

Mobiliteitsplan Stationsgebied Bunnik

Een mobiliteitsplan dat ervoor zorgt dat toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers voldoende mobiliteitskeuzes hebben, waarbij de auto ondergeschikt is en de fietser en de voetganger centraal staan.

Maart 2025



Vroeger was 'alles' anders. Want gingen we woningen bouwen? Dan was er voldoende ruimte voor zowel de woning als de parkeerplek. Die tijd is voorbij, de ruimte is schaars en veel van die ruimte wordt benut voor verschillende doeleinden. Ruimtelijke kwaliteit is belangrijker dan ooit. Dat kan in strijd zijn met de ruimte die mobiliteit inneemt. Meer woningen betekent meer voertuigen en meer verplaatsingen. Nieuwe parkeerplaatsen en nieuwe wegen aanleggen is duur en is slechts maar een tijdelijke oplossing. Daarom is dit mobiliteitsplan voor het Stationsgebied Bunnik ontwikkeld, waarbij we vóóraf samen hebben nagedacht over slimme mobiliteitsoplossingen, afgestemd op de locatie en de beoogde reizigers; een gebied nabij station en snelweg, die gemeenschappen vormt in jong en oud, een combinatie is van wonen met werken én een centrale ligging heeft in de regio. Dat lijken de ideale omstandigheden voor een autoluwe(re) nieuwe woonwijk. Maar dat hangt erg af van het mobiliteitsplan, inclusief hoe we de keuzes gaan beïnvloeden die bewoners maken om wel of niet te lopen, de fiets, de deelauto of de eigen auto te pakken. Daarom hebben wij een mobiliteitsplan uitgewerkt die hier antwoord op geeft.

Ga je mee?



Inhoudsopgave Mobiliteitsplan Stationsgebied Bunnik

Managementsamenvatting

1. Inleiding
2. Aanpak en proces
3. Gebiedsbiografie
4. Mobiliteitsconcept
5. Conclusie en advies

Bijlagen

1. Gebiedsbiografie
2. Uitgangspunten programma
3. Uitgangspunten Stedenbouwkundig plan
4. Uitgangspunten autoparkeren
5. Scenario's parkeren en hubs
6. Gereguleerd parkeren



Managementsamenvatting (1/3)

Vroeger was 'alles' anders. Want gingen we woningen bouwen? Dan was er voldoende ruimte voor zowel de woning als de parkeerplek. Die tijd is voorbij, de ruimte is schaars en veel van die ruimte wordt benut voor verschillende doeleinden. Dat kan in strijd zijn met de ruimte die mobiliteit inneemt. Daarom is dit mobiliteitsplan voor het Stationsgebied Bunnik ontwikkeld, waarbij we vóóraf samen hebben nagedacht over slimme mobiliteitsoplossingen, afgestemd op de locatie en de beoogde reizigers; een gebied nabij station en snelweg, die gemeenschappen vormt in jong en oud, een combinatie is van wonen met werken én een centrale ligging heeft in de regio. Dat lijken de ideale omstandigheden voor een autoluwe(re) nieuwe woonwijk, mits dit op een juiste manier wordt uitgevoerd.

Dit mobiliteitsconcept is een concreet handelingsperspectief dat antwoord geeft op de vraag hoe de verschillende mobiliteitsmiddelen in dit gebied de ruimte krijgen en hoe het gewenste en bijpassende reisgedrag wordt gerealiseerd.

Het Stationsgebied Bunnik is zowel qua multimodale infrastructuur als het uitgebreide mobiliteitsaanbod zeer goed bereikbaar. Dat past bij het beleid van de provincie Utrecht en UNed, waarin staat dat inbreiding dichtbij knooppunten wordt gerealiseerd en voorrang gegeven wordt aan duurzame mobiliteit. Zowel bewoners als werknemers kunnen te voet, fiets, met het OV, met de deelfiets of deelauto, met de eigen auto of een combinatie in een ketenreis. De doelgroep van het Stationsgebied zijn starters, ouderen en gezinnen en werknemers van zowel grote als kleinere bedrijven. De ligging van het Stationsgebied is centraal, zowel in Bunnik zelf, maar ook ten opzichte van de stad Utrecht. Zo laat de Gebiedsbiografie zien dat binnen 25 minuten fietsen het centrum van Utrecht te bereiken is, en de dagelijkse voorzieningen zich op loop- en fietsafstand bevinden. Wel vormen de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem barrières in de loop- en fietsnetwerken en de verbinding met het zuidelijk deel van het Stationsgebied, en zal de fietsbrug op de A12 worden verbreed en van hellingbanen worden voorzien om die barrière te verminderen. Op dit moment is er de Parkeernota 2019 die de toewijzing van parkeerplaatsen aan gebruikers reguleert.

De gemeente Bunnik geeft voorrang aan duurzame mobiliteit en daarom is het mobiliteitsconcept volgens de STOMP-methodiek opgesteld, dat duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en OV) meer prioriteit geeft dan de minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Per modaliteit wordt een ambitie weergegeven en wordt ingegaan op wat er nodig is om de ambitie te bereiken qua samenspel in ruimtelijk ontwerp en infrastructuur, doelgroepgerichte gedragsverandering en eventueel mobiliteitsaanbod en sturend mobiliteitsbeleid.

Managementsamenvatting (2/3)

Lopen als volwaardig alternatief, en de fiets is het primaire vervoersmiddel. Er wordt een loop- en fietsvriendelijk gebied en omgeving gerealiseerd met een “vrije breedte”, ofwel de ruimte die mensen nodig hebben voor een ongehinderde verplaatsing op veilige en intensief gebruikte voet- en fietspaden. Ook is het advies om de Runnenburg een aangepast wegprofiel te geven zodat deze autovrij is (waarbij het BAM-terrein via Maatschapslaan en Groeneweg ontsloten is en de andere kavels worden ontsloten via de Regulierenring), en dus voor voetgangers en fietsers toegankelijk is. Loop- en fietsroutes dienen zo min mogelijk barrières te hebben en van een goede verlichting te zijn voorzien. Bovendien wordt met de realisatie en doorontwikkeling van diverse fietsverbindingen (zoals tussen station Bunnik en het USP, tussen Bunnik en Houten en via de Kersenweide naar Odijk of station Driebergen – Zeist een verbeterde fietsbrug over de A12) de fiets op nog meer verbindingen concurrerend t.o.v. de reistijd per auto.

Omdat de fiets het primaire vervoersmiddel is, wordt er qua fietsparkeren voor bewoners ingezet op een hoge fietsparkeernorm en gaan we uit van de nieuwe fietsparkeerkencijfers van het CROW (2025). Dit sluit aan bij de parkeernota van Bunnik en de verwachting is dat vanaf 2027 een Europese richtlijn geldt waarin staat dat er bij woningen ten minste twee fietsparkeerplaatsen voor elke woonunit moeten worden gerealiseerd. Hieraan wordt met de geadviseerde norm voldaan. De fietsparkeerplaatsen worden verder gemakkelijk toegankelijk, veilig, dubbellaags en multifunctioneel en hebben voldoende laadvoorzieningen (waarbij het beheer en onderhoud van de laadvoorzieningen nog georganiseerd dient te worden).

Qua gedragsverandering wordt geadviseerd om in te spelen op fietsstimulering door o.a. te informeren over ‘fietsbereik’ naar belangrijke functies en voorzieningen, en op het stimuleren van het gebruik van de fiets door o.a. een doelgroepspecifieke campagne.

Met het OV is het Stationsgebied uitstekend verbonden. Bushaltes en treinstation liggen op loopafstand. Wel is een duidelijke informatievoorzieningen en bewegwijzering m.b.t. de locatie van de bushaltes en het Station van groot belang, omdat deze niet met elkaar verbonden zijn en naast elkaar liggen.

Het is kansrijk om een eventueel nieuw kantoor aan de zuidzijde van het station te voorzien van een directe aansluiting met het perron, en de werkgeversbenadering van Goedopweg kan ingezet worden om het gebruik van OV bij werknemers in het gebied te stimuleren. Zorg ervoor dat bewoners gestimuleerd worden om OV te gebruiken in het gebied door de ontwikkeling van bijvoorbeeld een “verhuisbox” met informatie over OV-bereik, en een ‘deal’ om een aantal keren gratis het OV in de regio te gebruiken.

Managementsamenvatting (3/3)

De deelauto is het alternatief voor incidentele autoritten of de 2e eigen auto. De deelfiets is de oplossing voor de ketenreis van de werknemer of bezoeker. Daarmee is deelmobiliteit een volwaardige modaliteit voor bewoners, werknemers en bezoekers en noodzakelijk bij de geadviseerde autoparkeernorm. Daarbij is het van belang dat er een minimum aanbod aan verschillende type deelauto's voor bewoners ter vervanging van de 1e auto (bij incidenteel gebruik) of ter vervanging van de 2e auto worden aangeboden, dat afgestemd dient te worden op het potentiële gebruik. Stimuleer het gebruik van deelauto's bij bewoners door vanaf de interessefase te informeren over het commerciële en collectieve aanbod en hoe particulier delen wordt aangejaagd. Verplicht particulier autodelen bij inschrijving/lidmaatschap bij woningbouwcoöperatie, en zorg dat de deelauto's op goed zichtbare plekken in de hub staan zodat de drempel voor het gebruik van een deelauto zo laag mogelijk is.

Daarnaast is het wenselijk om het gebruik van deelfietsen te stimuleren bij bezoekers en zakelijke reizigers voor “de last mile” in de ketenreis van het OV. Onder regie van Goedopweg wordt een regionaal deelfietsensysteem uitgerold waar – naast het aanbod aan OV-fietsen – gebruik van kan worden gemaakt. Bovendien kan Goedopweg werkgevers stimuleren om “dienstauto's- en fietsen” te delen in een collectieve vorm van zakelijke deelmobiliteit.

Ontmoedigen van autobezit en autogebruik. De auto krijgt al bij het benaderen van het Stationsgebied een beperkte ruimte. Zo is het advies om de provinciale weg tot Baan van Fectio te herprofilen door deze “op te waarderen voor fietser en voetganger” naar een 30 km/u straat voor auto's. Dit vergt een behoorlijke investering en heeft bovendien wegbeheersmatige gevolgen aangezien de provincie de weg op dit moment beheert. Wel sluit met dit profiel de weg aan bij het profiel van de rest van het Stationsgebied, waar een lage autoparkeernorm wordt geadviseerd op basis van de nieuwe autoparkeerkencijfers van het CROW (2024). Hubs zorgen voor centrale autoparkeervoorzieningen, waardoor de woonwijk autoluw is. Het advies is om vergunningparkeren in te voeren om te parkeren in de te ontwikkelen mobiliteitshubs. De maximale loopafstand van een woning naar een mobiliteitshub is 150 meter. Ook bezoekers van bewoners parkeren in de hubs en kunnen hiervoor worden aangemeld; er zijn namelijk slechts beperkt openbare parkeerplekken op straat (in het BAM-blok). Daarnaast komen er ‘parkeerhavens’ langs de Regulierenring voor mindervaliden, hulpdiensten, bezorgdiensten, zorgaanbieders en laad- en losplekken voor verhuizen. Er is in dit plan een eerste verkenning uitgevoerd naar de potentie en eigenschappen van de hubs, en naar potentiële locaties van de hubs in die plangebied. In een aanvullend en (uitgebreider) onderzoek zal meer duidelijkheid moeten komen over de inpassingswensen, de verkeerskundige impact en de governance, investeringen en businesscase.

Ontwikkel een implementatieplan. Na de vaststelling van dit mobiliteitsplan dient er door de projectontwikkelaar (of gemeente) een “implementatieplan” ontwikkeld te worden. Het implementatieplan legt de gemaakte keuzes in het mobiliteitsplan vast in afspraken en contracten tussen betrokken partijen en overheden. Het bestaat uit de uitvoering van de gedragsinterventies op het juiste moment en de juiste doelgroep, passend bij de fasering van de gebiedsontwikkeling. Het vormt daarmee de brug tussen het mobiliteitsplan en de daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte, het aanbod aan mobiliteitsmiddelen en de gedragsinterventies binnen een gebiedsontwikkeling.

1. Inleiding



1. Inleiding

Aanleiding en vraag

De gemeente Bunnik zet in op een transformatie van het Stationsgebied; van een verouderd bedrijventerrein naar een levendige, gemengde buurt. Dit is een uitgelezen kans voor het dorp om nieuwe en betaalbare woningen te bouwen in een autoluwe buurt. Maar ook om Bunnik als regiopoort verder te ontwikkelen, met haar strategische ligging op steenworp afstand van Utrecht en het Utrecht Science Park. In 2023 is de Gebiedsvisie Stationsgebied Bunnik opgesteld. In deze visie wordt station Bunnik hét fietsstation van de regio genoemd. Hierbij staan de fietser en voetganger centraal in het woon- én werkgebied en wordt het parkeren uit het zicht opgelost. De gemeenteraad heeft de bouwstenen uit deze gebiedsvisie vastgesteld. Verder heeft gemeente Bunnik een omgevingsvisie (in ontwikkeling), waarin staat beschreven hoe de gemeente vindt dat de leefomgeving, en dus ook het Stationsgebied, er in 2040 uit moet zien. Daarnaast ontwikkelt de gemeente Bunnik op dit moment een visie op mobiliteit, dat in het najaar 2025 wordt opgeleverd. Momenteel werkt de gemeente ook aan een stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied. Daarin moeten onder andere de ambities op het gebied van mobiliteit concreet worden gemaakt. Daarom heeft de gemeente &Morgen gevraagd een mobiliteitsplan op te stellen voor dit gebied, waarbij ook ingegaan wordt op de beoogde parkeernormen op maat. De concrete onderzoeksvraag hierbij is:

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers van het stationsgebied voldoende mobiliteitskeuzes hebben, waarbij de auto ondergeschikt is en de fietser en de voetganger centraal staan?

In dit mobiliteitsplan voor het Stationsgebied Bunnik wordt ingegaan op:

- De context van de ontwikkeling
- Het station als hét fietsstation van de regio, inclusief fietsparkeren
- De toekomstige verkeersstromen
- Het stimuleren van andere vervoersmiddelen dan de auto
- Een alternatieve ontsluiting van het gebied
- Een passende parkeernorm gelet op de nabijheid van het station en de wens van een autoluw gebied
- Het voorkomen van het verplaatsen van parkeren naar omringende buurten
- Het geconcentreerd parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers

1. Inleiding

Gebiedsontwikkeling

De gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving in Bunnik creëert nieuwe kansen voor zowel ondernemers als inwoners. Met een vernieuwde inrichting en een sterkere rol als regionaal vervoersknooppunt krijgt het gebied een economische impuls. Dit biedt ruimte voor werkgelegenheid, nieuwe voorzieningen en woningen. Bunnik staat bekend om de uitstekende woon- en leefklimaat binnen de provincie Utrecht en zet zich in om deze positie ook in de toekomst te behouden.

Het is essentieel dat de gebiedsontwikkeling gefaseerd én plotsgewijs plaatsvindt, omdat de transformatie van bedrijventerrein naar woongebied meerdere jaren zal duren. Hierdoor kunnen eigenaren zelf het moment voor de (her)ontwikkeling van hun kavel bepalen. Dat gebeurt binnen een duurzaam en klimaatbestendig raamwerk.

Uiteindelijk zal de verdeling van de woningbouw als volgt gedifferentieerd zijn: 30% sociale huur, 50% midden segment en 20% vrije sector.

Leeswijzer

Het mobiliteitsplan bestaat uit een inleiding, waar is ingegaan op de aanleiding, de gebiedsontwikkeling en deze leeswijzer. Vervolgens zijn de aanpak en het proces beschreven, die bestaan uit 5 stappen. De resultaten van stap 2 'de gebiedsbiografie' staan in hoofdstuk 3 beschreven, waarbij wordt ingegaan op de huidige aanwezige functies en voorzieningen, de aanwezige infrastructuur en mobiliteitsdiensten, het beleid en de bewoners in de omgeving van het Stationsgebied. De resultaten van stap 5 'het mobiliteitsconcept' staan in hoofdstuk 4 beschreven. In dit hoofdstuk is het mobiliteitsconcept vertaald naar een concreet handelingsperspectief dat antwoord geeft op de vraag hoe de verschillende mobiliteitsmiddelen volgens de STOMP-methodiek in dit gebied de ruimte krijgen en hoe het gewenste en bijpassende reisgedrag wordt gerealiseerd.

In het laatste hoofdstuk 'conclusie en advies' wordt ingegaan hoe het mobiliteitsconcept wordt geïmplementeerd.

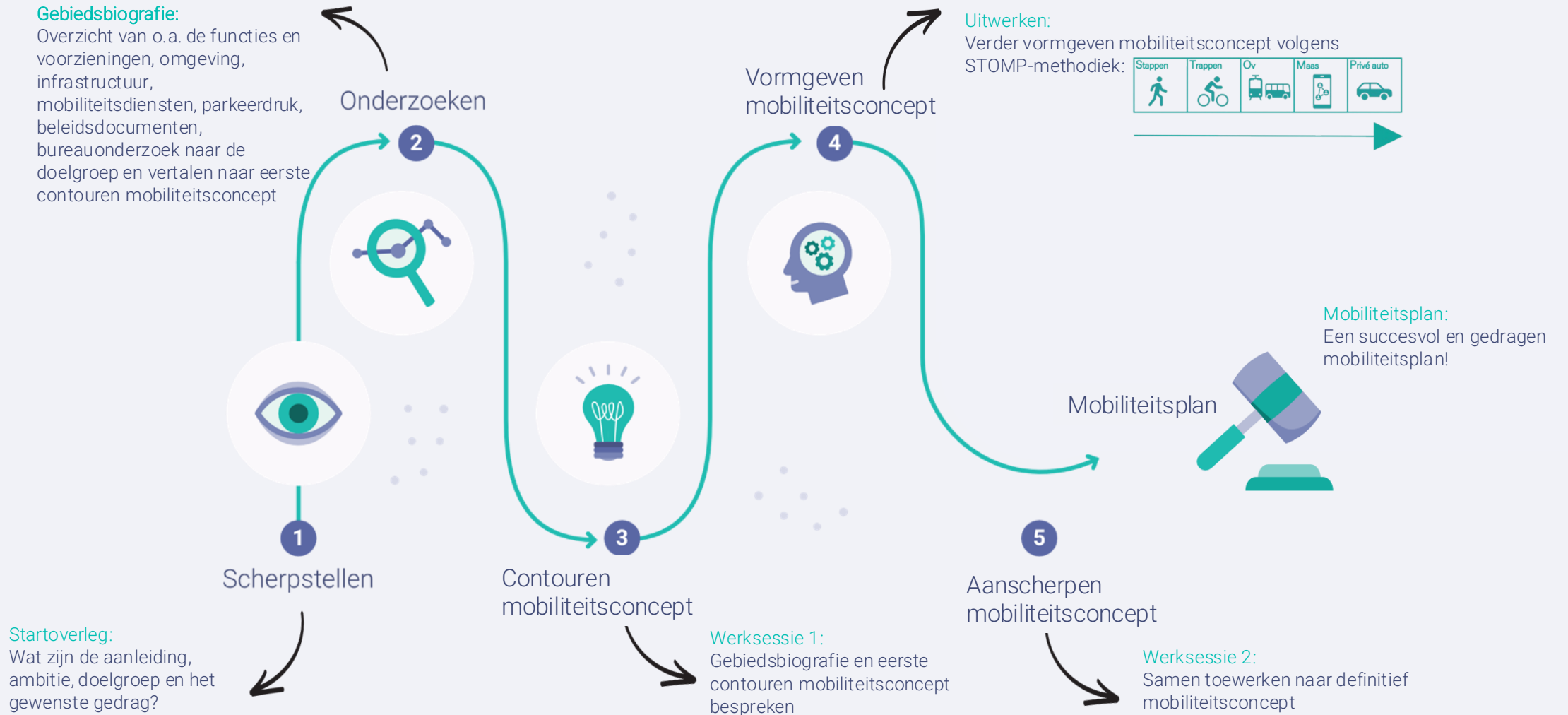
Veel leesplezier!

2. Aanpak en proces



2. Aanpak en proces

Aan de hand van 5 stappen en in verschillende iteraties is het mobiliteitsplan ontwikkeld. Het mobiliteitsplan is het geheel van de opdracht en bestaat uit het scherpstellen van de opdracht, het inzichtelijk maken van de omgevingsfactoren in een 'gebiedsbiografie' en de uitwerking van het mobiliteitsconcept; een concreet handelingsperspectief dat antwoord geeft op de vraag hoe de verschillende mobiliteitsmiddelen volgens de STOMP-methodiek in dit gebied de ruimte krijgen en hoe het gewenste en bijpassende reisgedrag wordt gerealiseerd.



3. Gebietsbiografie



3. Gebiedsbiografie

Mobiliteit is de verplaatsing van personen en goederen, niet de verplaatsing van motorvoertuigen

Mobiliteit is een complex systeem, waarbinnen verschillende factoren invloed op elkaar hebben. De omgeving bepaalt waar men woont, naar school gaat en boodschappen doet, en welke straten en paden er zijn om naar deze plekken toe te gaan. De verplaatsing hiertussen wordt mede vormgegeven door voorzieningen, bijvoorbeeld deelmobiliteit, fietsenstallingen en bushaltes. De visie van de gemeente Bunnik op mobiliteit is in ontwikkeling, en zal de kaders schetsen waarbinnen deze en andere gebiedsontwikkelingen kunnen worden uitgevoerd. Uiteindelijk bepalen de dagelijkse keuzes van de mens de uiteindelijke vervoerspatronen. Dit wordt onder andere beïnvloed door demografische kenmerken, (sociale) overtuigingen en fysieke mogelijkheden.

Mobiliteit heeft dus invloed op de leefomgeving, maar de bestaande leefomgeving heeft ook invloed op mobiliteit. Om een goed mobiliteitsconcept op te stellen, zijn het vigerende beleid, de huidige omgeving, voorzieningen en gebruikers van het gebied - zoals hiernaast in puzzelstukken weergegeven – in beeld gebracht in de 'gebiedsbiografie'.

Op de volgende sheet wordt de samenvatting van de gebiedsbiografie weergegeven, in Bijlage 1 is de gehele gebiedsbiografie weergegeven.



3. Gebiedsbiografie

- Dagelijkse functies en voorzieningen zijn op loop- of fietsafstand (voornamelijk in het centrum).
- Binnen 10 min. lopen is het centrum Bunnik te bereiken, binnen 10 min. fietsen het Utrecht Science Park (USP) en binnen 25 min. fietsen het centrum van Utrecht.
- Er is een beperkt loopnetwerk met relatief smalle voetpaden en oversteekmogelijkheden.
- Het spoor en de A12 vormen barrières in de loop- en fietsnetwerken en het zuidelijke deel van het stationsgebied heeft een 'verstopte ligging'.
- De auto bereikbaarheid is ook goed i.v.m. aansluiting van Bunnik op de A12 en de N411 richting Utrecht.
- Traverse Bunnik krijgt een inrichting gericht op bestemmingsverkeer en betere verbindingen voor lopen en fietsen.



- De provincie Utrecht wil de huidige infrastructuur beter benutten en de kwaliteit van huidige knooppunten verbeteren.
- Regiopoorten: Inbreiding dichtbij knooppunten
- De gemeente Bunnik geeft voorrang aan duurzame mobiliteit.
- Het parkeerbeleid streeft naar de mogelijkheden voor dubbelgebruik en balans tussen aanbod aan parkeren en leefbaarheid.
- Station Bunnik speelt een belangrijke rol als toegang tot en schakel binnen het regionale mobiliteitsnetwerk. Station Bunnik heeft in 2040 goede OV- en fietsverbindingen naar de stad Utrecht, het landschap en het USP. Het station is ook vanuit de dorpen per fiets goed bereikbaar.

- Sprinterstation Bunnik ligt in de gebiedsontwikkelingslocatie. Elke half uur rijdt er vanuit hier een trein, via Vaartsche Rijn en Utrecht CS, naar Breukelen en een trein richting Rhenen.
- Er is geen aansluiting tussen de bus en trein; wel een bushalte op loopafstand. Van hier rijden elke 15 min. een bus naar Utrecht CS en elke 15 min. een bus richting Wijk bij Duurstede. Er is geen directe busverbinding naar het USP.
- Gratis openbaar parkeerterrein ten zuidzijde van het station en +- 60 gratis parkeerplaatsen langs de Groeneweg. Geen betaald parkeren of vergunningenparkeren in de gemeente. Groot oppervlak van privé-parkeerplaatsen in het plangebied.
- De fietsbrug over de A12 is op dit moment niet fietsvriendelijk (smal, steil en enkel met fiets aan de hand te betreden). Op de korte termijn wordt deze verbreed en hellingbanen aan weerszijden, wat de fietsvriendelijkheid ten goede komt.
- Binnen 10 min loopafstand servicegebied van verschillende deelauto's, deelfietsen van USP, TIER en OV-fiets beschikbaar naast station.

- Kenmerken starter: jong, volgt opleiding en heeft bijbaan, laag inkomen, shopt veel online, zijn creatief en staan open voor nieuwe dingen. Reisgedrag: vaak in bezit van OV, vaak nog geen auto, gemak belangrijk, studenten veel verhuisbewegingen, maken relatief veel gebruik van deelmobiliteit.
- Kenmerken ouderen: met (pre)pensioen, voelen zich vaak sterk verbonden met directe leefomgeving, lopen qua innovaties niet voorop. Reisgedrag: afhankelijk van inkomen hebben ze vaak 1 of 2 auto's, maar noodzaak voor gebruik wordt minder. Relatief gezien veel e-bikes. Pensioen en verhuizen kan zorgen voor verandermoment qua mobiliteit.
- Kenmerken gezinnen: druk leven, tweeverdieners, hoog smartphone gebruik, shoppen online. Reisgedrag: hebben vaak 2 auto's, waarvan 1 leaseauto, reizen naar veel bestemmingen op 1 dag.
- Werknemers: binnen het gebied zijn zowel grote als kleine bedrijven gevestigd.
- Bezoekers: deels aan bewoners, deels zakelijk, deels ketenreiziger USP.

4. Het mobiliteitsconcept



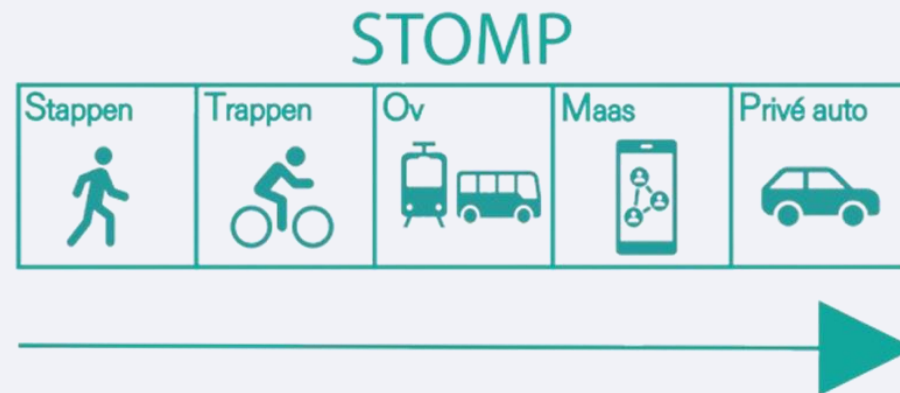
4. Mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept is een concreet handelingsperspectief dat antwoord geeft op de vraag hoe de verschillende mobiliteitsmiddelen volgens de STOMP-methodiek in dit gebied de ruimte krijgen en hoe het gewenste en bijpassende reisgedrag wordt gerealiseerd.

De STOMP-methodiek

De gemeente Bunnik geeft voorrang aan duurzame mobiliteit en daarom is het mobiliteitsconcept volgens de STOMP-methodiek opgesteld, dat duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en OV) meer prioriteit geeft dan de minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Per modaliteit wordt een ambitie weergegeven en wordt ingegaan op wat er nodig is om de ambitie te bereiken qua samenspel in ruimtelijk ontwerp en infrastructuur, doelgroepgerichte gedragsverandering en eventueel mobiliteitsaanbod en sturend mobiliteitsbeleid. Een samenspel, want mensen stappen over op een andere manier van reizen als het veilig, gemakkelijk en aantrekkelijk wordt gemaakt – en autorijden duurder of lastiger wordt gemaakt. Doordat de STOMP-methodiek is toegepast, staat de mens centraal en kan het mobiliteitsconcept integraal onderdeel uitmaken van het stedenbouwkundig plan.

- **Stappen:** Hoe zorgen we voor een gebied waarbij lopen ècht een volwaardig onderdeel wordt van het reizen? Hoe zorgen we voor aantrekkelijke looproutes? En hoe zorgen we ervoor dat de toekomstige bewoners meer gaan lopen?
- **Trappen:** Hoe zorgen we ervoor dat er voldoende, maar ook prettige en toegankelijke fietsenstallingen worden gerealiseerd? Wat betekent dat voor de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen? Hoe zorgen we voor comfortabele fietspaden? En hoe zorgen we ervoor dat de toekomstige bewoners meer gaan fietsen?
- **Openbaar vervoer:** Hoe krijgt het OV in bus en trein een volwaardige rol in (bepaalde) verplaatsingen van de bewoners van het stationsgebied?
- **Mobility as a Service:** Welk type deelmobiliteitsdiensten worden er in welke hoeveelheid op welke locatie aangeboden?
- **Personenauto, parkeren en hubs:** Hoe wordt het gebied bereikbaar voor personenauto's? Wat betekent dat voor autoparkeren in hubs?



STAPPEN

Voetganger

Lopen als volwaardig alternatief

Een loopvriendelijk gebied en omgeving, waardoor verplaatsingen <10 minuten en <2 km lopend worden afgelegd.



STAPPEN: Voetganger



ONTWERP EN INFRASTRUCTUUR



GEDRAG

Omdat er een autoluwe gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd en omdat er belangrijke loopverbindingen zijn/worden gerealiseerd tussen woonvoorzieningen, station, winkels en bedrijven is het van belang de voetganger optimaal te faciliteren. Het mobiliteitsconcept dient daarom minimaal te voldoen aan:

- Een “vrije breedte” voor veilige en intensief gebruikte voetpaden (CROW) met $\geq 1,80\text{m}$ minimummaat en $\geq 2,40\text{m}$ voorkeursmaat
- Een aangepast wegprofiel op de Runnenburg zodat deze autovrij is en dus voor voetgangers en fietsers toegankelijk is, en waarbij het BAM-terrein via Maatschapslaan en Groeneweg ontsloten is en de andere kavels worden ontsloten via de Regulierenring

Het mobiliteitsconcept wordt kansrijker indien voldaan wordt aan:

- Een optimale “loopfunctie en loopbeleving” op de looproutes door het aanbrengen van zitbankjes voor ouderen, speelmogelijkheden voor kinderen, sportroutes voor bewoners en werknemers en een parcours voor honden.
- Zo min mogelijk barrières voor voetgangers door ruimte en zicht te creëren, o.a. door duidelijke oversteekplaatsen en specifieke aandacht voor de fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor:
 - Zorg voor betere verlichting, meer groen en een optisch betere toegang in- en rond tot de tunnel door keermuren te vervangen door taluds met natuurlijke begroeiing.
 - Daarnaast spelen het onderhoudsniveau en materialen en kleuren die een prettige sfeer geven een rol, bijvoorbeeld door interactieve lichtkunstwerken.
- Een minimale hoeveelheid bewegwijzering (volgens gemeentelijk beleid) voor voetgangers waarmee looproutes naar belangrijke functies en voorzieningen in Bunnik (o.a. bushaltes en de mobiliteitshubs, station, supermarkt en het centrum) duidelijk zijn aangegeven.
- Duidelijke aanduiding en aantrekkelijker vormgeven van de toegang naar de perrons van het station (inclusief de toegankelijkheid voor mindervaliden).

Het mobiliteitsconcept wordt kansrijker indien werknemers, bewoners en bezoekers worden gestimuleerd om (meer) te lopen in het gebied door:

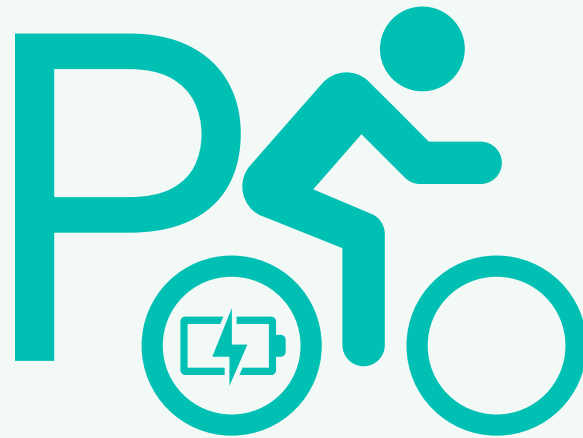
- Werknemers van de bedrijven in het Stationsgebied te stimuleren via de werkgeversbenadering van Goedopweg (o.a. “Weetings”).
- Voor bewoners een begeleide wandelgroep te organiseren, en daarvoor een wandelambassadeur aan te wijzen die initieert en regisseert.
- Verder kan ingezet worden op wandelchallenges, het creëren van ommetjesroutes (met beleving, zoals historische info), speurtochten voor gezinnen/kinderen en stappen tellen omzetten in koffie bij een lokale koffieverkoper.

TRAPPEN

Fietser

Het primaire vervoersmiddel is de fiets

Een fietsvriendelijk gebied en omgeving, waardoor verplaatsingen <30 minuten en <10 km fietsend worden afgelegd.



TRAPPEN: Fietser



ONTWERP EN
INFRASTRUCTUUR



GEDRAG

Omdat er een autoluwe gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd, en omdat er belangrijke fietsverbindingen zijn/worden gerealiseerd tussen woonvoorzieningen, station, winkels en bedrijven is het van belang de fietser optimaal te faciliteren. Het mobiliteitsconcept dient daarom minimaal te voldoen aan:

- Een “vrije breedte” voor intensief gebruikte fietspaden (CROW, geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022)” met $\geq 2,30$ m minimummaat voor een fietspad in 1 richting.
- Een aangepast wegprofiel op de Runnenburg zodat deze autovrij is, waardoor er maximaal ruimte is voor lopen en fietsen.

Het mobiliteitsconcept wordt kansrijker indien voldaan wordt aan:

- De realisatie en/of doorontwikkeling van een fietsverbinding tussen station Bunnik en het USP, tussen Bunnik en Houten en via de Kersenweide naar Odijk of station Driebergen – Zeist een verbeterde fietsbrug over de A12, en een goede verbinding met het centrum van Bunnik waarbij fietsers overal voorrang krijgen (mogelijk door slimme verkeerslichten). Hierdoor is de fiets op korte afstanden concurrerend t.o.v. de reistijd per auto.
- Duidelijke bewegwijzering van fietsroutes naar belangrijke functies en voorzieningen in de omgeving op fietsbare afstand en naar locaties waar de fiets geparkeerd mag worden.
- Een nader onderzoek of- en hoe eventueel dubbelgebruik van de fietsenstalling NS met fietsparkeren voor bewoners mogelijk is

Zorg ervoor dat werknemers, bewoners en bezoekers gestimuleerd worden om te fietsen in het gebied door:

- Een verhuisbox te ontwikkelen waar een deal met een fietsenmaker in Bunnik in zit voor onderhoud aan je fiets of korting op een elektrische fiets. Maar ook informatie over ‘fietsbereik’ naar belangrijke functies en voorzieningen.
- De werkgeversbenadering van Goedopweg in te zetten om fietsen bij werknemers te stimuleren, door o.a. campagnes zoals “Fiets naar je werk”. En door aanpassingen in regelingen en voorzieningen zoals aanschafsubsidies voor e-bikes, fietsleasing, douches.
- Een gebieds- en doelgroepspecifieke campagne op te zetten om de ‘sociale norm’ aan te passen en door fietsen als “cool” te presenteren. Bijvoorbeeld via influencers of evenementen.
- In te zetten op o.a.: fietsspaaracties, fietsambassadeurs, probeeracties, buurtcompetities, veilige fietslessen voor ouderen, schoolcompetities, een fietsenmaker in de buurt of op locatie van grote bedrijven.

TRAPPEN: Fietser



FIETSPARKEREN

Het advies is om gezamenlijke, veilige en toegankelijke fietsenstallingen met voldoende laadvoorzieningen te realiseren voor bewoners en bezoekers (waarbij voor de laadvoorzieningen het beheer en onderhoud van de laadvoorzieningen nog georganiseerd dient te worden):

- Waarbij 15% geschikt is voor afwijkende maten (scooters, bakfietsen, fatbikes, scootmobiels etc.).
- Op maaiveldniveau zodat de stalling gemakkelijk te bereiken is.
- Dubbellaags parkeren kan worden toegepast, en voor elke woning dienen ten minste 2 plekken in de onderste laag aanwezig te zijn.
- Met een fietsparkeernorm op basis van de nieuwe fietsparkeerkencijfers van het CROW (2025). Dit sluit aan bij de parkeernota van Bunnik en zijn bovendien actueler dan bijv. de Amsterdamse Bouwbrief uit 2015. Hierbij gebruiken we dezelfde uitgangspunten als voor autoparkeren, namelijk: sterk stedelijk – schil centrum. Deze cijfers verschillen overigens niet van matig stedelijk – schil centrum (zie onderstaande tabel).
- Omdat minder autogebruik leidt tot meer fietsgebruik, adviseren we een fietsparkeernorm in de bandbreedte tussen het gemiddelde en maximaal benodigde aantal fietsparkeerplekken (zie volgende sheet).
- Daarnaast geldt dat er voor bezoekers 0,3 fietsparkeerplaatsen per woning moeten worden gerealiseerd. Deze plekken kunnen in de openbare ruimte worden opgelost. Voor de appartementencomplexen is het van belang om dit dicht bij de entrees te faciliteren, zodat deze plekken snel toegankelijk zijn en daardoor goed gebruikt worden, en voorkomen wordt dat de fietsen op de stoep worden geparkeerd.
- De verwachting is dat vanaf 2027 een Europese richtlijn geldt waarin staat:
 - Voor niet-woningen: “het ter beschikking stellen van fietsparkeerplaatsen die ten minste 15% van de gemiddelde of 10% van de totale gebruikerscapaciteit van niet-residentiële gebouwen vertegenwoordigen, rekening houdend met de ruimte die ook nodig is voor fietsen met grotere afmetingen dan standaardfietsen.
 - Dat er bij woningen ten minste twee fietsparkeerplaatsen voor elke woonunit moeten worden gerealiseerd. Hieraan wordt met de geadviseerde norm voldaan.

Sterk stedelijk (2) schil centrum	Min	Max	Gem	Tussen gem-max	Bezoek	
Huur, app, sociaal 75-100		3,5	5	4,25	4,6	0,3
Huur, app, sociaal < 75		2,5	4	3,25	3,6	0,3
Huur, app, vrije sector 75 - 100		3,5	5	4,25	4,6	0,3
Huur, app, vrije sector < 75		2,5	4	3,25	3,6	0,3
Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m2 bvo)		1	1,3	1,14	1,2	5%

Matig stedelijk (3) schil centrum	Min	Max	Gem	Tussen gem-max	Bezoek	
Huur, app, sociaal 75-100		3,5	5	4,25	4,6	0,3
Huur, app, sociaal < 75		2,5	4	3,25	3,6	0,3
Huur, app, vrije sector 75 - 100		3,5	5	4,25	4,6	0,3
Huur, app, vrije sector < 75		2,5	4	3,25	3,6	0,3
Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m2 bvo)		1	1,3	1,14	1,2	5%

Tabel: geadviseerde
fietsparkeernormen

OPENBAAR VERVOER

Bus, trein, publieke mobiliteit

Openbaar Vervoer – uitstekend verbonden

Openbaar vervoer is een volwaardig alternatief voor de auto, voor reizen >30 minuten en >10 km en die in maximaal 1,5 keer de reistijd van de auto te bereiken zijn.



OPENBAAR VERVOER: Bus, trein, publieke mobiliteit



ONTWERP,
INFRASTRUCTUUR
EN AANBOD

Omdat er een autoluwe gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd, is het van belang dat de alternatieven goed op orde zijn. OV is daarbij een belangrijk onderdeel, en dus is het van belang dat woongebieden en voorzieningen (weer) ontsloten worden met het OV:

- Zorg voor een duidelijke informatievoorzieningen en bewegwijzering m.b.t. de locatie van de bushaltes.
- Zorg voor het nieuwe kantoor aan de zuidzijde van het station voor een directe aansluiting met het perron.



GEDRAG

Zorg ervoor dat werknemers, bewoners en bezoekers gestimuleerd worden om het OV te gebruiken door:

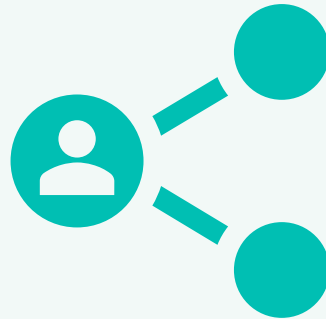
- Het ontwikkelen van een verhuisbox met:
 - Een deal om een maand gratis het OV in de regio te gebruiken.
 - Informatie over 'OV-bereik' naar belangrijke functies en voorzieningen (zoals Utrecht, USP, en andere belangrijke bestemmingen).
- De werkgeversbenadering van Goedopweg in te zetten om het gebruik van OV bij werknemers te stimuleren, door o.a. het OV in regelingen en voorzieningen in mobiliteitsbeleid te stimuleren.
- In te zetten op de vergelijking tussen auto en OV.

MAAS (MOBILITEITSDIENSTEN)

Deelmobiliteit en hubs

De deelauto is het alternatief voor incidentele autoritten of de 2^e eigen auto.
De deelfiets is de oplossing voor de ketenreis van de werknemer of bezoeker.

Deelmobiliteit is een volwaardige modaliteit voor bewoners, werknemers en bezoekers



MAAS (MOBILITEITSDIENSTEN): Deelmobiliteit



ONTWERP,
INFRASTRUCTUUR
EN AANBOD



GEDRAG

Omdat er een autoluwe gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd, is het van belang dat de alternatieven goed op orde zijn. Deelmobiliteit is daarbij een belangrijk onderdeel, en dus is het nodig dat het aanbod van deelmobiliteit voor alle doelgroepen ontsloten wordt. Het mobiliteitsconcept dient daarom minimaal te voldoen aan:

- Een minimum aanbod aan verschillende type deelauto's voor bewoners ter vervanging van de 1^e auto (bij incidenteel gebruik) of ter vervanging van de 2^e auto (zie volgende sheet met uitgangspunten).

Het mobiliteitsconcept wordt kansrijker indien voldaan wordt aan:

- Het stimuleren van deelfietsen bij bezoekers en zakelijke reizigers voor “de last mile” in de ketenreis van het OV.
 - Sluit bijvoorbeeld aan bij het deelfietsensysteem dat wordt uitgerold in de hele Utrechtse regio onder regie van Goedopweg.
- Werkgevers stimuleren om “dienstauto's- en fietsen” te delen in een collectieve vorm van zakelijke deelmobiliteit. Ze kunnen hierbij mogelijk gefaciliteerd worden door Goedopweg.
- Een logisch en dekkend servicegebied voor deelfietsen in het plangebied. Dit zijn vaste plekken die duidelijk zijn gemarkeerd.

- Onderzoek het gebruik van deelfietsen door bezoekers en zakelijke reizigers en beoordeel of het aanbod OV-fietsen en USP Campusbikes ‘toekomstbestendig’ is. Stimuleer het gebruik ervan door dit op het station met reclamezuilen aan te duiden.
- Stimuleer zakelijke deelmobiliteit door een op maat gemaakte gedragscampagne (door bijv. Goedopweg).
- Stimuleer deelmobiliteit bij bewoners door vanaf de interessefase te informeren over de mobiliteitsmogelijkheden in de nieuwe wijk. Dit kan d.m.v. een ‘verhuisbox voor jouw mobiliteit’ met informatiemateriaal en stimuleringsmaatregelen voor duurzaam reisgedrag. Daarin komt o.a. informatie over het gebruik van de coöperatieve- en/of de commerciële vorm van deelmobiliteit.
- Verplicht particulier autodelen bij inschrijving/lidmaatschap bij woningbouwcoöperatie.
- Organiseer na de sleuteloeverdracht een ‘mobiliteitsfestival’ waarbij probeertegoed wordt uitgereikt voor het gebruik van de commerciële vorm van deelmobiliteit.
- Verder kan er o.a. ingezet worden op: gratis probeeracties en tegoeden, video's met instructies, het delen van ervaringen van buurtbewoners, benaderen van mensen die met pensioen gaan (waarbij de leaseauto er wellicht uit gaat), het aanbieden van een diversiteit aan deelauto's, studententarieven en 65+ tarieven, duidelijke communicatie over kosten (in verhouding tot eigen auto).



Uitgangspunten bij het bepalen van het type en het aanbod van deelauto's:

- In de Nota parkeernormen gemeente Bunnik wordt alleen gesproken over commerciële deelauto's. Om aan te sluiten bij de beoogde doelgroepen van het Stationsgebied adviseren we ook andere vormen van deelauto's (particulier en coöperatief). In de Nota mag 20% van het bewonersdeel worden 'vervangen' door deelauto's. Over de andere vormen van deelauto's wordt in de Nota niks beschreven.
- Op basis van aanbieders van coöperatieve en commerciële deelauto's gaan we voor het gebruik uit van het volgende gebruik per deelauto:
 - coöperatieve deelauto's: voor coöperatieve deelauto's gaan we uit van 15 - 20 huishoudens per 2 deelauto's
 - commerciële deelauto's: voor commerciële deelauto's gaan we uit van gebruik van ca. 150 uur per maand en 4 uur per huishouden
- Voor het stationsgebied adviseren we een parkeernorm op maat (zie onderbouwing parkeren). Ook voor het aanbod aan deelauto's zijn we specifieker dan de Nota parkeernormen door de inzet op andere vormen van deelauto's, die passen bij de beoogde doelgroep. Daarom adviseren we om het aantal deelauto's bovenop de parkeernorm te realiseren. Deze vormen namelijk een alternatief voor de volgende ritten:
 - Vervanging van een 1e auto voor bewoners → In het gebied worden er minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan woningen en daarmee is er niet voor iedereen de mogelijkheid voor het parkeren van een eigen 1^e auto.
 - Vervanging van een 2e auto voor bewoners → voor de grondgebonden koopwoningen geldt dat deze bewoners wel gebruik kunnen maken van een parkeerplek, maar de deelauto een alternatief kan zijn voor ritten met een 2e auto
 - Zakelijke ritten bij bedrijven: de deelauto wordt dan gebruikt door een werknemer die met een ander vervoersmiddel naar het werk is gekomen dan een eigen auto.
- De drempel voor het gebruik van een deelauto moet zo laag mogelijk zijn, zodat mensen er sneller gebruik van maken. We adviseren daarom de volgende locaties voor de deelauto's:
 - Deelauto's in de parkeerkoffers in de openbare ruimte: De deelauto komen op een centrale plek in de buurt, nabij de ontsluiting.
 - Deelauto's in de openbare hubs: op goed zichtbare plekken nabij de ingang

MAAS (MOBILITEITSDIENSTEN): Deelmobiliteit



DEELMOBILITEIT AANBOD

Per doelgroep in het programma hebben we een onderscheid gemaakt in de volgende vormen van deelauto's (zie volgende sheet):

- Particulier autodelen: bewoners delen onderling hun auto door middel van een inschrijving bij de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. De jaarlijkse contributie is slechts €20,- en leden krijgen 10% korting op de deelautoverzekering. Deze vorm van autodelen is passend voor de doelgroep sociale huur. Meerdere onderzoeken over autodelen tonen aan dat gebruikers tot dusver een gemiddeld tot hoog inkomen hebben. Daarom is het van belang om de bewoners uit de sociale huur die een auto bezitten te stimuleren om deze te delen.
- Coöperatief autodelen: Coöperatief delen gebeurt in een besloten groep. Bijvoorbeeld via een partij als OnzeAuto of Louwman dat een all-in pakket levert: auto, verzekering, reserverings- en betaalapp. Louwman biedt bovendien een aanbodsgarantie.
- Commercieel autodelen: Iedereen die zich registreert (voor een losse rit of abonnement) bij een commerciële aanbieder kan gebruik maken van deze deelauto.

MAAS (MOBILITEITSDIENSTEN): Deelmobiliteit



DEELMOBILITEIT AANBOD

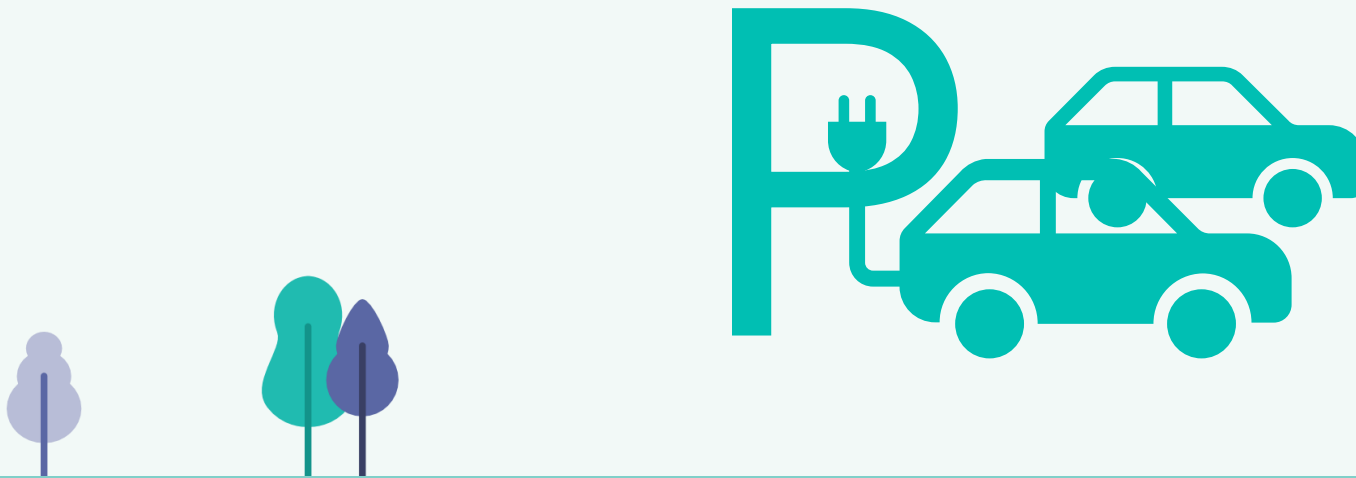
Doelgroep	Type deelauto	Reden	Deelauto vervanging voor	Berekening aantal deelauto's
Grondgebonden woningen (gezinnen in koopwoning)	Coöperatief delen, commercieel delen MyWheels	Coöperatief delen voor reguliere ritten (wens 2e auto) en commercieel delen voor mensen met incidentele ritten c.q. zakelijke ritten.	Ritten met een 2 ^e auto.	Voor de berekening van het aantal coöperatieve deelauto's is uitgegaan van 50% van de bewoners zonder 2 ^e parkeerplek. Voor de berekening van het aantal commerciële deelauto's is uitgegaan van 50% van de bewoners zonder 2 ^e parkeerplek.
Appartementen ouderen (middenhuur)	Coöperatief delen	Coöperatief delen voor reguliere ritten. Deze vorm van delen past bij de doelgroep doordat het gebruik laagdrempelig wordt i.v.m. de besloten groep waardoor je gemakkelijker met elkaar kan communiceren en afstemmen.	Ritten met een 1 ^e auto.	Voor de berekening van het aantal coöperatieve deelauto's is uitgegaan van 50% van de bewoners van de middenhuur zonder parkeerplek.
Appartementen starters (middenhuur)	Commercieel delen MyWheels / Greenwheels	Commercieel delen voor incidentele ritten (privé in de vrije tijd) en voor reguliere ritten naar het werk (ritten met de deelauto worden steeds vaker vergoed door werkgevers)	Ritten met een 1 ^e auto.	Voor berekening van het aantal commerciële deelauto's is uitgegaan van 50% van de bewoners van de middenhuur zonder parkeerplek.
Appartementen sociale huur	Stimuleren particulier delen	Particulier delen voor reguliere ritten i.v.m. lagere kosten. Coöperatief en commercieel delen op dit moment vaak nog te duur. Daarom zetten we bij deze doelgroep in op stimuleren delen onderling.	Ritten met een 1e auto.	Voorwaarde in huurovereenkomsten middenhuur en sociale huur opnemen dat ze zich moeten inschrijven bij Vereniging voor Gedeeld Autogebruik.
Treinreizigers op doorreis	Greenwheels en MyWheels	Incidenteel alternatief voor de fiets, bij stremming spoor en nabij station.	OV-fiets, elektrische commerciële deelfiets	
Medewerkers bedrijven	Commercieel delen MyWheels / Greenwheels	Incidentele ritten. Dubbelgebruik in de wijk stimuleren, waardoor beide doelgroepen er meer van profiteren	Zakelijke ritten wanneer met een ander vervoersmiddel naar kantoor gegaan wordt.	

PRIVE AUTO

Parkeren en hubs

Ontmoedigen van autobezit en autogebruik

De auto krijgt een beperkte ruimte in de wijk, maar is het primaire vervoersmiddel als lopen, fiets, OV en deelmobiliteit geen alternatief bieden. Hubs zorgen voor centrale autoparkeervoorzieningen, waardoor de woonwijk autoluw is.



PRIVE AUTO: Parkeren en hubs



ONTWERP, INFRASTRUCTUUR EN AANBOD

Omdat er een autoluwe gebiedsontwikkeling wordt gerealiseerd, is het van belang dat de auto (zowel stilstaand als rijdend) een beperkte en logische plek krijgt in de infrastructurele ontwikkeling van de wijk. Omdat de auto het primaire vervoersmiddel is als lopen, fiets, OV en deelmobiliteit geen alternatief bieden, is het van belang dat de auto voor incidentele ritten wel de woning kan bereiken, en dat er centrale parkeervoorzieningen in de vorm van hubs worden gerealiseerd op loopafstand van de woningen en voorzieningen. Het mobiliteitsconcept dient daarom minimaal te zijn voorzien van:

- Beleid dat autobezit en autogebruik ontmoedigt, waarbij het advies is om vergunningparkeren in te voeren om te parkeren in de te ontwikkelen mobiliteitshubs. Gebruik deze ervaring om na 2 jaar een besluit te nemen over een bepaalde vorm van betaald- en/of vergunningparkeren voor de omliggende buurten. NB. De voor- en nadelen per type parkeerregulering staan beschreven in de bijlage.
 - De invoering van betaald- en/of vergunningparkeren is zowel organisatorisch als qua participatie een zorgvuldig en omvangrijk proces. Start dan ook met een verkenning of en hoe noodzakelijk het is om dit in te voeren.
- Realiseer voldoende autoparkeerplaatsen in centrale parkeervoorzieningen in de vorm van hubs (zie bijlage voor verschillende scenario's) met een maximale loopafstand van een woning naar een hub van 150 meter (volgens Parkeernota 2019). Zorg ervoor dat de hubs alleen voor de 1^e auto van bewoners en voor bezoekers van de bewoners beschikbaar zijn. Ook bezoekers van bewoners parkeren in de hubs en kunnen hiervoor worden aangemeld; er zijn namelijk slechts beperkt openbare parkeerplekken op straat (in het BAM-blok). Onderzoek of het mogelijk is om te differentiëren in tarieven voor elektrisch- en fossiel aangedreven voertuigen.
 - We hebben een eerste verkenning uitgevoerd naar de potentie en eigenschappen van de hubs met de beoogde bewonersdoelgroepen en bijbehorend gebruik ervan over de dag en week, en naar potentiële locaties van de hubs. Na deze eerste verkenning dient er een (uitgebreider) onderzoek uitgevoerd te worden naar mobiliteitshubs, waarbij minimaal duidelijkheid gegeven wordt op de volgende thema's:
 - De inpassingswensen van de hubs in de omgeving;
 - Het beleid van gemeente, regio en provincie, het verkeerskundige potentieel en de impact;
 - De governance, investeringen en businesscase, en het procedureel vervolg.
- Het Stationsgebied staat niet op zichzelf, maar in verbinding met de woonwijken eromheen. Doordat er minder parkeerplaatsen zijn in deze 'verdichtingslocatie', kan dit leiden tot een 'waterbedeffect'. Inwoners en bezoekers van dit gebied parkeren dan in de omliggende wijken, wat daar weer leidt tot overlast. Doordat we inzetten op de voetganger, fietser, het OV, deelmobiliteit, centrale parkeervoorzieningen in de vorm van hubs en een passende parkeerstrategie is een parkeernorm op maat ontwikkeld die aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep. Hiermee wordt een te grote vraag aan parkeren voorkomen en verleiden we gebruikers om een alternatief voor de auto te kiezen.
- Faciliteer drempelvrije parkeerruimte voor mindervaliden, hulpdiensten, zorgaanbieders en laad- en losplekken voor verhuizen.
- Realiseer t.h.v. Alpha Nederland een ontsluiting van de woonwijk vanaf de Regulierenring op de provinciale weg, zodat de Runnenburg autovrij kan worden. Alle woningen en bedrijven zijn via de Regulierenring en de bestaande buurt bereikbaar.

PRIVE AUTO: Parkeren en hubs



AUTOPARKEREN

Het mobiliteitsconcept wordt kansrijker indien:

- De provinciale weg tot Baan van Fectio te herprofilen door deze “op te waarderen voor fietser en voetganger” naar een 30 km/u straat voor auto’s. Dit vergt een behoorlijke investering en heeft bovendien wegbeheersmatige gevolgen aangezien de provincie de weg op dit moment beheert. Wel sluit met dit profiel de weg aan bij het profiel van de rest van het Stationsgebied. 30 km/u-zones maken straten veiliger voor fietsers en minder aantrekkelijk voor auto’s. Daarbij wordt opgemerkt dat bij de herinrichting ervoor gezorgd dient te worden dat het snelheidsprofiel aansluit bij de beleving van de automobilist.

Voor de berekening van de hoeveelheid autoparkeerplaatsen gaan we uit van de nieuwe autoparkeerkencijfers van het CROW (2024)

- De laatste jaren hebben ontwikkelingen plaatsgevonden die aanleiding gaven tot het herijken van de landelijke parkeerkencijfers. In deze berekening gaan we uit van deze nieuwe kencijfers, aangezien de gebiedsontwikkeling vooruitlopend op het vigerende beleid wordt ontwikkeld (zoals o.a. de Woonvisie). Daarmee wijken we af van de Nota parkeernormen van gemeente Bunnik, die gebaseerd is op de kencijfers van het CROW uit 2018.
- Daarbij zijn ook nieuwe kentallen voor laadpunten opgenomen, om de ontwikkeling van elektrische auto’s ook toekomstbestendig in te kunnen schatten.

De uitgangspunten voor de berekening van de hoeveelheid autoparkeerplaatsen voor alle type woningen en functies in het gebied worden in de bijlage onderbouwd, en zijn op hoofdlijnen:

- Het gebied sterk stedelijk (2) en zone schil centrum, omdat het huidige en te verwachten autobezit en autogebruik te vergelijken is met een sterk stedelijk (2) gebied zoals verder in bijlage 4 is onderbouwd.
 - De Nota parkeernormen Bunnik gaat uit van matig stedelijk (3) zone schil centrum (beleidskeuze 3 in de nota).
- Een parkeernorm tussen de minimale en gemiddelde parkeernorm, omdat dit past bij het autoluwe karakter van de gebiedsontwikkeling. De Nota parkeernormen gaat uit van de gemiddelde kencijfers van CROW (beleidskeuze 5 in de nota).

Tabel: geadviseerde autoparkeernormen

Sterk stedelijk (2) schil centrum	Min	Max	Gem	Tussen min-gem	Bezoek	Oplaadpunten
Koop, huis, tussen/hoek		0,9	1,7	1,3	1,1	0,15- 8% per woning
Koop, app, > 100		0,9	1,7	1,3	1,1	0,18-13% per woning
Huur, app, sociaal 75-100		0,2	1	0,6	0,4	0,11- 3% per woning
Huur, app, sociaal < 75		0,2	0,8	0,5	0,35	0,11- 3% per woning
Huur, app, vrije sector 75 - 100		0,3	1,1	0,7	0,5	0,15- 8% per woning
Huur, app, vrije sector < 75		0,2	1	0,6	0,4	0,15- 8% per woning
Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m2 bvo)		1,3	1,8	1,55	1,425	5% 8,6 - 13%

OVERIGE

Generieke adviezen



Generieke adviezen

- Organiseer samen met Goedopweg een gebiedsgerichte werkgeversaanpak, waarbij de gebiedsontwikkeling en de verhuizing van bedrijven in het gebied de aanleiding is. Het doel hiervan is om organisaties succesvoller te maken door de toepassing van slimme en duurzame mobiliteit. Met vernieuwende en praktische oplossingen helpt Goedopweg de bedrijven in dit gebied met meer lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en het reguleren van autoparkeren.
- Geef daarnaast het omliggende gebied een impuls door met de Werkgeversaanpak ook nu al het bedrijventerrein te betrekken bij de mobiliteitstransitie. Zet daarbij in op dubbelgebruik van de huidige parkeerplekken en stimulering van fietsen.
- Gebruik de verhuizingen van nieuwe bewoners van het Stationsgebied voor het invullen van een onderzoek; o.a. over het (dubbel)gebruik van parkeerplaatsen, het gebruik van deelmobiliteit en de hubs. Zo blijf je het duurzame concept doorontwikkelen en kun je indien nodig bijsturen.
- Nadat het mobiliteitsplan is vastgesteld/vergunningsproof is bevonden/is goedgekeurd dient er door de projectontwikkelaar (of gemeente) een “implementatieplan” ontwikkeld te worden. Dit plan legt de gemaakte keuzes in het mobiliteitsconcept vast in afspraken en contracten tussen betrokken partijen en overheden. En bestaat uit de uitvoering van de gedragsinterventies op het juiste moment, de juiste doelgroep passend bij de fasering van de oplevering van de gebiedsontwikkeling. Het vormt daarmee de brug tussen het mobiliteitsconcept en de daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte, het aanbod aan mobiliteitsmiddelen en de gedragsinterventies binnen een gebiedsontwikkeling

5. Conclusie en advies

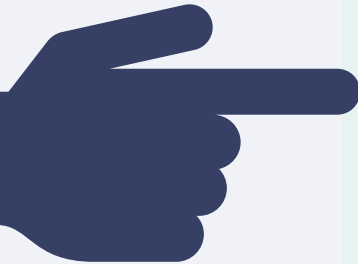


5. Conclusie en advies



De **conclusie** is dat een autoluw Stationsgebied met de uitvoering van dit mobiliteitsconcept zeer kansrijk is, omdat:

- Het gebied 'doorwaadbaar' wordt ontwikkeld ofwel is gericht op voetgangers en fietsers. De fiets is het primaire vervoersmiddel, en om de fiets volledig te faciliteren zijn de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen berekend volgens de hoge norm en krijgt de fiets een prominente rol in het ontwerp van de wooncomplexen. Alle belangrijke functies en voorzieningen, inclusief (hoogwaardig) openbaar vervoer, bevinden zich op loop- en fietsafstand van de gebiedsontwikkeling. Ook het USP en het centrum van Utrecht bevinden zich op een acceptabele fietsafstand
- Er een deelmobiliteitsoplossing is voorgesteld dat qua type en aanbod past bij de potentiële doelgroep. Deze doelgroep verschilt, maar heeft min of meer een passend mobiliteitsprofiel bij een autoluwe gebiedsontwikkeling. Bovendien wordt er ingezet op gebiedsgerichte- en doelgroepgerichte gedragsinterventies om toekomstige bewoners te informeren en te stimuleren om duurzaam te reizen
- Het aantal autoparkeerplaatsen op maaiveld wordt beperkt tot het BAM-blok, en er wordt ingezet op geconcentreerd parkeren in parkeerhubs die op maximaal 250 meter loopafstand zijn gesitueerd aan de randen van het gebied



Op basis van voorgaande is het **advies** aan gemeente Bunnik om in te stemmen met dit mobiliteitsconcept, waarbij onderstaande aandachtspunten in acht dienen te worden genomen:

- Doordat het gebied naast de A12 is gelegen, is de autobereikbaarheid van het gebied optimaal. Omdat het autoparkeren gecentraliseerd is aan de randen van de wijk zal voor de korte ritten voornamelijk de fiets worden gebruikt, en de auto aanzienlijk minder. Het advies is om met name het autogebruik te blijven monitoren, waardoor je alert blijft op een onvoorspelbare verandering van de mobiliteitsvraag in de toekomst (en er te veel of te weinig parkeermogelijkheden blijken te zijn). Tegelijkertijd moet gedrag "inslijten" en dus zal de nieuwe situatie een eerlijke kans moeten krijgen van ongeveer 1 tot 2 jaar waarbij in de tussentijd met name gedragsmaatregelen geïntensiveerd kunnen worden indien nodig
- Het wordt sterk geadviseerd om een verkenning op te starten naar de invoering van een bepaalde vorm van vergunningparkeren, zowel in het Stationsgebied als in de aangrenzende wijken waar op termijn de invoering van parkeerbeleid onontkoombaar lijkt. Parkeerbeleid vermindert parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan, en behoudt de juiste balans in de openbare ruimte zoals die nu wordt geambieerd. Tegelijkertijd kan de invoering van parkeerbeleid tot veel onrust leiden onder de bewoners van Bunnik. Daarom wordt geadviseerd om naast een parkeerstrategie een participatiestrategie te ontwikkelen waar bewoners een belangrijk aandeel in de keuze van het type parkeerregulering krijgen
- Het is van belang om de doelgroepgerichte- en gebiedspecifieke informatie en stimuleringsmaatregelen te ontwikkelen zoals in dit mobiliteitsconcept staan beschreven. Deze 'gedragsinterventies' dienen in verschillende fasen (van interesse tot bewoning) bij de toekomstige bewoners worden toegepast, zodat vanaf de sleuteloverdracht het gewenste reisgedrag wordt vertoond. Daartoe zal door de projectontwikkelaar (of gemeente) een implementatieplan moeten worden ontwikkeld



BIJLAGEN

1. Gebiedsbiografie
 2. Uitgangspunten programma
 3. Uitgangspunten Stedenbouwkundig plan
 4. Uitgangspunten autoparkeren
 5. Scenario's parkeren en hubs
 6. Gereguleerd parkeren
- 

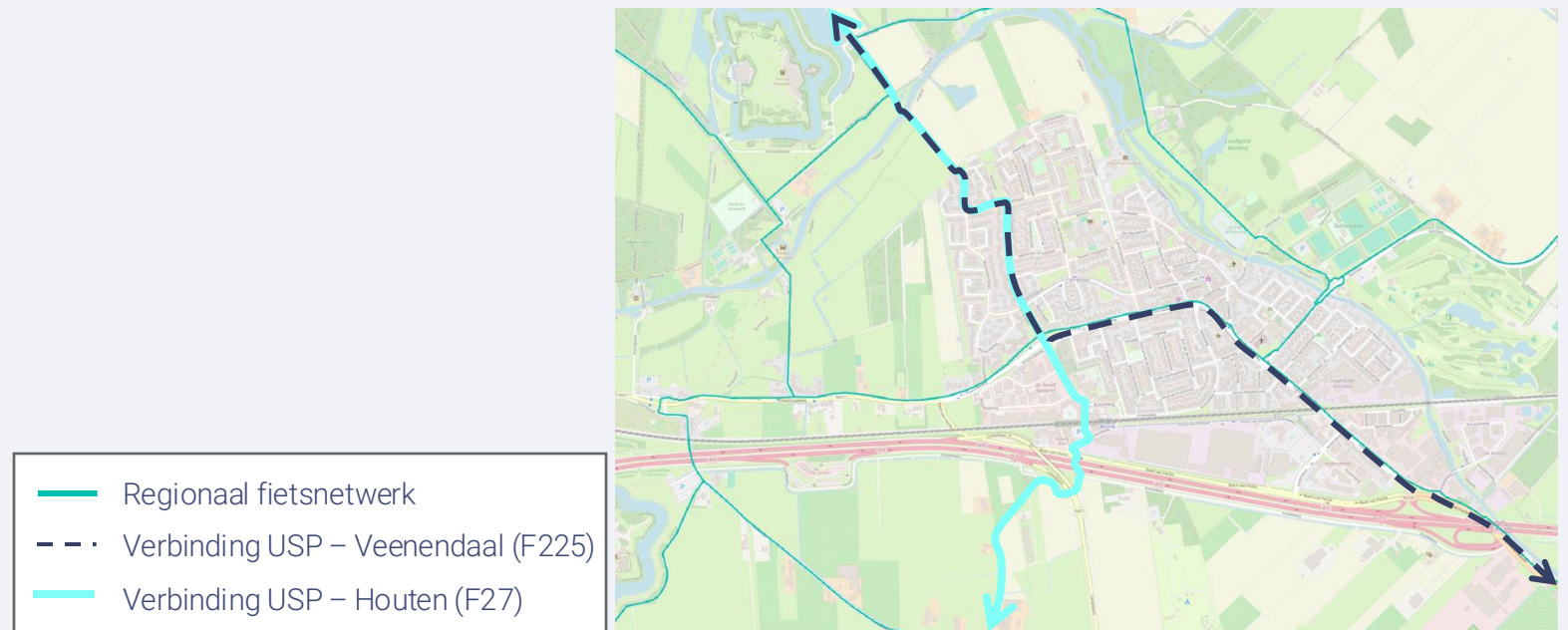


Bijlage 1: Gebiedsbiografie



Beleid

- De gemeente Bunnik geeft voorrang aan duurzame mobiliteit
- Regiopoorten: Inbreiding dichtbij knooppunten
- Station Bunnik heeft in 2040 goede OV- en fietsverbindingen naar de stad Utrecht, het landschap en het Utrecht Science Park. Het station is ook vanuit de dorpen per fiets goed bereikbaar
- Het parkeerbeleid streeft naar de mogelijkheden voor dubbelgebruik en balans tussen aanbod aan parkeren en leefbaarheid



Provincie Utrecht

Mobiliteitsplan 2014-2028

“Nadrukkelijk wil de provincie Utrecht de verbinding met werkgevers blijven zoeken, bijvoorbeeld door het sluiten van ‘slimme deals’. Dit zijn concrete afspraken waarbij zowel bedrijven, organisaties en overheid investeren in maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en auto”.

“De ontsluiting van het knooppunt Utrecht Centraal staat na 2020 onder druk omdat er een capaciteitsprobleem is voor de trams en bussen. Ook de bereikbaarheid van Utrecht Science Park als economische topsector loopt tegen zijn grenzen aan. Wij willen samen met onze partners de capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer oplossen: onze ambitie is om in 2028 een robuuster OV-net te hebben ontwikkeld dat verbonden is met de fiets- en autonetwerken in meerdere grote knooppunten door versterking en benutting van bestaande stations en indien nodig het bouwen van nieuwe stations”.

De provincie Utrecht wil de huidige infrastructuur beter benutten.

OV-knooppunten

De provincie Utrecht zet zich de komende jaren samen met gemeenten en andere partners in om de kwaliteit van de knooppunten te verbeteren en daar waar mogelijk nieuwe (sub)knooppunten te ontwikkelen.

De groeiende vraag naar woningen en kantoren vangt de provincie zo veel mogelijk binnenstedelijk (binnen de bebouwde kom) op, het liefst in de buurt van OV-haltes en -knooppunten. Om de mobiliteitsgroei te kunnen opvangen, zet de provincie de komende jaren sterk in op het verder ontwikkelen van knooppunten.

Provincie Utrecht

Omgevingsvisie

Bunnik wordt door de provincie Utrecht gezien als een potentiële locatie voor integrale ontwikkeling van wonen en werken rondom een knooppunt.

Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024- 2029 “Op weg naar groei”

De provincie investeert in doorfietsroutes (“We zetten in elk geval in op de realisatie van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik”).

In UNed verband werkt de provincie voor de langere termijn samen met Rijk en gemeenten aan het programma Regiopoorten waarin de ontwikkeling van acht ‘poorten’ en de omgeving worden verkend en mobiliteitsprofielen worden opgesteld. Het gaat om de regiopoorten Woerden, Breukelen, Bilthoven, Zeist-Noord, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en Vianen.

UNed

Groeien in nabijheid

Bunnik is door UNED gecategoriseerd als potentiële locatie voor de ontwikkeling als Regiopoort. “Het doel is om banen, voorzieningen en woningen rond de OV-knooppunten te concentreren en deze knooppunten onderdeel te laten zijn van een multimodaal mobiliteitssysteem.” Het gaat hierbij om een integrale aanpak.

Gemeente Bunnik

Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik (Goudappel)

Bunnik kiest voor STOMP; prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer

Ontwerpprincipes voor de traverse:

- Voldoende brede voetpaden aan beide zijden
- Voldoende brede en veilige fietsvoorzieningen
- Veilige oversteekplekken voor actieve mobiliteit op de juiste plek
- Goed bereikbare en toegankelijke bushaltes en prioriteit voor openbaar vervoer in doorstroming
- Lage snelheid voor gemotoriseerd verkeer bij kruispunten en oversteekpunten
- Geen verkeerslichten, met uitzondering van Julianalaan
- Inrichting afgestemd op 30 km/h in de toekomst.

Nota parkeernormen

Omdat het gemiddeld autobezit van inwoners van gemeente Bunnik aansluit bij het gemiddelde autobezit in gemeenten met een stedelijkheidsgraad matig stedelijk wordt voor de parkeernormen aangesloten bij de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de in deze notavoorgeschreven parkeernorm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen naar aangrenzende gebieden of op de openbare weg niet toegestaan.

- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- Elke initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- Er wordt gestreefd naar een goede balans tussen het aanbod van parkeerplaatsen versus de leefbaarheid en de kwaliteit (functie, gebruik, beeld) van de openbare ruimte;
- Het streven is om de mogelijkheden voor dubbelgebruik en uitwisseling maximaal te benutten.

Huidige situatie parkeren

- In de winkelgebieden van Bunnik en Odijk zijn blauwe zones. Hier is het verplicht om een parkeerschijf te gebruiken en geldt een maximale parkeertijd van 1,5 uur.
- Geen betaald parkeren in gemeente Bunnik

Gemeente Bunnik

Tussenstand herijkte Omgevingsvisie Bunnik 2040

Regiopoort/stationsgebied

- In regionaal verband (UNed) is Bunnik aangemerkt als belangrijk regionaal ov-knooppunt waar kansen liggen voor een kwalitatieve ontwikkeling om de regionale groei uit Utrecht op te vangen in de nabijheid van voorzieningen en goed openbaar vervoer. Dit kan zorgen voor een stedelijke leefomgeving in de nabijheid van hoogwaardige voorzieningen.
- Steeds meer gaat de gemeente Bunnik deze rol van **regiopoort** vervullen: het vormt de toegangspoort naar het Krommerijnlandschap en het Unesco Werelderfgoed én markeert tegelijkertijd de grens met het stedelijk gebied.
- **Inbreiding** vindt zo veel mogelijk plaats langs bestaande ov-knooppunten (stationsomgeving Bunnik, bushaltes Odijk).
- Station Bunnik speelt een belangrijke rol als toegang tot en schakel binnen het regionale mobiliteitsnetwerk.
- Toekomstverhaal:
 - Station Bunnik is in 2040 uitgroeit tot één van de belangrijkste knooppunten in de stedelijke regio Utrecht, met rondom het station meer woningen in een stedelijke dichtheid met bijbehorende voorzieningen en met goede OV- en fietsverbindingen naar de stad Utrecht, het landschap en het Utrecht Science Park. Het station is ook vanuit de dorpen per fiets goed bereikbaar
- Bij de transformatie en ontwikkeling vormt de identiteit van Bunnik het vertrekpunt. Bunnik heeft een karakter dat meer gericht is op de stad Utrecht.
- De gemeente Bunnik vergroot de aantrekkelijkheid van het stationsgebied onder andere door in te zetten op vergroening, beweegmogelijkheden en ontmoetingsplekken.
- In het stationsgebied zetten de gemeente in op het aantrekken van de kennisintensieve sector, als onderdeel van de beoogde dynamiek en functiemixen het aantrekken van nieuwe doelgroepen

Actieve mobiliteit

- De gemeente Bunnik geeft **voorrang aan duurzame mobiliteit**. Ze stimuleren het gebruik van duurzame en gezonde vervoersmogelijkheden, zoals de fiets, te voet of het openbaar vervoer, maar ook op deelconcepten en elektrisch vervoer. Zo werken we toe naar een emissievrije gemeente in 2040.
- Ze zetten als gemeente in op het verbeteren van de fietsmobiliteit binnen de gemeente. Daartoe zetten ze in op **comfortabele en veilige fietspaden**, in en tussen de dorpen, maar ook aansluitend op het regionetwerk van recreatieve en snelfietsroutes. Daarnaast werken ze als gemeente aan een snelle en comfortabele fietsverbinding tussen station Bunnik en Utrecht Science Park. Ook verbinden we Kersenweide met station Bunnik en de regionale snelfietsroutes.
- De gemeente **Bunnik zet in op goede fietsverbindingen vanuit het stationsgebied**.
- De traverse door Bunnik (Schoudermantel, Stationsweg, Provinciale weg) krijgt een inrichting gericht op bestemmingsverkeer met ruimte voor groen en veilige oversteekplaatsen.
- De gemeente versterkt de aansluitingen tussen de bus en de trein in en rondom het stationsgebied
- De gemeente vergroot de aantrekkelijkheid door in te zetten op stevige vergroening en een autoluw dorpscentrum en geven **ruimte aan de voetganger en de fiets**. Parkeren wordt geconcentreerd aan de randen van het centrum, op loopafstand.

Deelmobiliteit

- De gemeente zet er op in dat **elk dorp een hub** heeft die verschillende modaliteiten (trein/bus, (deel)auto, fietsparkeren) verbindt, passend bij de maat van het dorp.
- De gemeente zoekt **de samenwerking met werkgevers** om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren evenals (elektrische) deelconcepten (bijvoorbeeld deelfietsen en deelscooters).

Gemeente Bunnik

De Stationsbuurt, gebiedsvisie stationsomgeving Bunnik

Regiopoort

- Station Bunnik wordt een multifunctionele poort
- Naast bouwen voor ouderen en starters, kunnen in het gebied ook eengezinswoningen worden toegevoegd

Nieuwbouw

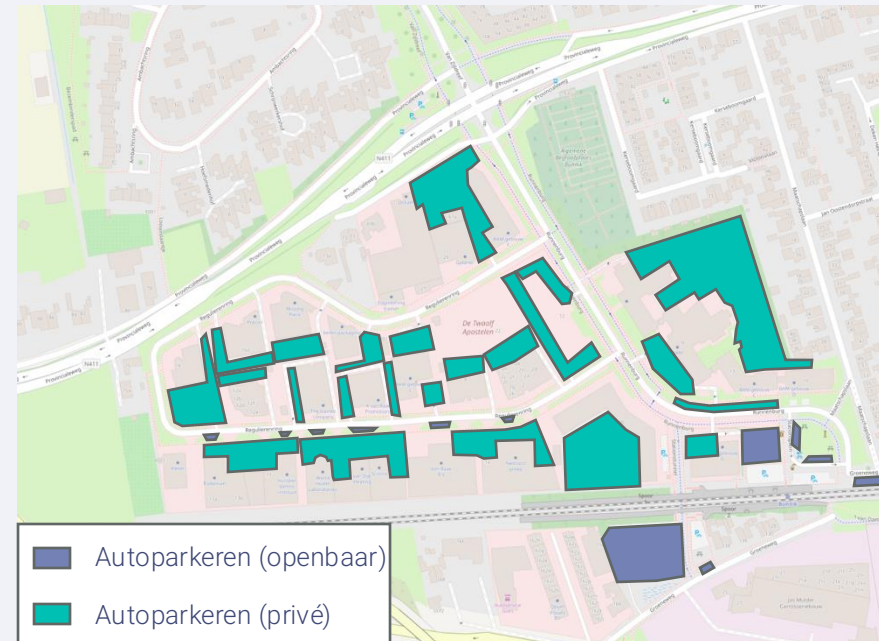
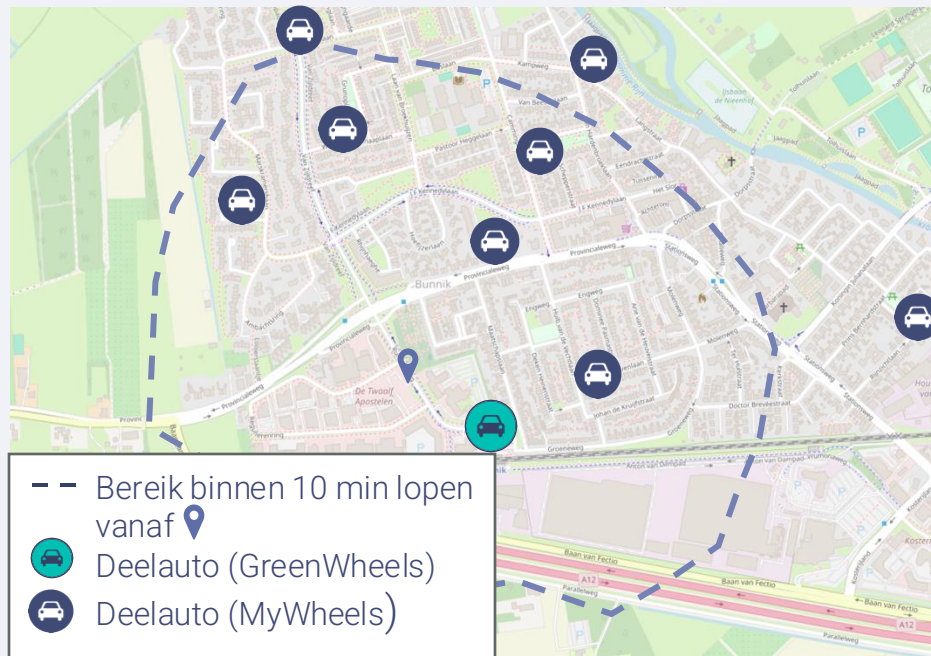
- Een compacte woonwijk, gemengd met andere (werk)functies, maar ook met een
- Groen karakter zodat het wel past in Bunnik

Mobiliteit

- Station Bunnik is een halte en zet zich in op de **'treinfietser'**.
- Eerst ontwerpen voor de fiets; een nieuwe fietsverbinding over spoor én A12 vormt een comfortabele en aantrekkelijke route naar het buiten- gebied. Alle woongebouwen krijgen excellente fietsparkeervoorzieningen en ook in het openbaar gebied worden voldoende plekken voor bezoekers gereserveerd.
- In toekomst: fijnmazig stelsel van voetpaden in het hele stationsgebied; het hele gebied is doorwaadbaar en waar mogelijk sluiten we aan op bestaande routes in de omliggende bestaande buurten.
- "De buslijn heeft een halte langs de provinciale weg en is te voet of met de fiets goed bereikbaar vanuit het nieuwe woongebied. Omdat er geen relatie is in voor- en natransport tussen de bus en de trein aan deze zijde van Utrecht, is het niet zinvol de bus de woonbuurt in te laten rijden".
- Parkeren wordt centraal opgelost in het gebied op een aantal plekken die daarvoor aangewezen worden.
- De Runnenburg blijft de hoofdentree van de wijk voor auto's.
- De provinciale weg wordt 30 km/u
- Uitgegaan van 1 parkeerplek per woning
- Geen ontwikkeling van P+R, maar K+R

Voorzieningen

- Op dit moment gratis parkeerterrein ten zuiden van het station en 60 gratis parkeerplaatsen aan noordzijde van station (langs Groeneweg). Groot oppervlak aan afgesloten parkeergelegenheden van bedrijven, waarbij de verschillende bedrijven hun eigen parkeerterreinen hebben
- Geen betaald parkeren of vergunningparkeren in de gemeente
- In het dorp Bunnik ligt het gemiddelde autobezit op 1,03 auto per huishouden. Hierin zijn bezoekers met de auto niet meegenomen.
- Binnen 10 min loopafstand servicegebied van verschillende deelauto's, deelfietsen van USP, TIER en OV-fiets beschikbaar naast station
- Er zijn OV- en USP-deelfietsen aanwezig op station Bunnik



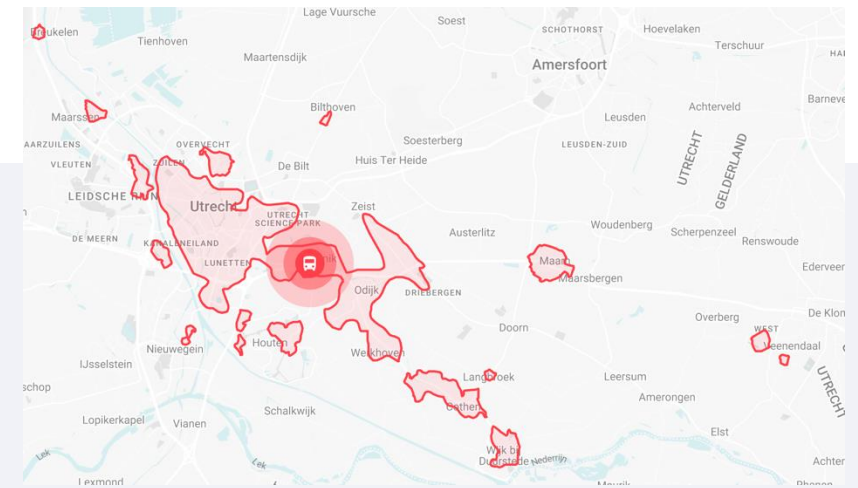
Openbare parkeerplaatsen



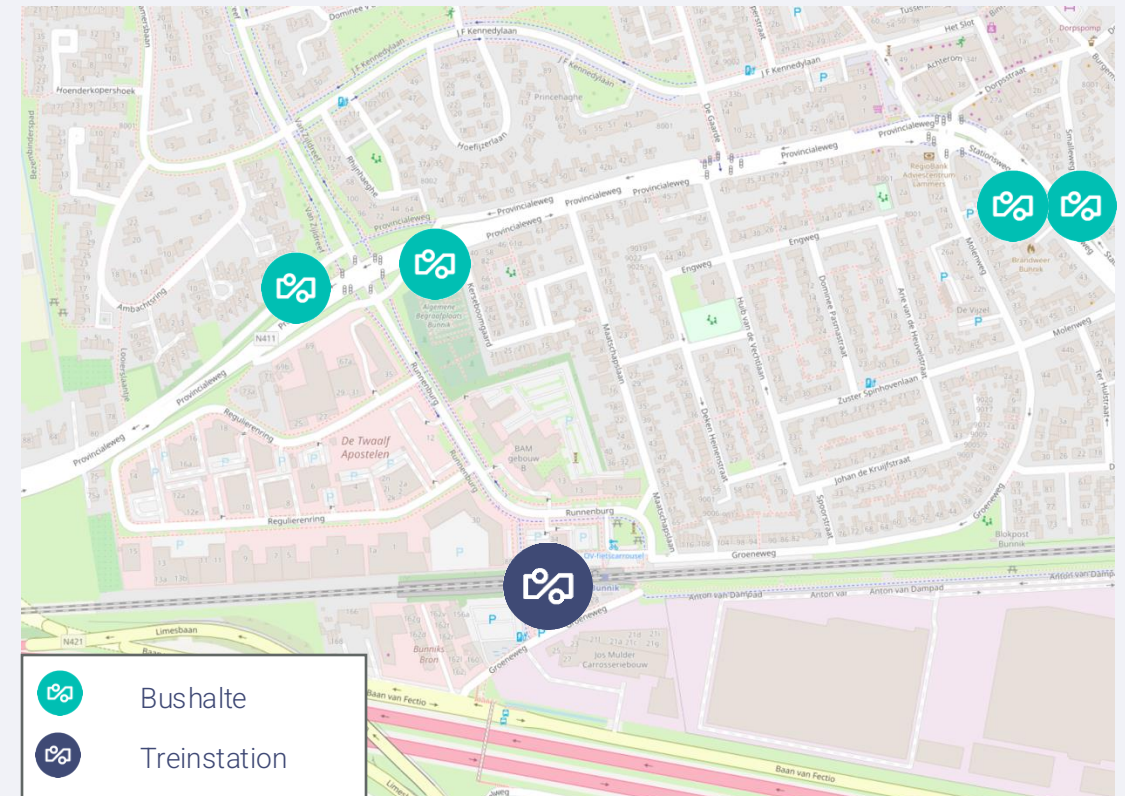
Privé parkeerplaatsen



- Sprinterstation Bunnik ligt in de gebiedsontwikkelingslocatie. Elke half uur rijdt er vanuit hier een trein, via Vaartsche Rijn en Utrecht CS, naar Breukelen en een trein richting Rhenen. In de spits rijdt er ook elk half uur een trein richting Uitgeest en een trein naar Driebergen-Zeist.
- Er is geen aansluiting tussen de bus en trein; wel een bushalte op loopafstand. Vanaf hier rijden elke 15 min. een bus naar Utrecht CS en elke 15 min. een bus richting Wijk bij Duurstede. Er is geen directe busverbinding naar het USP.



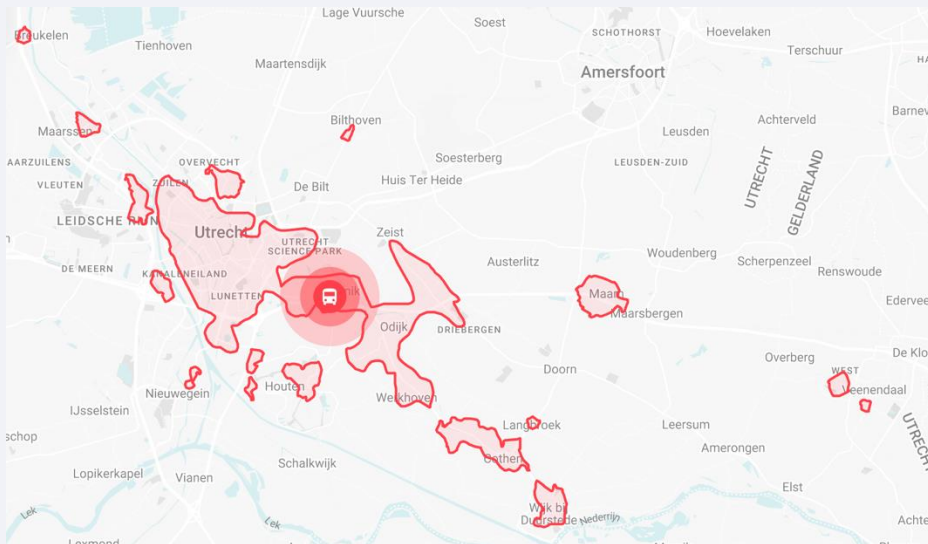
Bereik met OV binnen 30 minuten





Omgeving

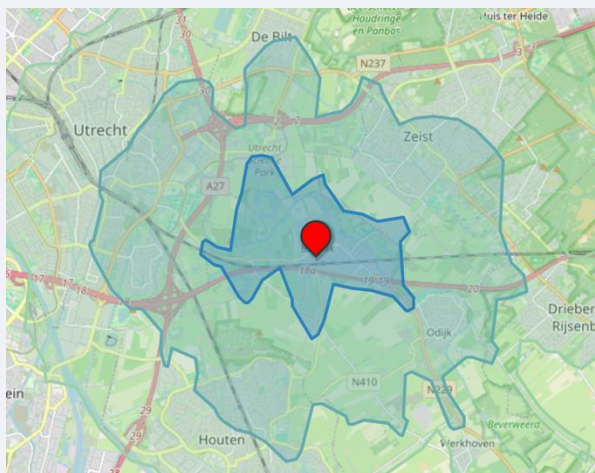
- Dagelijkse functies liggen op loop- of fietsafstand.
- Het stationsgebied kent een aantal infrastructurele barrières, zoals de A12-corridor, het spoor (dat mogelijk verdubbelt naar vier sporen) en de N229. Het zuidelijke deel van het gebied heeft hierdoor een 'verstopte ligging'
- Traverse Bunnik krijgt inrichting gericht op bestemmingsverkeer en betere verbindingen voor lopen en fietsen. Deel langs stationsgebied buiten beschouwing in onderzoek
- Goede bereikbaarheid voor auto
- Loopnetwerk met voet- en oversteekpaden kan verbeterd worden.



Bereik binnen half uur met OV



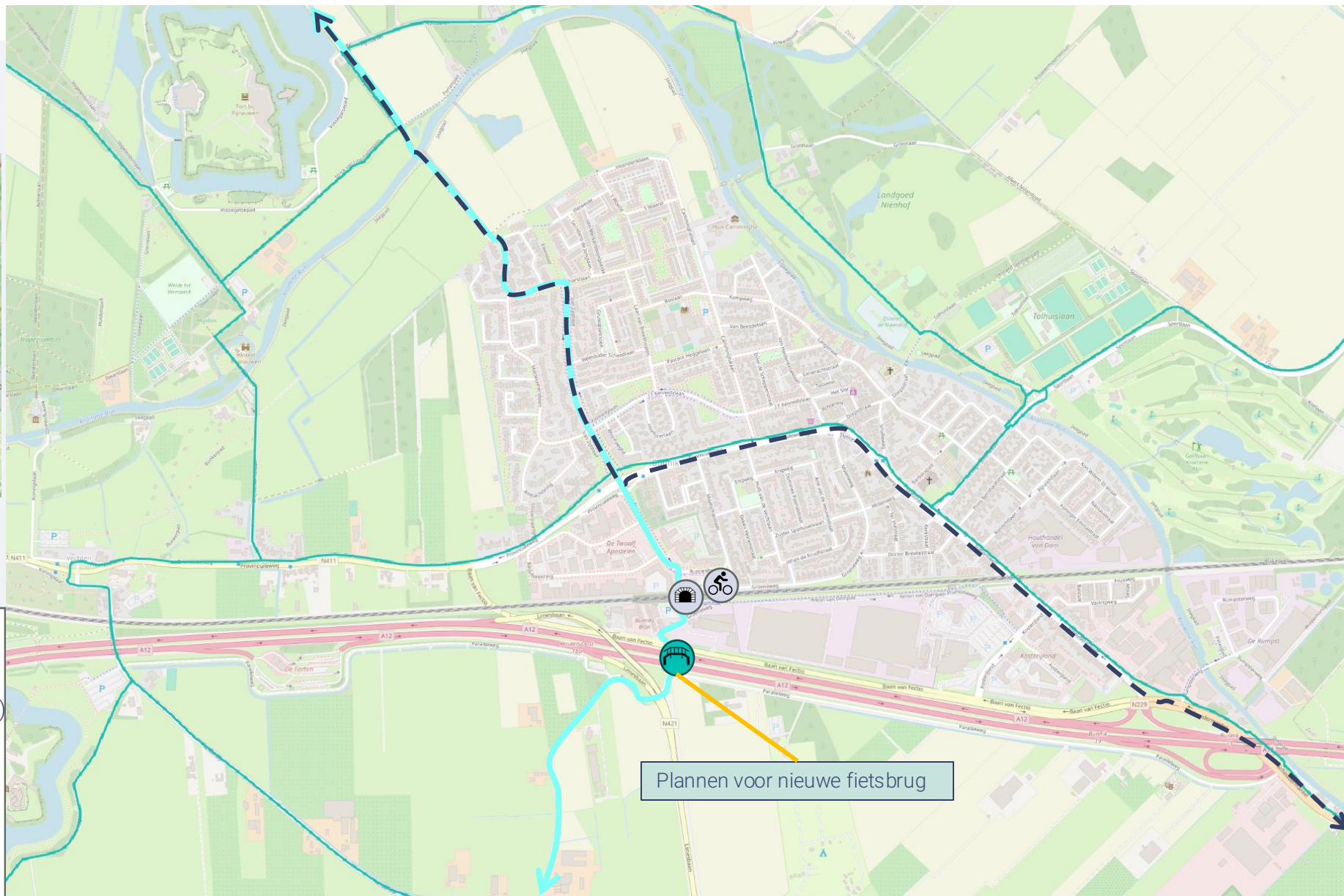
Toekomstbeeld traverse



Bereik binnen 10 en 30 minuten fietsen

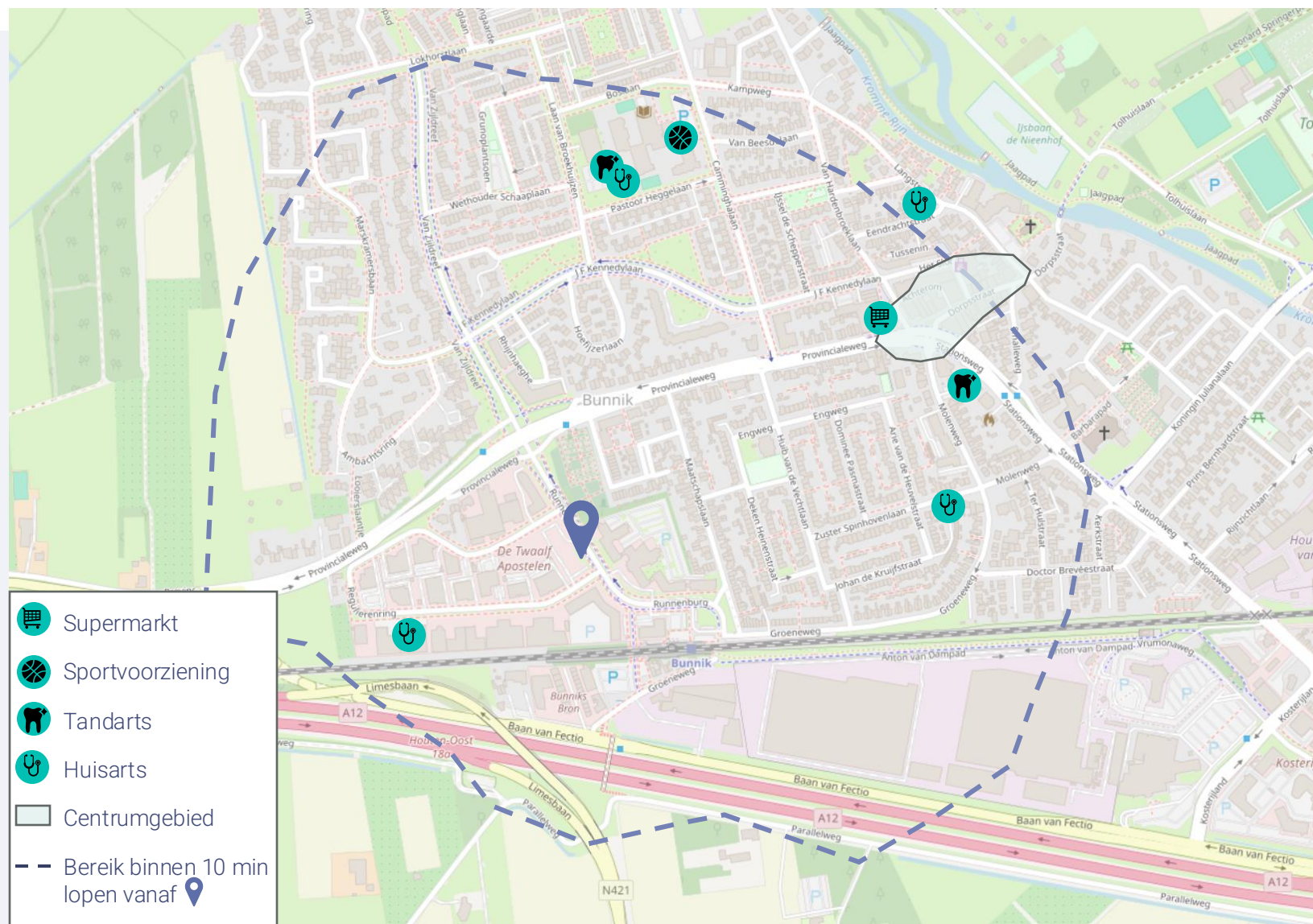
Fietsnetwerk

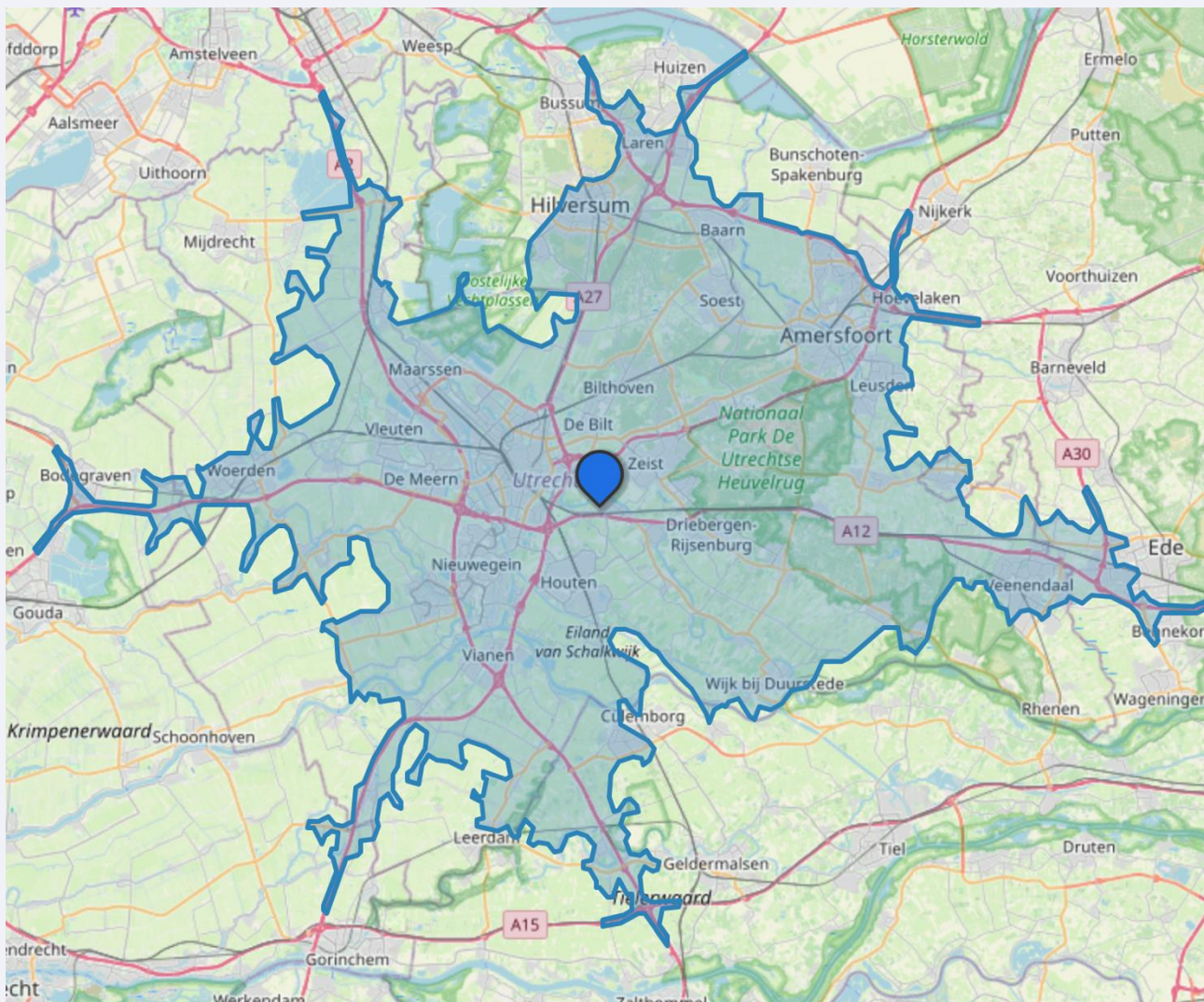
- Regionaal fietsnetwerk
- - - Verbinding USP – Veenendaal (F225)
- Verbinding USP – Houten (F27)
-  Fietstunnel
-  Brug voor voetgangers en fietsers
-  Deelfietsen



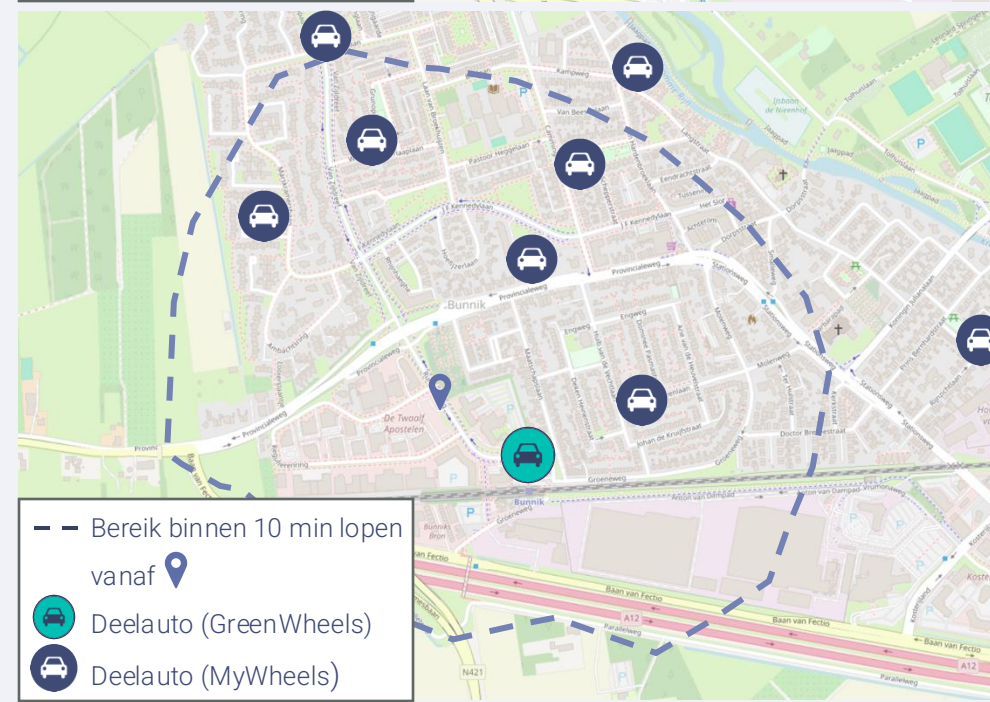
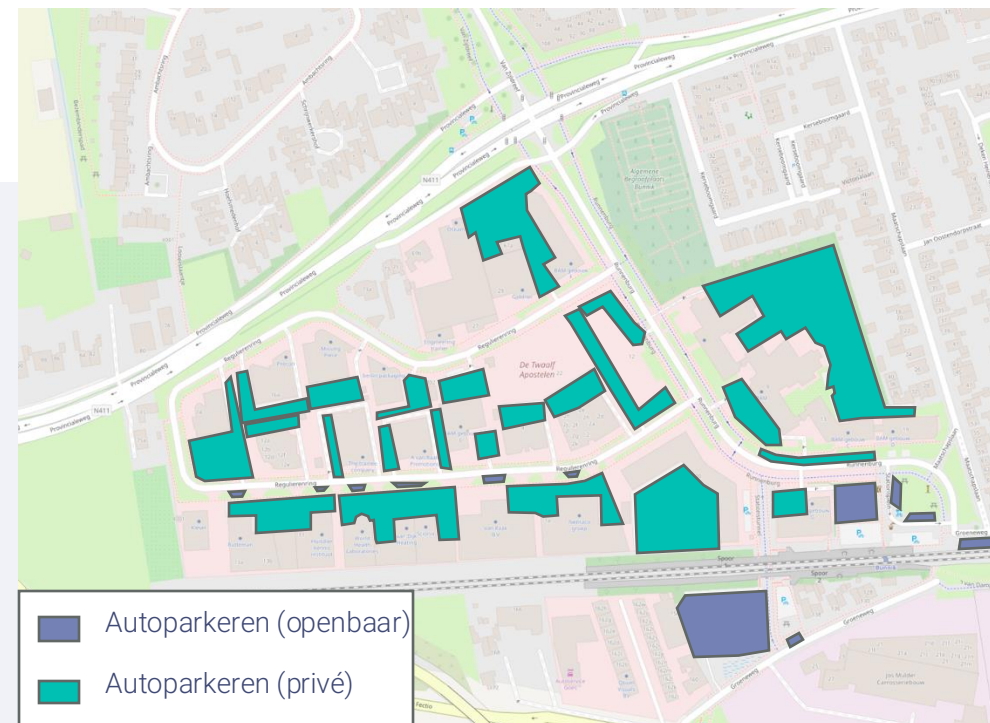


Bepaalde voetgangerspaden in het gebied





Bereik binnen half uur met de auto





Fietsenstalling aan zuidzijde van station Bunnik



USP-deelfietsen aan zuidzijde van station Bunnik



Fietstunnel onder station Bunnik



Fietsbrug over de A12



Informatiepaal afstand tot USP



Fietspad langs provinciale weg

Mens

- Differentiatie 30% sociale huur, 50% midden segment, 20% vrije sector
- Toekomstige bewoners:
 - **Kenmerken starter:** jong, volgt opleiding en heeft bijbaan, laag inkomen, shopt veel online, zijn creatief en staan open voor nieuwe dingen. Reisgedrag: vaak in bezit van OV-kaart, vaak nog geen auto, gemak belangrijk, studenten veel verhuiskbewegingen, maken relatief veel gebruik van deelmobiliteit
 - **Kenmerken ouderen:** met (pre)pensioen, voelen zich vaak sterk verbonden met directe leefomgeving, lopen qua innovaties niet voorop. Reisgedrag: afhankelijk van inkomen hebben ze vaak 1 of 2 auto's, maar noodzaak voor gebruik wordt minder. Relatief gezien veel e-bikes. Pensioen en verhuizen kan zorgen voor verandermoment qua mobiliteit
 - **Kenmerken gezinnen:** Druk leven, tweeverdieners, hoog smartphone gebruik, shoppen online. Reisgedrag: hebben vaak 2 auto's, waarvan 1 leaseauto, reizen naar veel bestemmingen op 1 dag
- Werknemers: BAM grote werkgever met ambitie qua mobiliteitsbeleid, meerdere kleine werkgevers
- Bezoekers: deels aan bewoners, deels zakelijk, deels ketenreiziger USP
- Doorgaande reizigers
 - Zorg- en onderwijspersoneel van USP
 - Andere eindbestemming dan het stationsgebied Bunnik en daarom is een goede ketenreis van belang
- Reizigers algemeen bij station Bunnik
 - 2.007 in- en uitstappers bij station Bunnik in 2023
 - Voortransport: 39% lopend, 32% fiets en 22% auto (bestuurder)
 - Natransport: 46% lopend, 30% fiets en 17% auto (passagier)

Bijlage 2: Uitgangspunten programma

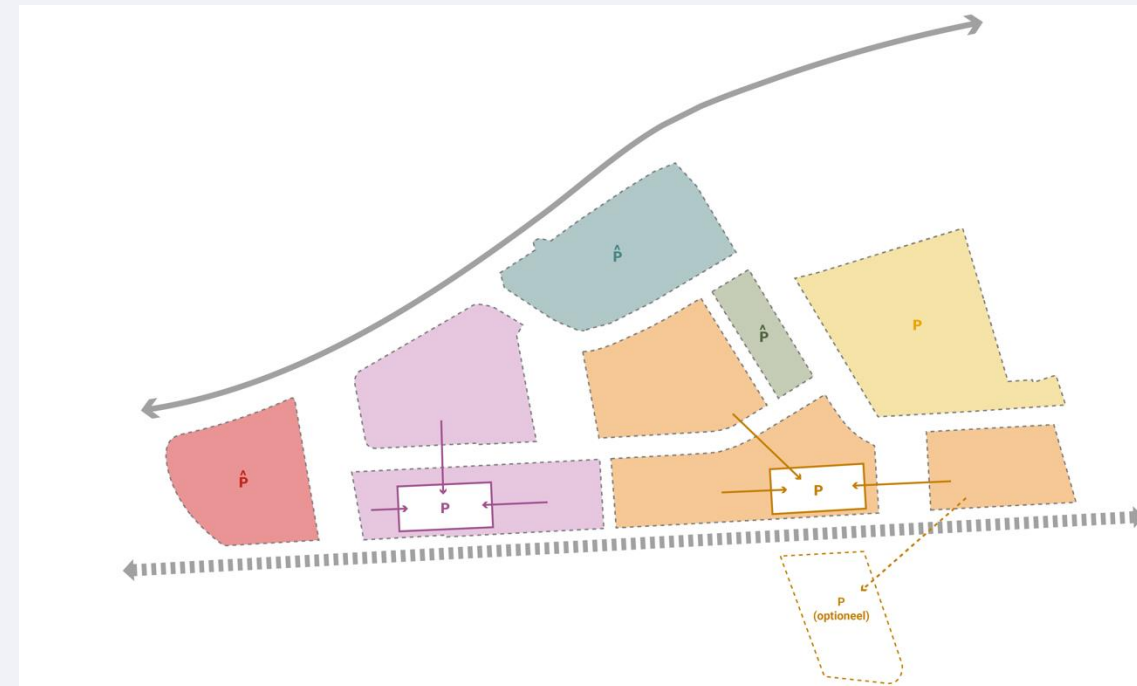
- Voor het programma van de gebiedsontwikkeling Stationsgebied zijn we uitgegaan van de volgende aan ons aangeleverde uitgangspunten:
- Fase 1 (onder spoor):
 - 15.000 m2 bvo kantoor
- Fase 2 (boven spoor):
 - Spoorblok C: 134 woningen (53 woningen sociale huur <75 m2 bvo, 27 sociale huur 75-100 m2 bvo, 54 middenhuur <75 m2 bvo)
 - Blok B: 7 woningen (4 middenhuur 75-100 m2 bvo, 3 middenhuur < 75 m2 bvo)
 - Blok A: 40 woningen (middenhuur < 75 m2 bvo)
 - Grondgebonden: 74 woningen (Koop, huis, tussen/hoek)
- Fase 3:
 - Verdeling
 - Sociale huur 30%
 - Middenhuur 50%
 - Vrije sector 20%
 - Woning grootte 98 m2 bvo

NB. In het mobiliteitsconcept is uitgegaan van de gehele gebiedsontwikkeling en zijn de fases niet afzonderlijk meegenomen



Bijlage 3: Uitgangspunten Stedenbouwkundig Plan

- In het Stedenbouwkundig Plan zijn keuzes gemaakt (op basis van beschikbare ruimte, woningtype en aansluiting bij de aangrenzende buurt) over de vormgeving van parkeren
- Daarbij zijn we uitgegaan van de volgende aan ons aangeleverde uitgangspunten:
 - De bewoners en bezoekers in de gele vlek parkeren in parkeerkoffers in de openbare ruimte.
 - In de vlekken met de andere kleuren komen er geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte
 - Op aantal plots (P met ^) is ruimte voor een ondergrondse parkeergarage. Hier parkeren zowel de bewoners als bezoekers van deze woningen
 - Voor een aantal plots komt er een gezamenlijke openbare hub (P). Voor deze plots geldt dat hier zowel de bewoners als bezoekers parkeren
 - Op de plot van de kantoren wordt in een scenario onderzocht of er een optionele hub kan worden gerealiseerd



Bijlage 4: Uitgangspunten autoparkeren (1/4)

- De laatste jaren hebben ontwikkelingen plaatsgevonden die aanleiding gaven tot het herijken van de landelijke parkeerkencijfers, op basis waarvan parkeerberekeningen worden uitgevoerd. Daarom zijn er in juni 2024 nieuwe parkeerkencijfers door het CROW vastgesteld. In deze berekening gaan we uit van deze nieuwe parkeerkencijfers, aangezien de gebiedsontwikkeling vooruit op het vigerende beleid wordt ontwikkeld (zoals o.a. de Woonvisie). Daarmee wijken we af van de Nota parkeernormen van gemeente Bunnik, die gebaseerd is op de kencijfers van het CROW uit 2018. Bij de nieuwe parkeerkencijfers worden in de berekening van de normering de volgende ontwikkelingen meegenomen:
 - Een vermindering van het autobezit bij huurwoningen en huurappartementen,
 - De tendens van autobezit naar autogebruik (autodelen),
 - Het gebruik van meerdere vervoermiddelen voor een reis (ketenverplaatsing; bijvoorbeeld met achtereenvolgens een eigen fiets, openbaar vervoer en een ov-fiets),
 - Een realistischer bezoekersdeel (gemiddeld van 0,3 naar 0,1 per huishouden)
- In deze berekening gaan we uit van stedelijkheidsgraad sterk stedelijk (2) en zone schil centrum, omdat het autobezit en autogebruik te vergelijken is met een sterk stedelijk (2) gebied (zie volgende sheet). Dit wordt verklaard door de nabijheid van- en goede fiets en OV-verbindingen met Utrecht, en doordat alle belangrijke functies en voorzieningen (waaronder het centrum) zich op loop- en fietsafstand van de gebiedsontwikkeling bevinden. Bij het ontwerp van de woongebouwen wordt er rekening gehouden met het gebruik van duurzame mobiliteit, en worden er doelgroepgerichte gedragsinterventies toegepast om duurzaam reisgedrag – zoals het gebruik van deelmobiliteit - maximaal te stimuleren.
 - De Nota parkeernormen Bunnik gaat uit van matig stedelijk (3) zone schil centrum (beleidskeuze 3 in de nota).

Bijlage 4: Uitgangspunten autoparkeren (2/4)

- In de berekening adviseren we een parkeernorm tussen de minimale en gemiddelde parkeernorm, omdat dit past bij het doorwaadbare karakter van de gebiedsontwikkeling ofwel wordt aangelegd ten voordele van voetganger en fietser, het aantal parkeerplaatsen op maaiveld wordt beperkt en er wordt ingezet op geconcentreerd parkeren in parkeerhubs die op maximaal 250 meter loopafstand zijn gesitueerd aan de randen van het gebied, en er een hoogwaardige deelmobiliteitsoplossing wordt voorgesteld en de potentiële doelgroep al tijdens de interessefase op de hoogte wordt gesteld van het duurzame mobiliteitsconcept in het gebied. Bovendien wordt er geadviseerd dat er op termijn gereguleerd parkeren wordt ingevoerd in het Stationsgebied.
 - De Nota parkeernormen gaat uit van de gemiddelde kencijfers van CROW (beleidskeuze 5 in de nota).
 - We adviseren niet de minimale parkeernorm, omdat dit teveel afwijkt van de andere woongebieden in gemeente Bunnik
- De optie van regulering van parkeren wordt meegenomen in dit mobiliteitsplan om ook te voldoen aan het uitgangspunt *een nieuwbouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken* (beleidskeuze 1)
- De geadviseerde norm passen we voor alle type woningen en functies in het gebied toe
 - Een 'life-changing experience', zoals een verhuizing, is een uitstekend moment voor gedragsverandering. De nieuwe bewoners zullen dan ook makkelijker het 'gewenste gedrag' gaan vertonen.
 - Voor de medewerkers van verhuizende werkgevers geldt dat zij extra gestimuleerd moeten worden om anders te reizen.

Bijlage 4: Uitgangspunten autoparkeren (3/4)

Tabel 2. Autobezit en autogebruik naar stedelijkheidsgraad (2022)

autobezit per huishouden		autogebruik, bestuurders
		totaal
zeer sterk stedelijk	0,71	24%
sterk stedelijk	1,08	32%
matig stedelijk	1,31	35%
weinig stedelijk	1,52	38%
niet stedelijk	1,61	40%

Kern	Postcode	Autobezit (bron: Atlas van de auto, 2024)
Bunnik	3981	1,03
Odijk	3984	1,26



Bijlage 4: Uitgangspunten autoparkeren (4/4)

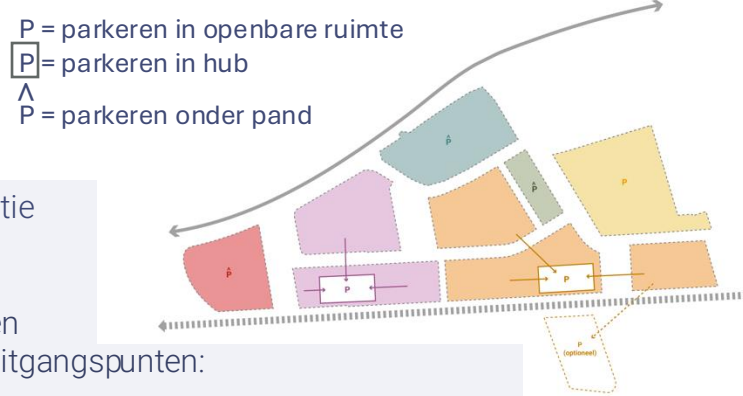
Sterk stedelijk (2) schil centrum	Min	Max	Gem	Tussen min-gem	Bezoek	Oplaadpunten
Koop, huis, tussen/hoek	0,9	1,7	1,3	1,1	0,15- 8% per woning	
Koop, app, > 100	0,9	1,7	1,3	1,1	0,18-13% per woning	
Huur, app, sociaal 75-100	0,2	1	0,6	0,4	0,11- 3% per woning	
Huur, app, sociaal < 75	0,2	0,8	0,5	0,35	0,11- 3% per woning	
Huur, app, vrije sector 75 - 100	0,3	1,1	0,7	0,5	0,15- 8% per woning	
Huur, app, vrije sector < 75	0,2	1	0,6	0,4	0,15- 8% per woning	
Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m2 bvo)	1,3	1,8	1,55	1,425	5% 8,6 - 13%	

Matig stedelijk (3) schil centrum	Min	Max	Gem	Tussen min-gem	Bezoek	Oplaadpunten
Koop, huis, tussen/hoek	1	1,8	1,4	1,2	0,15- 8% per woning	
Koop, app, > 100	1	1,8	1,4	1,2	0,18-13% per woning	
Huur, app, sociaal 75-100	0,3	1,1	0,7	0,5	0,11- 3% per woning	
Huur, app, sociaal < 75	0,2	1	0,6	0,4	0,11- 3% per woning	
Huur, app, vrije sector 75 - 100	0,4	1,2	0,8	0,6	0,15- 8% per woning	
Huur, app, vrije sector < 75	0,3	1,1	0,7	0,5	0,15- 8% per woning	
Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m2 bvo)	1,7	2,2	1,95	1,825	5% 8,6 - 13%	

Matig stedelijke parkeernorm (CROW, 2024)

Sterk stedelijke parkeernorm (CROW, 2024)

Bijlage 5: Scenario's parkeren en hubs



In dit rapport gaan we bij het autoparkeren en hubs uit van twee verschillende scenario's. In deze scenario's verschilt de locatie waar bewoners en bezoekers van het Spoorblok parkeren:

- In scenario 1 parkeren bewoners en bezoekers van het Spoorblok in de openbare hub
- In scenario 2 parkeren bewoners en bezoekers van het Spoorblok met 'dubbelgebruik' in de parkeergarage van de kantoren

Voor het programma van de gebiedsontwikkeling Stationsgebied zijn we uitgegaan van de volgende aan ons aangeleverde uitgangspunten:

- Fase 1 (onder spoor): 15.000 m2 bvo kantoor
- Fase 2 (boven spoor): Spoorblok C: 134 woningen (53 woningen sociale huur <75 m2 bvo, 27 sociale huur 75-100 m2 bvo, 54 middenhuur <75 m2 bvo), Blok B: 7 woningen (4 middenhuur 75-100 m2 bvo, 3 middenhuur < 75 m2 bvo), Blok A: 40 woningen (middenhuur < 75 m2 bvo), Grondgebonden: 74 woningen (Koop, huis, tussen/hoek)

	Scenario 1	Scenario 2
Uitgangspunten	Bewoners en bezoekers van het Spoorblok (C) parkeren in de openbare hub. Er is gereguleerd parkeren in de gele vlek.	Dubbelgebruik voor parkeren van medewerkers van kantoor ten zuiden van station en bewoners/bezoekers van Spoorblok (C) in de parkeervoorziening ten zuiden van het station. Er is gereguleerd parkeren in de gele vlek.
Parkeren Fase 1 en 2	- Totaal aantal parkeerplekken: 377 - 58 parkeerplekken in openbare hub, met ten minste 4 laadpunten - 105 parkeerplekken in openbare ruimte gele vlek - 214 parkeerplekken (met ten minste 18 laadplekken) in parkeergarage kantoren Fase 1	- Totaal aantal parkeerplekken: 351 - 105 parkeerplekken in openbare ruimte gele vlek - 246 parkeerplekken (met ten minste 22 laadpunten) in parkeergarage kantoren Fase 1. Deze wordt in dubbelgebruik met bewoners gebruikt waardoor er 54 abonnementen voor het Spoorblok worden uitgegeven
Voordelen	- Openbare hub ligt op loopafstand van Spoorblok, zonder de barrière van de onderdoorgang van het spoor	- Door dubbelgebruik tussen werknemers en bewoners/bezoekers kun je in totaal minder parkeerplaatsen realiseren. - De fasering tussen de bouw van de parkeergarage en kantoren Fase 1 en woningen Fase 2 lopen gelijk op, waardoor de parkeergarage direct gebruikt kan worden bij oplevering van het Spoorblok
Nadelen	- Er moet al geïnvesteerd worden in een openbare hub in Fase 2, waarbij het onduidelijk is hoe de verdere ontwikkeling in Fase 3 verloopt. Dit brengt risico's met zich mee qua inschatting van het aantal parkeerplekken in de openbare hub. - Kans op zoekverkeer door bezoekers van Spoorblok die in openbare hub moeten parkeren, maar hiervan niet op de hoogte zijn.	- Minder comfort voor bewoners en bezoekers van het Spoorblok door de barrière van het spoor - Er moeten duidelijke afspraken gemaakt worden met de kantoren van Fase 1 over o.a. het toegangssysteem en prijzen van bewoners en bezoekers van het Spoorblok. - De parkeergarage van de kantoren in Fase 1 moet (deels) ook worden ontworpen als garage voor bezoekers, wat ervoor zorgt dat strengere ontwerpeisen van kracht zijn (in het kader van bijv. afmetingen van parkeervakken).

Scenario 1: Spoorblok (C) in openbare hub

Parkeren Fase 1 en 2:

- Bewoners en bezoekers van Spoorblok parkeren met dubbelgebruik in de openbare hub (58 plekken totaal, met ten minste 4 laadpunten)
- **105** plekken nodig in openbare ruimte voor parkeren met dubbelgebruik (dus geen vaste plekken!) van blok A, B, grondgebonden woningen en hun bezoekers, incl. deelautoplekken (met ten minste 6 laadpunten)
 - 7 - 9 deelautoplekken: start met 7 afgebakende plekken, 6 coöperatief en 1 commercieel (My Wheels)
 - 101 parkeerplekken voor bewoners
 - 12 parkeerplekken voor bezoekers
- BAM eigen parkeergarage met 214 parkeerplekken (met ten minste 18 laadplekken)
- Totaal aantal parkeerplekken: 377 plekken

Deelmobiliteit Fase 2:

- Middenhuur en sociale huurwoningen met parkeerplaats: 73 inschrijvingen voor Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Zo is er een groot aanbod van particulier delen voor sociale huur zonder parkeerplek.
- 6 – 8 coöperatieve deelauto's in openbare ruimte gele vlek
- MyWheels auto in openbare ruimte gele vlek
- Greenwheels auto bij station (in strook langs spoor)

Scenario 2: Spoorblok (C) in hub bij kantoren Fase 1

Parkeren Fase 1 en 2:

- Spoorblok (bewoners en bezoekers) en kantoren Fase 1 parkeren in hub (246 plekken totaal in dubbelgebruik, met 54 abonnementen voor Spoorblok), met ten minste 22 laadplekken)
- 105 plekken nodig in openbare ruimte voor blok A, B, grondgebonden woningen en bezoekers (excl Spoorblok), met ten minste 6 laadplekken
 - 7 - 9 deelauto's: start met 7 afgebakende plekken, 6 coöperatief en 1 commercieel (My Wheels)
 - 101 parkeerplekken voor bewoners
 - 12 parkeerplekken voor bezoekers
- Totaal aantal parkeerplekken: 351 plekken

Deelmobiliteit Fase 2:

- Middenhuur en sociale huurwoningen met parkeerplaats: 73 inschrijvingen voor Vereniging voor Gedeeld Autogebruik. Zo is er een groot aanbod van particulier delen voor sociale huur zonder parkeerplek.
- 6 – 8 coöperatieve deelauto's in openbare ruimte gele vlek
- MyWheels auto in openbare ruimte gele vlek
- Greenwheels auto bij station (in strook langs spoor)

Bijlage 6: Gereguleerd parkeren

- Ons advies is om ten minste gereguleerd parkeren in te voeren, omdat:
 - Er in deze gebiedsontwikkeling een lagere parkeernorm wordt gehanteerd dan normaliter in Bunnik. Om naast het stimuleren van het gewenste effect – door middel van de beschreven maatregelen in dit mobiliteitsplan, waaronder goede communicatie - te kunnen sturen op het beoogde parkeersituatie.
 - Doordat het Spoorblok niet in de aangrenzende openbare ruimte of ondergronds parkeert in een eigen garage wordt hier ander gedrag van deze bewoners verwacht. Om ook hierop te kunnen sturen is parkeerregulering van belang. Je wilt voorkomen dat deze bewoners in de openbare ruimte gaan parkeren.
- Daarnaast dient een parkeerstrategie voor Bunnik opgesteld te worden, waarin:
 - Een keuze wordt gemaakt voor een van de twee vormen van gereguleerd parkeren (zie tabel)
 - We verwachten een minimaal waterbedeffect, en in de parkeerstrategie kan worden bepaald hoe met het eventuele waterbedeffect wordt omgegaan richting de aangrenzende buurt. Je kan hierin een keuze maken om proactief de aangrenzende buurt mee te nemen in het parkeerregime, of een kader stellen dat wanneer er een bepaalde drempelwaarde qua parkeerdruk wordt gesignaleerd er dan regulering wordt ingevoerd.
 - Op welke wijze het gereguleerd parkeren wordt geïmplementeerd

	Voordelen	Nadelen
Betaald parkeren	- Woon-werkverkeer is gevoelig voor parkeren op straat - Met de opbrengsten van betaald parkeren (naheffingsaanslagen, vergunningen en kort parkeren), kan de gemeente Bunnik de kosten van handhaving dekken - De gemeente Bunnik kan invloed uitoefenen op handhaving	- De gemeente Bunnik moet zelf toezien op nakoming van de betaalplicht - Het vergt administratieve handelingen waar capaciteit beschikbaar voor moet zijn. - Ambtenaren die bevoegd zijn om een naheffingsaanslag op te leggen, hebben niet zonder meer ook de bevoegdheid om een administratieve boete op te leggen aan foutparkeerders
Parkeren voor belanghebbenden	- Het gebied/de straten in de omgeving zijn exclusief te reserveren voor een vast te stellen doelgroep (bewoners) - Iedereen die een parkeervergunning bezit heeft in principe een plaats (plaatsgarantie) - Bij adequate handhaving hebben belanghebbenden een goede parkeervoorziening - Oplossing voor bezoekers kan geboden worden door een kraskaart	- Als het aantal parkeerplaatsen en het aantal verstrekte vergunningen nauw op elkaar aansluiten, is het nodig om goed te controleren. - Weinig sprake van dubbelgebruik, waardoor op delen van de dag veel parkeerplaatsen leeg kunnen staan. Dit staat haaks op de ambities van Bunnik om dubbelgebruik te laten plaatsvinden. - Het vergt administratieve handelingen waar capaciteit beschikbaar voor moet zijn. - Het is een dure maatregel en niet kostendekkend.

