

ONDERWERP

Verslag werksessie Vianen

DATUM

11 maart 2024

VAN

[REDACTED]

AAN

[REDACTED]

Aanwezigen

- [REDACTED] - RWS
- [REDACTED] – Gemeente Vijfherenlanden
- [REDACTED] – Gemeente Vijfherenlanden
- [REDACTED] - Provincie Utrecht, Knooppunten
- [REDACTED] - Provincie Utrecht, OV netwerkontwikkeling
- [REDACTED] - Provincie Utrecht, projectleider BGU
- [REDACTED] – Provincie Utrecht
- [REDACTED] – RWS
- [REDACTED] – Arcadis
- [REDACTED] – Arcadis
- [REDACTED] – Arcadis
- [REDACTED] – Arcadis

Afgemeld

- [REDACTED] – Gemeente Vijfherenlanden
- [REDACTED] – RWS
- [REDACTED] - RWS

STAP

[REDACTED] geven een toelichting op de laatste versie van het SO voor STAP Vianen.

Gemeente Vijfherenlanden: Het gebied waar we naar kijken wordt door bewoners als een heel waardevol gebied gezien. Ruimtelijke kwaliteit is voor het gebied zeer belangrijk. Behoud van groen in de omgeving. Zeer zorgvuldig meenemen in het vervolgproces. Naar verwachting is er in de omgeving geen draagvlak voor een P+R tot boven de boomkruin. Let ook op impact locatie bevoorrading van Van der Valk.

[REDACTED] geeft aan dat het schetsontwerp niet meer is dan een technische vingeroefening/inpassingsstudie, bovenstaande zijn allemaal terechte aandachtspunten voor de verdere uitwerking. In de ontwerprapportage gaan we deze nuance nadrukkelijk vermelden.

Een vraag is of de locatie van voorzieningen STAP voldoende toekomstvast is in relatie tot Sprong? Vanuit het perspectief van de reiziger is de locatie van de ketenvoorzieningen (zoals de fietsenstalling en P+R) aan de oostzijde logisch, omdat daar de meeste reizigers instappen (reisrichting ochtendspits).

Vervolgstep is uitwerken kostenraming op basis van het schetsontwerp. We voegen extra budget toe voor ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld verdiepte ligging P+R). In de raming STAP nemen we de optie voor een (deels) verdiepte ligging op.

Samengevat zijn de extra aandachtspunten voor de SSK raming:

- Ruimtelijke kwaliteit en inpassing.
- Optie verdiepte ligging parkeerdek (één laag verdiept).
- Hoogteverschil busstation.

SPRONG

Het doel van deze sessie is om de haalbaarheid van vier varianten en één subvariant SPRONG Vianen te bespreken en te bepalen welke variant de voorkeur heeft om verder uit te werken. In deze sessie ligt de focus op de locatie van busstations en infrastructuur voor OV, auto, fiets en voetganger. In het vervolg komt ook de locatie van voorzieningen aan bod.

De uitgangspunten voor Sprong Vianen zijn voorafgaande aan de sessie schriftelijk rondgestuurd voor akkoord. Actie Arcadis is nog om te checken of de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit en ontwerpprincipes BGU (domeinen) er goed in zitten.

Variant 1

- Deze variant lijkt het meest logische/kansrijke eindmodel voortbouwend op STAP Vianen. Vanuit de werkgroep zijn suggesties gedaan voor optimalisatie van deze variant:
 - Het voelt op het eerste gezicht misschien contra-intuïtief maar zou er in de Referentie Plusvariant nog een mogelijkheid zijn het oostelijke busstation iets in noordelijke richting op te schuiven waardoor het meer op +1 -niveau komt te liggen met daaronder een (verdiept) maaiveld met stallings- en andere voorzieningen?
 - Kan de P+R onder de A2? En zo ja onder welke voorwaarden, welke capaciteit?

Bovengenoemde suggesties worden genoteerd voor de verdere uitwerking en eventuele optimalisatie van variant 1.

Variant 2

- Consensus in de werkgroep dat deze variant niet kansrijk is, met name omdat de toerit naar de A2 niet inpasbaar is tussen het busstation aan de westzijde en Van Der Valk, waardoor deze aan de oostzijde van Van der Valk (de Don Velascodreef) komt te liggen. Deze oostelijke ligging leidt zowel ruimtelijk als verkeerskundig tot knelpunten, zoals een grote toename verkeer op Don Velascodreef, problemen met de ontsluiting van Van der Valk, aanpassingen op de Prins Bernhardstraat en een slechte ruimtelijke kwaliteit van de hub (doorsnijding door toerit).
- Stel van der Valk zou een andere indeling kiezen, wat is de nodige ruimte om de toerit langs van der Valk te plaatsen? Dan zou je wél het busstation naar het zuiden kunnen opschuiven. Dus ruimte langs van der Valk beschikbaar krijgen zou een randvoorwaarde zijn om oostelijk busstation naar het zuiden op te schuiven en de toerit op de huidige locatie houden. Dit is afhankelijk van gesprekken met Van der Valk.
- Een ander idee is nog P+R op locatie tussen Bentz-Berg en Westelijke parallelweg. Daar hebben wij nu nog niet naar gekeken en zou mogelijk als extra variant onderzocht kunnen worden.

Variant 3

- Voor deze variant gelden grotendeels dezelfde bezwaren en knelpunten (ruimtelijke kwaliteit, inpassingsknelpunten, ligging toerit) als bij variant 2. Daarnaast krijgt de doorgaande bus in deze variant veel extra reistijd. Consensus in de werkgroep dat deze variant niet kansrijk is.

- Vraag is of een iets noordelijker gelegen bustunnel tussen busstation en afrit onder de A2 een oplossing is om ruimte en exploitatiekosten te besparen? Het knelpunt hierbij is hoogteverschil tussen A2 en het busstation, daarnaast zal er sprake zijn van oncomfortabele haakse bochten om de tunnel in/uit te komen. Daarmee is deze suggestie waarschijnlijk niet kansrijk.

Variant 4

- De werkgroep bespreekt dat het eindbeeld van deze variant interessant is, maar risico en aandachtspunten zijn hoge bouwkosten en fasering. Krijgen we het voor elkaar?
- Voor gemeente Vijfherenlanden is deze opzet interessant i.v.m. vrijspelen ruimte rondom Van der Valk. Kan je mooie andere dingen mee doen. Je zou nog wel iets moeten verzinnen om de ketenvoorzieningen dichterbij het busstation te krijgen. Bijvoorbeeld door P+R Stap en Parkeergarage Van der Valk om te ruilen.

Subvariant: Halteren langs de A2

- De subvariant betreft haltes direct gelegen langs/aan de A2. Arcadis geeft aan dat er is onvoldoende lengte beschikbaar is om te voldoen aan de eisen ten aanzien van turbulentie (door de toe en afrit van de aansluiting Vianen). Daarnaast zijn er bezwaren en knelpunten voor de veiligheid, verblijfskwaliteit en looproutes. De werkgroep concludeert dat deze subvariant niet kansrijk is.

Conclusie Sprong

Hoe kunnen we het beste voortbouwen vanuit STAP? Twee scenario's zijn voor Sprong interessant.

- Variant 1 bouwt voort op STAP als kansrijk/haalbaar groeiscenario. Variant 4 is een ambitieus scenario met meervoudig ruimtegebruik voor de toekomst waarvan het nodig om de haalbaarheid verder te onderzoeken.
- Variant 4 vraagt nog (veel) meer onderzoek en afstemming met o.a. Van der Valk, dit is niet mogelijk binnen de huidige opdracht van Arcadis en planning dit jaar (financiering via BO MIRT).

Vervolgafspraken

- De werkgroep reageert uiterlijk 22 maart op de stukken Sprong Vianen.
- █████ bespreekt het vervolg met Martijn Abeling tbv werkzaamheden Arcadis (uitwerking 3D ontwerp, SO en raming voorkeursvariant Sprong)
- De nieuwe werksessie staat gepland op maandag 15 april van 14.00-16.00.