

Bouwstenen nota voor het te actualiseren Verkeersbeleidsplan Bunnik

4 mei 2023

Naast de Mobiliteitsvisie Traverse als afwegingskader heeft het planontwikkelingsproces een aantal bouwstenen opgeleverd voor het te actualiseren Verkeersbeleidsplan van Bunnik. Deze bouwstenen komen voort uit gesprekken van het kernteam Mobiliteitsvisie Traverse met het interne Adviesteam, de klankbordgroep Mobiliteitsvisie Traverse en reacties van inwoners, bedrijven en betrokkenen tijdens de informatiebijeenkomsten en via de mail.

A. Weren doorgaand verkeer

De mobiliteitsvisie laat zien dat het oostelijke deel van de Traverse tussen de Koningin Julianalaan en de op-/afrit van de A12 de verkeersintensiteiten te hoog zijn om dit deel af te waarderen. Om tot (beleids)maatregelen te komen waarmee dit gerealiseerd kan worden is, in samenwerking met gemeente Zeist, aanvullend verkeersonderzoek nodig waarmee het doorgaande verkeer van en naar Zeist en de op-/afrit van de A12 kan worden teruggedrongen. Indien dat mogelijk is, komt er ook meer ruimte om de kruisingen en uitritten van o.a. de Fruitveiling en het Van Damterrein, anders in te richten. Een ontwikkelrichting is om ook de mobiliteit van die bedrijvigheid te verduurzamen en te onderzoeken of het verkeer van en naar die terreinen verandert ten gunste de dorps inrichting van de Traverse

Voor het werken van doorgaand verkeer kan ook naar de routing via wegbewijzing worden gekeken, door bijvoorbeeld bij de afrit van de A12 verkeer dat in Bunnik-West moet zijn te stimuleren de Baan van Fectio te nemen in plaats van de Schoudermantel.

De entree van de Traverse vanaf Utrecht bij de Baan van Fectio is nu ingericht als een doorgaande route richting de Traverse. De wens is om deze T-splitsing anders in te richten waarbij de route naar de Baan van Fectio de doorgaande route wordt. De Provincie Utrecht is eigenaar van dat deel van de provinciale weg tussen de Baan van Fectio en het kruispunt met de Van Zijldreef. Gekoppeld aan de gebiedsontwikkeling rondom station Bunnik is het logisch om dit deel van de Traverse af te waarderen in combinatie met een herinrichting van deze T-splitsing als entree naar Bunnik. Waarbij het eigendom van dit deel van de Traverse, indien nodig, overgenomen kan worden van de provincie.

Op dit moment valt het centrale deel van de Traverse nog in de categorie van een gebiedsontsluitingsweg (GOW) waar 50 km/u geldt. CROW werkt aan een nieuwe GOW categorie waar 30 km/u geldt met voorrangregeling. Naar verwachting zal deze categorie op korte termijn gaan gelden en kan deze nieuwe GOW-categorie op het centrale deel van de Traverse worden toegepast. De verbeelding bij de Mobiliteitsvisie Traverse houdt rekening met die nieuwe GOW-categorie.

B. Duurzame mobiliteit

Stimuleren van duurzame mobiliteit leidt tot minder uitstoot, minder ruimte gebruik en een betere gezondheid. Hiervoor is bij de Mobiliteitsvisie Traverse bij het ontwerpend onderzoek naar herinrichtingsmogelijkheden het STOMP-principe gehanteerd (eerst Stappen, dan Trappen, dan Openbaar vervoer en deel-Mobiliteit en als laatste de Privé-auto).

Duurzame mobiliteit kan echter niet alleen gestimuleerd worden door herinrichting van infrastructuur vanuit het STOMP-principe. Dit vraagt naast aantrekkelijke en veilige loop- en fietsroutes ook om aanvullend mobiliteitsbeleid gericht op:

- een aantrekkelijk aanbod van deelmobiliteit en locaties waar dit aangeboden wordt in combinatie met mogelijke invoering van parkeer regulerende maatregelen;
- een zo optimaal mogelijk (dubbel)gebruik van beschikbare parkeerruimte;
- beleid ten aanzien van laadvoorzieningen bij openbare parkeerplaatsen;
- het faciliteren van een aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoer aanbod;
- gedragsbeïnvloedingsmaatregelen gericht op bewoners, werknemers en bezoekers.

Afhankelijk van beleidskeuzen die hierin gemaakt worden door gemeente Bunnik kan het autoverkeer op (het centrale deel van) de Traverse verder afnemen, kan er meer ruimte voor groen worden gecreëerd, wordt het veiliger om de Traverse over te kunnen steken en is er meer ruimte voor het thema gezonde leefomgeving.

C. Gezonde leefomgeving

Naast duurzame mobiliteit wordt een gezonde leefomgeving steeds belangrijker. De inrichting van de fysieke leefomgeving speelt daarbij een belangrijke rol. Bij de Mobiliteitsvisie Traverse komt dat voornamelijk tot uiting via het principe om meer ruimte te geven aan 'langzaam verkeer' (STOMP-principe). Aanbevolen wordt om zowel bij de nadere uitwerking van deelprojecten voor de herinrichting van de Traverse als ook bij de actualisatie van het verkeer- en mobiliteitsbeleidsplan van Bunnik het thema gezonde leefomgeving in relatie tot (duurzame) mobiliteit en infrastructuur meer nadrukkelijk mee te nemen.

D. Participatie

In Bunnik zijn inwoners en bedrijven zeer betrokken bij wat er speelt en leeft in de gemeenschap en binnen de gemeente Bunnik en beschikken over veel kennis en ervaring. Verschillende leden van de klankbordgroep geven aan bij het vervolg van de Mobiliteitsvisie Traverse en daaraan gekoppelde deelprojecten betrokken te willen blijven en mee te willen denken en werken aan een toekomstgericht en robuust mobiliteitsbeleid. Daarbij geven ze aan dat ze graag samen de opgedane ervaringen al lerend willen uitbouwen. Bij verdere projecten zal de samenwerking met de betrokkenen weer gezocht moeten worden, op een manier die de beleidsontwikkeling versterkt en het draagvlak verbreed.