

OVERLEGNAAM

BGU Vianen werksessie 3

DATUM VERGADERING

3 oktober 2023

LOCATIE

Stadhuis Vianen, Gemeente Vijfheerenlanden

DEELNEMERS

■■■■■ (provincie Utrecht)
■■■■■ (provincie Utrecht)
■■■■■ (provincie Utrecht)
■■■■■ (provincie Utrecht)
■■■■■ (RWS)
■■■■■ (gemeente Vijfheerenlanden)
■■■■■ (gemeente Vijfheerenlanden)
■■■■■ (gemeente Vijfheerenlanden)
■■■■■ (Arcadis)
■■■■■ (Arcadis)

AFWEZIGEN

■■■■■ (gemeente Vijfheerenlanden)
■■■■■ (RWS MN)
■■■■■ (Arcadis)
■■■■■ (provincie Utrecht)
■■■■■ (Goudappel)
■■■■■ (Goudappel)

DATUM NOTULEN VERZONDEN

12 oktober 2023

STARTTIJD VERGADERING

13:00

EINDTIJD VERGADERING

15:00

NAAM

■■■■■

Het verslag is een aanvulling op de presentatie, de inhoud van de sheets wordt niet in het verslag herhaald.

Kort terugkijken naar de vorige keer en doel van vandaag

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag van de vorige sessie op 13 juli 2023.

Doel van de sessie vandaag:

- Overeenstemming over Stap tot 2030
- Inventariseren en overeenstemming over lay-out Sprong 2040

Er wordt naar de betekenis van de maatregelen gevraagd die op dit moment worden uitgevoerd en waar nog een paar gewenste aanvullingen/ wijzigingen zijn besproken. ■■■■■ geeft aan dat dit de 'HINK'. Waar mogelijk kunnen we beperkte aanvullingen de komende jaren versnel realiseren mits die passen binnen de STAP.

STAP tot 2030

Er zijn bij het maken van de vlekkenplannen een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- Kijken naar de gebiedsruil Gemeente-van der Valk
- Eisen Gasunie/ Stedin
- Historische waarde Beukenlaantje behouden
- P+R voor 140 tot 240 plaatsen realiseren

Aanvulling op de varianten

- Don Velascodreef gaat op termijn naar 30 km/u. Daarmee is een losliggend fietspad minder van belang.
- De aansluiting van de doorgaande fietsinfrastructuur richting de Lekbrug is van belang in alle varianten. Voornamelijk wanneer de Don Velascodreef naar de noordzijde van de Beukenlaan verplaatst.
- Oppassen met realiseren van meerlaagse parkeergarage nabij de Beukenlaan vanwege kwetsbaarheid (en daglicht) bomen. Hier moet goed naar gekeken worden.
- Wmo-vervoer rondom OV-knooppunten wordt op termijn meer van belang, omdat wmo-vervoerders willen dat gebruikers meer gebruik gaan maken van het reguliere OV. Hierin dient in de verschillende ontwerpen

rekening mee gehouden te worden. Mogelijk zijn de 5 K+R-plaatsen die nu in de HINK worden gerealiseerd niet meer afdoende in de STAP. Aantallen (prognoses) zijn echter onbekend.

- Geopperd wordt, om de gebiedsruil niet plaats te laten vinden met hetzelfde aantal m².
 - De huidige locatie van de boomgaard (gronden van v/d Valk aan noordzijde van Don Velascodreef) is gelegen op de gasleiding van Gasunie, waardoor deze grond in principe ook minder mogelijkheden voor ontwikkeling biedt. Als gemeente deze ruilt voor exact hetzelfde aantal m² van eigen grond, loopt de verhouding volgens deelnemers scheef. Wouter gaat hierover in gesprek met Van der Valk. Gesteld wordt Van der Valk vooral op zoek is naar bouwrechten en elders de hoogte in gaat. Actie [REDACTED].
 - In alle varianten biedt deze mogelijkheid de kans om bijvoorbeeld het ontvangstdomein te vergroten.
- De locatie van de P+R heeft bij voorkeur ook mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding (binnen de SPRONG).
 - Op lange termijn wordt gesproken over maximaal 2000 parkeerplaatsen. Geen van de gepresenteerde varianten biedt voldoende ruimte voor een parkeergarage van 2000 parkeerplaatsen.
 - Met name de beperking in ruimte (variant A en C) en ligging nabij en op de gasleiding maken dat stapsgewijze uitbreiding beperkt mogelijk is.
- Het doorkruisen van de Beukenlaan in variant B en de voorkeursvariant vanuit het perspectief om verkeer dat geen bestemming bij de hub heeft zo ver als mogelijk buiten de hub te houden. Variant B en de voorkeursvariant zijn voor de gemeente Vijfheerenlanden een NoGo
 - Vanwege de landschappelijke waarden van het de Beukenlaan
 - Daarnaast loopt de noordelijke ligging van de Don Velascodreef in deze varianten ook altijd over grond van de ontwikkelaar. Deze dient niet alleen aangekocht te worden, maar ook ingepast te worden binnen de plannen van de ontwikkelaar. Wouter geeft aan wel eens een keer in gesprek met die ontwikkelaar te willen gaan.
- Op basis van de drie laatstgenoemde punten, dient nog gekeken te worden naar:
 - Mogelijkheden om de gasleiding en gasstation te verleggen (mogelijk naar noordzijde van Beukenlaan?) (Actie [REDACTED])
 - Inventariseren van de plannen vanuit de ontwikkelaar ten noorden van de Beukenlaan. (Actie [REDACTED] geeft contactgegevens door)
 - Onderzoeken of inpassing van de Don Velascodreef en de P+R in variant A omgekeerd kan worden. Dan loopt de Don Velascodreef noordelijk van de P+R, en ligt de P+R op de huidige plaats van de Don Velascodreef, grenzend aan v/d Valk. Hierdoor is er in theorie geen kruisend doorgaand verkeer tussen Bushalte, stationsplein en P+R. (Actie [REDACTED]/Arcadis). Wouter betwijfelt of dit voor Van der Valk interessant is.

Uiteindelijk is de conclusie dat **variant A de voorkeur heeft** omdat deze niet de Beukenlaan doorkruist. Wel wordt het zo gemaakt dat variant B of de voorkeursvariant niet onmogelijk wordt gemaakt middels een ruimtereservering. Er wordt nog gekeken naar de plaatsing van P+R en Don Velascodreef (Don Velascodreef noordelijk van P+R)

Lay-out-varianten SPRONG 2040

- Onderzoeken hoeveel in en uitstappers de halte Lekbrug heeft (Actie [REDACTED] om te onderbouwen dat de stationsvoorzieningen aan de oostkant het meest logisch liggen (waar het meeste ingestapt wordt). Maakt ook inzichtelijk voor wie de verkorte loopverbinding interessant is (niet voor de overstappers).)
- Een stuk duiding toevoegen in het memo Lay-out Sprong over de invloed van de verschillende varianten op de overstappende reizigers op het busstation (Actie [REDACTED]).
- Neemt de reistijd echt toe bij de Oostelijke variant? Minder conflicten en aparte busbaan.
- Een alternatieve ontsluiting van de noordelijke toerit van de A2 over de Don Velascodreef ziet men als onwenselijk en moeilijk inpasbaar
 - o Woningbouwplannen op de grond van ontwikkelaar staan hiermee mogelijk onder druk door toename verkeer tot 11.000 motorvoertuigen per etmaal.
 - o Het kruisen van de fietsroute is moeilijk om aantrekkelijk in te passen (waarbij niet omgefietst hoeft te worden ten opzichte van de huidige situatie).
 - o Bij alle mogelijke oplossingen van de alternatieve toerit zijn de helling van zowel de toerit als de fietsroute te steil, dit moet wel beter onderbouw worden
 - o Samenvoegen van de busbaan en de toerit is onwenselijk, (bus moet van links van de toerit naar rechts van de toerit op de vluchstrook), dit moet wel beter onderbouwd worden

- Veel kruisende verkeersstromen tussen P+R en busstation?
- Naast de geschetste varianten komen er nog een aantal alternatieve varianten voorbij:
 - +1 subvariant met snelwegbussen direct aan de snelweg, bij alle varianten
 - +1 variant onder de A2
 - Zuidelijker gelegen compacte variant met een locatie nabij de carpoolplaats.
 - De westelijke halte binnen de noordelijke variant op de huidige locatie laten liggen, zodat de voetgangerstunnel (eventueel scheef) het hoogteverschil kan overbruggen (subvariant).
 - De westelijke halte naar binnenkant van de westelijke afrit verplaatsen (subvariant).
- Uiteindelijk wordt besloten om nog een verdiepingsslag te maken op de oostelijke en noordelijke varianten, en daarbij te kijken naar de +1-halte voor snelwegbussen langs de snelweg. [REDACTED] en Arcadis gaan hierover nog nader in gesprek (Actie [REDACTED]/Arcadis).
- Besloten wordt daarnaast dat er voor de planning van ((P+R-)) voorzieningen in de STAP en SPRONG uitgegaan kan worden dat de oostelijke halte op de huidige locatie blijft liggen.
 - **De zuidelijke variant komt hiermee te vervallen.**
 - Mocht een grootschalige P+R met meer dan 500 parkeerplaatsen worden gepland dan moeten de toe- en afrittenstructuur, kruispunten en het viaduct ook op de schop, vanwege het aantal verkeersbewegingen. [REDACTED] r oppert om de grote P+R direct te ontsluiten vanaf de A2 en zal dat verder uitwerken. (Actie [REDACTED])

Het varianten zijn op loopverbinding en OV-doorstroming voldoende geijkt, maar om de SPRONG toekomstvast in te kunnen gaan, is de inpassing van een grootschalige P+R nog van belang. Daarnaast is er noodzaak om te onderzoeken in hoeverre er voor de snelwegbussen op +1 gehalteerd kan worden bij de noordelijke en oostelijke variant. De verhouding snelwegbus en lokale bus is 3:1.

Vervolg

Wouter en Arcadis bespreken vervolgstappen voor een SO (STAP 2030), waarmee dan toegewerkt kan worden naar een SSK-raming en een ontwikkelstrategie voor de STAP. Het niet kruisen van de Beukenlaan is hierbij het uitgangspunt. Variant A verder uitdiepen. (Actie [REDACTED] Arcadis)

Voor de SPRONG is nadere verdieping nodig. Met name op de lay-out en de inpassing van een mogelijke grootschalige P+R-voorziening. Hierover hebben Arcadis en [REDACTED] nog overleg. (Actie [REDACTED] Arcadis)

Samenhang met projecten Regiopoorten (U Ned) en hubvisie moet permanent in beeld blijven.