eli.brouwer@gmail.com, maureen.prikken@wur.nl 16/08/2018

De Stallen

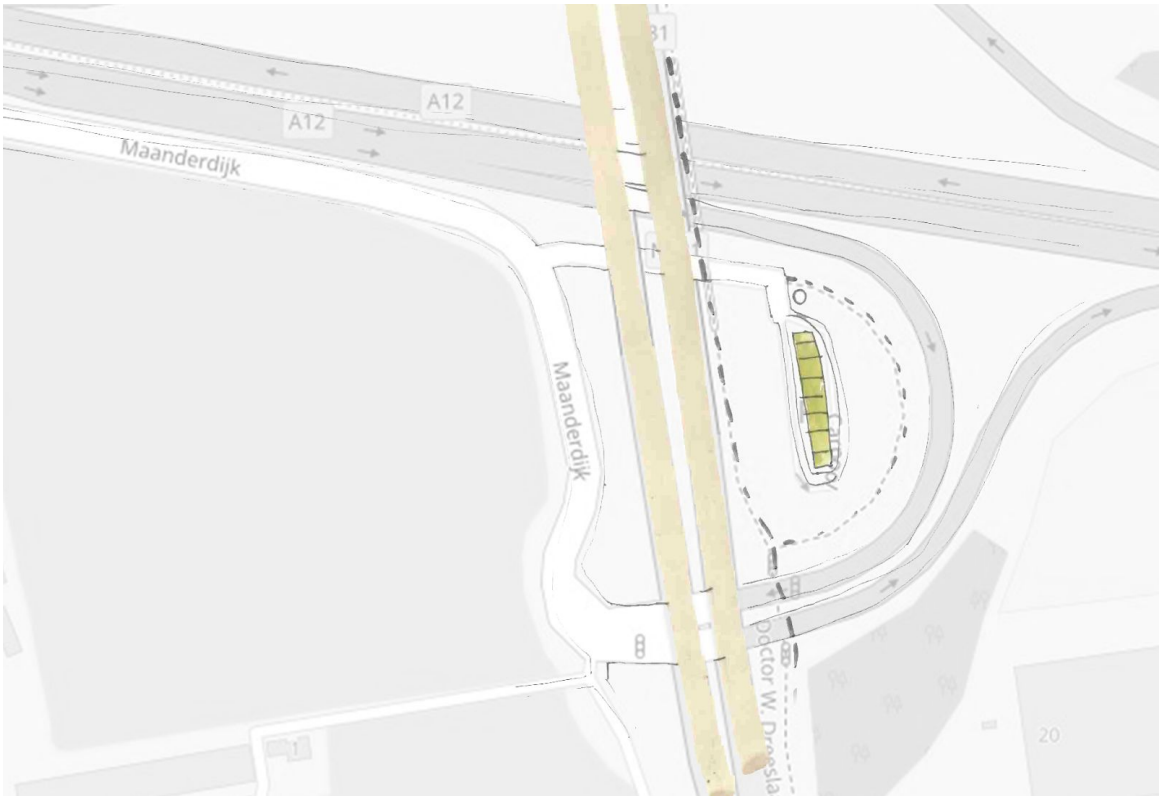
Het voorstel de Stallen laat een andere mogelijkheid zien om het door Rijkswaterstaat en Provincie gesignaleerde verkeersprobleem op de route Nijenoord Allee – Mansholtlaan/Willem Dreeslaan op te lossen. Wij denken dat het waard is dit idee tot een zienswijze uit te werken als alternatief op de Campus route (Gelderland, n.d.).

Het voorstel ‘De Stallen’ is gebaseerd op een simpel Park&Ride oplossing voor het verkeersprobleem op de Mansholtlaan: Er staat nu een fille elke werkdag s’ochtends en s’avonds, dat is zeer onplezierig voor de autorijder. Maar het voelt fijn om in de bus voorbij de file te rijden over de busbaan. Dit gevoel willen wij de automobilist niet ontnemen!

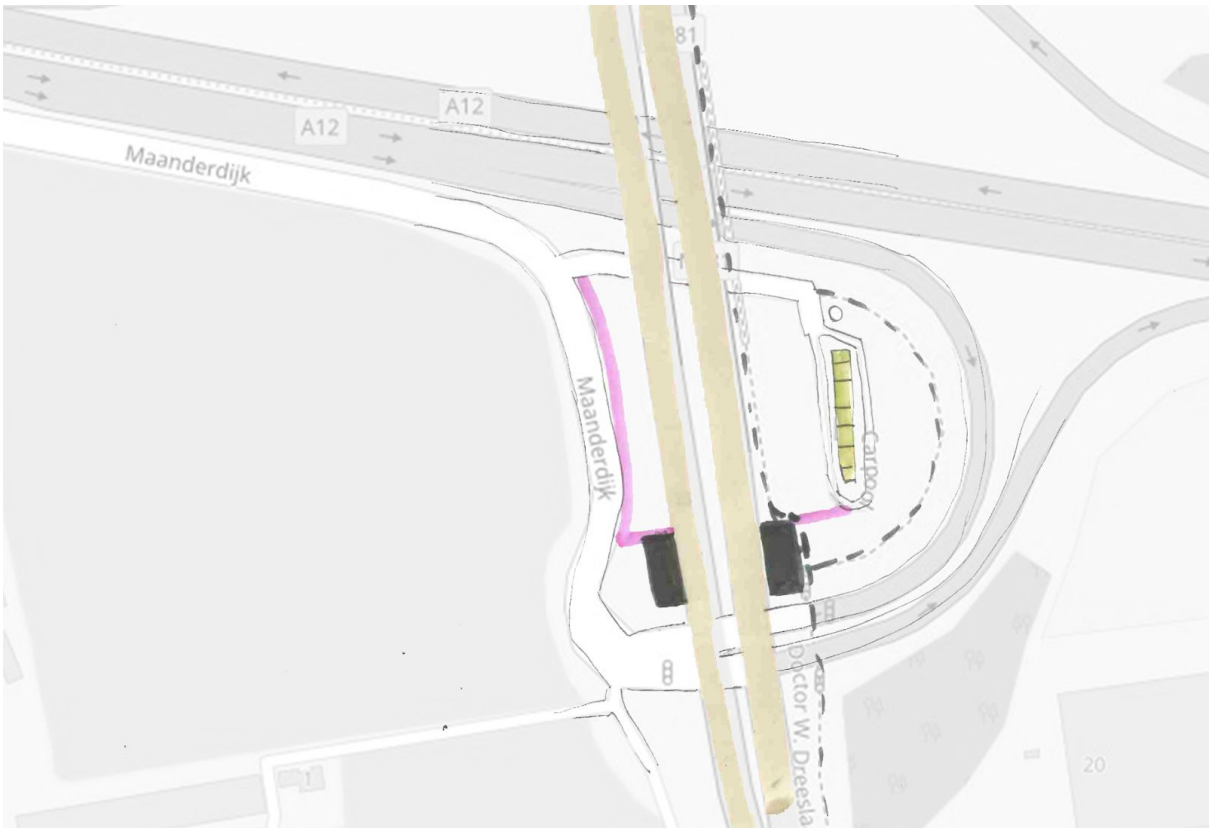
Elk nadeel heeft zijn voordeel! Dus daar maken wij van gebruik van bij het oplossen van het verkeersprobleem. Door het aanbieden van gratis parkeren bij de snelweg afslag naar de N781 en een gratis busrit naar Wageningen, kunnen we auto’s van de weg halen en de automobilist tijd besparen. Hierdoor neemt de file gestaag af terwijl er gefaseerd meer parkeerruimte wordt bijgebouwd bij Carpool Ede A12, waarbij gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur: de weg, de busbaan en haltes. Dus tijdens de bouw is er geen extra verkeersoverlast.

Fasering

Huidige situatie: een kleine carpoolplaats naast een aantal drukke wegen: A12 en N781 (Mansholtlaan)



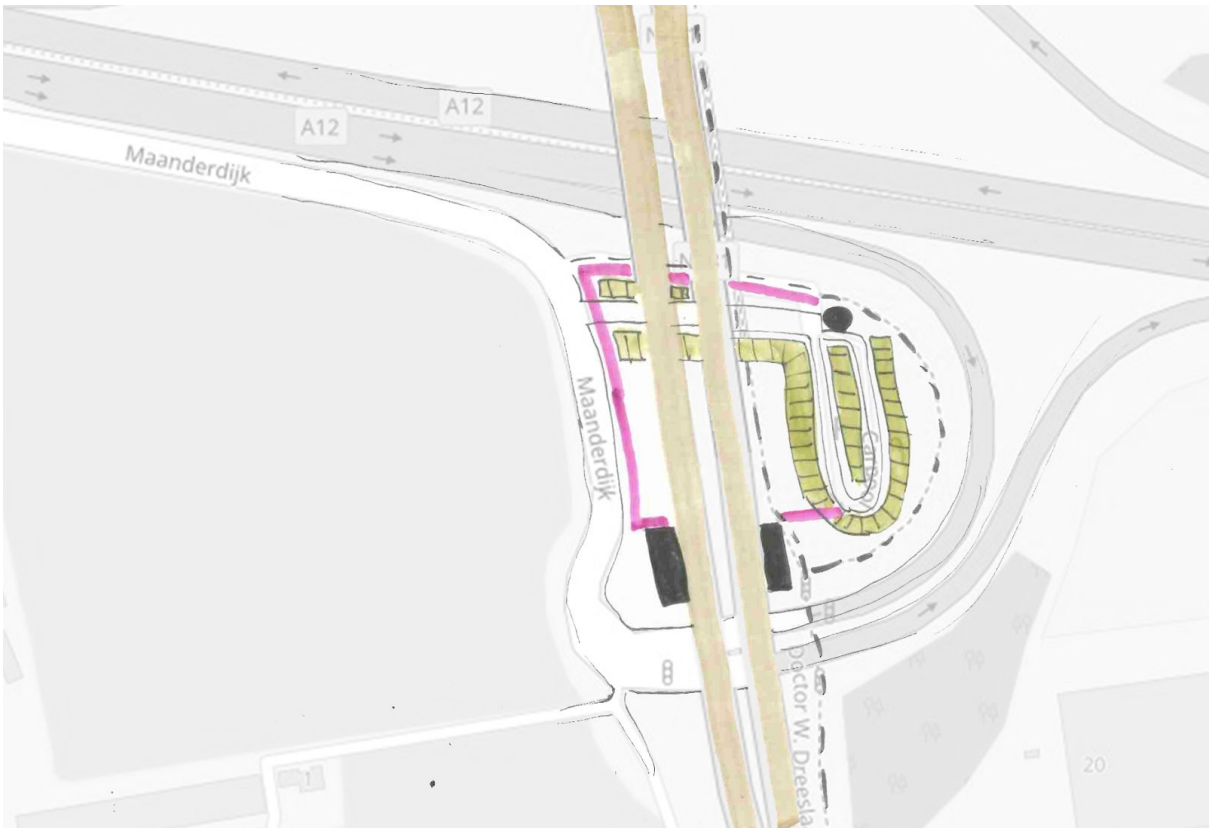
Afbeelding 1: bruin = N781 ; groen = carpoolplaats ; rondje = fietsenstalling



Afbeelding 2: Fase 1, deel1 ; zwart = nieuwe bushaltes ; roze = nieuwe wandelpaden

Fase 1, deel 1

Er wordt een bushalte bij de al bestaande Carpoolplaats Ede A12 gebouwd. Dit maakt het aantrekkelijker voor automobilisten om de auto niet mee te nemen naar Wageningen. Maar met de valleilijn (bus 84/88 Valleilijn)

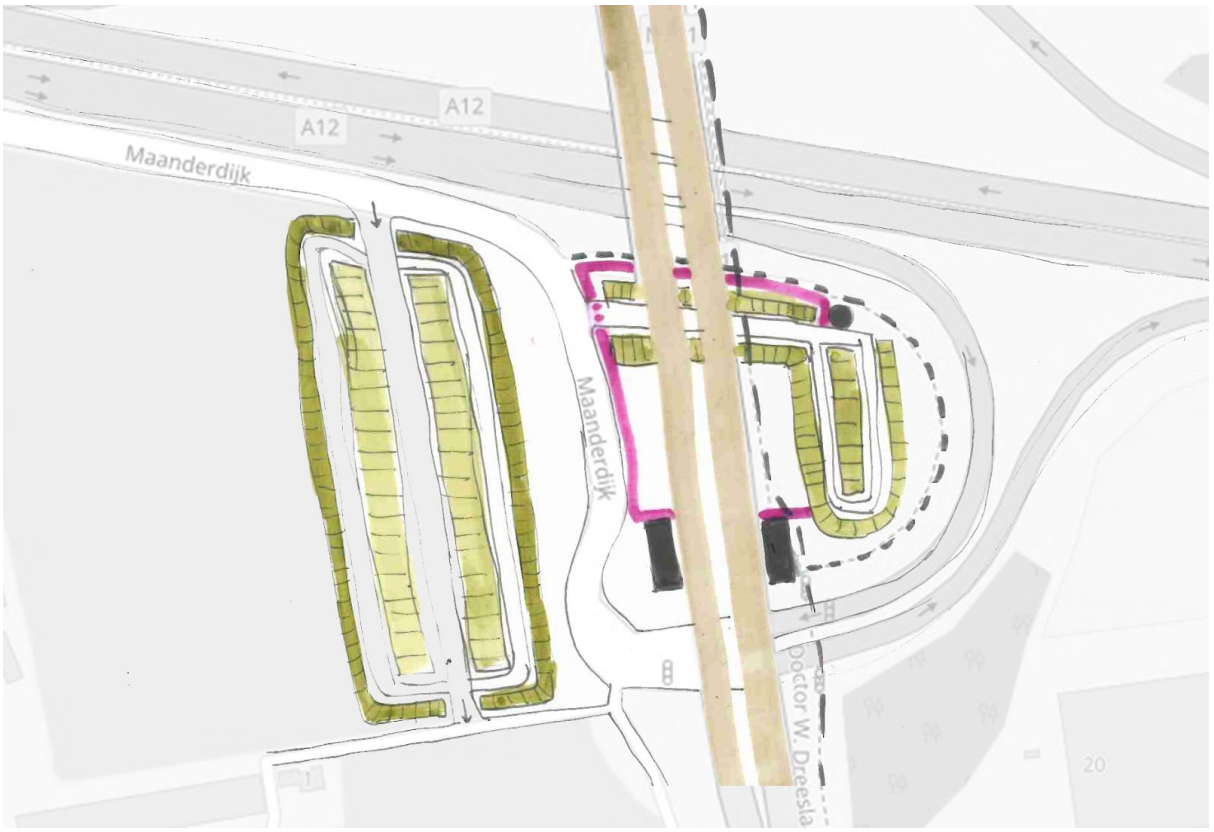


Afbeelding 3: Fase 1,deel 2 ; uitbreiding fietspad en wandelpad, uitbreiding fietsenstalling en aantal carpoolplaatsen. Parkeren kan ook onder de brug.

Fase 1, deel 2

De parkeermogelijkheden worden opgekrikt van 42 naar +/-130. Dit kan gedaan worden zonder de huidige Carpool volledig af te sluiten. De bouwkosten van fase 1 investering valt tussen de 229.096E en 98,832E, de berekening is op bierviltje 1 te vinden. De uitbreiding is mogelijk op het grondgebied van de Gemeente en de Provincie.

Vervolgens moet er gemeten worden of dit effect heeft op de file en of dit een betere beleving voor de automobilist oplevert. Hier zit meteen het grootste probleem van het idee: er moet worden besloten hoeveel filevermindering significant genoeg is om verder te gaan met fase 2 , zie hiervoor bierviltje 2. Daarnaast moet er rekening gehouden worden dat er nu een volle bus bij moet komen per dag bij de toch al volle bussen 88 en 84.



Afbeelding 4, Fase 2: uitbreiding parkeerplaats. Middenin dubbele parkeerplaatsen. Zijkanten enkele parkeerplaatsen. Zo wordt de ruimte effectief gebruikt.

Fase 2

Als er een significant effect wordt gemeten, dan kan de Carpoolplaats worden uitgebreid naar een Park and Ride parkeerplaats. Hierbij wordt de boer betrokken, want zijn land is benodigd voor de eerste ontwikkeling van de parkeerplaats. De boer wordt ook betrokken doordat de uitgang van de parkeerplaats naast zijn boerenwinkel komt te liggen, waardoor de winkel meer waarde krijgt. Hier is de inverstering van het opkopen van de landbouwgrond. Er is waarschijnlijk niet veel tegenspraak voor dit idee omdat het gaat om grond gelegen naast de snelweg, geen natuurgebied of iets dergelijks. Het eerder genoemde risico dat de significantie verkeerd wordt ingeschat, is nu het grootste gevaar voor de grotere inverstering van de opkoop van grond en extra investering in de bussen. Wij schatten dat door deze stap rond de 290 parkeerplaatsen gecreëerd kunnen worden. De totale kosten voor de ontwikkeling zullen liggen tussen de laag 167.816E en hoog rond de 232.232E.

De Transfer Hub als motor voor nieuwe ontwikkelingen

Vanaf nu kan je vanuit verschillende gezichtspunten kijken naar het idee. Want uitbereiding hoeft nu niet alleen het fileprobleem op te lossen. Het gaat de lokale economie aanjagen door nieuwe goedkope ruimte van oude parkeerplaatsen die verplaatst worden naar deze parkeer hub. Dit betekent bouwruimte die de stad voor woonruimte en universiteit kan gebruiken. Voor reizigers die de auto maar af en toe gebruiken wordt het nu handig om de auto goedkoop te stallen buiten de stad, dit geeft de mogelijkheid voor carsharing inversteringen, doordat de auto strategisch is geparkeerd. Ook carpooling wordt nu makkelijker gemaakt door een strategische met het openbaar vervoer toegankelijke Kiss & Ride. Deze fenomenen zijn belangrijk omdat dit een toekomst is die door de huidige auto-industrie wordt verwacht (“Goldman Sachs | Cars 2025,”). Je gokt hiermee op een toekomst waarbij zowel een afname als een kleine toename in het autopark rekening wordt gehouden, dit doordat je nu een stop hebt, waardoor je de omgeving leefbaar kan houden. Door er een Transfer Hub van te maken kan je aansluiten op het internationale verkeer zoals private bus bedrijven en carsharing. Maar ook op lokaal zoals de Wepod en de andere lokale bussen(van Infrastructuur en Waterstaat, 2016). De parkeerplaats hoeft geen stenen vlakte te worden maar kan een waterdoorlatende groene parkeerplaats worden. Je bereidt je hiermee op de toekomst voor met een oog op leefbaarheid!

Fase 3

De ontwikkeling van het stukje grond wordt nu makkelijker. Er zit nu namelijk vooruitgang in het gebied. In samenwerking met bedrijven en buurten kan parkeerruimte verhuisd worden naar buiten de stad en uitgebreid. Voor de universiteit en lokale ondernemers is er een kans om mee te liften met deze tevreden forens. Bij de Park en Ride kunnen zij lokale producten en een green valley experience aanbieden, in de vorm van een drive-through. Bij het creëren van deze nieuwe openbare ruimte is van belang de sociale veiligheid en de beleving van de ruimte hoog op de agenda staat.

In het weekend kan winkelend publiek gelokt worden met kortingen voor het winkelen in het centrum, hierdoor wordt Wageningen voor het winkelende publiek interessant. Ook Ede kan bij het project betrokken worden, Ede-Wageningen is al een gemeenschappelijk station. Bij juist beleid laat de Wageninger en Edenaar zijn auto staan op de piekmomenten. De parkeerplaats kan worden uitgebreid als hier behoefte aan is.