

Beslispunten Groep 5.2 Bereikbaarheid.

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.

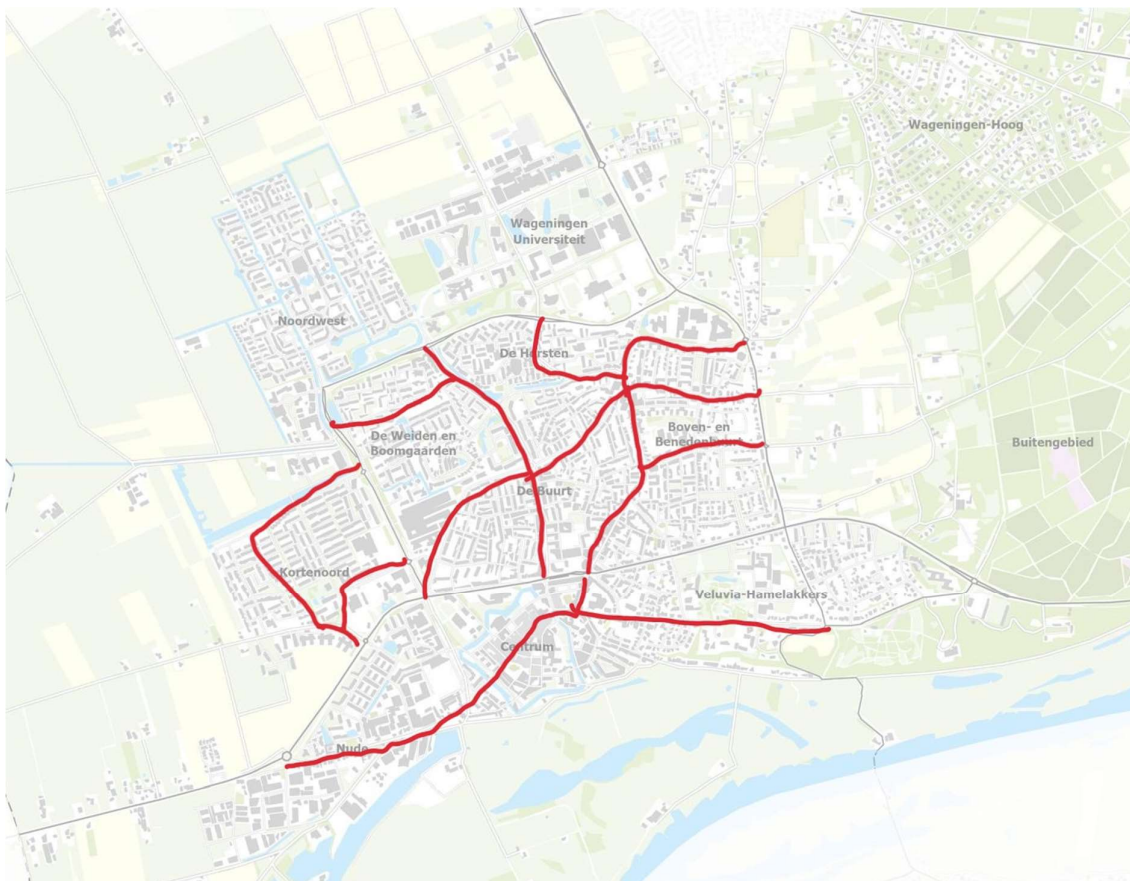


Beslispunt 3

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.

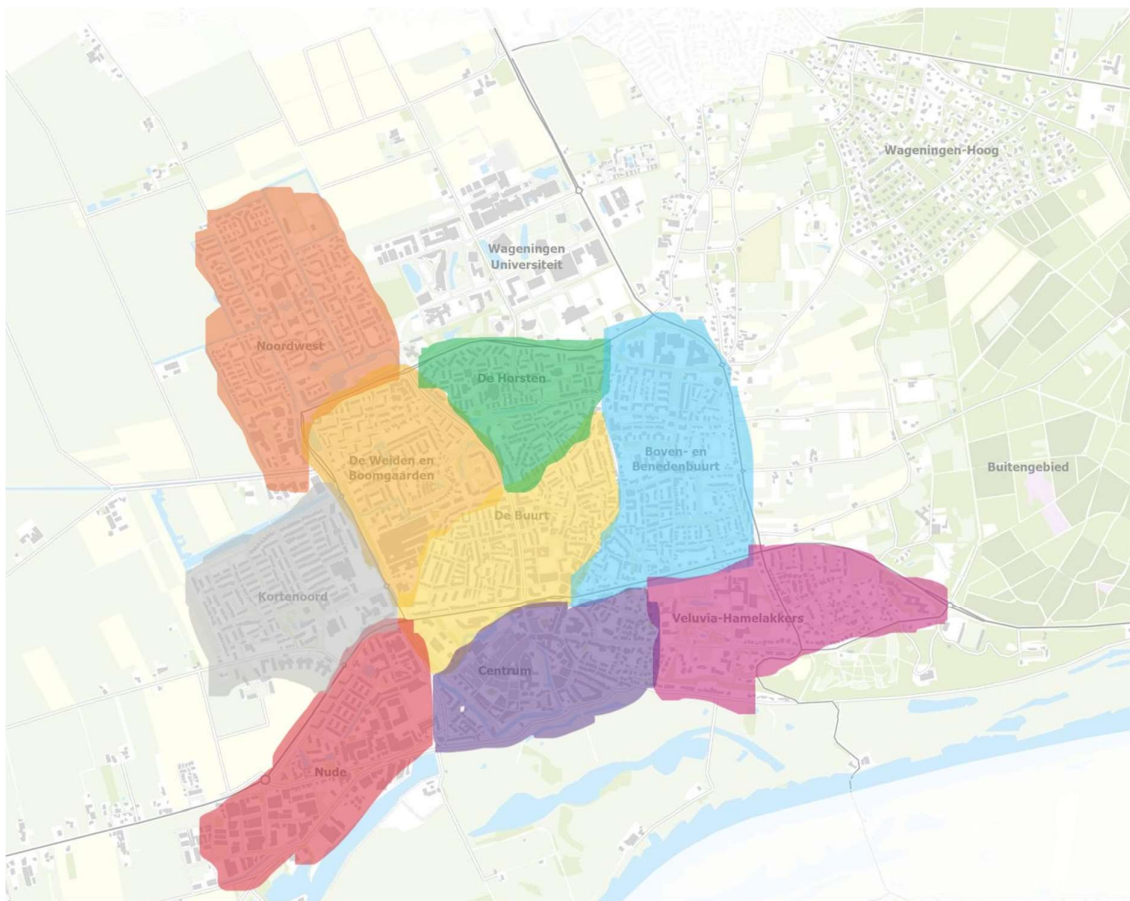


Beslispunt 4

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 hoofdwegstructuur is het de transitie van auto naar fiets/lopen/OV.

