

Beter Bereikbaar Wageningen

Voortgangsrapportage

Inhoud

1	Aanleiding.....	3
2	Wanneer is sprake van een goede bereikbaarheid?.....	4
2.1	Verkeerskundig toetsingskader.....	4
2.2	Financieel kader	5
3	Hoe ziet het verkeer er nu en in de toekomst uit?	5
3.1	Verkeersmodel 2018: is er nu al een verkeerskundig probleem?.....	5
3.2	Hoog en laag scenario	6
3.3	Verkeersmodel 2030: hoe stroomt het verkeer straks door?	6
4	Terugblik op de doorlopen trechtering	7
4.1	Inleiding	7
4.2	De eerder onderzochte varianten	8
4.3	Alternatief Bestaande route	9
4.4	Ladder van Verdaas.....	10
4.5	Kansrijke alternatieven en varianten	10
4.6	Aanpassing criterium Fietsoversteekbaarheid.....	11
4.7	Aanpassing criterium Doorstroming.....	12
5	Conclusie	12

1 Aanleiding

Om Gelderland gezond, veilig, schoon en welvarend te maken en te houden, grijpen we als provincie kansen en stimuleren ontwikkelingen. Zo beschermen we wat voor ons van waarde is en wat we willen behouden.

In nauwe samenwerking met de regio, het bedrijfsleven en relevante kennisinstituten bouwt de provincie momenteel de sterke positie op het gebied van Food & Agribusiness uit. Wageningen vormt in deze ontwikkeling het centrale middelpunt: met de WUR campus als hét kruispunt waar kennis, innovatie en bedrijvigheid samenkomen. Die bundeling van krachten trekt de aandacht van het (internationale) bedrijfsleven: de belangstelling om zich te vestigen in het hart van *Foodvalley* is groot. Positief voor Gelderland én positief voor Nederland dat zich graag profileert als kenniseconomie van internationale betekenis.

Een goede en vlotte bereikbaarheid van Foodvalley is een noodzakelijke voorwaarde om economische kansen te verzilveren. De bereikbaarheid van Wageningen staat echter onder druk en onderzoek laat zien dat die druk de komende jaren verder toeneemt. Daarom werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer en het optimaliseren van fietsroutes. De opbrengst daarvan volstaat echter niet: de provincie studeert daarom - samen met omgevingspartijen - ook op varianten om de automobilititeit een impuls te geven.

Provincie Gelderland bereidt daarom een inpassingsplan voor waarmee de noodzakelijke aanpassingen voor de autobereikbaarheid planologisch mogelijk worden gemaakt. Voordat er een keuze kan worden gemaakt, wordt er een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Doel van het MER is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de voorbereiding en vaststelling van besluiten. Het is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het inpassingsplan.

In september 2018 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. De NRD is het plan van aanpak voor het MER. Mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., zienswijzen en verkeerstellingen, is er een aantal stappen gezet dat nodig was voordat het milieueffectonderzoek kon beginnen:

- een aanscherping van het doel en de criteria (GS besluit van 2 oktober 2018),
- het actualiseren van het verkeersmodel en
- terugkijken naar de “trechtering” (de wijze waarop eerdere/mogelijke alternatieven zijn afgefallen) om te bezien of er nu meer alternatieven mogelijk zijn dan de Campusroute.

Deze voortgangsrapportage beschrijft de uitkomst van deze stappen. Op basis van de gezette stappen wordt besloten welke alternatieven kansrijk zijn om het gesignaleerde probleem op te lossen en daarom te onderzoeken in de milieueffectrapportage.

Deze rapportage behandelt deze stappen via de volgende paragrafen:

- Paragraaf 2: Wanneer is er sprake van een goede bereikbaarheid?
- Paragraaf 3: Hoe ziet het verkeer er nu en in de toekomst uit?
- Paragraaf 4: Terugblik op de doorlopen trechtering
- Paragraaf 5: Conclusie

2 Wanneer is sprake van een goede bereikbaarheid?

De hoofddoelstelling van het project Beter Bereikbaar Wageningen luidt als volgt:

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.

Voor dit project gelden twee specifieke kaders: een verkeerskundig toetsingskader en een financieel kader.

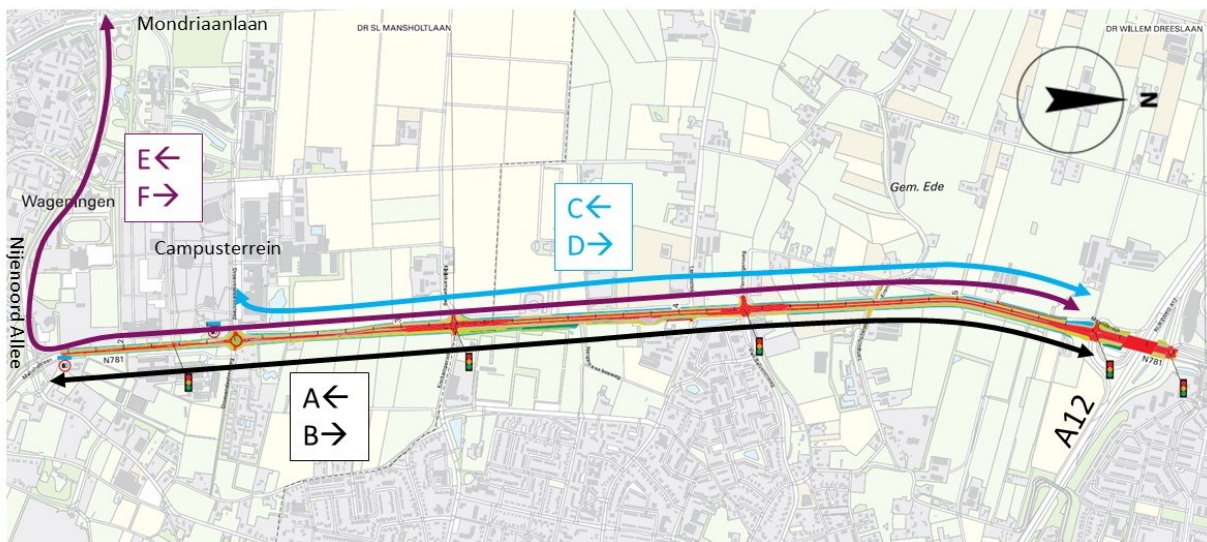
2.1 Verkeerskundig toetsingskader

De Commissie m.e.r. adviseerde deze doelstelling aan te scherpen en waar mogelijk kwantitatief te maken. Met de vaststelling van de “Notitie doelstelling en criteria” (zie bijlage 1) hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland op 2 oktober 2018 besloten wanneer er sprake is van een geslaagd project. In onderstaande tabel staan de gekozen thema's, aspecten, doelen en criteria op basis waarvan een goede bereikbaarheid wordt onderzocht. Voor meer uitleg verwijzen we naar bijlage 1.

Thema	Aspect	Doel	Criteria
Doorstroming	Reistijdverhouding	Voldoende capaciteit voor verkeersafwikkeling tijdens de spitsperiodes.	Reistijdfactor spitsuur/daluur <1,5
Robuustheid	Reservecapaciteit	Verdergaande groei op kunnen vangen door voldoende marge in te bouwen m.b.t. verkeersafwikkeling	Reistijdfactor spitsuur/daluur <1,5 bij 10% meer verkeer dan in geactualiseerd verkeersmodel geprognostiseerd
	Compartimentering	Voorkomen dat bij onverwachte situaties de lokale wegenstructuur te snel verstopt raakt, waardoor het verkeer stil komt te staan of uitwijkt naar wegen die daar niet op zijn ingericht.	Aanwezigheid van alternatieve routes in geval van calamiteiten
			Capaciteit van de weg en type weg/inrichting van alternatieve routes bij een incident op de Nijenoord Allee of Mansholtlaan
	Aanpassingsvermogen	Vergaande groei op kunnen vangen door voldoende fysieke ruimte rond infrastructuur voor uitbreiding	Complexiteit van de uitbreidingsopgave
Fietsoversteekbaarheid	Wachttijd fietsers	Het beperken van wachttijd voor overstekende fietsers binnen de invloedssfeer van het project.	Oversteekbaarheid op basis van de aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen van het CROW hanteren.
Verkeersveiligheid (randvoorwaarde)		Een verkeersveilige weginrichting	Uitgangspunten ASVV en Handboek Wegontwerp, beiden zijn publicaties van het CROW

Tabel 1: Doelen en criteria op basis waarvan beoordeeld wordt of er sprake is van een goede bereikbaarheid

De doorstroming van het verkeer meten we op drie trajecten (zie figuur 1). Inmiddels zijn deze trajecten verder gedetailleerd. Er wordt zowel Wageningen-in als Wageningen-uit gemeten. Hierdoor ontstaan er zes verkeersbewegingen. Er wordt afzonderlijk gekeken naar de ochtend- en avondspits. In de volgende paragraaf komt aan de orde of er nu en in de toekomst een probleem te verwachten is op deze trajecten.



Figuur 1: Drie trajecten waarop de doorstroming wordt berekend

Reservecapaciteit (thema Robuustheid) definiëren we als ruimte op de weg voor groei van verkeer tot 2040. Wij willen een toekomstbestendige oplossing kiezen. Daarom onderzoeken we of ook ná 2030 voldaan kan worden aan het doorstromingsdoel. Om die reden is er rekenkundig 10% extra verkeer toegevoegd bij de uitkomsten van het verkeersmodel.

2.2 Financieel kader

Naast dit inhoudelijke verkeerskundig toetsingskader – tabel 1 - is er ook een financieel kader. Er is door de provincie voor dit project 14 miljoen euro gereserveerd.

3 Hoe ziet het verkeer er nu en in de toekomst uit?

In het voorjaar en de zomer van 2018 zijn er verkeerstellingen uitgevoerd op de wegen in en om Wageningen. Hiermee is het regionale verkeersmodel Ede-Wageningen geactualiseerd. In bijlage 2 is de technische rapportage van het verkeersmodel opgenomen. In deze paragraaf laten we het verkeersbeeld zien in 2018 met een doorkijk naar 2030 in een hoog scenario (uitgaande van maximale groei) en in een laag scenario (uitgaande van minimale groei).

3.1 Verkeersmodel 2018: is er nu al een verkeerskundig probleem?

Het geactualiseerde verkeersmodel geeft een prognose hoeveel verkeer er gemiddeld rijdt in en buiten de spijstijden. Deze prognose is vertaald naar de reistijdfactor (de verhouding tussen de reistijd in de spits en bij filevrije omstandigheden) en de doelstelling voor de doorstroming op de drie trajecten die als ijkpunt zijn genomen. In tabel 2 zijn de reistijdfactoren te zien in de ochtend- en avondspits in 2018. Het blijkt dat er in

de ochtend- en avondspits in 2018 niet op alle trajecten voldaan wordt aan de doelstelling qua doorstroming. In de notitie herijking trechtering (zie bijlage 4) wordt dit uitgebreider toegelicht.

	Ochtendspits 2018	Avondspits 2018
	Reistijdfactor	Reistijdfactor
A) A12 - Nijenoord Allee	1,54	1,52
B) Nijenoord Allee - A12	1,16	1,26
C) A12 – Campusterrein	1,68	1,56
D) Campusterrein - A12	1,09	1,23
E) A12 – Mondriaanlaan	1,38	1,41
F) Mondriaanlaan - A12	1,19	1,23

Tabel 2 reistijdfactor trajecten zuidelijke deel N781

3.2 Hoog en laag scenario

Een verkeersmodel maakt een inschatting van het verwachte verkeer in de toekomst. Hierin zitten voorspellingen over de bevolkingsopbouw, ruimtelijke ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor inwoners en arbeidsplaatsen.

We nemen voor deze toekomstige situatie ontwikkelingen mee die met enige zekerheid worden uitgevoerd (ruimtelijke besloten en voor zover het door de overheid gefinancierd is: financieel gedekt). Eventuele ontwikkelingen die in de loop van de procedure van dit project zekerheid krijgen en niet in het verkeersmodel zijn meegenomen, zoals de Snelle Fietsroute Ede-Wageningen, kunnen we – waar nodig – onderzoeken door middel van een gevoeligheidsanalyse. Hierin wordt onderzocht of de nieuwe ontwikkeling dusdanige gevolgen heeft, dat deze van invloed is op de uitkomsten van onderzoek.

In het verkeersmodel wordt gekeken naar het jaar 2030. Er wordt gewerkt met een hoog scenario (uitgaande van maximale groei) en een laag scenario (uitgaande van minimale groei). De gemeente Wageningen gaat in het hoge scenario uit van zeven procent groei aan inwoners en negentien procent groei aan arbeidsplaatsen. In het lage scenario gaat zij uit van drie procent groei aan inwoners en zes procent groei van arbeidsplaatsen. Meer uitleg over de scenario's is opgenomen in de technische rapportage bij het verkeersmodel (bijlage 2).

Wij houden in dit project het hoge scenario aan. Dit scenario past namelijk bij de ambitie voor Foodvalley die wij hebben opgenomen in de vastgestelde omgevingsvisie Gaaf Gelderland. De van oudsher sterke internationale concurrentiepositie op het gebied van 'food' moet worden behouden, hét voedsel-epicentrum moet blijven en het economisch profijt moet verbeteren. In Foodvalley verband is dit een gedeelde ambitie met onze partners, waaronder de gemeenten Ede en Wageningen.

3.3 Verkeersmodel 2030: hoe stroomt het verkeer straks door?

Het verkeersmodel laat zien dat er in het hoge scenario in 2030 een doorstromingsprobleem is. Tabellen 3 en 4 laten de reistijdfactor zien in ochtend- en avondspits. Ook in het lage scenario zijn er meer afwikkelingsproblemen in 2030 ten opzichte van de situatie in 2018. In de technische rapportage bij het verkeersmodel wordt daar verder op ingegaan (zie bijlage 2).

<i>Ochtendspits</i>	2018	2030 hoog scenario
	Reistijdfactor	Reistijdfactor
A) A12 - Nijenoord Allee	1,54	5,55
B) Nijenoord Allee - A12	1,16	1,84
C) A12 – Campusterrein	1,68	6,33
D) Campusterrein - A12	1,09	1,31
E) A12 – Mondriaanlaan	1,38	3,77
F) Mondriaanlaan - A12	1,19	1,92

Tabel 3 Ochtendspits reistijdfactor trajecten zuidelijke deel N781 in 2018 en toekomstjaar 2030

<i>Avondspits</i>	2018	2030 hoog scenario
	Reistijdfactor	Reistijdfactor
A) A12 – Nijenoord Allee	1,52	2,50
B) Nijenoord Allee - A12	1,26	1,36
C) A12 - Campusterrein	1,56	2,25
D) Campusterrein - A12	1,23	1,30
E) A12 - Mondriaanlaan	1,41	1,97
F) Mondriaanlaan - A12	1,23	1,30

Tabel 4 Avondspits reistijdfactor trajecten zuidelijk deel N781 in 2018 en toekomstjaar 2030

4 Terugblik op de doorlopen trechtering

4.1 Inleiding

Nu de criteria zijn aangescherpt en het verkeersmodel voor 2030 is herijkt, kan er teruggekeken worden naar de trechtering van oplossingen die gebaseerd zijn op het oude verkeersmodel: is de trechtering nog steeds de juiste?

Tot op heden was er niet altijd een expliciet onderscheid tussen de term ‘alternatief’ en ‘variant’. Vanaf de start van het MER zien wij een alternatief als een oplossingsrichting en varianten als onderscheidende uitwerkingen daarvan.

In paragraaf 4.2 wordt hiervoor teruggekeken naar de scores van de onderzochte en afgevalen varianten zoals opgenomen in de oorspronkelijke trechteringsnotitie (zie bijlage 2 van de NRD). We leggen het alternatief naast de nieuwe criteria en het geactualiseerde verkeersmodel. Hieruit volgt, op basis van expert judgement, of en waarom een alternatief beter dan wel slechter scoort. De resultaten daarvan zijn verwerkt in Notitie herijking trechtering – Royal Haskoning DHV (zie bijlage 4). Hierin wordt de herijking van de trechtering van de eerder afgevalen varianten uitgebreid toegelicht.

Vervolgens is gekeken of er – met de nieuwe verkeersprognose – alsnog een oplossing te vinden is op de bestaande route, die binnen budget zou kunnen passen. Paragraaf 4.3 beschrijft dit alternatief over de bestaande wegen.

In paragraaf 4.4. komt, naast de afgevalen en onderzochte alternatieven, de Ladder van Verdaas¹ aan bod. In zienswijzen op de NRD werd gepleit voor het oplossen van het probleem met (een combinatie van) andere maatregelen dan de aanleg van een nieuwe weg. Hierbij werden oplossingen aangedragen die veelal waren terug te voeren op de Ladder van Verdaas. Daarom is specifiek op dit onderdeel een second opinion gevraagd aan Mu Consult (zie bijlage 3), waarvan de uitkomst in deze paragraaf wordt beschreven

4.2 De eerder onderzochte varianten

In bijlage 4 wordt uitgebreid ingegaan op de herijking van de trechtering van afgevalen varianten². In het voorgaande proces zijn er drie varianten op de Campusroute onderzocht:

- Een Campusroute op maaiveld.
- Het zogeheten ‘rondje Campus’ zo ver mogelijk gelegen van het campusterrein en tegen de woonwijk Noordwest.
- Een Campusroute met een verdiepte ligging.

Er waren twee variaties op de bestaande route. Dit werden ‘A-varianten’ genoemd:

- Een variant A ‘kosten efficiënt’: hier werden onder andere de Mansholtlaan en de Nijenoord Allee verdubbeld en werden er ongelijkvloerse kruisingen aangelegd
- Een variant A ‘sober (geoptimaliseerd)’: ten opzichte van de andere variant A ‘kostenefficiënt’ werden de wegen niet overal verdubbeld.

Ten slotte was er een alternatief Ruggengraat:

- Hier werd een nieuwe verdiepte weg voorgesteld over het Campusterrein met ook aanpassingen aan de bestaande route.

Voor meer uitleg over deze alternatieven en varianten verwijzen we naar bijlage 4, pagina 23. In deze bijlage zijn deze varianten beoordeeld op basis van het geactualiseerde verkeersmodel en de nieuwe criteria. De nieuwe criteria wijken op bepaalde punten af van de criteria die in de voorgaande fase die, onder regie van de gemeente, zijn gehanteerd.

Tabel 5 laat de nieuwe beoordeling zien. Hierbij scoren de Campusvarianten vrijwel overal hetzelfde, omdat zij verkeerskundig niet of nauwelijks verschillen:

- Op basis van het geactualiseerde verkeersmodel scoren alle alternatieven/varianten nu gelijk op het criterium doorstroming. Zij voldoen in 2030 allemaal aan het gestelde doel.
- Op het thema Reservecapaciteit scoren de varianten verschillend en negatief. Dit betekent dat er ná 2030³ niet op alle routes in de ochtend- en avondspits voldaan kan worden aan de eis dat men over een rit in de spits maximaal 1,5 x zo lang mag doen als buiten de spits. Verkeerskundig zijn er echter nog wel mogelijkheden om dit te optimaliseren, waardoor dit mogelijk beter kan scoren. Dit onderzoek vindt plaats in de Milieueffectrapportage.
- Op het thema compartimentering en aanpassingsvermogen scoren de Campusvarianten, net als in de voorgaande trechtering, beter dan de andere. Bij de Campusroutevarianten zijn er meer mogelijkheden voor het nemen van verschillende routes en is de capaciteit groter. Het aanpassingsvermogen van de

¹ De Ladder van Verdaas of ‘zevensprong’ is een stappenplan geïntroduceerd door kamerlid Verdaas in 2004. Het doel ervan is om verkeersproblemen – met de beperkte beschikbare financiële en fysieke ruimte – mede op te lossen door andere maatregelen dan de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Campusroute op maaiveld is het beste omdat het in een gebied ligt zonder veel bebouwing en er geen ongelijkvloerse kruisingen zijn voorzien.

- Wat betreft fietsoversteekbaarheid; qua wachttijd scoren de A-varianten en de Ruggengraat beter omdat deze op de drukke fietsroutes de fiets ongelijkvloers laten kruisen.

In deze herbeoordeling zijn de verschillen tussen de varianten kleiner geworden dan in de voorgaande trechtering.

Criteria versus alternatieven/ varianten		Campus varianten ⁴	Ruggengraat	A kosten efficiënt	A Sober geoptimaliseerd
Doorstroming		++	++	++	++
Robuustheid	Reservecapaciteit	o/-	-	-	-
	Compartimentering: - Aanwezigheid routes - Capaciteit	+ ++	o/+ o	o +	o o
	Aanpassings- vermogen	+/- ⁵	-	-	-
Fietsoversteekbaarheid		o/+	++	+	+
Kosten		Resp. 13, 14, 37 mln	40 mln	30 mln	28 mln

Tabel 5 scores van de afgevalen alternatieven op de vastgestelde criteria

Het taakstellend maximale budget voor het project is 14 miljoen euro, waardoor er vier mogelijkheden afvallen vanwege de te hoge kosten, te weten: Campusroute verdiept, ruggengraat, A kosten efficiënt en A Sober geoptimaliseerd.

In het verleden heeft de gemeente Wageningen zich uitgesproken tegen variant B, Rondje Campus. Deze variant ligt zoveel mogelijk langs de randen van de Wageningen Campus. Hierdoor wordt deze variant dicht bij de woningen aan de Dijkgraaf gerealiseerd. Dit vindt de gemeente zeer ongewenst. De provincie heeft dit standpunt gehonoreerd, zodat deze variant buiten beschouwing blijft.

4.3 Alternatief Bestaande route

Zoals uit paragraaf 4.2 blijkt vallen de meeste alternatieven af omdat zij ver buiten het gereserveerde budget liggen. De Commissie m.e.r. heeft echter ook gevraagd om te beoordelen of nieuwe ontwikkelingen ervoor zorgen dat er andere kansrijke alternatieven zijn die wel binnen de doelstelling en financiële kaders passen.

Het geactualiseerde verkeersmodel laat in 2030 een kleinere relatieve toename van het verkeer zien dan het voorgaande model voorspelde. Daarnaast blijkt uit de tellingen dat de groei van het verkeer ten opzichte van

⁴ Het gaat hier om de varianten: Rondje Campus, Campusroute op maaiveld, Campusroute met een verdiepte ligging

⁵ de Campusroute op maaiveld en Rondje Campus scoren positief, de Campusroute verdiept scoort negatief aangezien aanpassen van een tunnelbak kostbaar is.

de in 2012 geprognoseerde groei is achtergebleven. Hierdoor is het niet uit te sluiten dat er een alternatief mogelijk is op het bestaande tracé met in achtneming van het criterium kosten. Door de relatief lagere verkeerscijfers is het niet uit te sluiten dat gelijkvloerse fietskruisingen mogelijk zijn. Aandachtspunt hierbij is de mate van kwaliteit van de (gelijkvloerse) fietsoversteken. Of deze voldoende te waarborgen is, zal onderdeel moeten zijn van een verkeerskundig vervolgonderzoek naar een dergelijk alternatief.

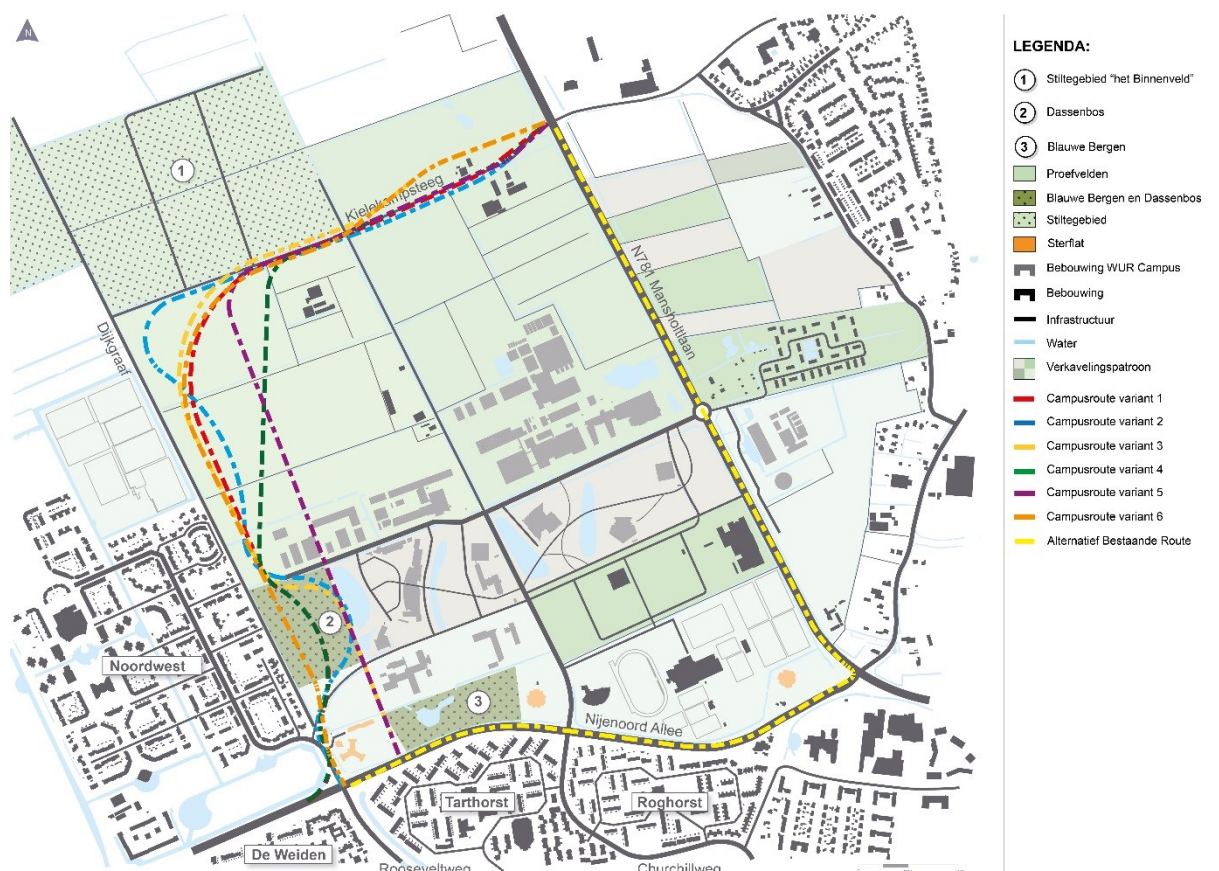
4.4 Ladder van Verdaas

In de voorgaande fase is onderzocht in hoeverre maatregelen te bedenken zijn die het autogebruik doen afnemen. In de NRD is hierop ingegaan. In de zienswijzen op de NRD zijn vele oplossingen aangedragen. Sommige waren nieuw, andere oplossingen al bekend. Er is daarom een bureau, gespecialiseerd in verkeer en vervoer, gevraagd om te analyseren in welke mate het wegverkeer in de spits teruggedrongen kan worden. De conclusie van het rapport is dat er een reductie van spitsritten tussen 3 tot 5% mogelijk is. Voor het behalen van de bovenkant van deze bandbreedte moeten naast 'zoete' maatregelen, zoals beloningsprojecten ook 'zure' maatregelen zoals restrictief parkeerbeleid worden ingezet. In bijlage 3 is het gehele rapport opgenomen. Met een reductie van 3 tot 5 % wordt het verwachte probleem niet opgelost. Dit betekent overigens niet dat we hier geen energie in steken. Zo nemen wij bijvoorbeeld deel in het initiatief van de gemeente Wageningen om een mobiliteitsconvenant te sluiten met de regio en het bedrijfsleven. Hier kunnen deze (zoete en zure) maatregelen een goede plek in krijgen.

4.5 Kansrijke alternatieven en varianten

De hernieuwde trechtering laat zien dat er nu twee alternatieven (zie figuur 2) zijn die mogelijk kunnen voldoen aan de gestelde verkeerskundige doelen en criteria én die mogelijk kunnen passen binnen de gestelde financiële kaders.

1. Het alternatief Campusroute. Dit alternatief is verder uitgewerkt in zes varianten (zie figuur 2). Deze varianten zijn tot stand gekomen in twee ontwerpateliers. Iedereen kon zich aanmelden voor deze ontwerpateliers. Uiteindelijk hebben bewoners, belangenorganisaties en een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven onder begeleiding van verkeerskundigen, een landschapsarchitect en een natuurspecialist verschillende varianten uitgewerkt in het zoekgebied voor de Campusroute.
2. Het alternatief Bestaande Route. Dit alternatief omvat de minimale maatregelen die nodig zijn om de verbetering van de bereikbaarheid toekomstbestendig te bewerkstelligen via bestaande infrastructuur.



Figuur 2: Alternatief Bestaande Route en Alternatief Campusroute (met zes varianten)

4.6 Aanpassing criterium Fietsoversteekbaarheid

De in de Notitie Doelstelling en Criteria (bijlage 1) beschreven beoordelingsmethode voor fietsoversteekbaarheid is destijds gekozen vanuit de gedachte dat enkel het alternatief Campusroute – en daarbinnen de varianten – hierop gescoord en vergeleken zouden worden. Het zou dan gaan om beperkte keuzemogelijkheden qua vorm van de fietsoversteekvoorzieningen. Deze methode is niet geschikt voor een vergelijking tussen meerdere alternatieven waarbij ongelijkvloerse oplossingen niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom is de methode aangepast.

Nu worden eerst per alternatief de logische oversteeklocaties aangewezen. Vervolgens wordt per locatie een passende oversteekvoorziening geformuleerd. In theorie variërend van een ongeregelde gelijkvloerse oversteek tot een ongelijkvloerse fietskruising. “Passend” slaat hierbij zowel op de hoeveelheid fiets- en autoverkeer, op de beschikbare ruimte en op de projectkaders. Daarna wordt per locatie de gekozen voorziening beoordeeld op kwaliteit. Hierbij wordt op kwalitatieve wijze een oordeel gegeven op onder andere veiligheid, mate van oponthoud, directheid (geen omwegen) en oversteekbaarheid. De beoordeling wordt voorzien van een score volgens een vijfpuntsschaal zoals dat in het MER wordt toegepast. Per alternatief worden de scores van de oversteeklocaties samengevoegd tot een totaalbeoordeling op het criterium fietsoversteekbaarheid. Dit maakt dat we het criterium van fietsoversteekbaarheid als volg wijzigen (zie vierde kolom, tabel 6):

Thema	Aspect	Doel	Criterium
Fietsoversteekbaarheid	Wachttijd fietsers	Het beperken van wachttijd voor overstekende fietsers binnen de invloedssfeer van het project.	Kwaliteit fietsoversteekbaarheid van de fietsoversteekvoorzieningen (kwalitatieve beoordeling)

Tabel 6: aangepast criterium fietsoversteekbaarheid

4.7 Aanpassing criterium Doorstroming

De overige criteria passen ook bij de vergelijking tussen het alternatief Campusroute en Bestaande Route. Wel is het zo dat de factor 1,5 als harde norm geformuleerd is, terwijl we in andere projecten in Nederland zien dat dit vaak als streven gehanteerd wordt. Wij passen daarom deze factor aan naar een streven. Passend bij een streven naar/ambitie van de economische groei van Foodvalley. Het criterium voor doorstroming wijzigt als volgt (zie vierde kolom tabel 7):

Thema	Aspect	Doel	Criterium
Doorstroming	Reistijdverhouding	Voldoende capaciteit voor verkeersafwikkeling tijdens de spitsperiodes.	Streven naar een reistijdfactor spitsuur/daluur <1,5

Tabel 7: aangepast criterium doorstroming

5 Conclusie

Op basis van het geactualiseerde verkeersmodel en de aangescherpte doelstelling en criteria concluderen wij dat er op dit moment een doorstromingsprobleem is en dat dit probleem groter wordt in de toekomst. Terugkijkend naar de voorgaande trechtering zijn wel de verschillen tussen de eerder afgevalen alternatieven en varianten iets kleiner geworden. Met uitzondering van de Campusroute op maaiveld vallen ze echter nog steeds (ver) buiten het gereserveerde budget.

Omdat het geactualiseerde verkeersmodel aangeeft dat het verkeer minder hard groeit dan in 2012 werd geprognoseerd, is opnieuw bekeken of het bereikbaarheidsprobleem binnen de budgetkaders kan worden opgelost met (opwaardering van) de bestaande route. Omdat we dit niet op voorhand kunnen uitsluiten, voegen we in het MER-onderzoek, naast het Alternatief Campusroute, ook een Alternatief Bestaande route toe. Deze voldoet mogelijk zowel aan de inhoudelijke doelstelling als aan het financieel kader.

De milieuwetgeving geeft aan dat redelijke, realistische alternatieven die bijdragen aan doelbereik dienen te worden meegenomen in de vergelijking.

In het Milieueffectrapport worden daarom twee alternatieven onderzocht:

- Het alternatief Bestaande Route
- Het alternatief Campusroute op maaiveld, daarbinnen zes varianten

Op basis van alle informatie maakt Gedeputeerde Staten een keuze voor het Voorkeursalternatief. Deze keuze wordt vervolgens uitgewerkt en opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan wordt naar verwachting tweede helft van 2019 ter inzage gelegd. Op dit Ontwerp-Inpassingsplan kan iedereen dan een zienswijze indienen.

Bijlagen:

Bijlage 1: Notitie doelstelling en criteria

Bijlage 2: Technische rapportage verkeersmodel – Royal Haskoning DHV

Bijlage 3: Notitie mogelijkheden Ladder van Verdaas – Mu consult

Bijlage 4: Notitie herijking trechtering – Royal Haskoning DHV