

Verkeer - ladder van verdaas

1.	<p>Vraag</p> <p>n.a.v. pagina 42. Heeft u verder nog gekeken naar maatregelen die in andere universiteitssteden genomen worden om de automobilititeit terug te brengen? Zo ja, wat zijn daarvan de resultaten en de verkregen inzichten? Zijn er voorbeelden die een afname met meer dan 5% van de spitsritten hebben bereikt?</p>
	<p>Antwoord</p> <p>Nee, dit hebben wij niet gedaan. Overigens werkt provincie Gelderland mee aan het regionale mobiliteitsconvenant en werkt zij aan het programma Slimme Mobiliteit. Vooralsnog zien wij geen aanleiding om het rapport over de Ladder van Verdaas ter herzien en zijn de gegevens van dit rapport nog steeds bruikbaar in dit project.</p>
2.	<p>Vraag</p> <p>Volgens de Ladder van Verdaas moet er eerst aan andere oplossingen gedacht en gewerkt worden voordat er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Waarom komt aanpak sluipverkeer A12-A50 dan niet terug in het rijtje van dingen waar de provincie Gelderland al aan werkt?</p>
	<p>Antwoord:</p> <p>Omdat het aandeel doorgaand verkeer in de spitsen dusdanig beperkt is dat het weren van dit verkeer weinig tot geen verschil maakt ten aanzien van de doelen van Beter Bereikbaar Wageningen. Daarnaast zou iedere maatregel die de provincie zou nemen op haar eigen wegen naar Wageningen (N781, N225) het gebruik van andere ongewenste routes (zoals door Renkum en Heelsum) stimuleren en/of ook ten koste gaan van de bereikbaarheid van Wageningen.</p>
3.	<p>Vraag</p> <p>De ladder van Verdaas wordt niet toegepast. Parkeren op de WUR is nog steeds gratis. Waarom wilt u dit instrument om verkeer te regelen niet toepassen?</p>
	<p>Antwoord</p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport en is geen vraag voor ons ambtelijk om te beantwoorden.</p>
4.	<p>Vraag</p> <p>Hoe verandert de bereikbaarheid als meer mensen in plaats van met de auto met het openbaar vervoer en/of de fiets reizen? Hoe verandert de bereikbaarheid als meer mensen gaan carpoolen? Hoe verandert de bereikbaarheid als mensen vaker gaan thuiswerken?</p>
	<p>Antwoord</p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport en is geen vraag voor ons ambtelijk om te beantwoorden</p>
5.	<p>Vraag</p> <p>Vraag: wat zou de reistijdverhouding of actuele reistijd zijn als de ladder van Verdaas en de maatregelen van de provincie wel meegewogen zouden zijn? Het zou heel goed kunnen dat dan uitbreiding van asfalt niet nodig blijkt te zijn om bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Dit is o.i. een cruciale overweging.</p>
	<p>Antwoord</p> <p>Dit is geen verhelderende vraag over het Milieueffectrapport en is geen vraag voor ons ambtelijk om te beantwoorden</p>
6.	<p>Vraag</p> <p>Waarom beperkt u het verbeteren van bereikbaarheid tot het verbeteren van de autodoorstroming, terwijl deze op vele andere manieren verbeterd kan worden</p>

	<p>volgens de Ladder van Verdaas? Zoals inzetten op minder autogebruik, parkeerbeleid en bevorderen thuiswerken, fiets en OV. De Ladder is de basis van het Wagenings mobiliteitsbeleid en wordt door de provincie ook onderschreven.</p>
	<p>Antwoord</p>
	<p>Zie paragraaf 3.6 van het MER. Hierin is opgesomd en uitleg gegeven over hoe de provincie omgaat met de Ladder van Verdaas en welke projecten de provincie in dit kader ook allemaal aan (mee)werkt.</p>
7.	<p>Vraag</p>
	<p>Waarom is de Ladder van Verdaas (bijl 4) niet uitgewerkt voor de Wageningse situatie? Dit is toch juist iets voor een MER?</p>
	<p>Antwoord</p>
	<p>Een dergelijke specifieke uitwerking zou voor schijnnaauwkeurigheid zorgen. Er zijn in Nederland vrijwel geen vergelijkbare plaatsen die een bruikbare referentie bieden.</p>