

OVERLEGNAAM

BGU Vianen werksessie 2

DATUM VERGADERING

10 juli 2023

LOCATIE

Van der Valk Vianen

DEELNEMERS

[redacted] provincie Utrecht)
[redacted]
[redacted]
[redacted] (gemeente Vijfheerenlanden)
[redacted] gemeente Vijf Heerenlanden)
[redacted] (gemeente Vijf Heerenlanden)
[redacted] (Arcadis)
[redacted] (Arcadis)
[redacted] (Arcadis)
[redacted] (Goudappel)
[redacted] (provincie Utrecht)

AFWEZIGEN

[redacted] (RWS MN)
[redacted] (provincie Utrecht)
[redacted] (Goudappel)

DATUM NOTULEN VERZONDEN

14 juli 2023

STARTTIJD VERGADERING

14:00

EINDTIJD VERGADERING

16:00

NAAM

[redacted]

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

Doel stap: onderzoeken en inventariseren maatregelen voor kwaliteitsverbetering Vianen tot 2030

Doel van de sessie vandaag:

- Overeenstemming over maatregelen tot 2030 en schetsontwerp
- Voldoende input ophalen voor opstellen SSK-raming

Conclusies maatregelen tot 2030 vorige keer

Twee principes:

- Locatie bushaltes op huidige locatie
- P+R van beperkte omvang (120 tot 240 plaatsen)
- Kwaliteitsimpuls die er toe doet. De locatie op zichzelf is toekomstvast.
-

Maatregelen tot 2030:

- *Realiseren kleinschalige P+R-voorziening (120 – 240)*
- Realiseren fietsparkeerplaatsen (bewaakt)
- Realiseren horecagelegenheid + toilet
- Realiseren K+R-voorziening/locatie voor halteren wmo-vervoer aan west- en oostzijde van busstation (wordt nu al gerealiseerd aan de oostkant, 5 parkeerplaatsen)
- Realiseren keermogelijkheid
- *Aantrekkelijker maken busstation*
- *Verbeteren overkapping/comfort busstation*
- Verbeteren sociale veiligheid dmv verlichting en camera's
- Verbeteren doorstroming door betere afstemming VRI
- Rekening houden met bromfietsen

Bespreken en bestuderen schetsontwerp

- Verbeteren sociale veiligheid door middel van verbeteren verlichting en plaatsen van camerabeveiliging
- 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.
 - o 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.
 - o 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.
- Het realiseren van een overkapping boven de haltes langs de toe- en afritten.
 - o 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.
 - o 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.
- Duidelijke locatie voor brengen en halen van wmo-vervoer (mogelijk in combinatie met K+R).
- Bewaakte fietsenstalling.
 - o 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.
 - o 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.
 - o Er is ook behoefte om grotere (bak)fietsen te kunnen plaatsen op een veilige plek.
 - o Uit de werksessie kwam de behoefte voor een bewaakte fietsenstalling naar voren.
 - o 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.
 - o 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.
 - o 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).
 - o Uit het gebruikersonderzoek komt de behoefte voor een kiosk/toilet naar voren.
- Indeling en toegankelijkheid perrons
 - o Huidige perrons zijn smal en enkel op uiteinden gemakkelijk toegankelijk. Toegankelijkheid van perrons verbeteren, zonder dat het ten koste gaat van de haltecapaciteit.
 - o 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.
 - o 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).
 - o Daarnaast rekening houden met het plaatsen van deelauto's op de P+R en elektrische oplaadpunten.
- Extra fietsenstalling onder viaduct A2:
 - o De pilot aan de zuidzijde lijkt een succes. Nader te overwegen om extra fietsenstallingen onder het viaduct aan te brengen.

- Formaliseren olifantenpad bushalte westzijde:
 - o Nieuw voetpad tussen de afrit van de A2 en de uitrit van de westelijke bushalte.
- Verhoogde voetpad onder het viaduct:
 - o 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.

Het schetsontwerp is bij de notulen toegevoegd.

Concrete aanpassingen t.o.v. het op 10 juli gepresenteerde ontwerp:

- Fietsenstalling swappen tov fietsparkeerplaatsen (want minder vlekken creëren, meer clusteren)
- Intekenen bufferstrook bussen (oostzijde)
- Bromfietsen toevoegen.
- Rekening houden met modulaireabri's/overkappingen.
- Looproute kiss & ride en hoe uitkomen busstation. Kiss & ride wel een geschikte locatie.
- Pilot fietsenstalling. Hier extra (30%) fietsparkeerplaatsen nog toevoegen in concept. Globaal kijken waar binnen het huidige SO ruimte zit voor in de toekomst bijv. 50% extra fietsklemmen.
- Het nieuwe voetpad aan de westzijde doorlopen tot de oversteek aan de voorzijde van de bushaltes, indien mogelijk gelet op de beperkte ruimte tussen busstation en afrit.
- Vergroenen rondom busstation oost (fietsenstalling) is logisch qua beleving, maar rondom een kiosk + toilet wel verhard.
- Gasleiding intekenen.

Het ontwerp is toekomstvast, maar heeft nog niet de beoogde kwaliteitimpuls die voor ogen is. Het ontwerp voldoet echter wel aan (na de concrete aanpassingen) aan de beoogde maatregelen. De oorzaak van het ontbreken van de gewenste kwaliteitsimpuls is niet te wijten aan het ontwerp zelf.

Vervolg

■■■■■■■■■■ bespreken vervolgstappen voor een mogelijk SO (SPRONG 2040). De stations-afstanden voor de voorzieningen (maximale loopafstanden) dienen als basis gebruikt te worden voor het SO (SPRONG2040). Het plan is om middels een vlekkenplan de Don Velascodreef te verplaatsen naar het oosten in een aantal varianten. Dit om een goede busstationsentree (of plein) te kunnen creëren aan de oostzijde. Mogelijk is het verleggen voor Van der Valk ook interessant in het kader van mogelijke grondtransacties. Ook wordt gekeken naar de benodigde vierkante meters van het gashuisje/leiding en of hier nog wat in te schuiven is.

Voor 1 augustus komen ■■■■■■■■■■ terug op het vervolgproces richting werkgroep.