Fietsersbond
Utrechts Fietsoverleg

Aan:
Gemeente Bunnik
[redacted]@bunnik.nl

Afzender:
Utrechts FietsOverleg (UFO)
[redacted]@fietsersbond.nl

Betreft: Zienswijze Ontwerp Programma Mobiliteit. Bunnik geeft ruimte! Augustus 2025
Contactpersoon: [redacted], <[redacted]@gmail.com>

Utrecht, 16 oktober 2025

Geachte mevrouw, meneer,

Hierbij sturen we u de zienswijze van het Utrechts Fietsoverleg (UFO) op het Ontwerp Programma Mobiliteit. Bunnik geeft ruimte! Augustus 2025. Het UFO is de provinciale vertegenwoordiging van de Fietsersbond. We komen op voor de belangen van fietsers in de provincie Utrecht.

In de eerste plaats willen we de gemeente Bunnik van harte complimenteren met het wat ons betreft erg geslaagde Ontwerpprogramma Mobiliteit. Het Ontwerpprogramma geeft blijk van een enorme stap die in de drie kernen van de gemeente Bunnik wordt gezet in de richting van meer duurzame, veilige en gezonde mobiliteit. We gaan ervan uit dat hierdoor ook de beleving die burgers zullen hebben van de omgeving waarin ze wonen sterk zal verbeteren.

Het Ontwerpprogramma zet in op het STOMP-principe, op autoluwere dorpskernen en op ruimte voor voetganger en fiets, waarbij de auto op veel plaatsen 'te gast' is. In §3.1 wordt ook een aantal verplichtingen genoemd waaraan de Bunnikse 'gebiedsontwikkelaar' (p. 9) moet voldoen bij projecten rond de inrichting van de ruimte. We zien die organisatorische inzet op het daadwerkelijk doorvoeren van de plannen noodzakelijk en het verheugt ons dan ook te zien dat u dit punt in uw Ontwerpprogramma noemt.

Op een aantal punten zouden we heel graag een net wat steviger aanpak zien. U lijkt hier en daar een voorbehoud te maken op de algemene lijn. We noemen er drie.

1. We zagen in het Ontwerpprogramma op pagina 18 staan: "Er is aandacht voor de kruising van fietsroutes met de hoofdstructuur voor de auto. Daar waar een hoofdfietsroute kruist met een autoroute (niet zijnde hoofdstructuur auto), krijgt de fiets waar dat vanuit veiligheid mogelijk is, voorrang." Hier wordt zelfs een dubbel voorbehoud gemaakt. De fiets krijgt geen voorrang waar een fietsroute kruist met de 'hoofdstructuur auto' en daar waar het niet de hoofdstructuur betreft krijgt de fiets alleen voorrang als het 'vanuit veiligheid mogelijk is.' In de eerste plaats denken we dat het zinvol is om op dit punt nader te definiëren wat veiligheid precies betekent, om te voorkomen dat het veiligheidsargument te pas en te onpas kan worden gebruikt om de fietser juist geen voorrang te geven. In de tweede plaats, denken we denken dat het juist wèl doorbreken van de hoofdstructuur auto zal leiden tot een verschuiving van het gebruik van vervoersmodaliteiten ten gunste van voetganger, fietser en openbaar vervoer, wat in het licht van de lijn van het Ontwerpprogramma wenselijk is. En we denken, meer in het algemeen, dat het consequent doorvoeren van voorrang voor fietsers met zich meebrengt dat iedereen, ook de automobilist, zich ervan bewust is dat je nu eenmaal voorzichtig hebt te rijden, omdat je rekening moet houden met je mede-gebruikers van de weg.

2. In §4.2.2 van het Ontwerpprogramma worden de kwaliteitseisen ten aanzien van fiets- en looproutes besproken.

Over looproutes schrijft u: ""Belangrijke looproutes zijn waar fysiek inpasbaar twee meter breed, verhard (tegels of asfalt) en zonder obstakels en daarmee toegankelijk voor minder validen/ouderen." Alhoewel we als Utrechts

Fietsoverleg niet primair belanghebbend zijn als het gaat om looproutes, betreuren we dat u hier een voorbehoud maakt: 'waar fysiek inpasbaar.' Fysieke inpasbaarheid lijkt te verwijzen naar de normen ten aanzien van de inrichting bestemd voor andere vervoersmodaliteiten. Het is echter ook heel goed mogelijk om juist te starten bij normstelling voor voetganger en fiets en pas daarna de fysieke inpasbaarheid voor de andere modaliteiten te bepalen.

Over fietsroutes schrijft u in §4.2.2: "Voor de overige fietsroutes kan de breedte en inrichting per locatie verschillend zijn, afhankelijk van het gebruik (utilitair of recreatief) en de omgeving (buitengebied of binnen de bebouwde kom). Van belang is wel dat de continuïteit van de routes geborgd is. Daar waar de fietser van de rijbaan gebruik maakt en fietsvoorzieningen ontbreken kan met bewegwijzering of inrichtingselementen de continuïteit van doorgaande routes worden aangeduid." Hier lijkt een soortgelijk voorbehoud gemaakt te worden, dat we ook hier betreuren. Misschien zelfs extra betreuren: juist in het buitengebied bestaan er in de gemeente Bunnik een belangrijk aantal voor fietsers erg gevaarlijke punten, onder meer op de fietsroutes richting de stad Utrecht.

3. U noemt dat buitengebied onder meer in §3.3: "De vraag is hoe we het toenemende aantal fietsers op een veilige manier kunnen laten mengen met auto- en landbouwverkeer in het buitengebied." Die vraag zien we met u als uiterst relevant. We denken dat hier nog de grootste verbeterslag is te maken. We denken daarbij dat het autonetwerk (afbeelding 8, pagina 25) in het buitengebied in sterkere mate ten gunste van de fiets zou kunnen worden ingericht en dat te hoge snelheden worden toegestaan. Het gaat hierbij voornamelijk om de groen gemarkeerde wegen. Die worden ook door fietsers intensief gebruikt en de wegen zijn erg smal. Ook in deze gebieden zou 50 km/u of zelfs 30 km/u raadzaam zijn. Andere mogelijke maatregelen zijn het doorvoeren van een knip voor het autoverkeer of het afsluiten van bepaalde wegen, om zo de ervaren en de werkelijke veiligheid voor niet-automobilisten in het buitengebied te versterken en de ruimte voor meer gezonde en duurzame mobiliteit te vergroten. Verder denken we dat de gemeente er goed aan zou doen om ook de blauw gemarkeerde gebiedsontsluitingswegen in de bebouwde kom, waar 50 km/u wordt toegestaan, meteen naar 30 km/u te verlagen. We begrijpen uit het kaartje en de bijbehorende tekst niet goed wat de plannen zijn voor de niet gemarkeerde wegen. Het UFO geeft in overweging dat wegen in de bebouwde kom allemaal zo snel mogelijk naar 30 km/u zouden moeten en dat ook er ook een stringent beleid ten aanzien van de niet gemarkeerde wegen in het buitengebied gevolgd zou moeten worden.

Heel graag complimenteren we u nogmaals met het Ontwerpprogramma. We zien een aantal punten waar verbetering mogelijk is, zeker, maar de lijn en inhoud van het Ontwerpprogramma als geheel delen we zeer.

We lichten onze zienswijze, indien gewenst, met alle plezier nader toe en we zien uit naar uw reactie,
Met vriendelijke groet,

([redacted])
Voorzitter UFO