

Bijlage.

1. Voorzieningen voor het fietsverkeer en het gebruik daarvan

Bij de Luikse oplossing bij de Bornsesteeg en bij de -nog nader in te passen- ongelijkvloerse fietsoversteek Mansholtlaan (omgeving Droevendaalsesteeg) ontstaan hoogwaardige fietsoversteeken, zonder (of met zeer gering) oponthoud voor fietsers en met een sterk verbeterd verkeersveiligheidsniveau. Bij de Bornsesteeg steken gemiddeld 6000 fietsers per werkdag de Nijenoord Allee over. Uitgaande van recente telcijfers ligt het aantal fietsers dat de Mansholtlaan oversteekt bij de Droevendaalsesteeg per gemiddelde werkdag op 2500. Daarvan rijden er 1300 via het (smalle) fietspad richting Grintweg. Overigens bleek ook dat er dagelijks 5000 fietsers gebruik maken van het fietspad langs de westzijde van de busbaan over de Campus/Akkermaalsbos. Van Hoeverstein zijn geen telcijfers beschikbaar.

Voor het fietsverkeer is behoud van een goede oversteek van de Nijenoord Allee bij Hoeverstein van groot belang. De oversteek is eveneens van groot belang voor voetgangers, met name vanwege het gebruik van de bushalte aan de Nijenoord Allee. Halte Hoeverstein wordt ongeveer twee keer meer gebruikt dan halte Bornsesteeg (na realisatie van de busbaan over de Campus). De in- en uitstappers zijn vooral georiënteerd op Leeuwenborgh e.o. en in zeer beperkte mate op de Campus en de sterflat.

Zowel bij de versoberde variant A als de kostenefficiënte variant A is een ongeregelde gelijkvloerse kruising bij Hoeverstein niet mogelijk. De fietsbereikbaarheid van Hoeverstein vs Stad, Stad vs Campus en Stad vs Sportvelden is belangrijk. Een fietstunnel bij Hoeverstein biedt een uitstekende oplossing, maar vanwege krappe inpassing is die alleen tegen hoge kosten te realiseren (ca. € 6 miljoen).

2. De mogelijkheden van een gelijkvloerse fietsoversteek bij Hoeverstein, mét verkeerslicht

Tot dusver werd een geregelde, gelijkvloerse fietsoversteek bij Hoeverstein in de kostenefficiënte variant A niet als een afdoende oplossing gezien. Gezien de verkeersdruk op de Nijenoord Allee in 2030, het streven naar veilige en hoogwaardige fietsverbindingen met zo min mogelijk oponthoud en de beoogde doorstromingskwaliteit voor het autoverkeer, werd wél een afdoende oplossing gezien in een fietstunnel. Het niet realiseren van de fietstunnel en daarom het wegvallen van de oversteek bij Hoeverstein voor de fietsers en de voetgangers is voor uw raad een zwaarwegende belemmering om in te stemmen met de kostenefficiënte variant A.

Op basis van voortgaand inzicht en onderzoeksresultaten bij de Versoberde variant A is nader onderzocht of een werkbaar compromis gevonden kan worden in een tussenoplossing, waarbij overstekende fietsers en voetgangers een geregelde, gelijkvloerse kruising hebben met het autoverkeer.

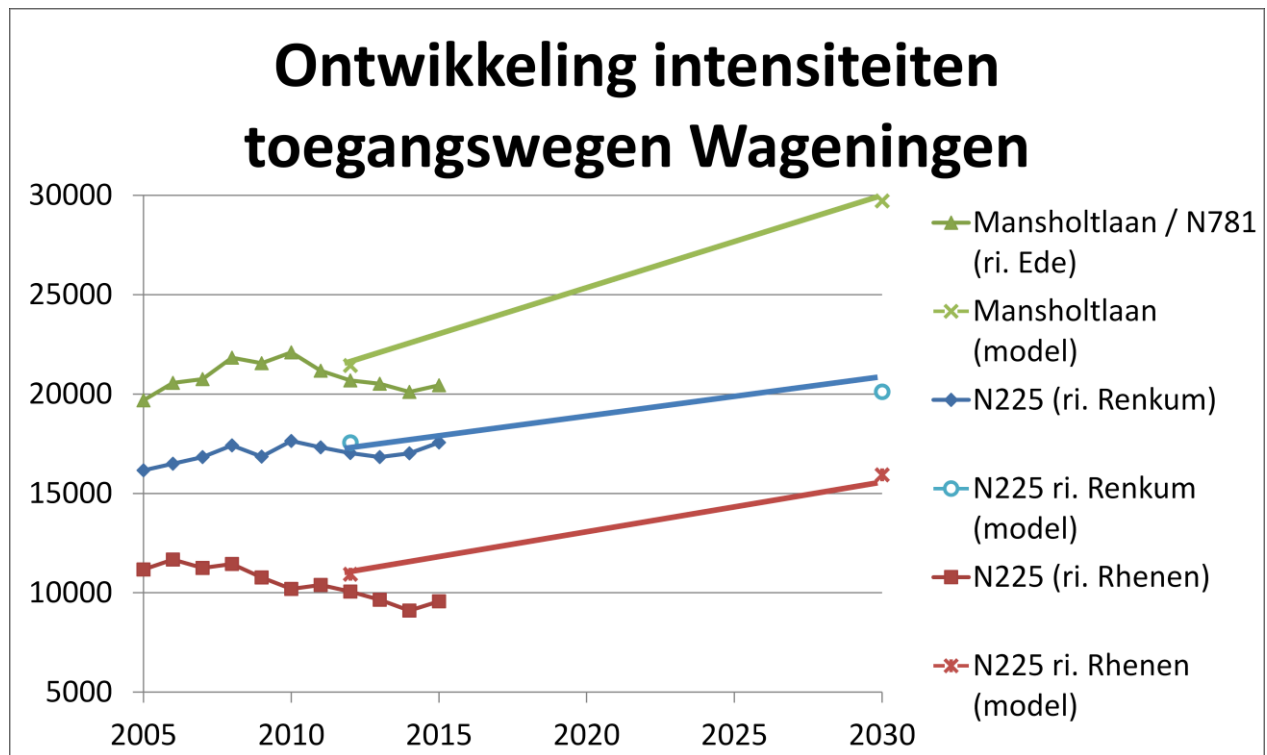
Uit de modelanalyses blijkt dat de geregelde fietsoversteek kan functioneren bij een cyclustijd van 90 seconden (avondspits). Dit past binnen het maximum van 120 seconden. Dat wil ook zeggen dat de maximale wachttijd voor fietsers die willen oversteken anderhalve minuut is. Bij de instellingen van de groentijden is er rekening mee gehouden dat ook voetgangers voldoende tijd hebben om bij 2x2 over te kunnen steken. Deze verkeerslichten (VRI) hoeven niet gecoördineerd te worden met de VRI op de kruising Nijenoord Allee/Mansholtlaan. Het in- en uitgaand verkeer wordt geconfronteerd met een extra vertragingpunt op de route. De wachtrijen die ontstaan bij het verkeerslicht hebben enige impact op de doorstroming, maar deze blijft beperkt. Deze wachtrijen zijn niet lang en verstoren de doorstroming op andere kruispunten (zoals de Nijenoord Allee/Mansholtlaan) niet. Van een significant effect op de robuustheid zal geen sprake zijn.

Samengevat betekent dit;

- Een geregelde oversteek bij Hoeverstein zal niet de maximale verkeersveiligheid opleveren als een fietstunnel, maar de oversteek kan in principe voldoende veilig functioneren indien de gebruikers het verkeerslicht respecteren.
- Met een gering verlies aan kwaliteit in de doorstroming van autoverkeer, het openthoud voor fietsverkeer en de verkeersveiligheid, is de geregelde, gelijkvloerse oversteek bij Hoeverstein een werkbaar compromis.

3. Actuele verkeerstellingen in relatie tot de verkeersprognoses.

Onderstaande grafiek toont het verloop van de jaarlijkse intensiteitswaarden op de N781 en N225. Tussen 2004 en 2016 is aan de oostkant van Wageningen een beperkte groei van verkeer waarneembaar. De groei tekent zich in de laatste 2 jaar duidelijk af. De waarde van het modelbasisjaar (2012) past goed op de lijn van de gemeten waarden.



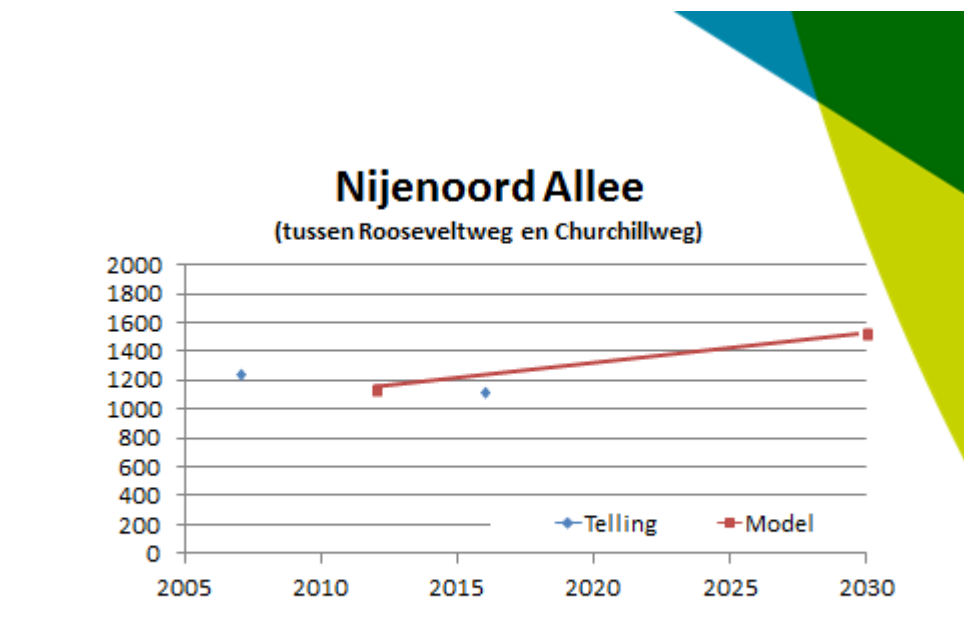
Van 16 september tot 4 oktober 2016 zijn aanvullende intensiteitstellingen op de Nijenoord Allee uitgevoerd. Er is geteld aan zowel de oostkant als de westkant van de kruising met de Churchillweg. De kerngegevens zijn opgenomen in onderstaande tabel (motorvoertuigen per gemiddelde werkdag). Om de vergelijking met de bestaande telwaarden uit 2007 te maken, zijn ook die weergegeven. Het verschil staat tussen haakjes.

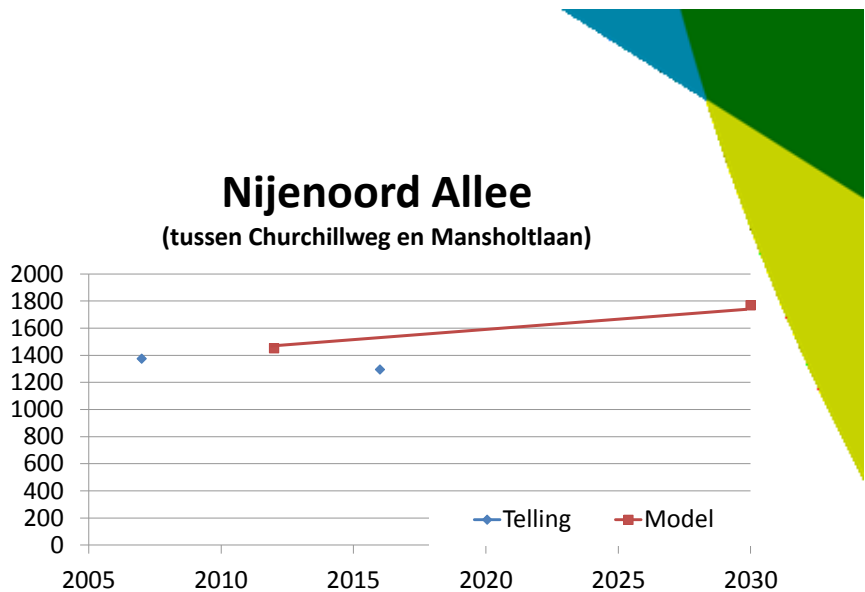
Nijenoord Allee	Tussen Rooseveltweg en Churchillweg		Tussen Churchilweg en Mansholtlaan	
	Dec. 2007	Sept. 2016	Dec. 2007	Sept. 2016
Richting West	7.800	6.900 (-900)	8.700	8.100 (-600)
Richting Oost	7.600	6.800 (-800)	8.100	7.600 (-500)

Tussen 2007 en 2016 is er een daling waarneembaar van de etmaalintensiteiten op de Nijenoord Allee met van 1.100 resp. 1.700 mvt/etmaal. Hierbij moet worden opgemerkt dat de telling in 2007 medio december zijn uitgevoerd. Omdat mogelijk al sprake was van een verlofperiode voor velen en vanwege lagere temperaturen kan het zijn dat destijds meer autoverkeer is waargenomen.

Op het westelijk deel van de Nijenoord Allee is sprake van een nagenoeg gelijk richtingsverdeling. Op het oostelijk deel is de uitgaande richting minder druk dan de ingaande (west). Dat was ook al zo in 2007. Dit kan er op duiden dat het uitgaand verkeer voor een deel de Churchillweg mijdt.

Deze telwaarden zijn vergeleken met de intensiteiten die in het model worden gehanteerd voor het basisjaar (2012). Zie onderstaande grafieken.





Wat opvalt in de grafieken is dat de modelwaarde uit 2012 goed aansluit op de getelde intensiteiten in 2007 en 2016. Er zijn kleine afwijkingen op het westelijk en oostelijk deel (lager resp. hoger). Omdat slechts op twee momenten is geteld, kan geen trend getoond worden zoals op de provinciale wegen. De verwachting is echter dat eenzelfde patroon van toepassing is, zoals die geldt voor de provinciale wegen.

Er is modelmatig uitgegaan van een laag, gematigd groeiscenario. Extrapolatie van slechts twee meetpunten, in verschillende maanden van het jaar, mag zeker niet worden gedaan. De twee telwaarden mogen wel gebruikt worden om te bepalen of het basisjaar van het model de werkelijkheid voldoende goed benadert. De continue telling op de provinciale wegen laat wel een opgaande trend zien. Gezien de goede aansluiting van het modelbasisjaar 2012 op de telwaarden en de marges in de prognose voor 2030 wordt er geen aanleiding gezien de conclusies van het uitgevoerde onderzoek te herzien.