 zijn de gegevens van het basisjaar 2018. In overleg met de provincies en de gemeenten zijn voor het studiegebied de woningbouwontwikkelingen vertaald naar de zones van het verkeersmodel. Het betreft niet alleen de bouw van nieuwe woningen, maar ook de sloop van woningen. Bij nieuwbouw zijn het aantal woningen op basis van een gemiddelde huishoudgrootte vertaald naar nieuwe inwoners, die in de prognosemodellen ingevoerd zijn. De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen wat betreft wonen in Wageningen (ruimtelijke en/of financieel afgedekt) voor het scenario Hoog betreffen:

- Kortenoord (woningen).
- Ontwikkelingen bij Duivendaal, Dreijen en Churchillweg DMP.”

In deze benadering wordt uitsluitend rekening gehouden met woningen “die ruimtelijk en/of financieel afgedekt zijn”. Conceptueel betekent dit dat er met twee maten gemeten wordt ten aanzien van inwoners en arbeidsplaatsen. De toename van het aantal inwoners wordt ingeperkt tot die woningbouwprojecten waar *nu al* concrete afspraken over zijn. Dit betekent ook dat alleen de groei voor de eerstkomende jaren kan worden meegenomen. In tegenstelling hiermee, is er geen voorwaarde gesteld voor het afgedekt zijn van de groei van het aantal arbeidsplaatsen, waardoor de groeiambitie voor de komende twaalf jaar (2018-2030) volledig is meegenomen. Deze onevenwichtigheid maakt dat er per definitie een mismatch ontstaat in de groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen, waarbij de verkeersbehoefte wordt opgeblazen.

Graag ontvangen een verklaring voor dit wezenlijke verschil in ‘rekenen’

b2. Het niet opnemen van lopende woningbouwprojecten leidt tot onderschatting

In het model 2030-Hoog ontbreken locaties van nieuwe woningen die al ruimtelijk en/of financieel afgedekt waren voordat het nieuwe verkeersmodel gemaakt werd. Hierdoor zijn ook de bijbehorende aantallen “nieuwe” inwoners niet opgenomen, waardoor de vraag naar automobilititeit wederom wordt opgeblazen. Het betreft:

- 350 nieuwe studentenkamers aan de Marijkeweg
- 300 nieuwe studentenkamers aan het Nieuwe Kanaal

Wij ontvangen graag een verklaring waarom deze woningbouwprojecten niet meegenomen zijn in het geactualiseerde verkeersmodel.

De bekende mismatch in het verkeersmodel, hoe gaat u hier mee om? - vraag 4

Het rapport vermeldt een onderschatting van het oneigenlijke verkeer op de Diedenweg (2018), en dat “In overleg met de opdrachtgever is *besloten het model niet aan te passen* en de mogelijke onderschatting van het oneigenlijk verkeer mee te nemen in de verkeersanalyses voor Beter Bereikbaar Wageningen.”

In uw antwoord geeft u aan dat de hoeveelheid verkeer voor de Diedenweg klopt, daar deze gebaseerd is op feitelijke gegevens uit de verkeerstellingen van 2018, én omdat het model tijdens de kalibratiestap goed bevonden is. Ook geeft u aan, dat de betreffende teksten ten aanzien van de vermelde onderschatting aangepast zullen worden in de technische beschrijving van een nieuwer model.

In uw antwoord gaat u voorbij aan het feit dat de gerapporteerde mismatch betrekking had op de samenstelling van het verkeer (bestemmingsverkeer versus oneigenlijk verkeer), en niet over de totale hoeveelheid verkeer. De door u genoemde verkeerstellingen geven geen inzicht in de hoeveelheid oneigenlijk verkeer. Hiervoor is een nummerbord onderzoek nodig. De resultaten van zo'n onderzoek waren aanwezig voor de ontsluitingswegen van Wageningen. Royal Haskoning DHV heeft deze vergeleken met de hoeveelheid oneigenlijk verkeer zoals die in het verkeersmodel is opgenomen, en kwam voor de Diedenweg tot een relevante afwijking die, volgens Royal Haskoning DHV, consequenties kan hebben voor de verkeersintensiteit op andere ontsluitingswegen. Kortom, er blijft onduidelijkheid over de consequenties van de mismatch voor het verkeersmodel. Het rapport is helder over het bestaan van de mismatch. Het rapport is echter niet helder over hoe u hiermee omgaat.

Wederom is onze vraag: op welke wijze gaat u rekening houden met deze mismatch?

Uw kalibratiemethode is niet geschikt voor de bouw van het dynamische model – vraag 4

In uw antwoord meldt u dat het model gekalibreerd is, en daarmee goed is bevonden. Ons inziens is de gebruikte statistische toets te ongevoelig om hier blind op te varen. Afwijkingen moeten wel enorm groot zijn om statistisch significant te zijn met de door u gehanteerde toets. Met de gebruikte toets zijn de verkeersintensiteiten op bijvoorbeeld de Nijenoord Allee voor 2030-Hoog en 2040 niet statistisch significant hoger dan de verkeersintensiteit van 2018, zelfs niet in de avondspits! Een degelijke afwijking wordt dus enerzijds als niet relevant gezien bij het maken van het model, en wordt anderzijds gebruikt als argument voor grote infrastructurele ingrepen. Indien het verkeer niet statistisch significant toeneemt, waarom zouden er dan infrastructurele ingrepen nodig zijn?

Deze ongevoeligheid van de validatiemethode staat ook in schril contrast met de consequenties van deze zelfde toenames op de doorstroming van het verkeer, dat resulteert in lange wachtrijen in 2040. Bij zulke grote consequenties zou meer zekerheid gepast zijn over de juistheid van de startwaarden in 2018. Onze conclusies:

- De kwaliteitseisen die aan het statische model worden gesteld zijn bijzonder soepel: ze zijn versoepeld t.o.v. het vorige verkeersmodel 2012-2030, en ze zijn ook soepeler dan de kwaliteitseisen die Rijkswaterstaat hanteert.
- Het is niet aangetoond dat het door u goedgekeurde statische model geschikt is om als basis te dienen voor een dynamisch model.

De verkeersintensiteiten naar de campus zijn rond 50% te hoog – vraag 5

Uit uw antwoord maken wij op dat onze vraag niet eenduidig gesteld was. U gaat in op de situatie in het referentiejaar 2018, terwijl onze vraag bedoeld was voor de situatie in het model 2030-Hoog. We hebben daarom onze vraag opnieuw geformuleerd.

Waarom is in het model 2030-Hoog het aantal motorvoertuigen van en naar de campus 1,5 keer hoger, dan men zou mogen verwachten op basis van het in 2015 door DTV Consultants voor de WUR uitgevoerde mobiliteitsonderzoek?

Kunt u in uw antwoord opnemen hoe u tot uw hoge intensiteiten bent gekomen, en vertellen welke ritgeneratie quotiënten er gebruikt zijn bij het bouwen van de verkeersmodellen? Voor elk van de motieven? En ook de verdeling van verkeer over de ochtend en avondspits? En hoeveel doorgaand verkeer is opgenomen voor de ontsluitingswegen? Veel van deze gevraagde informatie heeft u destijds wel gegeven voor het verkeersmodel 2012-2030, maar ontbreekt nu volledig.

Het dynamische verkeersmodel is ons inziens niet op een verantwoorde manier gevalideerd - vraag 8

Onze vraag was of uw validatie van het dynamisch model voor het gehele Beter Bereikbaar Wageningen project is uitgevoerd volgens internationaal geaccepteerde wetenschappelijke standaarden.

U antwoordt: *“Het dynamisch verkeersmodel voor het gehele Beter Bereikbaar Wageningen project bestaat uit het software/model deel van AIMSUN. Deze software/model is wetenschappelijk gevalideerd door TSS in Barcelona. Het dynamische verkeersmodel Ede-Wageningen is met behulp van reistijden en wachttijden gevalideerd. De resultaten hiervan zijn te lezen in de technische rapportage.”*

Wij nemen graag van u aan dat de software waarmee het model gebouwd is voldoet aan internationale wetenschappelijke standaarden. Hiermee is het vereiste instrumentarium beschikbaar. De kwaliteit van het uiteindelijke resultaat, het dynamische verkeersmodel, wordt ook bepaald door hoe dit instrument gebruikt wordt. Hierbij is bijvoorbeeld de juistheid van de ingevoerde gegevens en de gebruikte parameter waarden van belang. Hier schrijft u niets over. U geeft wel aan dat het uiteindelijke resultaat, het dynamische verkeersmodel gevalideerd is. De validatie berust op een vergelijking van de reistijden en wachttijden uit het model met de reistijden en wachttijden uit metingen. U gaat echter niet in op onze vraag of deze vergelijking op een manier is uitgevoerd die aan internationaal geaccepteerde wetenschappelijke standaarden voldeed. Wij interpreteren uw zwijgen op dit punt als dat het model niet op zo'n wijze getoetst is of niet aan zulke eisen voldeed. Voor ons is de beschreven validatie inderdaad niet meer dan een eerste bijzonder ruwe analyse. De kern van ons commentaar op de door u goedgekeurde vergelijking komt op het volgende neer:

- *De vergelijking met GoogleMaps zoals u die heeft uitgevoerd, is zeer discutabel*
- *De vergelijking met mobiele data laat relevante afwijkingen zien*
- *Het onderzochte tracé is niet representatief*

Wat wel (opnieuw) is aangetoond is dat de capaciteit van de rotonde Mansholtlaan- Droevendaalsesteeg onvoldoende is.

Aangezien dit een zeer gedetailleerde technische uitleg behoeft, geven we deze hier niet weer. Wij zijn echter graag bereid om deze nader mondeling toe te lichten.

Datum

16 juli 2019

Zaaknummer

2017-015528

Onderwerp

Uw brief van 14 juni 2019

Inlichtingen bij

Mark Kerkhoff
026 3598439
post@gelderland.nl

Blad

1 van 6

Beste

Hartelijk dank voor uw brief van 14 juni jl. over het Verkeersmodel van het project Beter Bereikbaar Wageningen. De antwoorden op uw vragen zijn hieronder opgenomen.

De aard en omvang van uw vragen en onze antwoorden is van dien orde dat wij ons kunnen voorstellen dat deze aanleiding zijn voor nieuwe vragen. Om te voorkomen dat we elkaar blijven bevragen per brief, stellen wij voor om met elkaar in gesprek te gaan. Onze omgevingsmanager Mark Kerkhof zal u hiervoor benaderen.

Vraag

Op 18 december 2018 is de door RHDHV gemaakte Actualisatie verkeersmodel Beter Bereikbaar Wageningen (BE4706TPRP1812071142) op de provinciale website gezet als een "vertrouwelijk concept". Er staat niet in dat het door u is gecontroleerd of goedgekeurd. De ruimte daarvoor is niet ingevuld.

- Graag zouden van uw college de bevestiging ontvangen dat het verkeersmodel door u is goedgekeurd, dan wel vastgesteld en wanneer.
- Verder zouden wij u willen verzoeken om het goedgekeurde, dan wel vastgestelde model te publiceren zonder het predicaat "concept vertrouwelijk"

Antwoord

Wij verwijzen naar blad 2 van de rapportage en de interne controle van het adviesbureau Royal Haskoning/DHV (RHDHV). Deze is gedaan, echter niet goed aangegeven in dit document. Dit wordt aangepast.

Verkeersmodellen worden niet door Gedeputeerde Staten afzonderlijk goedgekeurd dan wel vastgesteld. Dit gebeurt door middel van het vaststellen van het milieueffectrapport (MER) en/of besluit waarbij de technische rapportage, als onderbouwing is gebruikt. De technische rapportage

Datum

16 juli 2019

Zaaknummer

2017-015528

Blad

2 van 6

was een bijlage en onderbouwing bij het besluit van Gedeputeerde Staten om het alternatief Bestaande Route toe te voegen aan de milieueffectrapportage (m.e.r.).

Na publicatie is het ons inderdaad ook opgevallen dat er “concept vertrouwelijk” op staat. Deze tekst zullen wij verwijderen.

Zoals in de voortgangsrapportage van juni 2019 aangegeven, is het verkeersmodel aangepast. Zie ook antwoord vraag 1. Hierop wordt de technische rapportage aangepast. De hierboven beschreven opmerkingen nemen wij dan mee. Deze technische rapportage wordt op hetzelfde moment openbaar als het MER.

Vraag 1.

Op welke wijze houdt het verkeersmodel rekening met nieuwe geplande infrastructurele wijzigingen en hoe beïnvloedt dit de verkeersstromen naar, van en door Wageningen? In de toelichting wordt gemeld dat het geactualiseerde verkeersmodel met de nieuw geplande infrastructurele wijzigingen, het project A12/A15, de Rijnbrug N233 en het aanpak van knooppunt Hoevelaken A1/A28 rekening houdt. Hoe dat gedaan wordt, staat niet in het rapport.

Antwoord

De ingeplande infrastructurele wijzigingen worden ingevoerd in het netwerk waarover het verkeer wordt verdeeld. Voor wijzigingen in extra rijstroken wordt de capaciteit van het netwerk dan ter plaatse verhoogd (er kunnen meer voertuigen over dat deel van het netwerk). In geval van nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld doortrekking A15) wordt er een nieuwe schakel in het netwerk ingebouwd. Verkeer kan door aanpassing in het netwerk andere routes kiezen.

Grootschalige ontwikkelingen met landelijke effecten als doortrekking A15 en de aanpak knooppunt Hoevelaken zijn meegenomen in het landelijke NRM model. De versie 2018 daarvan is gebruikt bij de actualisatie in 2018 van het regionale verkeersmodel Ede Wageningen.

Bij de actualisatie van het verkeersmodel in het voorjaar van 2019 zijn de ruimtelijke ontwikkelingen met meer regionale effecten als bijvoorbeeld de capaciteitsuitbreiding van de N233 (Rondweg-oost van Veenendaal en de Rijnbrug) en de ontwikkeling van de snelle fietsroute Ede – Wageningen meegenomen.

Vraag 2.

- a. Is het u bekend, dat de veronderstelde groei van de WUR in het model de groeiambitie van de gemeente Wageningen als geheel overstijgt?
In het geactualiseerde model neemt het aantal arbeidsplaatsen op de Campus vanaf 2018 met circa 3800 toe, waarvan circa 2550 extra t.o.v. het vorige model (2012).
- b. Zijn de groeicijfers die in het verkeersmodel gehanteerd worden gebaseerd op brieven, nota's studies en/of rapporten? De Technische Rapportage van het geactualiseerde model bevat geen enkele verwijzing naar een brief, nota, of rapport waaruit blijkt dat WUR daadwerkelijk de beschreven groeiambitie heeft.
- c. Is er overeenstemming tussen provincie, gemeente en WUR over de groeiambities en de daadwerkelijke prognoses van de groei en waar is dit vastgelegd?

Datum

16 juli 2019

Zaaknummer

2017-015528

Blad

3 van 6

Antwoord

- a. Het is ons bekend dat de ontwikkeling van de bedrijvigheid op en rond de WUR-campus groot is.
 - b. Er worden geen groeicijfers gehanteerd in een verkeersmodel. De input voor het verkeersmodel bestaat uit sociaal-economische ontwikkelingen (groei/daling van inwoners en arbeidsplaatsen, autobezit etc) . Het verkeersmodel berekent hiermee prognoses voor de toekomst.
Deze ontwikkelingen zijn door de gemeenten aangeleverd, samen met experts van de provincie en RHDHV getoetst.
 - c. Er is overeenstemming met de gemeenten over de input van het verkeersmodel. Dit is vastgelegd in de technische rapportage.
-

Vraag 3.

Kunt u aangeven hoe de verwachte sociaaleconomische ontwikkelingen in de periode 2018- 2030 de verkeersstromen in en rond Wageningen beïnvloeden? Zijn de mogelijke verkeerskundige gevolgen aanleiding geweest voor nader overleg met de gemeente Wageningen?

Toelichting: ontwikkelingen in de sociaal economische situatie kunnen invloed hebben op de ontwikkelingen in verkeersintensiteit en verkeersstromen. De technische rapportage geeft de verwachtingen weer van provincie en gemeente Wageningen ten aanzien van bevolkingsgroei en nieuwe woningen. Samen lijken deze verwachtingen onverenigbaar. Ze kunnen aanleiding geven om rekening te houden met extra woon-werk verkeer naar en van Wageningen, of om het beleid qua huisvesting en groeiambities bij te stellen.

Antwoord

Het verkeersmodel prognosticeert de verwachte verkeersstromen van de sociaaleconomische ontwikkelingen. In de bijlagen van de technische rapportage zijn de verkeersstromen visueel weergegeven in spits- en etmaalintensiteiten per wegvak. De verkeerskundige gevolgen worden beschreven in het MER 'Beter Bereikbaar Wageningen', waar wij momenteel aan werken. In het kader van deze m.e.r. zijn wij in gesprek met de gemeente Wageningen.

Overigens ontwikkelt gemeente Wageningen haar eigen ambities en participeert de gemeente in regio FoodValley waarin ook de provincie participeert. Daardoor zijn zij actief betrokken bij het ontwikkelen van de regionale ambities en werken zij samen om de gevolgen, van bijvoorbeeld de bereikbaarheid van Wageningen, zo goed mogelijk op te lossen.

Vraag 4

Hoegaat u "mismatches" en "onderschattingen van oneigenlijk verkeer" meenemen in de besluiten die u gaat nemen over de toekomstige ontsluiting van Wageningen?

Toelichting: op verschillende tel punten laat het geactualiseerde verkeersmodel veranderingen zien ten opzichte van het oude model. Dit betreft met name een schever wordende verkeersbelasting tussen in- en uitgaand verkeer op de N225 en de Mansholtlaan (N781). Er lijkt ook een onderschatting te zijn van de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Mansholtlaan-Diedenweg. In het technisch rapport wordt geschreven, dat deze mismatch pas in een laat stadium is opgemerkt, dankzij een dubbelcheck door RHDHV met gegevens uit een kentekenonderzoek. De oplossing wordt als volgt gevonden: "In overleg met de opdrachtgever is dan ook besloten het model niet aan te passen op dit verkeer en de mogelijke onderschatting van het oneigenlijk verkeer mee te nemen in de verkeersanalyses voor Beter Bereikbaar Wageningen."

Antwoord

Het model wordt gekalibreerd op feitelijke verkeerstellingen uit 2018 (dus of de hoeveelheden verkeer kloppen). Deze kalibratie is in de technische rapportage opgenomen en goed bevonden. De alinea waar deze termen ("mismatches" en "onderschattingen van oneigenlijk") uit komen (in de technische rapportage) gaan over het doorgaande verkeer A12-A50. Bij de update van het verkeersmodel (voorjaar 2019) en vernieuwing van de technische rapportage (op dit moment) wordt deze alinea opnieuw geformuleerd.

Vraag 5

Waarom is in het model het aantal motorvoertuigen van en naar de campus 1,5 keer hoger, dan men zou mogen verwachten op basis van het in 2015 door DTV Consultants voor de WUR uitgevoerde mobiliteitsonderzoek?

Antwoord

Het verkeersmodel is gekalibreerd met verkeerstellingen uit 2018. Deze kalibratie is goed bevonden. Waarom deze tellingen afwijkt van uw analyse van het mobiliteitsonderzoek is ons niet bekend.

Vraag 6

Kunt u ons uitleggen, waarom, tegen de achtergrond van de groeiambitie van de WUR in de modellen voor 2030, het aantal arbeidsplaatsen gekoppeld is aan regionale groei modellen en er in het verkeersmodel geen onderscheid gemaakt tussen een algemene regionale groei en een aan de ambitie van WUR/provincie gerelateerde groei?

Toelichting: voor het meenemen van de aan de WUR gerelateerde groei zijn aanpassingen in de verkeersmodellen nodig i.v.m. de hiermee samenhangende scheve verdeling van de

Datum

16 juli 2019

Zaaknummer

2017-015528

Blad

5 van 6

nieuwe arbeidsplaatsen over Wageningen. Bij het maken van een statistisch model voor een regio en een planjaar wordt aangenomen, dat de herkomst-bestemmingsmatrix van het referentiejaar gebruikt kan worden voor extrapolatie naar de toekomst. Immers, men gaat er dan vanuit, dat de verdeling van het aantal arbeidsplaatsen en huishoudens over het studiegebied gelijk blijft. Voor Wageningen is echter de groei voor het grootste deel resultaat van een beoogde groei op de campus, door uitbreiding van de WUR en de verwachte vestiging van kennisbedrijven en onderzoeksafdelingen. Deze staat los van groeiverwachting op basis van algemene regionale economische ontwikkelingen, zoals die voorspeld wordt door het NRM -Oost. De voor Wageningen als geheel te verwachten groei t.g.v. de algehele economische ontwikkelingen is dus kleiner dan de *beoogde* groei op de Campus. Dit leidt tot een scheve groei-ontwikkeling: in het referentie jaar bevindt zich op de Campus 'slechts' 25% van het totale aantal Wageningse arbeidsplaatsen, terwijl hier volgens het geactualiseerde model 90% van de groei zal moeten plaats vinden.

Antwoord

In de toekomstscenario's (2030 Hoog en 2030 Laag) zijn voor het studiegebied de sociaal-economische gegevens per zone verwerkt in het verkeersmodel. Zo is bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Born-oost voor 100% meegenomen in scenario 2030 Hoog en niet meegenomen in scenario 2030 Laag. Ofwel, de ontwikkelingen die gerelateerd zijn aan de WUR-campus worden niet 'verdeeld over heel Wageningen'.

Vraag 7

Kunt u ons uitleggen wat de effecten van het recente mobiliteitsplan van de WUR zijn op de voor 2030 verwachte bereikbaarheid van Wageningen zoals weergegeven in het nieuwe verkeersmodel.

Antwoord

Het NRM-Oost houdt in de prognoses rekening met 'algemene mobiliteitsplannen', waarin zaken staan als: stimuleren van de fiets en/of OV. Waarmee de effecten van een dergelijk mobiliteitsplan (zoals dat van de WUR) in de prognoses van het verkeersmodel Ede-Wageningen verwerkt zijn.

Datum

16 juli 2019

Zaaknummer

2017-015528

Blad

6 van 6

Vraag 8

Is het dynamisch model voor het gehele Beter Bereikbaar Wageningen project volgens internationaal geaccepteerde wetenschappelijke standaarden gevalideerd en kunt u toelichten hoe dat is gedaan en wat de resultaten waren?

Antwoord

Het dynamisch verkeersmodel voor het gehele Beter Bereikbaar Wageningen project bestaat uit het software/model deel van AIMSUN. Deze software/model is wetenschappelijk gevalideerd door TSS in Barcelona.

Het dynamische verkeersmodel Ede-Wageningen is met behulp van reistijden en wachttijden gevalideerd. De resultaten hiervan zijn te lezen in de technische rapportage.

Wij vertrouwen er op u met deze antwoorden voldoende duidelijkheid te hebben gegeven.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,

Peter Muller
Projectmanager Uitvoering Werken