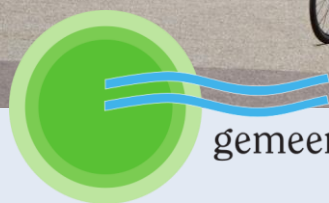


# MOBILITEITSPLAN BUNNIK

STARTNOTITIE | AUGUSTUS 2024



gemeente Bunnik



**SWECO** 

**Sweco Nederland B.V.**

**Onderwerp**

**Klant**

**Auteur**

**Datum**

Handelsregister 30129769

Startnotitie

Gemeente Bunnik

Willem Scheper, Noa Hamacher

14-08-2024

## Inhoud

1. Aanleiding .....	4
2. Plan van Aanpak .....	6
Stap 1: De koers en inventariseren .....	6
Stap 2: Opstellen van de visie .....	8
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan .....	10
Stap 4: Het Plan   mobiliteitsagenda en vaststelling .....	11
3. Participatieplan .....	12
Stap 1: De koers en inventariseren .....	12
Stap 2: Opstellen van de visie .....	13
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan .....	14
Stap 4: Mobiliteitsagenda en besluitvorming .....	15
4. Planning .....	16

## 1. Aanleiding

De gemeente Bunnik bestaat uit drie kernen: Bunnik, Odijk en Werkhoven en kent al een lange historie. Bunnik wordt als Utrechtse 'prachtdorp' in één adem genoemd met de mooiste dorpen van Nederland (AD, juli 2022). Het Utrechtse dorp scoort in een onderzoek van de Regio Bank een landelijke vijfde plek als het gaat om leefbaarheid.

De gemeente Bunnik vormt daarnaast de entree voor Utrecht voor treinreizigers en automobilisten (o.a. richting Utrecht Science Park, Houten en Wijk bij Duurstede). Dit brengt zowel voor Bunnik, Odijk, Werkhoven als het buitengebied uitdagingen met zich mee.

De mobiliteit heeft in Bunnik en omgeving niet stil gestaan in de afgelopen tien jaar. Met een beleidsplan en de verdere doorwerking in specifieke plannen - voor onder meer de fiets en parkeren - is het gelukt om stappen te maken in het bereikbaarder, verkeersveilig en leefbaarder maken van de gemeente. In de in ontwikkeling zijnde omgevingsvisie zijn strategische keuzes voorgelegd, die de ambities ten aanzien van duurzame mobiliteit, multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid aangeven.

### **Doel**

Het vigerende verkeersbeleidsplan 2015-2024 loopt op zijn einde. Voor het nieuwe mobiliteitsplan is de opdracht vanuit het Collegeprogramma 2022-2026:

*Het mobiliteitsplan actualiseren om vanuit een actueel kader te kunnen sturen op gewenste mobiliteits- en bereikbaarheidsoplossingen, waaronder laadpalen en parkeernormen.*

### **Opgaven**

In de Atlas Bunnik 2040 staan de belangrijke trends, ontwikkelingen, kansen en opgaven beschreven voor de gemeente Bunnik richting 2040. Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid gaat dit om de volgende kansen en opgaven waar het mobiliteitsplan een antwoord op moet geven:

1. De mobiliteitsopgave binnen de Metropoolregio Utrecht is groot. *De regio groeit en dat heeft zijn weerslag op de mobiliteit.* Het ov-, fiets- en weg- netwerk wordt steeds intensiever gebruikt. Een schaa sprong voor OV en fiets (spoorverdubbeling tracé Utrecht-Driebergen/Zeist) is noodzakelijk om de groei op een duurzame wijze te kunnen opvangen. Dat heeft ook een (inter)nationale component: Utrecht is de 'draaischijf' van Nederland. De verwachting is dat richting 2030 de knelpunten voor openbaar vervoer, weg en fiets alleen maar groter worden. Ook de groei van Bunnik draagt hieraan bij.
2. In regionaal verband (MIRT-onderzoek) is Bunnik aangemerkt als *belangrijk regionaal ov-knooppunt ('regiopoort')* waar belangrijke kansen liggen voor een kwalitatieve ontwikkeling om de regionale groei uit Utrecht op te vangen in de nabijheid van voorzieningen en goed openbaar vervoer. Specifiek de nabijheid van Utrecht Science Park (USP) en de potentiële ontwikkeling van de nabijgelegen Metropoolpoort Oost (Lunetten Koningsweg - USP) vergroten de aantrekkingskracht van Bunnik in de regio.
3. Er ligt een kans voor een *modal shift van auto, naar multimodale bereikbaarheid*, mede door verandering van de mobiliteitsbehoefte en de verduurzamingsopgave.

- Denk hierbij aan het aanbieden van verschillende modaliteiten bij knooppunten en/of mobiliteits-hubs, met goed voor- en natransport, zoals deelauto's en deelfietsen.
4. De gemeente Bunnik kent een aantal *infrastructurele barrières*, zoals de A12-corridor, het spoor (dat mogelijk verdubbelt naar vier sporen) en de N229. De gemeente richt zich op mogelijke meekoppelkansen voor verkeer en mobiliteit. Zo blijft de gemeente lobbyen voor de mogelijkheid om de N229 te verleggen, zodat dit verdere kansen op kan leveren voor ontwikkellocaties en landschapsversterking. Ook kijkt de gemeente naar de hoeveelheid verkeer over de A12 als belangrijke voorwaarde voor planontwikkeling.
  5. Mede gezien de *vergrijzing* is het de komende jaren een uitdaging voor de gemeente Bunnik om alle inwoners de mogelijkheid te bieden om zich veilig te kunnen verplaatsen door de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan veilige en ruime fiets- en wandelpaden, maar ook parkeermogelijkheden voor mensen die slechter ter been zijn.

In de eerste stap van het project toetsen we in hoeverre dit een sluitend beeld geeft van de opgaven waar het mobiliteitsplan een antwoord op moet geven. Daarnaast wordt er rekening gehouden met beleid van aangrenzende disciplines zoals groen, water of klimaatadaptatie.

Het mobiliteitsplan wordt een gedragen document waar verschillende stakeholders aan hebben meegedacht. Participatie is een cruciaal onderdeel van dit planproces. Ook wordt er rekening gehouden met de regionale ontwikkeling (U10), van omliggende gemeentes die effect hebben op de mobiliteit in Bunnik en station Bunnik als regiopoort. Net als het huidige verkeersbeleidsplan is dit mobiliteitsplan voor een periode van 10 jaar (2025-2034).

### **Deelresultaten**

Voor het opstellen van het mobiliteitsplan worden verschillende stappen doorlopen, elk met een eigen resultaat. Deze startnotitie vormt de eerste stap in het proces naar het mobiliteitsplan. In dit document worden de processtappen om tot het mobiliteitsplan te komen beschreven. Na goedkeuring van de raad gaan we aan de slag. Hieronder vind je een overzicht van de documenten die nodig zijn om het mobiliteitsplan op te stellen.

1. *Inventarisatienota* met een analyse van de huidige situatie, toekomstige ontwikkelen ontwikkelingen en aanscherping van de opgave voor het mobiliteitsplan
2. *Koersnota: Visie op mobiliteit 2034* met een uitwerking van mobiliteitsthema's en bijbehorende doelstellingen - richtinggevend
3. *Mobiliteitsplan* met de uitwerking op netwerkniveau en maatregelen, inclusief een *Uitvoeringsprogramma* op hoofdlijnen

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt het plan van aanpak voor het mobiliteitsplan beschreven. Hierin worden de participatiestappen kort beschreven. In hoofdstuk 3 staat het participatieplan, waarin uitgebreid wordt beschreven hoe belanghebbenden worden betrokken bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan. In het laatste hoofdstuk is de planning weergegeven.

## 2. Plan van Aanpak

In het onderstaande schema is het stappenplan om te komen tot het mobiliteitsplan weergegeven.

Werkstap	Inhoud	Proces	Resultaat / product
Stap 1: De koers en inventariseren	Inventarisatie beleid en plannen, netwerken, data en ontwikkelingen Risico-analyse verkeersveiligheid Koppeling met omgevingsvisie	Startoverleg Gesprek wethouder Nieuwsbrief Online enquête Startmoment klankbordgroep	Startnotitie met uitgangspunten en koers
Stap 2: Opstellen van de visie: ambities en doelen	Formuleren doelstellingen per thema Integrale mobiliteitsvisie opstellen	Werksessie projectgroep (brede samenstelling) Overleg klankbordgroep Bestuurlijke vaststelling	Koersnota: visie op mobiliteit in Bunnik 2034, inclusief doelstellingen
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan	Netwerken modaliteiten uitwerken Opgaven uitwerken Opstellen tussenrapportage	Werksessie projectgroep Overleg klankbordgroep Overleg buurgemeenten, RWS, provincie Utrecht, U10 Nieuwsbrief	Concept mobiliteitsplan met netwerken
Stap 4: Het Plan   mobiliteitsagenda en vaststelling	Opstellen mobiliteitsagenda Opstellen concept- en definitief mobiliteitsplan	Nieuwsbrief Informatie-avond Presentatie college Bestuurlijke vaststelling	Eindrapportage mobiliteitsplan Beantwoording zienswijzen

### Stap 1: De koers en inventariseren

Als onderdeel van de inventarisatie analyseren we beleidsdocumenten en plannen. Er wordt gekeken naar gemeentelijk beleid zoals Atlas Bunnik 2040 en de Omgevingsvisie waarin al een koers is uitgezet voor het mobiliteitsbeleid. Daarnaast kijken we naar regionaal en landelijk beleid. De Provincie heeft onlangs het ontwerp.

Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 "Op weg naar groei" gepubliceerd, waarin trends en ontwikkelingen, maar ook ambities voor mobiliteitstransitie zijn uitgewerkt. De ontwikkelingen van de Kersenweide op het gebied van mobiliteit worden als voorbeeld beschouwd voor toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente Bunnik. Ook de buurgemeenten maken ruimtelijke plannen die effect hebben op de verkeer- en parkeersituatie in de gemeente Bunnik. Denk bijvoorbeeld aan de uitbreiding van het betaald parkeren in de gemeente Utrecht. Met al deze studies is er een basis voor te maken beleidskeuzes in het mobiliteitsplan. Onderstaande tabel geeft een overzicht van documenten die in ieder geval worden geanalyseerd.



Beleid van de gemeente en onderzoeken	Regionaal en landelijk beleid
Bouwstenen nota voor actualisatie Verkeersbeleidsplan (4 mei, 2023)	Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 "op weg naar groei" – Provincie Utrecht.
Gebiedsvisie stationsomgeving Bunnik (Februari, 2023). Procesplan Mobiliteitsvisie Traverse'	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Integraal ruimtelijk perspectief 2021-2040 (september, 2021)
Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik (mei, 2023)	Landelijke mobiliteitstransitie opgaven: - Het STOMP-principe - Op wegen met gemengd verkeer auto en fiets 30 km/uur - Veiligheid op het fietspad (diversiteit) - Toegankelijkheid
Hoofdlijnennotitie Omgevingsvisie Bunnik (27 juli, 2021)	
Bunnik Klimaatneutraal 2040 - Programma	
Atlas Bunnik 2040 (maart, 2021)	
Omgevingsprogramma groen	
Beleid elektrische oplaadpunten	
Beleid parkeren en parkeren op afstand	
Beleid uitwegen	
Onderzoek parkeren	
Uitvoeringsstrategie Bunnik (november, 2017).	
Strategische agenda Bunnik (mei, 2016)	
Evaluatie Mobiliteitsvisie Traverse	
Masterplan Stedenbouwkundigplan Kersenweide	

*Naast het analyseren van bestaande beleidsdocumenten, brengen we de mobiliteitsnetwerken in kaart:*

- Fietsnetwerk: categorisering doorfiets, utilitair, recreatief
- Netwerk Openbaar Vervoer: zoals de treinverbindingen en busverbindingen in de kernen en op de N229 zoals lijn 41 (verbindend/ontsluitend, bedieningsfrequentie/-periode en transferpunten)
- Wegencategorisering: functie plus huidige inrichting zoals N229 (o.a.: snelheid, scheiding, wegbreedte, voorrang)
- Landbouw- en vrachtverkeer (wat zijn de belangrijkste routes?)

*De mobiliteitsnetwerken vullen we aan met behulp van de volgende data:*

- Verkeerstellingen en het verkeersmodel (waaronder Stravem dat Sweco bouwt voor de provincie Utrecht)
- Ongevalsegegevens (Viastat): wij voeren een nieuw onderzoek uit naar de verkeersveiligheid van de hoofdstructuur. Wij gebruiken hiervoor een risico-gestuurde

- methode. Naast een analyse van locaties waar de afgelopen jaren ongevallen plaatsvonden, kijken wij ook naar de verkeersveiligheidsrisico's op de hoofdwegen
- Resultaten van het onderzoek parkeercapaciteit en parkeerbezetting voor het centrum van Bunnik.
  - Overzicht van huidige knelpunten binnen de hoofdstructuren voor auto, fiets, voetganger, OV. Daarbij baseren wij ons op de onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en de informatie uit de aanvullende onderzoeken.
  - Reistijden en herkomstbestemmingsanalyses met behulp van TomTom-data
  - Geluid- en luchtkwaliteit

#### *Koppeling met Omgevingsvisie*

Het opstellen van het nieuwe mobiliteitsbeleid valt voor de gemeente Bunnik ten dele samen met het traject van de Omgevingsvisie 2040. Hier kunnen we goed bij aansluiten. Wij stellen voor om de projectleider van de Omgevingsvisie als deelnemer aan de projectgroep toe te voegen. Zo kunnen de ontwikkelingen in beide trajecten goed met elkaar worden gedeeld. Omgekeerd kan onze projectleider in bepaalde overleggen aanschuiven bij het traject voor de Omgevingsvisie.

#### *Nieuwsbrief:*

Via een nieuwsbrief stellen we bewoners op de hoogte dat we aan de slag gaan met het mobiliteitsplan. Hier staat ook de uitnodiging in om deel te nemen aan de enquête.

#### *Online enquête*

Als onderdeel van de inventarisatie stellen we een online enquête op. In de enquête worden gericht vragen gesteld over de opgaven voor het mobiliteitsplan. Daarnaast worden vragen gesteld om onder andere het draagvlak te toetsen voor mobiliteitstransitiemaatregelen en om een goed beeld te krijgen van de veiligheidsbeleving in de gemeente.

#### *Startmoment klankbordgroep*

In deze stap komen we voor de eerste keer met de klankbordgroep (zie ook hoofdstuk 3) bijeen. Naast een kennismaking staat ook hier een verkenning van de mobiliteitsopgaven van de gemeente centraal. De rollen, taken, verwachtingen en planning worden van tevoren duidelijk met elkaar afgesproken.

#### **Resultaat stap 1: Inventarisatienota**

In de inventarisatienota wordt de nadere uitwerking van de opgaven voor de mobiliteit in Bunnik verwoord. De trends en ontwikkelingen worden beschreven, alsmede de input die is meegegeven vanuit de bewoners en klankbordgroep. Het is daarmee het vertrekpunt voor de inhoudelijke uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Daarnaast geeft de nota richting aan de visie op mobiliteit van de gemeente Bunnik vanuit regionaal en provinciaal beleid en de strategische keuzes uit de Omgevingsvisie.

## **Stap 2: Opstellen van de visie**

Met de gegevens uit de inventarisatie en analyse ontwikkelen we een eerste conceptvisie, die in dialoog met projectgroep, klankbordgroep en gemeenteraad in deze stap verder wordt vormgegeven.



### *Werksessie brede projectgroep: Toekomstvisie mobiliteit in Bunnik*

In nauwe samenwerking met de projectgroep komen we in een werksessie tot een beeldende invulling van het toekomstbeeld voor Bunnik. In de sessie komen wij met voorstellen, zodat we niet met een leeg papier starten. Hieronder zijn per thema een aantal belangrijke aandachtspunten benoemd.

#### **Duurzaamheid**

Duurzaamheid draait om toekomstbestendigheid: een robuust verkeers- en vervoernetwerk dat klaar is voor de toekomst. Ook ons veranderende klimaat, flexibel werken (in locatie en tijd), bevolkingssamenstelling (vergrijzing), geluid- en luchtkwaliteit en een gezondere leefstijl zijn aspecten die daarin meegenomen worden.

#### **Verkeersveiligheid**

Als onderdeel van het nieuwe mobiliteitsbeleid, en op basis van de opgehaalde input en data, stellen we een proactieve en risico gestuurde verkeersveiligheidsvisie op. Concreet gezien gaat de verkeersveiligheidsvisie in op zaken als bijvoorbeeld veilige schoolfietsroutes- en omgevingen. In de Mobiliteitsvisie kunnen de accenten worden gelegd op wat Bunnik ambieert voor de (nieuwe) schoolfietsroutes- en omgevingen.

#### **Multimodale Bereikbaarheid**

Binnen het thema bereikbaarheid besteden we onder andere aandacht aan de kwaliteitseisen voor het netwerk: fiets, openbaar vervoer en auto. Specifiek ook aandacht voor vracht- en landbouwverkeer. Voor een goede overstap zijn transferpunten van cruciaal belang: gekeken wordt naar mogelijke overstapmogelijkheden en clustering van voorzieningen op hubs (P+R, fietsenstallingen, etc.), met het station van Bunnik. Tevens kijken we naar de bereikbaarheid en verbondenheid van de economische kerngebieden in Bunnik, Odijk en Werkhoven en parkeren en fiets parkeren als onderdeel van bereikbaarheid. Hoe optimaliseren we een goede parkeersituatie in Odijk, Bunnik en Werkhoven.

#### *Overleg klankbordgroep*

Na de ambtelijke werksessie volgt een uitwerking van de visie in beeld en woord. We stellen daarvoor een presentatie op, dat als concept wordt besproken in de klankbordgroep. We vragen de mening van de verschillende belangengroepen die vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep.

#### *Overleg gemeenteraad*

In een presentatie aan de gemeenteraad lichten wij de bevindingen uit stap 1 en 2 toe. We gaan daarnaast in gesprek met de gemeenteraad over hun ideeën over de mobiliteit in Bunnik en vergelijken die met de uitkomsten van de online enquête.

#### **Resultaat stap 2: een visie op de mobiliteit in Bunnik voor 2034**

De bevindingen uit de werksessie, klankbordgroep en gemeenteraad worden verwerkt tot een visie op de mobiliteit in Bunnik voor 2034. De visie wordt vertaald in een integraal beeld van het mobiliteitsnetwerk en uitgewerkte doelstellingen per thema.

Het resultaat van stap 2 is een nota met een duidelijke visie op de mobiliteit in Bunnik voor 2034, van input voor zien / gedragen door de stakeholders. Deze visie wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

### Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan

Op basis van de analyse en visie werken we in deze stap het Mobiliteitsplan verder uit. We geven een overzicht van de toekomstige netwerken per modaliteit en de opgaven die voortkomen uit de vergelijking tussen de huidige situatie en de mobiliteitsvisie 2034.

#### *Netwerken*

Voor 2034 stellen we netwerken op voor fiets (regionaal en lokaal netwerk), openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten, auto (wegencategorisering) en goederenvervoer/landbouwverkeer waarin de belangrijke verbindingen per modaliteit zijn benoemd.

#### *Werksessie projectgroep: Uitgangspunten mobiliteitsthema's*

Door de aangescherpte opgaven en de vergelijking van het integrale netwerk uit de visie met de huidige situatie ontstaat een beeld van de mobiliteitsthema's waar de gemeente Bunnik mee aan de slag moet. Die mobiliteitsthema's worden integraal benaderd en door ons uitgewerkt. Vervolgens worden in een werksessie met de projectgroep de thema's besproken. Dit gaat ook om de ruimtelijke opgaven.

#### *Overleg klankbordgroep*

De resultaten van de werksessie met de projectgroep worden gedeeld met de klankbordgroep, die uitgebreid de mogelijkheid krijgen om te reageren en aan te vullen.

#### *Overleg buurgemeenten, RWS, Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, U10*

In een overleg met deze stakeholders wordt het conceptplan toegelicht en is er de ruimte voor het stellen van vragen en het geven van reacties. Het is van belang dat de stakeholders hiervoor de ruimte krijgen, voordat het plan richting college gaat. Zeker omdat de gemeente Bunnik onderdeel is van een regionaal netwerk is draagvlak onder deze stakeholders belangrijk.

#### *Nieuwsbrief*

Een samenvatting van de stappen die zijn gezet worden verwoord in de nieuwsbrief, waarmee de belanghebbenden op de hoogte blijven van de voortgang.

### **Resultaat stap 3: Tussenrapportage**

Aan het einde van deze stap stellen we een tussenrapportage op, dat de basis vormt voor het uiteindelijke mobiliteitsplan.

#### Stap 4: Het Plan | mobiliteitsagenda en vaststelling

In de eerste drie stappen heeft het mobiliteitsplan zich gevormd in de visie, de netwerken en de mobiliteitsthema's/opgaven. Daarmee ligt het plan op hoofdlijnen er. In deze stap wordt het rapport aangevuld met een mobiliteitsagenda en wordt vervolgens voorgelegd aan het college om vrij te geven voor inspraak.

##### *Mobiliteitsagenda*

In een Mobiliteitsagenda (contouren voor het uitvoeringsprogramma) beschrijven we de mijlpalen en projecten die nodig zijn om het eindbeeld 2034 te realiseren. Dat vertaalt zich niet in concrete maatregelen, maar wel in deelopgaven en acties die nader moeten worden uitgewerkt en de prioritering van de opgaven.

Ondanks dat we niet concreet aangeven wat de kosten zijn en in welk jaar het wordt opgepakt geeft het toch voldoende houvast voor college en raad om een besluit te nemen. We kiezen er bewust voor om een uitgewerkt uitvoeringsprogramma buiten de besluitvorming te houden. De ervaring leert dat als we dat wel doen het gesprek vooral daarover gaat en niet over de inhoud van het mobiliteitsplan. Na besluit over het mobiliteitsplan kunnen de maatregelen binnen de kaders van de mobiliteitsagenda nader in de tijd gezet worden in een uitvoeringsprogramma. De nadere uitwerking en invulling van het uitvoeringsprogramma maakt geen deel uit van deze opdracht.

##### *Nieuwsbrief*

Een samenvatting van de stappen die zijn gezet worden verwoord in de nieuwsbrief, waarmee de belanghebbenden op de hoogte blijven van de voortgang. Ook delen we hierin de samenvatting van het mobiliteitsplan in woord en beeld.

##### *Presentatie college en bestuurlijke vaststelling*

Na verwerking van de reacties stellen we in overleg met de projectgroep een definitief mobiliteitsplan op, dat bestuurlijk vastgesteld kan worden. Dit mobiliteitsplan wordt toegelicht en voorgelegd aan het college van B&W. Het Mobiliteitsplan is een gezamenlijk plan. Dat betekent dat het voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk moet zijn. Naast oplevering van een officieel document voor bestuurlijke behandeling vatten we het Mobiliteitsplan Bunnik samen in woord en beeld. Deze samenvatting gidst de lezer op heldere wijze door de belangrijkste thema's en wordt verspreid via de Nieuwsbrief.

##### **Resultaat stap 4: een Mobiliteitsplan voor Bunnik 2034**

Het resultaat van stap 4 is een Mobiliteitsplan voor de gemeente Bunnik, dat gereed is voor de besluitvorming. Het plan wordt opgeleverd in een beeldend rapport.

### 3. Participatieplan

We hebben de opdracht gekregen om een mobiliteitsbeleid op te stellen waarin participatie een belangrijke rol speelt. In deze participatieaanpak, is per stap uiteengezet wat het doel is van de participatie, waarover we in gesprek gaan, met wie en in welke vorm.

#### Stap 1: De koers en inventariseren

In deze fase verzamelen we kennis en inzichten. We inventariseren ideeën, meningen, wensen en ervaringen om een beeld te krijgen wat er speelt in de gemeente Bunnik. Dit doen we door middel van een enquête en het opzetten van een klankbordgroep die we het gehele participatieproces bevragen voor diverse vraagstukken.

##### *Wat is het doel van de participatie?*

In deze fase is het doel van participatie gericht op de thema's ophalen die in het mobiliteitsbeleid moeten komen, het aanscherpen van de opgaven en om het draagvlak te toetsen voor mobiliteitstransitie maatregelen. Daarnaast informeren we alle inwoners en belanghebbenden van de gemeente door middel van de nieuwsbrief waarin ook de uitnodiging voor deelname aan de enquête staat. De enquête wordt gedeeld via de nieuwsbrief, de projectpagina en andere mediakanalen van de gemeente.

##### *Waarover gaat de enquête / voeren we het gesprek?*

De enquête is gericht op de toekomst. We vragen de inwoners en ondernemers om aan de hand van stellingen hun mening te geven over mobiliteitsthema's en ontwikkelingen. Zo krijgen we een goed beeld over de opgaven, de veiligheidsbeleving van de gemeente en het draagvlak voor mobiliteitstransitiemaatregelen.

De klankbordgroep bestaat uit belanghebbenden. Zij hebben de mogelijkheid om vanuit eigen expertise/belang te reflecteren en te reageren op de uitkomsten. Ook hier staat de verkenning van mobiliteitsopgaven centraal. De inbreng van de klankbordgroep gebruiken we vervolgens om de inventarisatie en analyse af te ronden.

##### *Met wie gaan we in gesprek?*

- Gebruikers (inwoners / ondernemers / geïnteresseerden)
- Klankbordgroep: De klankbordgroep vormt een afspiegeling van de belangengroepen in de gemeente. In ieder geval worden de volgende organisaties hiervoor uitgenodigd: Wijkverenigingen / dorpsraden, Bedrijven, onderwijs en instellingen in Bunnik waaronder Green Business Club Bunnik (GBCB), Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, Ouderenbond, Landbouworganisaties zoals Cumela, LTO, Politie/hulpdiensten.

##### *Hoe gaan we in gesprek?*

- Online enquête
- Werksessie klankbordgroep

De participatie is in deze fase adviserend. De gemeente stelt bij adviseren de agenda op, maar betrokkenen kunnen problemen en oplossingen aanbieden. Deze ideeën spelen een grote rol in de ontwikkeling van beleid.

## Stap 2: Opstellen van de visie

In deze fase gaan we richting geven aan de verzamelde kennis door deze te toetsen. Doet doen we samen met de brede projectgroep, klankbordgroep en de raad. We koppelen de resultaten terug en geven een eenduidig beeld van de keuzes. Deze fase eindigt met presentatie en consultatie bij de raad.

### *Wat is het doel van participatie?*

De focus ligt in deze fase op een eerste uitwerking van strategische keuzes ten aanzien van mobiliteit uit de omgevingsvisie en het inbrengen van expertise en ervaringen, waarmee het mobiliteitsplan inhoudelijk en kwalitatief beter wordt. Door de dialoog met de brede projectgroep ontstaat er een beter beeld van wat er speelt in de gemeente en wat men belangrijk vindt. Ook nemen we de raad mee in de voortgang om het risico te beperken dat zij onvoldoende aangehaakt zijn en op het eind voor verrassingen komen te staan.

### *Waarover gaan we in gesprek?*

We organiseren met een integrale ambtelijke vertegenwoordiging een werksessie over de toekomstvisie mobiliteit waarbij we gestructureerd de verschillende thema's langs gaan. We betrekken bij de mobiliteitsopgave ook integrale thema's zoals ruimtelijke ontwikkelingen, gezondheid, economie, ruimte, etc. Per thema formuleren we doelstellingen

Na de ambtelijke werksessie volgt een uitwerking van de visie in beeld en woord. We stellen daarvoor een presentatie op, dat als concept wordt besproken in de klankbordgroep.

In een presentatie aan de gemeenteraad lichten wij de bevindingen uit de eerste stap toe. We koppelen terug hoe de input uit het participatietraject en de online enquête wordt verwerkt in het mobiliteitsplan. We gaan daarnaast in gesprek met de gemeenteraad over hun ideeën over de mobiliteit in Bunnik en vergelijken die met de uitkomsten van de online enquête en ideeën vanuit de klankbordgroep.

### *Met wie?*

- De projectgroepleden van de gemeente bestaan uit:
  - Sociaal Domein
  - Vakcollega's rondom wegen en verkeer, beheerder wegen, bebording, belijning, VRI's,
  - openbare verlichting, verkeerskundige, beheerder kabels/leidingen
  - Beleidsadviseurs voor integrale aanpak en afstemming: Groen, Water
  - Ruimtelijke Ontwikkeling
  - Communicatie
- Klankbordgroep
- Raad

### *Hoe?*

- Werksessie brede projectgroep: Toekomstvisie mobiliteit in Bunnik
- Werksessie klankbordgroep
- Een informatieavond met de raad

### Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan

Na het participatieproces, waarin we in gesprek gaan met de belanghebbenden, inwoners en de raad, wordt in deze fase het mobiliteitsplan getoetst bij de inwoners, de klankbordgroep, de regio en de brede projectgroep van de gemeente.

#### *Wat is het doel van participatie?*

Het mobiliteitsplan moet voor zowel de mobiliteits- als ruimtelijke opgaven een kader bieden daarom gaan we in gesprek met de projectgroep en de regio. Ook is het doel creëren van draagvlak bij de regio. Het doel met de inwoners en klankbordgroep is het ophalen van het sentiment met betrekking tot de keuzes die gemaakt zijn in het mobiliteitsplan en het creëren van bewustwording.

#### *Waarover gaan we in gesprek?*

Concept mobiliteitsplan, waar de prioriteiten komen te liggen bij de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma.

In een werksessie met je projectgroep hebben we het over de ruimtelijke opgaven: waar is het vanuit mobiliteit wel of niet gewenst om te ontwikkelen. Of welke netwerkaanpassing maakt nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk? Ook kijken we naar de opgave voor de mobiliteitstransitie, ambities voor het elektrisch laden, parkeerbeleid, etc. Een voorbeeld van een opgave is de opkomst van deelmobiliteit bij ontwikkellocaties (zoals Kersenweide) en hoe dat kan bijdragen aan de doelstellingen, zoals die worden geformuleerd.

Parkeren vormt een belangrijke sleutel in het mobiliteitsgedrag van mensen en is deze opgave zeer relevant voor Bunnik vanuit als voorstad van Utrecht en in vergelijking met parkeerbeleid van omliggende gemeente. Bij het verkennen hoe parkeermaatregelen bijdragen aan realisatie van de visie worden uiteraard de belangen van ondernemers en bedrijven meegewogen.

Voor het elektrisch laden stellen we een aantal uitgangspunten op aan de hand waarvan een nadere uitwerking plaats kan vinden. We baseren ons daarbij op ervaringen vanuit andere gemeenten en onze eigen kennis en ervaring vanuit andere projecten waar we bij betrokken zijn (onder andere de gemeente Zeist).

De resultaten van de werksessie met de projectgroep worden gedeeld met de klankbordgroep, die uitgebreid de mogelijkheid krijgen om te reageren en aan te vullen.

Overleg buurgemeenten, Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, U10: In een overleg met deze stakeholders wordt het conceptplan toegelicht en is er de ruimte voor het stellen van vragen en het geven van reacties.

#### *Met wie?*

- Brede projectgroep
- Klankbordgroep



- Buurgemeenten, Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, U10
- Bewoners

*Hoe?*

- Werksessie projectgroep
- Werksessie klankbordgroep
- Overleg buurgemeenten, Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, U10

#### Stap 4: Mobiliteitsagenda en besluitvorming

In deze stap wordt het rapport aangevuld met een mobiliteitsagenda en wordt vervolgens voorgelegd aan het college om vrij te geven voor inspraak. Nadat het Mobiliteitsplan is vrijgegeven voor inspraak, wordt het een aantal weken ter inzage gelegd. Het mobiliteitsplan met de zienswijzen en de nota van beantwoording worden vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

*Wat is het doel van participatie?*

Geïnteresseerden krijgen ruimte voor het stellen van vragen en kunnen reactie geven.

*Waarover gaan we in gesprek?*

Het mobiliteitsplan met mobiliteitsagenda wordt toegelicht en voorgelegd aan het college.

**Met opmerkingen [SW1]:** Hier nog informatie-avond opnemen?

*Met wie?*

- College en raad
- Bewoners

*Hoe?*

- Besluitvorming college / raad
- Zienswijzen

## 4. Planning

Op basis van de omschreven werkzaamheden en ervaring vanuit eerdere projecten verwachten een doorlooptijd van ongeveer 9 maanden. Bij een start in september 2024 betekent dit dat we mei 2025 verwachten een eindrapport op te kunnen leveren.

Het is reëel te veronderstellen dat het project mogelijk niet precies zal lopen volgens de opgenomen planning. Daarvoor is het traject voor het opstellen van een Visie en Verkeersplan te veel afhankelijk van externe factoren, zoals (het verloop van) de participatiebijeenkomsten, de politieke betrokkenheid en andere invloeden van buitenaf. Daarom is in onze projectplanning ruimte ingebouwd voor enige uitloop

Fase	Periode
Stap 1: Koers en inventariseren	September – november 2024
Stap 2: Opstellen visie	November – februari 2025
Stap 3: Uitwerking tot mobiliteitsplan	Maart – april 2025
Stap 4: Het plan + besluitvorming	Mei – november 2025