Plan van aanpak

Mobiliteitsvisie Traverse

Gemeente Bunnik



Datum: 21 december 2022
Auteur: Vincent Verstege, Riëtte Zonnenberg (gemeente Bunnik) en Joost Verhoeven (Goudappel)
Opdrachtgever: Walter Overbeek, Afdelingshoofd Ruimtelijke Regie

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Aanleiding en achtergrond 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Achtergrond 3
1.3 De uitdaging 3

Hoofdstuk 2: De opgave 4
2.1 Twee sporen aanpak 4
2.2 Vraag- en doelstelling en op te leveren producten Mobiliteitsvisie 4
2.2 Ruimtelijke afbakening studiegebied 4
2.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden 5
2.3 Samenhang met de omgeving (projecten, beleid en wensen wijkverenigingen) 6

Hoofdstuk 3: Aanpak en werkwijze 7
3.1 Onderzoek en Analyse 7
3.2 Programma van Wensen, Inrichtingsprincipes en Verbeelding 10
3.3 Investeringsraming en Rapportage 12

Hoofdstuk 4: Het planproces, participatie, communicatie en organisatie 13
4.1 Planproces 13
4.1.1 Planproces Mobiliteitsvisie Traverse (spoor 1) 13
4.1.2 Verankering provinciale bijdrage (spoor 2) 13
4.2 Participatie 14
4.3 Globale Planning 15
4.4 Organisatie en Communicatie 15
4.4.1 Organisatie 15
4.4.2 Communicatie 17

Hoofdstuk 1: Aanleiding en achtergrond

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Bunnik heeft opdracht gegeven voor de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie voor de Traverse in Bunnik. De aanleiding voor het op stellen van een mobiliteitsvisie Traverse is meerledig:

- De wens van het college uit het Verkeersbeleidsplan Bunnik 2015-2024 om de Traverse verkeersveiliger, verkeersluwer en leefbaarder te maken.
- Naast het college en de raad leeft ook onder bewoners, onder ander bij de vier betrokken wijkverenigingen in de kern Bunnik, de wens om de Traverse anders in te richten en de maximum snelheid terug te brengen.

Daarnaast heeft het college van gemeente Bunnik:

- Het voornemen om in 2024 het Verkeersbeleidsplan 2015 – 2024 actualiseren en is in de uitvoeringsstrategie van gemeente Bunnik duurzame mobiliteit als een uitdaging benoemd.
- De wens om vóór 1 maart 2023 een samenwerkingsovereenkomst met de provincie Utrecht te ondertekenen om de financiële bijdrage van de provincie aan Bunnik, voor de realisatie van de doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park over Bunniks grondgebied, veilig te kunnen stellen.

1.2 Achtergrond

Met betrekking tot het veilig stellen van de mogelijke financiële bijdrage door de provincie-Utrecht aan de herinrichting van de Traverse zijn de volgende afspraken relevant:

- In 2020 Heeft gemeente Bunnik een Intentieovereenkomst gesloten met de provincie Utrecht en de U10 gemeenten waarin is afgesproken om gezamenlijk te werken aan stimulering van het fietsgebruik en de aanleg van een netwerk van doorfietsroutes in de provincie. Het herinrichten van de traverse in Bunnik als onderdeel van de doorfietsroute Veenendaal-Utrecht Science Park (USP) is daarin opgenomen als een van de te realiseren projecten in 2024;
- Voor een financiële bijdrage aan de herinrichting van de Traverse naar een meer dorpskarakter wil het college graag een samenwerkingsovereenkomst met provincie Utrecht ondertekenen. Een overeenkomst waarbij bij de herinrichting van de Traverse rekening wordt gehouden met de inpassing van de doorfietsroute Veenendaal- USP (Utrecht Science Park). De keuze voor de Traverse als onderdeel van het tracé voor deze doorfietsroute staat daarbij vast;
- De financiële bijdrage door de provincie van 2 mln Euro betreft alle onderdelen van deze doorfietsroute op het grondgebied van Bunnik, dus niet alleen de Traverse maar ook onderdelen van deze route in Odijk;
- Voor ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst met provincie Utrecht heeft gemeente Bunnik een jaar uitstel gekregen, de samenwerkingsovereenkomst dient nu medio maart 2023 te zijn ondertekend anders vervalt de gehele financiële bijdrage.

1.3 De uitdaging

Enerzijds wil gemeente Bunnik graag een mobiliteitsvisie voor de Traverse waarbij integraal wordt gekeken naar de herinrichtingsmogelijkheden om de Traverse veiliger, leefbaarder, verkeersluwer te maken en een meer dorpskarakter te geven waarbij duurzame mobiliteit zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Anderzijds kost het herinrichting van de Traverse veel geld en biedt de provinciale bijdrage aan een doorfietsroute over de Traverse een grote kans hiervoor. Tegelijkertijd legt dit druk op het proces om te komen tot een mobiliteitsvisie. Druk op de integraliteit van het ontwerp en tijdsdruk op het proces.

De uitdaging is nu om een ontwikkelproces te doorlopen waarbij enerzijds er voldoende tijd is om integraal en participatief tot mobiliteitsvisie voor de Traverse te komen en tegelijkertijd de provinciale bijdrage voor een doorfietsroute niet te verliezen om in te kunnen zetten voor de herinrichting van de Traverse.

Hoofdstuk 2: De opgave

2.1 Twee sporen aanpak

Het voorgaande laat zien dat er twee sporen zijn die qua doorlooptijd niet geheel synchroon lopen. Voor een goed participatieproces is het belangrijk om voldoende tijd te hebben. Daarom zal via twee samenhangende sporen worden gewerkt, namelijk:

- een spoor waarin gezamenlijk wordt gewerkt aan Mobiliteitsvisie voor de traverse
- een spoor waarin de financiële bijdrage voor de doorfietsroute wordt verankerd

In hoofdstuk 4 wordt bij de beschrijving van het planproces nader ingegaan op beide sporen en de samenhang daartussen.

2.2 Vraag- en doelstelling en op te leveren producten Mobiliteitsvisie

Er bestaan verschillende beelden over wat de Mobiliteitsvisie voor de Traverse inhoud en op moet leveren. Voor een goed samenwerkings- en participatieproces is het belangrijk om hier vooraf duidelijkheid over te hebben.

De vraagstelling:

- *Hoe kan de Traverse (de weg door de kern van Bunnik) op middel lange termijn worden heringericht waarbij deze veiliger en verkeersluwer wordt, bijdraagt aan de leefbaarheid (passend bij het dorpse karakter) van Bunnik, duurzame mobiliteit faciliteert en waarin een doorfietsroute past?*

De doelstelling:

- *Een integraal ontwerp van de Traverse als handvat/kader om initiatieven en deelprojecten aan te kunnen toetsen, zodat deze stapsgewijs kunnen bijdragen aan de gewenste herinrichting van de Traverse;*
- *Bouwstenen ophalen voor de actualisatie van het Verkeersbeleidsplan Bunnik.*

Op te leveren producten:

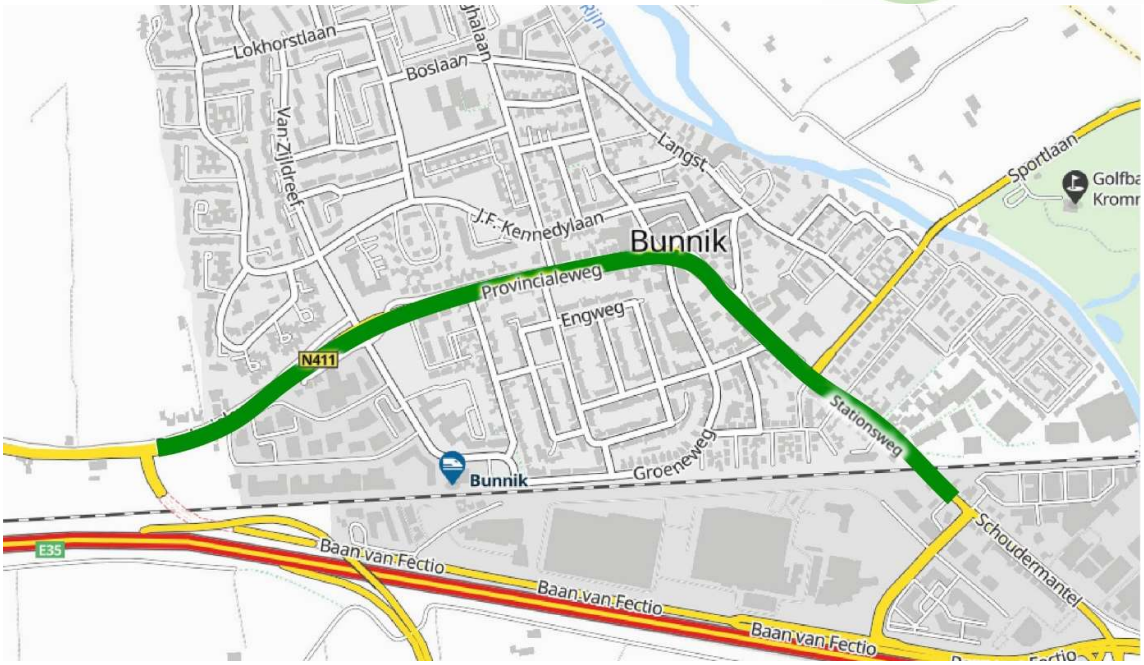
- Een ruimtelijk ontwerp van de Traverse inclusief een globale kostenraming;
- Een bouwstenen nota voor het te actualiseren Verkeersbeleidsplan Bunnik.

2.2 Ruimtelijke afbakening studiegebied

Door Bunnik loopt de route Provincialeweg-Stationsweg-Schoudermantel, die wordt aangeduid als de Traverse, zie het ingetekende groene tracé in onderstaand kaartje.

De diversiteit en intensiteit van het verkeer is aanwezig en neemt toe op de Traverse, net zoals in de rest van Nederland. De vormen zijn zoal doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, de busverbinding, fietsverkeer in diverse vormen en snelheden, pakket- en andere bezorgdiensten. In 2016 is de Baan van Fectio opengesteld, hierdoor wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk uit de kern geweerd. De Koningin Julianalaan is een wijkontsluitingsweg en een doorgaande route vanaf de Stationsweg richting Zeist. Aan de westelijke kant van de Traverse is voor de kruising met de Van Zijldreef een subsidieaanvraag gedaan voor de aanleg van een rotonde. Aan de oostelijke kant van de Traverse zijn in- en uitritten te vinden van diverse bedrijven, waar groot verkeer de weg op komt. Het gaat om houthandel Van Dam en het terrein van de Fruitveiling

De Traverse heeft aan de zuid-oostzijde een gelijkvloerse kruising met het spoor, waar sinds 2022 elke tien minuten een trein voorbij komt met de dienstregeling van hoogfrequent spoor. Het station van Bunnik ligt niet aan de Traverse, dat ligt nabij de Runnenburg.



In het groen wordt de Traverse door Bunnik weergegeven

Diverse aandachtspunten spelen momenteel, hieronder een aantal daarvan:

- Door de intensiteit en de aanwezigheid van parallelwegen aan weerszijde van de hoofdrijbaan, vormt de Traverse een barrière tussen de wijken in de kern Bunnik. Dit gegeven bemoeilijkt de oversteekbaarheid voor met name langzaam verkeer. Er is behoefte aan verbinding in plaats van een scheiding door de Traverse.
- De gemeente heeft een woningbouwopgave, zoals het stationsgebied waar in de toekomst woningen zullen komen en ook door de ontwikkeling van de Kersenweide in Odijk-West wordt een toename van verkeer verwacht. In de kern van Bunnik zal op enkele 'inbreidingslocaties' ook ingezet worden op woningbouw.
- Door verdichting en regionale ontwikkelingen wordt ingezet op alternatieven voor de privé-auto om de bereikbaarheid te behouden, zoals OV en fiets. Het treinstation, de bus en fietsverbindingen zijn daarvoor belangrijk. Momenteel loopt de route van de buslijn 41 van Utrecht naar Wijk bij Duurstede via de Traverse.

2.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uitgangspunten:

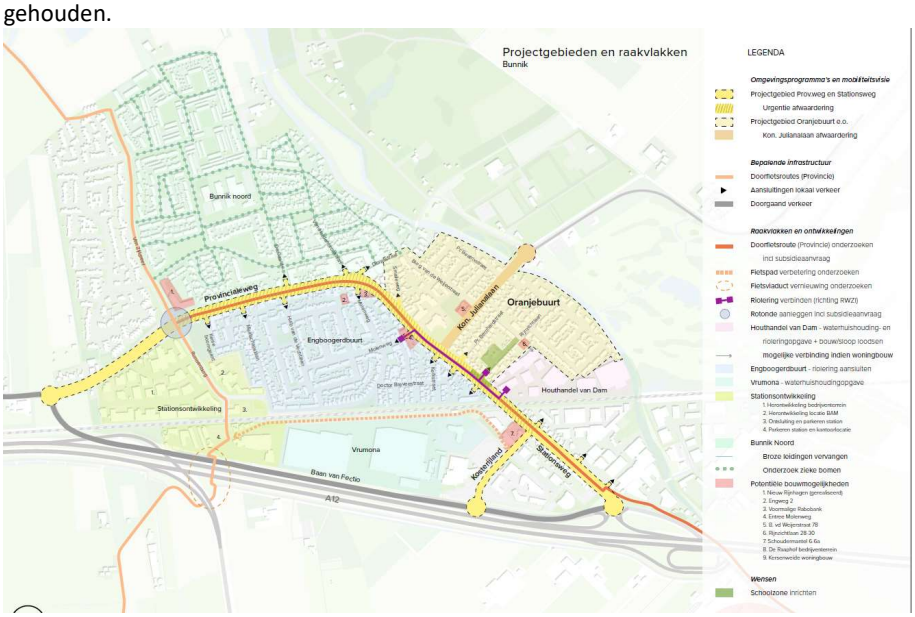
- Het tracé van de doorfietsroute Veenendaal-USP over de Traverse in Bunnik staat vast;
- Voor Duurzame Mobiliteit wordt het STOMP-principe gehanteerd. STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, MaaS (deelmobiliteit), Privé auto.
- Het openbaar vervoer (lijndiensten) dient gebruik te kunnen blijven maken van de Traverse;
- Er wordt rekening gehouden met de op dit moment bekende ruimtelijke ontwikkelingen in Bunnik zoals: Kersenweide, Stationsgebied en 'inbreidingslocaties' in de kern van Bunnik.

Randvoorwaarden:

- De gewenste herinrichting dient op middel lange termijn (gefaseerd) gerealiseerd te kunnen worden vóór 2030;
- Het ontwerp voor herinrichting dient daarvoor haalbaar en betaalbaar te zijn;
- Er wordt niet gewerkt met scenario's, de mobiliteitsvisie betreft géén brede toekomstverkenning;

2.3 Samenhang met de omgeving (andere projecten, beleid en wensen wijkverenigingen)

Raakvlakanalyse
Onderstaande kaart geeft een beeld van de verschillende projectgebieden binnen Bunnik en de raakvlakken hiertussen. Hier zal bij de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie Traverse zo goed mogelijk rekening mee worden gehouden.



Gemeentelijk Beleid
Verder wordt rekening gehouden met de volgende relevante beleidskaders:
- Verkeersbeleidsplan 2015-2024
- Herinrichtingsplan Engboogerd
- Masterplan Oranjebuurt en omgeving
- Omgevingsvisie Bunnik 2040
- Programma van eisen voor de inrichting van de openbare ruimte
- Ontwikkelingsvisie herinrichting stationsomgeving
- Kersenweide
- Woonvisie
- Omgevingsprogramma Groen

Wensen Wijkverenigingen:
Ook nemen we de concrete wensen van de wijkverenigingen uit het PVA dat in juli 2022 aan de gemeente is aangeboden zo goed mogelijk mee, dit betreffen onder andere:
- Verbetering van de verkeersveiligheid, vooral voor het langzame verkeer.
- Snelheidsverlaging voor het autoverkeer tot 30 km/h.
- Meer ruimte voor het langzame verkeer.
- Betere bereikbaarheid voor de aanliggende woningen.
- Nadruk leggen op de verblijfsfunctie boven de verkeersfunctie.
- Verbetering van de ontsluiting van de Engboogerd en de Oranjebuurt.
- Verbetering van de leefbaarheid in het centrum.
- Verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt Molenweg- Dorpsstraat- van Hardenbroekplein-Traverse.
- De breedte van het totale beschikbare profiel. Deze varieert tussen de 22 en 28 m.
- De Traverse moet het aanzien krijgen van een groene laan (zie Kennedylaan en van Zijldreef).
- Bereikbaarheid van het centrum voor toeleveranciers.
- Handhaving van de busverbinding over de Traverse.

Hoofdstuk 3: Aanpak en werkwijze

Voor de aanpak en werkwijze is Goudappel ingehuurd. Zij werken aan 3 onderdelen en begeleiden daarvoor tijdens het planproces (zie hoofdstuk 4) de participatiebijeenkomsten. De drie onderdelen waar Goudappel aan werkt betreffen:

1. Onderzoek en Analyse
2. Programma van Wensen, Inrichtingsprincipes en Verbeelding
3. Investeringsraming en Rapportage

Hierna volgt een nadere omschrijving van de werkzaamheden per onderdeel. De werkzaamheden voor onderdeel 1 en 2 lopen parallel aan elkaar.

3.1 Onderzoek en Analyse

We constateren dat er al veel bekend is over het toekomstige verkeer in en door Bunnik. Aangezien de visie moet gaan over de gewenste situatie over enige jaren, nemen we die informatie over de toekomstige situatie als basis. Dat betekent dat we binnen deze studie geen uitgebreide tellingen en metingen van het huidige verkeer aanbieden.

Observatie op straat
Voorafgaand of direct na het startoverleg lopen of fietsen we over de Traverse en maken foto's. Elke volgende keer dat we voor overleg of communicatie met stakeholders in Bunnik aanwezig zijn, benutten we om op straat de aandachtspunten te bekijken.

Verkeersaantallen, update verkeersmodel
Het verkeersmodel van de gemeente Bunnik (VRU3.4) geeft een beeld van het huidige en toekomstige verkeer in Bunnik. We bekijken samen met u of de toekomstige ontwikkelingen correct in het verkeersmodel zijn opgenomen. We houden er rekening mee dat we de ontwikkeling in het stationsgebied en de Kersenweide in Odijk opnemen in het verkeersmodel. Dit geactualiseerde verkeersmodel geeft een goed beeld van de verkeersdruk in de nabije toekomst (planjaar 2030 of 2040) en is daarmee een goede basis voor de nadere analyses.

Intensiteiten fietsverkeer
Goudappel werkt samen met verschillende partners om een goed beeld te verkrijgen van het fietsverkeer in Nederland. We werken samen met de Fietsersbond aan de Fietsersbond Routeplanner door uitwisseling van kennis en data, en het gebruik van elkaars (fiets)netwerk.

Samen met Breda University of Applied Sciences (BUAS) heeft Goudappel onder het label Dutch Cycling Intelligence het dashboard Fietsbeeld Nederland gemaakt met fietsteldata uit het dataportaal van het NDW. Voor de overige locaties worden fietsintensiteiten geschat door verschillende databronnen te combineren. Om een compleet dekkend overzicht te geven zijn ook de indicatieve fietsintensiteiten op elk wegvak vanuit het door Goudappel ontwikkelde Mobiliteitsspectrum in het dashboard opgenomen.
Met het Fietsbeeld Nederland hebben we in aanvulling op de fietsintensiteiten uit het verkeersmodel een goede indicatie van de fietsintensiteiten in Bunnik en zicht op de drukkere routes.



Figuur 3.1: Uitsnede uit het Fietsbeeld Nederland

Doorgaand verkeer
Met het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Bunnik onderzoeken we hoeveel doorgaand verkeer er (nog steeds) over de Traverse rijdt. We nemen daarbij ook het doorgaand verkeer richting Zeist via de Sportlaan mee.


Figuur 3.2: In rood de route die we betrekken in de analyse naar doorgaand verkeer

Het resultaat van deze analyse is inzicht in de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door Bunnik. Daarmee is er ook inzicht in de bandbreedte waarbinnen de intensiteiten op de Traverse wellicht nog verder kunnen dalen indien al het 'doorgaande' verkeer kan worden verleid een andere route te kiezen.

Vormgeving en afwikkelingskwaliteit op de kruispunten
Voor vijf kruispunten onderzoeken we wat de meest geschikte kruispuntvormgeving is. We analyseren welke kruispuntoplossingen mogelijk zijn en beoordelen die op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling van het langzaam en gemotoriseerd verkeer. We besteden apart aandacht aan de doorstroming van het openbaar vervoer. Als basis dienen de verkeersintensiteiten en kruispuntstromen uit het verkeersmodel voor één van de twee beschikbare toekomstjaren.



Figuur 3.3: De kruispunten waarvoor we een afwikkelingsanalyse uitvoeren

Toets op noodzaak voor een verkeersregelinstallatie
We voeren op de intensiteiten een check uit of verkeerslichten noodzakelijk zijn, een mogelijke oplossing vormen maar niet noodzakelijk of ongewenst zijn. Hiermee kunnen we als eerste stap aangeven of een ongeregelde situatie geschikt zou zijn, wanneer dit het geval is kijken we welke alternatieve vormgeving geschikt is.

Kruispuntanalyse
Voor de vijf kruispunten voeren we een analyse uit met de door Goudappel ontwikkelde VISSIM-kruispunttool. Met de VISSIM-kruispunttool is het mogelijk om de meest gangbare ongeregelde kruispuntvormen door te rekenen en met elkaar te vergelijken. Daarbij wordt de invloed van fietsverkeer (al dan niet in de voorrang) meegenomen in de doorrekening en wordt de kwaliteit van de afwikkeling uitgedrukt in goed interpreteerbare grootheden de verliestijd (voor fietsers en gemotoriseerd verkeer) en de wachtrijlengtes. Wanneer uit de beoordeling van de verkeersafwikkeling blijkt dat er problemen zijn kan eenvoudig inzichtelijk gemaakt worden welke alternatieve vormgeving geschikt is.
We geven de kruispuntoplossingen weer in figuren en voeren een eerste controle uit of de oplossing inpasbaar is binnen de beschikbare ruimte.

Barrièrewerking
Op basis van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel en de aanwezige oversteekplekken onderzoeken we op de wegvakken tussen de kruispunten de oversteekbaarheid van de Traverse voor fietsers en voetgangers. We gaan uit van de CROW-aanbevelingen ten aanzien van de verkeersintensiteit, snelheid, wegbreedte en profielindeling. Per wegvak levert dit inzicht in de oversteekbaarheid voor de huidige indeling van het profiel. We geven aan welke omloop- of omrijafstanden gelden. Als we mogelijkheden zien om de oversteekbaarheid te verbeteren geven we aan welke maatregelen daarvoor nodig zijn.
Op basis van de kruispuntanalyse kunnen we ook uitspraken doen over de mogelijkheden om zijstraten rechtstreeks aan te sluiten op de hoofdrijbaan. Ook dit aspect nemen we mee in de beschouwing over de barrièrewerking.

Verkeersveiligheid
We voeren een verkeersongevallenanalyse uit om te onderzoeken op welke locaties en/of voor welke doelgroepen er verkeersveiligheidsproblemen bestaan op de weg zoals die er nu bij ligt. Deze analyse leidt tot aandachtspunten voor de nieuwe situatie. Deze analyse voeren we uit met VIA Statistiek. Er zijn ongevalsgegevens beschikbaar vanaf 2014, we stellen voor om het onderzoek te beperken tot de ongevallen in de laatste vijf jaar.



Figuur 3.4: Voorbeeld van de ongevallenkaart

Parkeren
We nemen als uitgangspunt dat de huidige parkeermogelijkheden blijven bestaan. Op deeltrajecten ontbreken parkeerplaatsen en wordt geparkeerd op de rijbaan. We brengen deze locaties in beeld. Op basis van het aantal woningen zonder parkeerruimte op eigen erf geven we aan welk aantal parkeerplaatsen op deze deeltrajecten wenselijk is.
.

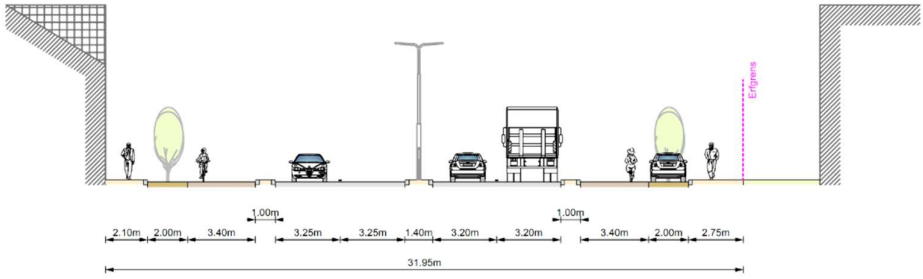
3.2 Programma van Wensen, Inrichtingsprincipes en Verbeelding

De Traverse in Bunnik moet bijdragen aan een klimaat waarin lopen en fietsen de voor de hand liggende verplaatsingsmethoden zijn op de korte afstand. Met het oog op de toekomst is het wenselijk dat het een klimaat adaptieve straat wordt, met mogelijkheden tot waterinfiltratie of waterberging en die hittestress tegengaat.

Programma van wensen
De gemeentelijke uitgangspunten, de bevindingen uit de communicatie met de klankbordgroep en de bevindingen uit de eerste brede participatieavond leggen we vast in een beknopt programma van wensen. Hierin beschrijven we de wensen en ideeën voor een goed woonmilieu langs de Traverse, het opheffen van de barrière die de Traverse vormt voor voetgangers en fietsers en eventuele andere wensen. In een tweede versie stellen we het programma van wensen bij op basis van de uitgevoerde onderzoeken en analyses.

Inrichtingsprincipes
Op basis van de analyses (paragraaf 3.1) en het programma van wensen doen we voorstellen voor:
- Dwarsprofielen op de deeltrajecten.
- Kruispuntvormen.
- Speciale locaties, zoals de aansluiting van de Dorpsstraat en de Van Hardenbroeklaan bij het winkelcentrum.
- Klimaat adaptieve straat: waterinfiltratie, tegengaan van hittestress.
- Parkeervoorzieningen op deeltrajecten waar dat nu ontbreekt.

Al deze aspecten en het programma van wensen verwerken we in een eerste uitwerking in de vorm van een digitaal opgezette ontwerpschets in bovenaanzicht. Deze tekening kleuren we in zodat de tekening goed leesbaar is.



Figuur 3.5: Voorbeeld van een dwarsprofiel


Figuur 3.6: Voorbeeld van een ingekleurd digitaal ontwerp geprojecteerd op luchtfoto

De ontwerpschets wordt digitaal in AutoCAD opgesteld door een ervaren verkeerskundig ontwerper in samenspraak met een stedenbouwkundig ontwerper. De ontwerpschets geeft een beeld hoe de uitwerking eruit kan zien.

Verbeelding
Een juiste beeldvorming is van essentieel belang voor een prettig en goedlopend planproces. We maken daarom gebruik van sterke en leesbare beelden, zodat mensen zich goed kunnen voorstellen hoe een toekomstige situatie eruit kan zien. Naast de ontwerpschets maken we daarvoor ook een vijftal perspectiefbeelden (voor en na foto-situaties).


Figuur 3.7: Voorbeeld van de bestaande situatie en wensbeeld uit een integrale studie in Tilburg

3.3 Investeringsraming en Rapportage

Investeringsraming
Op basis van een schets waarin de dwarsprofielen en de oplossingen van de vijf kruispunten zijn verwerkt wordt een globale SSK-raming opgesteld. We houden voor de raming geen rekening met ontwerp- of kruispuntvarianten. Voor de raming worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Bepalen van de hoeveelheden.
- Opstellen en opleveren van een (concept) SSK-raming. De wegvakken en de kruispuntoplossingen worden apart berekend. De raming betreft SO-niveau, deterministisch, bandbreedte afhankelijk van detailniveau ontwerp. Op het uitgangspuntenblad van de kostenraming (tabblad) zullen de gemaakte keuzes en gehanteerde uitgangspunten worden beschreven.
- Na een controle wordt de concept raming eenmalig aangepast. Uitgangspunt hierbij is dat het niet gaat om scopewijzigingen.
- De definitieve raming leveren we op als pdf- en als Excel-bestand. In beginsel gaan we uit van een ontwerp binnen de kadastrale grenzen en eigendomsgrenzen. Wij nemen geen vastgoed- en/of grondverwervingskosten op (tenzij informatie hieromtrent wordt aangeleverd door de gemeente Bunnik).

Rapportage
In een beknopt rapport opgesteld in PowerPoint beschrijven we het programma van wensen, de dwarsprofielen en de inrichtingsprincipes. Daarbij geven we telkens aan op welke wijze deze elementen een bijdrage leveren. De tekeningen van de dwarsprofielen, het schetsontwerp en de verbeeldingen vormen de concrete uitwerking van de visie. Deze nemen we op in het rapport. Het schetsontwerp leveren we ook als pdf-bestand op groot formaat.

In een apart rapport beschrijven we de uitgangspunten, we verantwoorden het proces en presenteren de eindconclusie. De afzonderlijke deelonderzoeken worden als bijlagen in dit rapport opgenomen.

Hoofdstuk 4: Het planproces, participatie, communicatie en organisatie

4.1 Planproces

Zoals gesteld in hoofdstuk 2.1 lopen er twee sporen parallel aan elkaar:
Spoor 1: Het planproces van de Mobiliteitsvisie Traverse
Spoor 2: Het besluitvormingsproces voor verankering van de provinciale financiële bijdrage aan de herinrichting van de Traverse

4.1.1 Planproces Mobiliteitsvisie Traverse (spoor 1)

Spoor 1 werkt aan een Mobiliteitsvisie op de Traverse conform aan de vraag- en doelstelling, randvoorwaarden, werkwijze en aanpak zoals omschreven in hoofdstuk 2 en 3 van dit plan van aanpak. Voor de planning van het planproces wordt gericht op besluitvorming door de gemeenteraad over de Mobiliteitsvisie vóór de zomer van 2023. Dit betekent dat begin april de Mobiliteitsvisie gereed moet zijn.

Planproces
Met deze planning als uitgangspunt ziet het planproces er als volgt uit:

Stap I: Wensen ophalen en Onderzoek (December 2022 – medio Januari 2023)
1a: Ophalen randvoorwaarden en wensen m.b.t. herinrichting van de Mobiliteitsvisie Traverse
1b: Onderzoek en Analyse

Stap II: Verbeelding (medio Januari 2023 – medio Maart 2023)

Stap III: Investeringsraming en Rapportage (medio Maart 2023 – begin week April 2023)

Stap IV: Voorbereiding besluitvorming (April 2023)

Stap V: Besluitvorming door College van B&W en gemeenteraad (Mei 2023 – Juni 2023)

4.1.2 Verankering provinciale bijdrage (spoor 2)

Spoor 2 richt zich op ondertekening van een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de provincie Utrecht om aanspraak te kunnen blijven maken op een provinciale bijdrage aan een herinrichting van de Traverse. Gezien de beperkte financiële middelen van gemeente Bunnik is een dergelijke financiële bijdrage zeer belangrijk om ook daadwerkelijk de Traverse te kunnen herinrichten.

Besluitvorming hierover door de gemeenteraad is voorzien op 23 februari 2023. Voor spoor 2 is met provincie Utrecht afgesproken dat Bunnik deze bijdrage kan krijgen op basis van een **subsidie** in plaats van een Realisatie Overeenkomst (**ROK**) met de provincie. Daarvoor dient gemeente Bunnik voor eind maart 2023 wel de Samenwerkings Overeenkomst (SOK) met een aanvulling daarop te ondertekenen maar géén ROK. Om deze SOK met aanvulling te kunnen ondertekenen zal de gemeenteraad hier een besluit over moeten nemen op uiterlijk 22 februari 2023.

Aanvulling op de SOK
De aanvraag voor deze subsidie dient daarbij voor 1 oktober 2023 door Bunnik bij de provincie te zijn aangevraagd, zo niet dan komt de mogelijke provinciale bijdrage te vervallen. De uitvoeringsmaatregelen waarvoor gemeente Bunnik subsidie aanvraagt dienen daarbij wel ten goede te komen aan het realiseren van

een doorfietsroute over de Traverse. De afspraken hierover zullen in een Aanvulling op de SOK worden vastgelegd.

Subsidie ipv ROK
Het voordeel van een subsidie in plaats van een ROK is dat eventuele uitvoeringswerkzaamheden niet door de provincie maar de gemeente zelf kunnen worden uitgevoerd. Hierdoor houdt de gemeente de regie in eigen hand en kan waar nodig en mogelijk een koppeling (werk met werk) worden gemaakt met andere uitvoerings-werkzaamheden aan de Traverse, zoals bijvoorbeeld werkzaamheden aan het riool.

Samenhang met besluitvorming Spoor 1: Mobiliteitsvisie Traverse
In spoor 1: het planproces van de Mobiliteitsvisie Traverse zal rekening worden gehouden met deze besluitvorming door begin februari een informatie avond voor de raad te organiseren waarin ze worden bijgepraat over de stand van zaken m.b.t. Mobiliteitsvisie Traverse.

Aangezien een subsidie aanvraag pas in Q4 moet worden ingediend kan besluitvorming over wel of geen subsidie aanvraag later, op basis van de Mobiliteitsvisie Traverse worden genomen. Er is dus meer tijd voor de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie Traverse dan oorspronkelijk.

4.2 Participatie

De omgeving wordt op twee manieren betrokken bij het planproces van de Mobiliteitsvisie (Spoor 1)

1. een klankbordgroep bestaande uit een afvaardiging van partijen die vanuit verschillende perspectieven en belangen naar de inrichting van de Traverse kijken. De samenstelling van de klankbordgroep staat beschreven in paragraaf 4.4 Organisatie en Communicatie.
2. twee openbare participatiebijeenkomsten waarvoor alle inwoners en ondernemers van gemeente Bunnik worden uitgenodigd.

Participatielijn 1: Klankbordgroep Mobiliteitsvisie Traverse
In Stap I tot en met Stap II wordt de klankbordgroep geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. het proces en (tussentijdse) resultaten en gevraagd om mee te denken over de organisatie van de participatiebijeenkomsten. In Stap I wordt de klankbordgroep daarnaast uitgenodigd voor een werksessie met als doel belangrijke eisen en wensen t.a.v. de Traverse op te halen. Na deze werksessie zal de klankbordgroep in het eerste kwartaal van 2023 drie keer via een on-line overleg worden geïnformeerd en geraadpleegd.

Participatielijn 2: Participatiebijeenkomsten Mobiliteitsvisie Traverse
Tijdens twee participatiebijeenkomsten, één op woensdag 18 januari (Stap I) en één op woensdag 8 maart (Stap II), kunnen alle inwoners van Bunnik en overige belanghebbenden meedenken en reageren. Bij de eerste bijeenkomst staat het ophalen van knelpunten die door bewoners worden ervaren en wensen die bewoners hebben t.a.v. de Traverse centraal staan. Bij de tweede bijeenkomst worden ontwerpen van herinrichting van de traverse gepresenteerd die op basis van de opgehaalde wensen en knelpunten zijn opgesteld. Inwoners en overige belanghebbenden kunnen tijdens deze bijeenkomst reageren op de ontwerpen. Aan de hand van deze reacties zullen daar waar mogelijk de ontwerpen van herinrichting worden aangescherpt cq. aangepast.

4.3 Globale Planning

Globaal ziet de planning er als volgt uit:

Globale Planning	**Mobiliteitsvisie Traverse**	**Tijdlijn**	**Besluitvorming Spoor 1 Mobiliteitsvisie**
Stap I: Wensen ophalen en Onderzoek	Onderzoek en Analyse	December - Januari	
	Werksessie Klankbordgroep	14 December 2022	
	Klankbordgroep overleg 1	medio Januari	
	Eerste Participatiebijeenkomst	18 Januari 2023	
Stap II: Verbeelding		9 Februari	Raadsinformatiebijeenkomst
	Ontwerpen		
	Klankbordgroep overleg 2	medio Februari	
	Tweede participatiebijeenkomst	3 Maart 2023	
Stap III: Investeringsraming en Rapportage	Rekenen en rapporteren	medio Maart - medio April	
	Klankbordgroep overleg 3	eind Maart 2023	
Stap IV: Voorbereiding Besluitvorming	Schrijven college en raadsvoorstel Mobiliteitsvisie Traverse	medio April - medio Mei	
Stap V: Besluitvorming		medio Mei 2023	Vaststelling Mobiliteitsvisie Traverse door College van B&W
		Juni 2023	Besluitvorming Raad over de Mobiliteitsvisie Traverse
Stap VI: Subsidie aanvraag doorfietsroute		September 2023	

4.4 Organisatie en Communicatie

4.4.1 Organisatie

De organisatie zie er schematisch als volgt uit:



Kernteam:
Het kernteam bestaat uit de volgende leden:
Proces- en omgevingsmanager
Projectleider en beleidsadviseur verkeer en mobiliteit
Strategisch adviseur

Goudappel (extern adviseur)

Het kernteam is verantwoordelijk voor het planproces (participatie, interne afstemming en planning), het tijdig opleveren van de gewenste resultaten en voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming. De kernteam leden hebben hiervoor wekelijks een afstemmingsoverleg, informeren de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever regelmatig over de stand van zaken, organiseren en coördineren de werkzaamheden.

Adviesteam (intern):
Het Adviesteam bestaat uit beleidsmedewerkers en projectleiders van de gemeente:

Strategisch Beleidsadviseur RO
Strategisch Beleidsadviseur RO en stedenbouwkundige
Omgevingsmanager RO en omgevingsvisie projectleider
Wijkregisseur en ervaringsdeskundige gemeente
Projectleider Stationsomgeving
Projectleider Engboogerd en Oranjebuurt
Projectleider rotonde Van Zijldreef
Sociaal Domein
beheerder wegen en kabels en leidingen
Beleidsadviseur stedelijk (afval)water
interim Beleidsadviseur groen
Senior Communicatie adviseur
Financieel adviseur

Leden van het adviesteam worden door het kernteam gevraagd om mee te denken, advies te geven en input aan te leveren over de inhoud van de mobiliteitsvisie, afstemming en relatie met andere projecten, het gemeentelijke beleid, financiële en juridische consequenties, communicatie en bestuurlijke besluitvorming. Afhankelijk van de expertise en rol van een adviesteam lid zullen zij door het kernteam hierover worden bevraagd, individueel dan wel in groepsverband.

Klankbord groep (extern):
Op dit moment wordt nog gewerkt aan de samenstelling van de klankborgroep, in ieder geval zal deze bestaan uit 4 afgevaardigden van de wijkverenigingen en de adviseur van de wijkverenigingen, daarnaast worden de fietsersbond, voetgangersvereniging, veilig verkeer Nederland, winkeliersvereniging, vertegenwoordigers voor de jeugd en ouderen, de provincie Utrecht, ondernemersvereniging en nood- en hulpdiensten worden gevraagd om deel te nemen. Er wordt gestreefd naar samenstelling van een klankbord groep van max 15 deelnemers die gezamenlijk vanuit een zo breed mogelijk perspectief naar de opgave kunnen kijken vanuit het algemene belang.

De Klankbordgroep komt 4 keer samen, 3 keer on-line samen en de eerste keer fysiek samen in de vorm van een werksessie. Met de klankbordgroep zal de stand van zaken worde besproken wat betreft proces en inhoud en wordt tijdens het planproces daarvoor 3 keer geraadpleegd over tussentijdse resultaten, de organisatie van de twee participatiebijeenkomsten en het concept eindontwerp met bijbehorende rapportage. De klankbord-groep wordt voorgezeten door de procesmanager uit het kernteam. Het kernteam is verantwoordelijk voor de voorbereiding en organisatie van deze overleggen en werksessie.

4.4.2 Communicatie

In overleg met de afdeling Communicatie van gemeente Bunnik wordt momenteel nog gewerkt aan een communicatie kalender voor het planproces.

Algemene communicatie over de Mobiliteitsvisie Traverse verloopt via de gemeente pagina in ’t Groentje en de gemeentelijke website. Via deze media worden ook de participatiebijeenkomsten in januari en maart aangekondigd. Daarnaast zal de aankondiging via social media worden verspreid en zal aan de leden van de klankbordgroep worden gevraagd deze aankondiging in hun netwerk te verspreiden.