

23. Memo onderbouwing schetsontwerp hub Vianen

ONDERWERP

Memo onderbouwing SO Vianen

PROJECTNUMMER

30182293

DATUM

14 juli 2023

ONZE REFERENTIE

XTW3PWAV7E6N-161484213-732:1.0

VAN**Doel en scope van de opdracht**

Het doel van de opdracht is om te komen tot een kwaliteitsverbetering voor de hub Vianen tot 2030. Hiervoor is in de eerste werksessie stilgestaan bij de huidige situatie en de voorgenomen en reeds gefinancierde maatregelen. Hierna is samen met de groep aanwezigen het gesprek gevoerd over de aanvullende maatregelen die mogelijk zijn in de stap tot 2030.

Binnen deze opdracht zijn de mogelijke ontwikkelingen na 2030 nadrukkelijk geen onderdeel van de scope. Daarom is uitgegaan van de huidige locaties van de haltevoorzieningen.

Reeds voorgenomen maatregelen:

- De fietsenstalling aan de oostzijde van het busstation wordt uitgebreid, met extra plaatsen aan de zijde van de bushalte en parallel aan de Don Velascodreef
- De fietsenstalling aan de zuidkant van het viaduct is vol en er is behoefte aan meer capaciteit in dit gebied. Er loopt op dit moment een pilot met een fietsenstalling onder het viaduct, aan de zuidzijde van Bentz-Berg
- De fietsenstalling aan de zuidoostelijke zijde van het busstation is inmiddels verwijderd en bestaat niet meer. De carrousel voor de OV-fiets blijft gehandhaafd op deze locatie. Daarnaast worden hier fietskluizen geplaatst.
- De bestaandeabri's (wachtruimtes) worden vervangen door plexiglas, dat gekleurd zal zijn om een vrolijkere uitstraling te geven.
- Het noordelijke voetpad onder het viaduct langs de Prins Bernhardstraat wordt verbreed om de toegankelijkheid te verbeteren.
- Er worden routebordjes geplaatst en verkeerslichten (VRI's) worden aangepast.
- Realisatie van een aantrekkelijke looproute onder het viaduct
- Aanpak kwaliteit groene ruimte

Besproken maatregelen tot 2030:

- Verbeteren sociale veiligheid door middel van verbeteren verlichting en plaatsen van camerabeveiliging
 - o Uit het gebruikersonderzoek komt naar voren dat sociale veiligheid een issue is op de hub. Daarom is voorgesteld om de sociale veiligheid te verbeteren middels betere verlichting en camera's. Waar precies moet nog geconcretiseerd worden, maar nabij fietsenstallingen is dit in ieder geval een aandachtspunt.
- Het toevoegen van K+R-voorzieningen bij de haltevoorzieningen langs de toe- en afritten.
 - o Aan oostelijke zijde mist een keerlus en wachtlocatie voor bestuurders die reizigers brengen of ophalen. Daarnaast is voor een toekomstige koppeling van wmo-vervoer een dergelijke voorziening ook voordelig.
 - De K&R is gepositioneerd met een inrit aan de westzijde, de locatie is gelijk aan de bestaande locatie van de inrit van de onderhoudsstrook van de watergang. De onderhoudsstrook is opgewaardeerd naar een verharding met parallel 5 K&R plaatsen en een voetpad. Hierdoor is een grondkering met leuning nodig ten behoeve van het behoud van de watergang. De uitrit is een aan de zuidoostzijde en wordt gecombineerd met de uitrit van het P+R terrein.
 - Voor de looproute vanuit de K&R is een voetpad gecreëerd richting het westen, ten zuiden van de inrit van de K&R.

- Aan westelijke zijde van de afrit is mogelijkheid tot hergebruik van de ongebruikte bushalte langs de noordelijke rijbaan van de Bentz-Berg. Deze kan omgebouwd worden tot K+R, waarbij wel aandacht moet zijn voor het verkeer dat moet keren op de bestaande infrastructuur.
 - Gemeente wil heel graag een K+R (zit niet in realisatie van huidige maatregelen), zit in de rapportage verkenning ontwerpprincipes hubs en komt als behoefte naar voren uit de werksessie en onderzoeken.
 - Door de drukke naastgelegen weg is het noodzakelijk om een fysieke afscheiding te creëren tussen de K&R en de rijbaan. Hiervoor zijn de minimale maten aangehouden conform ASVV paragraaf 12.1.12. Gevolg is dat het perron van de bushalte na achter geschoven moet worden. Het voetpad komt hierdoor in het talud van de waterpartij aan de noordzijde te liggen. Door de noodzaak van het opbreken van de bestaande elementverharding is er voor gekozen om de inrit van de K&R dichter op de kruising te positioneren, hierdoor wordt de loopafstand tussen de K&R en de halte gereduceerd. Binnen de lengte van de bestaande bushalte is het mogelijk om 9 k&R plaatsen te realiseren.
- Het realiseren van een overkapping boven de haltes langs de toe- en afritten.
 - Om de kwaliteit van wachten en overstappen te verbeteren op middellange termijn kan worden gekozen voor overkappen van de busstations. De locatie heeft geen potentie voor laadinfra voor elektrische bussen omdat veel lijnen doorgaand zijn – en daarom niet lang stilstaan.
 - Mocht een overkapping niet haalbaar/betaalbaar zijn, dan kan ook gekeken naar wachtruimte buiten de perrons, waar reizigers meer beschutting kunnen hebben dan onder de huidige abri's van 20 centimeter.
- De huidige VRI-wachttijden voor OV, fiets en voetganger zijn lang en kunnen mogelijk beter worden afgestemd. Dit is op dit moment een knelpunt voor de doorstroming van OV.
 - Aangedragen door de provincie in de werksessie.
- Duidelijke locatie voor brengen en halen van wmo-vervoer (mogelijk in combinatie met K+R).
 - Aangedragen vanuit de werksessie.
- Bewaakte fietsenstalling.
 - De oostelijke fietsenstalling heeft hiervoor qua omvang de meeste potentie. Mogelijk is hier synergie mogelijk met een kiosk-voorziening. Anderzijds hoeft bewaakte fietsenstallingen niet per se bemenst te zijn.
 - Door de oversteekplaats van de bushalte te verwijderen en de perrons in te korten ontstaat aan de zuidoostelijke zijde van de bushalte ruimte voor nieuwe voorzieningen. De hier gelagen bufferstrook kan mee opschuiven, tevens zal het fietspad verlegd worden. Er ontstaat ruimte voor een overkapte fietsenstallen en bromfietsenstallingen.
 - De fietsenstalling bestaat uit 7 betonpoeren en 6 fietsenrekken 'Twin Tulip traverse' met plek voor 96 extra fietsparkeerplaatsen, het totaal komt daarmee op 424 fietsparkeerplaatsen.
 - De bromfietsenstalling bestaat uit 12 plekken van ca 1.0 x 2.0m. De totale bromfietsenstalling komt daarmee op 17 plekken.
 - De westelijke fietsenstalling heeft een kleinere omvang, waardoor het inrichten van een bewaking hier minder urgent is. Ruimte hiervoor is er echter wel – mochten de partijen beide zijden van de halte een bewaakte fietsenstalling willen realiseren.
 - Er is ook behoefte om grotere (bak)fietsen te kunnen plaatsen op een veilige plek.
 - Uit de werksessie kwam de behoefte voor een bewaakte fietsenstalling naar voren.
 - Een aantal plaatsen inpassen voor deelfietsaanbieder (naast de verder weg geplaatste OV-fietsen)
- Kiosk/toilet: met 1700 reizigers per dag is er een behoefte om te kijken of er ruimte is voor een toekomstige kiosk-/toiletvoorziening.
 - De meeste reizigers reizen 's ochtends naar Utrecht, en hebben daarmee een overstaptijd of wachttijd op de halte aan de oostzijde van de A2. Daarmee is deze zijde de meest logische locatie voor een dergelijke voorziening.
 - Westelijk stappen ook reizigers over en/of op. Echter heeft deze zijde van de halte een grotere uitstapfunctie doordat reizigers naar Vianen hier vanuit Utrecht voornamelijk uitstappen – en dus niet hoeven te wachten op een bus. Toch ook onderzoeken of inpassing van kiosk/toilet hier mogelijk is (nabij haltevoorziening).
 - Uit het gebruikersonderzoek komt de behoefte voor een kiosk/toilet naar voren.

- De kiosk- en toiletvoorziening is gepositioneerd in het huidige grasterrein op de looproute tussen de K&R en de oostelijke bushalte. Het omliggende grasterrein dient voorzien te worden van een verharding.
- Indeling en toegankelijkheid perrons
 - Huidige perrons zijn smal en enkel op uiteinden gemakkelijk toegankelijk. Toegankelijkheid van perrons verbeteren, zonder dat het ten koste gaat van de halteercapaciteit.
 - Uit de werksessie kwam de behoefte hiervoor naar voren, daarnaast zit toegankelijkheid als basisprincipe in de rapportage verkenning ontwerpprincipes hubs
- Realiseren van een 'kleinschalige' P+R-voorziening.
 - Binnen de stap wil men ook een eerste begin maken met een P+R-locatie op de hub. De verwachting is dat een eerste P+R tot 2030 een capaciteit van 140 tot 240 plaatsen nodig heeft (zo was de inschatting in de werksessie).
 - Daarnaast rekening houden met het plaatsen van deelauto's op de P+R en elektrische oplaadpunten.
 - Het P+R terrein is binnen het kadastraal perceel 4532 ingetekend, dit perceel is vermoedelijk in eigendom van Hotel Vianen B.V. (Van der Valk). In het noorden van het perceel is een buisleiding gevaarlijke inhoud van de Gasunie aanwezig. De parkeervakken zijn op minimaal 2.0m uit het hart van de leiding ingepast. Binnen het terrein is er ruimte voor ca. 140 vakken middels gestoken parkeren conform ASVV 15.1.4. Voor verder uitwerking is het aan te bevelen om ook rekening te houden met ca. 1:50 grotere parkeervakken voor mindervaliden. De in- en uitrit van het parkeerterrein is aan de zuidzijde gepositioneerd en sluit aan op de Don Velascodreef. De uitrit wordt gecombineerd met de uitrit van de K&R plaatsen. Om oneigenlijk gebruik van de inrit van de K&R te voorkomen is getracht om zo veel mogelijk haakse aansluitingen te creëren zodat tegenstrooms verkeer beperkt wordt. Tevens dienen de rijroutes middels bebording en markering duidelijk gemarkeerd te worden.
 - Ten westen van de in- en uitrit is een voetpad gecreëerd om een looproute vanuit tussen P+R en de westelijke bushalte te faciliteren.
 - Het kadastraal perceel 6557 in eigendom van de gemeente is minder geschikt voor een P+R terrein. Als gevolg van de driehoekige vorm is hier ruimte voor slechts 50 à 60 parkeervakken.
- Extra fietsenstalling onder viaduct A2:
 - De pilot aan de zuidzijde lijkt een succes. Nader te overwegen om extra fietsenstallingen onder het viaduct aan te brengen.
 - In werksessie 2 is opgemerkt dat er mogelijk meer fietsenstallingen reeds zijn aangebracht. Voor de extra maatregelen is ervoor gekozen om de pilot uit te breiden met ca. 30% extra plekken, dit is op tekening indicatief weergegeven.
- Formaliseren olifanten pad bushalte westzijde:
 - Nieuw voetpad tussen de afrit van de A2 en de uitrit van de westelijke bushalte.
 - Het voetpad is op de minimale objectafstand van 4,5m uit de binnenkant van de kantstreep van het opstel vak van de afrit van de A2 gepositioneerd. Een verbinding met de oversteekplaats zou binnen de objectafstand van de afrit van de A2 komen te liggen, mindervallieden kunnen gebruik blijven maken van de huidige oversteek.
- Verhoogde voetpad onder het viaduct:
 - Fysieke afscheiding tussen de rijbaan en voetpad onder het viaduct. Het voetpad wordt hierdoor minder breed dan in het UO beoogd was. Om de verhoging van het voetpad mogelijk te maken is een grondkering tussen rijbaan en voetpad benodigd. Het voetpad dient veilig te zijn (valgevaar) middels een leuning.
 - De breedte van voetpad is gereduceerd tot ca. 1.9m, hierdoor kan de betonnen damwand vanuit het UO behouden blijven. Het tracé is gelijk gehouden aan het tracé uit het UO. Voor het overbruggen van het hoogteverschil van ca 0.4m tussen bestaand en nieuwe is gekozen voor een hellingbaan met een maximale helling van 1:16. Deze helling voldoet aan de CROW Richtlijn Toegankelijkheid.
- 50x50m overkapping is 1mln, investering is 3mln per busstation