



Bereikbaarheid van Wageningen 5.2



Agenda en Onderwerpen

- Geografische ligging en sluipverkeer
- Uitdagingen in de huidige bereikbaarheid
- Situatie / Visie / Beslispunten

Geografische ligging en sluipverkeer



Introductie en geschiedenis van Wageningen



Oorsprong van Wageningen

Wageningen begon als een klein dorpje en ontwikkelde zich door de jaren heen tot een belangrijke stad met een rijke geschiedenis.



Wageningen University & Research

De stad staat bekend om de Wageningen University & Research, die aanzienlijke invloed heeft op onderwijs en onderzoek internationaal.



Internationale aantrekkingskracht

Wageningen's internationale uitstraling maakt het aantrekkelijk voor studenten van over de hele wereld, waardoor diversiteit ontstaat.

Ligging binnen Nederland

Centrale ligging

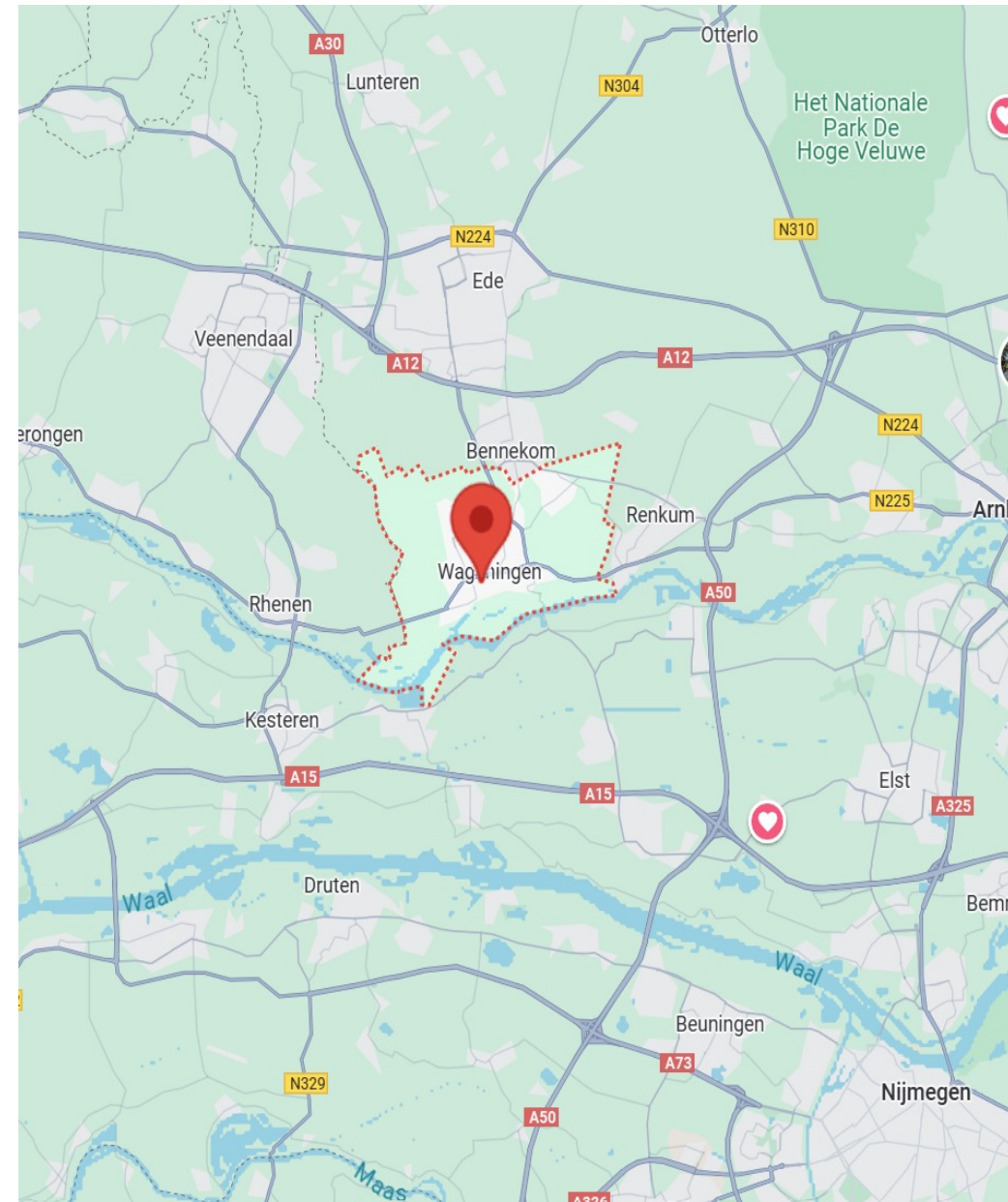
Wageningen ligt in het hart van Nederland, wat het een centrale uitvalsbasis maakt voor reizen naar andere steden.

Goede verbindingen

De stad is goed verbonden met belangrijke steden zoals Arnhem en Utrecht, wat de bereikbaarheid vergemakkelijkt.

Aantrekkelijke locatie

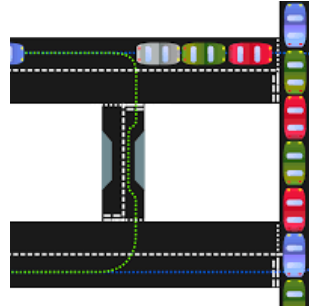
Deze strategische ligging maakt Wageningen tot een aantrekkelijke locatie voor bewoners en bedrijven die willen profiteren van de nabijheid van andere stedelijke gebieden.



Uitdagingen in de
huidige
bereikbaarheid



Uitdagingen in de huidige bereikbaarheid



Veel sluipverkeer doorkruist Wageningen

Met de ligging tussen een 3-tal snelwegen is Wageningen een zeer gewilde route voor sluipverkeer dat files wil omzeilen op 1 van deze snelwegen.



Onduidelijk!

Op vrijwel alle hoofdwegen is veel onduidelijkheid m.b.t.. voorrang, met bijv. andere regels op verschillende rotondes binnen Wageningen, en fietsstraten zorgt dit voor veel onduidelijkheid bij de verschillende weggebruikers



Veel verplaatsingen binnen Wageningen

Er verplaatsten zich op dagelijkse basis veel weggebruikers door Wageningen per fiets auto of OV. Dit zorgt voor piek momenten welke veel druk geven op het wegennet en kruisingen / rotondes.

Situatie / Visie /
Beslispunten



Beslispunt 1

Op de hoofdwegenstructuur rond Wageningen is de auto, gecombineerd met OV, de hoofdgebruiker en krijgt prioriteit. De inrichting van de hoofdwegenstructuur en de kruisingen moeten simpel, duidelijk en overzichtelijk zijn voor de auto en het OV.

Onze visie

Op de hoofdwegenstructuur heeft de auto prioriteit. Alle kruisingen zijn simpel, standaard en overzichtelijk. Op de plekken waar grote fietsroutes en de hoofdwegenstructuur elkaar kruisen gaan we voor de doorstroming. Op deze plekken heeft ongelijkvloers elkaar kruisen de voorkeur. Bij gelijkvloerse kruisingen wordt het kruisend verkeer geregeld door standaard rotondes of verkeerslichten. Bij een voet/fietsoversteek komt verkeer vanuit 1 zijde (duidelijkheid).



Beslispunt 2

Op de hoofdwegenstructuur is Wageningen en directe omgeving het reisdoel. Je moet op de hoofdwegenstructuur zijn of komt er vandaan, en gebruikt deze niet als tussenstation. Hiermee willen we “sluipverkeer A12-A50 vv” voorkomen /ontmoedigen.

Onze visie

Op de hoofdwegenstructuur heeft de auto gecombineerd met OV de prioriteit. We willen voorkomen dat deze visie nog meer sluipverkeer aantrekt. Een maatregel in de hoofdwegenstructuur, zoals bijvoorbeeld een knip of een tolsysteem, moet sluipverkeer ontmoedigen omdat de “tijdwinst” er niet meer is. Op het deel Diedenweg, onderdeel van de hoofdwegenstructuur, zit geen buslijn (OV). Daarmee lijkt het ons logisch om juist hier een maatregel te nemen.



Beslispunt 3

Op alle straten en wegen die naar de hoofdwegenstructuur rond Wageningen lopen, is de fietser en voetganger, gecombineerd met OV, de hoofdgebruiker en krijgt prioriteit. De inrichting van de straten en wegen en de kruisingen moeten simpel en duidelijk zijn voor de fietsers / voetgangers en het OV.

Onze visie

Op de straten en wegen naar de hoofdwegenstructuur heeft de fietser / voetganger prioriteit. Alle kruisingen zijn simpel en overzichtelijk. De snelheid is max. 30km/u. Daar waar conflicten ontstaan gaan we over op maatregelen die de auto's ontmoedigen en fietsers promoten. Het OV kan wel gebruik maken van deze routes.



Beslispunt 4

Anders dan de hoofdwegenstructuur zijn er geen doorgaande routes voor de auto binnen Wageningen. Het wordt hierdoor veel aantrekkelijker om met de fiets naar de binnenstad te komen.

Onze visie

De hoofdwegenstructuur van Wageningen staat. De volgende stap is om de straten en wegen per wijk om te bouwen naar het model van Houten. Het model van Houten kenmerkt zich door het ontbreken van doorgaande routes voor auto's richting het centrum. De fiets/voetganger en het OV heeft deze doorgaande routes wel. Een auto die een wijk inrijdt kan niet naar de volgende wijk rijden, maar moet dezelfde wijk weer uit rijden.

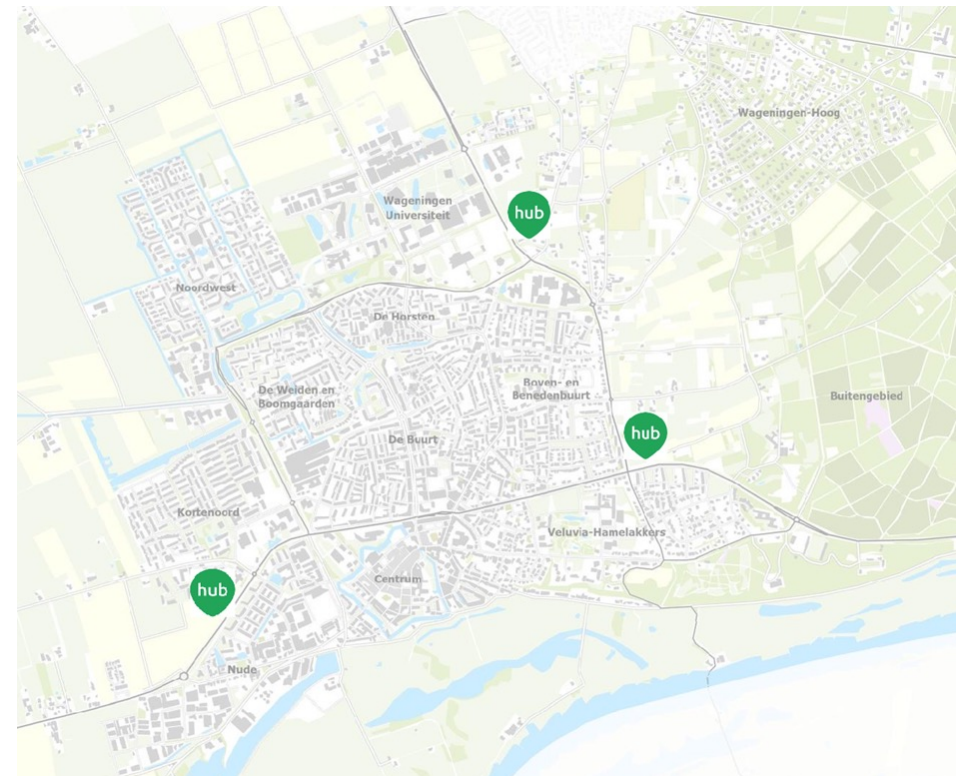


Beslispunt 5

Wageningen maakt actief werk van het creëren van verzamelplekken waar je wisselt van vervoermiddel. Zonder de verzamelplekken is een transitie lastig / onmogelijk.

Onze visie

Verzamelplekken (Hubs) zijn de belangrijke punten waar transitie plaats moet gaan vinden van voetganger, fietser, OV, auto en vrachtauto. Deze verzamelplekken zijn gebaseerd op de hoofdgebruiker van de omliggende infrastructuur. Bij hoofdfietsroutes is het een verzamelplek waar je de transitie maakt tussen fietsen en lopen. Bij de hoofdwegenstructuur is het de transitie van auto naar fiets/lopen/OV.



Conclusie

Strategische Ligging

Met de stellingen die we hebben ingebracht hopen we op een betere doorstroming en of het beperken en ontmoedigen van sluipverkeer

Vervoersnetwerk

Duidelijkheid is gewenst op de vele wegen, met de aangedragen aanpassingen zouden we 1 duidelijke "hoofd" gebruiker aan te wijzen om zo duidelijk te creëren voor iedereen

Duurzame Mobiliteit

Met het aanbrengen van Hub's hopen we te bereiken dat we minder auto verkeer de stad in krijgen en mensen een duurzaam vervoermiddel kiezen om op hun bestemming te komen.