Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik

Datum: mei 2023
Kenmerk: 013200.R1.01

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik

Eindrapport

Concept

Kenmerk: 013200.R1.01
Datum: 8 mei 2023



Opdrachtgever	Gemeente Bunnik
Titel rapport	Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik
Kenmerk	013200.R1.03
Kenmerk opdrachtgever	zaaknr. 1202234
Datum publicatie	8 mei 2023
Projectleider Goudappel	Joost Verhoeven
Projectteam Goudappel	Leon Rook, Remon Siegel, Salih Ozdimir (Tauw BV)
Projectteam opdrachtgever	Riette Zonnenberg, Vincent Verstege, Pauline de Koning, Vincent Beringen
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV mei 2023

Inhoud

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

1.2 Opgave en doelstelling

1.3 Ruimtelijke afbakening

1.4 Uitgangspunten, randvoorwaarden

2. Proces

2.1 Proces

2.2 Klankbordgroep 14 december 2022

2.3 Bewonersavond 18 januari 2023

2.4 Bewonersavond 8 maart 2023

3. Analyse bestaande situatie

3.1 Overzicht fietsverbindingen

3.2 Nut en noodzaak doorfietsroute

3.3Verkeersongevallen

3.4 Verkeersprognose 2040

4. Uitgangspunten

4.1 Overzicht relevante ontwikkelingen

4.2 Uitgangspunten voor de visie

4.3 Ontwerpprincipes voor de Traverse

5. Visie en bouwstenen

5.1 Gebiedstypen

5.2 Ruimtelijke visie

5.3 Functies en bijzondere plekken

6. Verbeelding

6.1 Verbeelding van de visie

6.2 Huidige inrichting

6.3 Verbeelding

7. Conclusie en aanbeveling

7.1 Conclusie

7.2 Toetsingskader voor (deel)projecten

7.3 Aanbevelingen voor de doorfietsroute

Bijlagen

Historie

Verbeelding



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

- Verkeersveiliger, verkeersluwer en leefbaarder maken van de Travese (Verkeersbeleidsplan 2015-2024)
- Onderzoek naar ruimtelijke inpasbaarheid van een doorfietsroute
- Voornemen actualiseren van het verkeersbeleidsplan in 2024

1.2 Opgave en doelstelling

- De vraagstelling: 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 (verbeelding) 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.

1.3 Ruimtelijke afbakening

Tussen Baan van Fectio en Kosterijland



1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uitgangspunten

Voor Duurzame Mobiliteit wordt het STOMP-principe gehanteerd (zie §4.2);

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;

De route van de doorfietsroute Veenendaal-USP over de Traverse in Bunnik staat vast;.

Randvoorwaarden

De gewenste herinrichting dient op korte cq. middel lange termijn in fasen 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. Proces

2.1 Proces

- Gesprek wijkverenigingen 24 november 2022
- Klankbordgroep 14 december 2022: functional ambiance analyse
- Bewonersavond 18 januari 2023: ophalen knelpunten en ideeën
- Klankbordgroep 7 februari 2023: analyse ruimtelijke mogelijkheden
- Raadsinformatieavond 9 februari 2023
- Bewonersavond 8 maart 2023: voorleggen verbeelding
- Klankbordgroep 4 april 2023: verbeelding verbeteren
- Raadsinformatieavond 13 april 2023
- Klankbordgroep 26 april 2023: afsluitende bijeenkomst

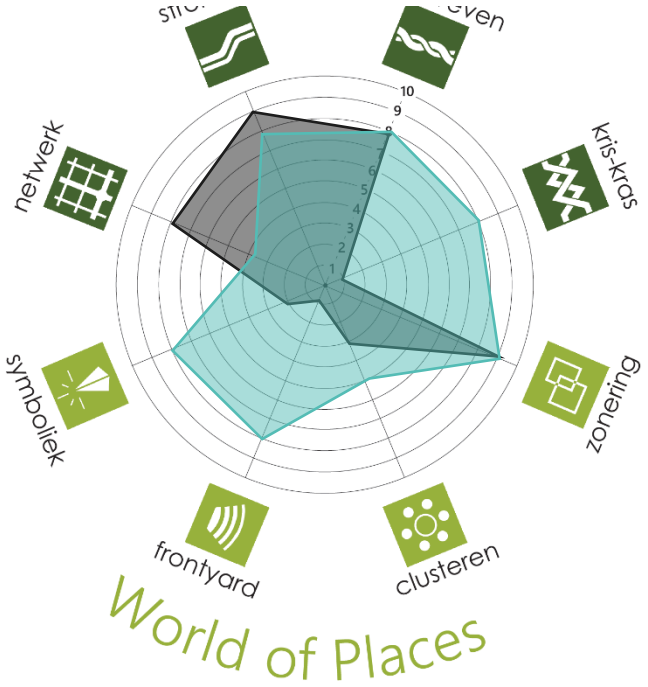
2.2 Klankbordgroep 14 december 2022

Functional ambiance

Groep 1 westelijk deel van de Traverse



Groep 2 oostelijk deel van de Traverse



WAARDERING HUIDIGE SITUATIE

De straat wordt op alle begrippen van Functional Ambiance gewaardeerd.

AMBITIE TOEKOMSTIGE SITUATIE

Na de analyse (waardering) wordt gezamenlijk met alle stakeholders de ambitie bepaald. Deze ambitie vormt de basis in de volgende fase: het ontwerpproces.

WORLD OF **FLOWS**

Net



de positie en het belang van de straat in het netwerk

Stromen



fluïditeit van verkeersdeelnemers in de langsrichting van de straat

Kris-Kras



bewegingen in de dwarsrichting van de straat

Verweven



tijdelijke samenkomst en menging

WORLD OF **PLACES**

Clusteren



activiteiten van sociale interactie en samenklontering van mensen

Frontyard



manifestatie van de relatie tussen gebouwen en de straat

Zonering



organisatie van functies en activiteiten in de straat

Symboliek



de manifestatie van het specifieke

DE 8 BEGRIPPEN

De acht begrippen in de spidergraph zijn discipline neutraal en representeren zowel de verkeerskundige- als de ruimtelijke component. Het vormt een integrale kapstok om de discussie met elkaar aan te gaan.

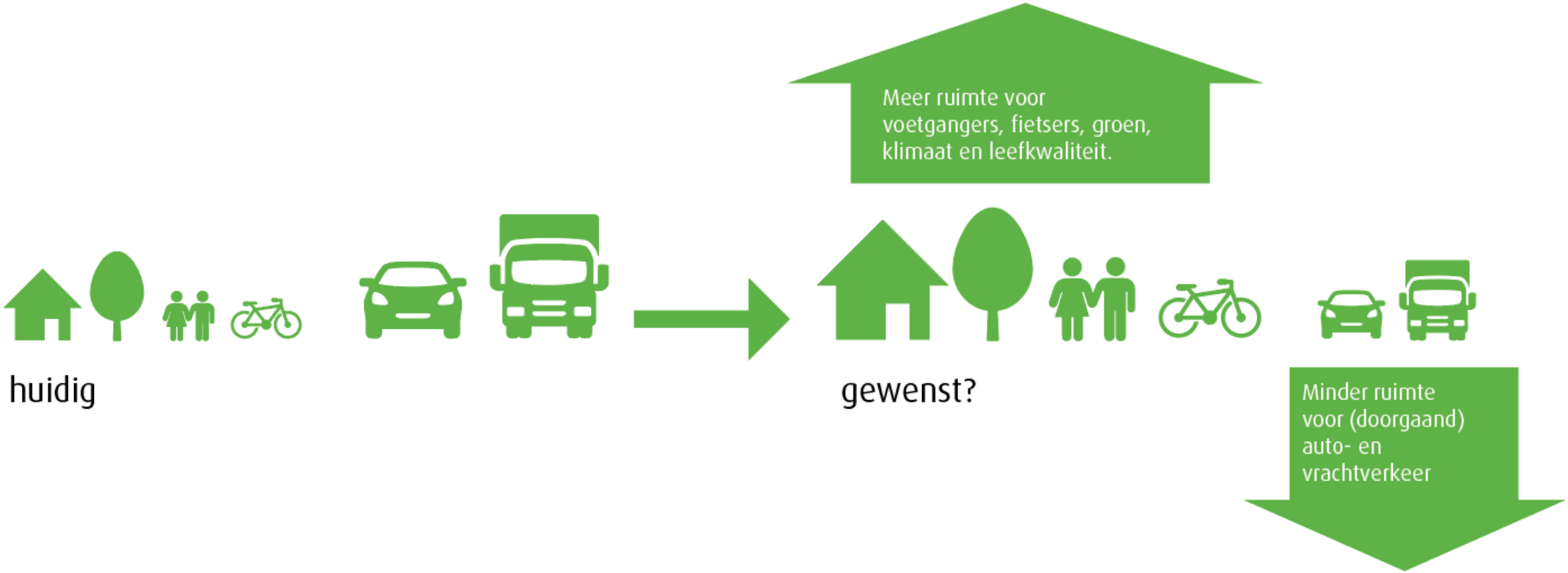
Klankbordgroep 14 december 2022

Brede doelen



Klankbordgroep 14 december 2022

Balans tussen verkeer en verblijven



2.2 Klankbordgroep 14 december 2022
Functional ambiance

Samenvatting

- Wens voor andere balans tussen verkeer en verblijven: minder snel rijdend verkeer, veilige ruimte voor voetgangers, fietsers, ruimte om te verblijven en te ontmoeten
- Nadrukkelijker een straat voor de aanliggende woningen en bedrijven
- Verbinden tussen de wijken: oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers,
- Vergroenen: meer ruimte voor bomen en planten

2.3 Bewonersavond 18 januari 2023

Problemen, wensen en ideeën op de kaart geplakt



2.3 Bewonersavond 18 januari 2023
Samenvatting op hoofdlijnen

Problemen:

- Oversteekproblemen op meerdere kruispunten
- Verkeersveiligheid rond Dorpsstraat/ winkelcentrum
- Verkeersonveiligheid door snelle fietsers
- Verkeersveiligheid bij Houthandel en Fruitveiling

Wensen en ideeën

- Hoofdrijbaan 30 km/h, snelle fietsen op de hoofdrijbaan
- Herkenbare trottoirs
- Duidelijke parkeerplaatsen
- Groen

2.4 Bewonersavond 8 maart 2023:
Ideeën ter verbetering op de verbeelding geplakt



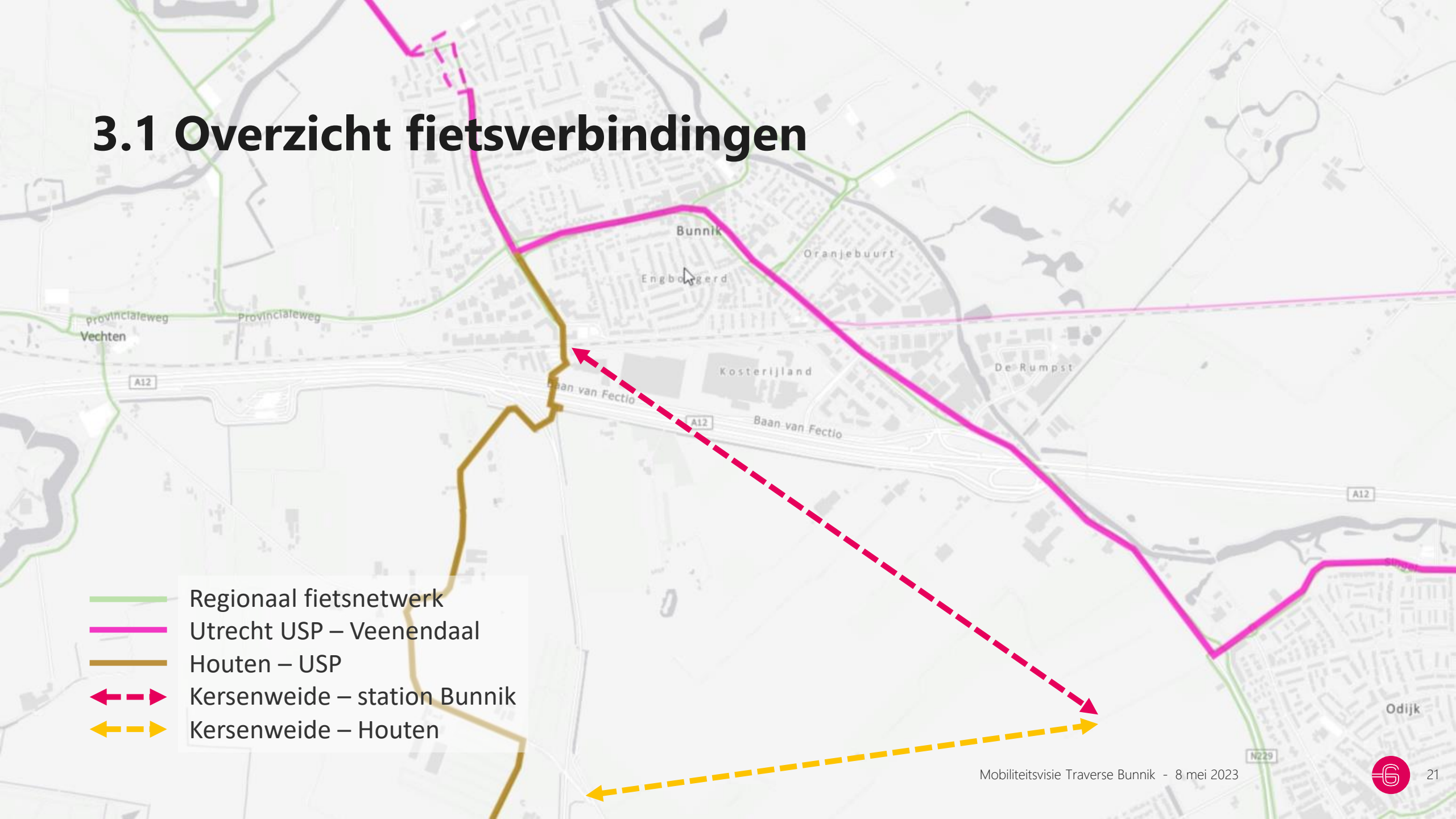
2.4 Bewonersavond 8 maart 2023: Samenvatting verbeterpunten voor de verbeelding

- Oversteek De Gaarde – Huib van de Vechtlaan
- ‘Dorpsplein’ meer één geheel maken
- Omgeving Julianalaan – Molenweg – Kerkstraat
- Parkeren en ontsluiting inritten duidelijker weergeven
- Parkeerhofje bij de tandarts toegankelijk maken



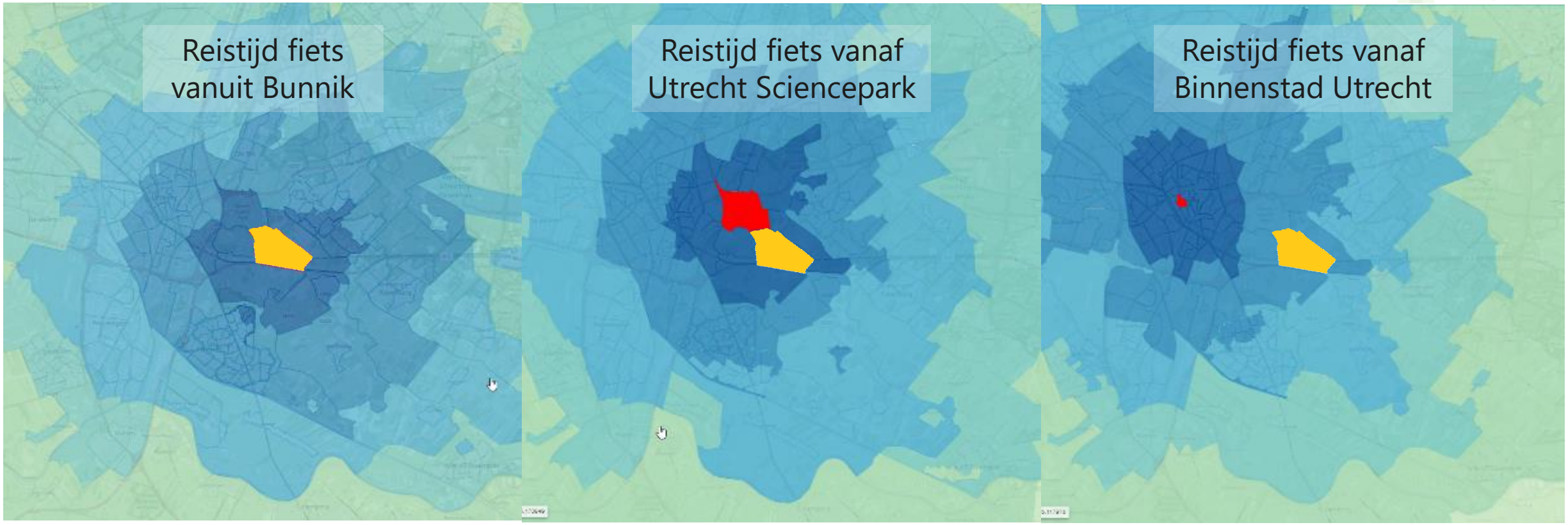
3. Analyse bestaande situatie

3.1 Overzicht fietsverbindingen



3.2 Nut en noodzaak van de doorfietsroute

Reistijd fiets van/naar regionale bestemmingen



Bunnik (in geel) ligt op fietsafstand van belangrijke regionale bestemmingen als Utrecht en USP

Bron: Mobiliteitsspectrum Goudappel

3.2 Nut en noodzaak van de doorfietsroute

Fietstellingen gemiddelde werkdag



Er wordt veel gefietst rond Bunnik:

- Vanuit Bunnik – door de eigen bewoners
- Door Bunnik – vanuit omliggende gemeenten

Bron: Nationaal Fietsbeeld Nederland, modelmatig bepaalde schatting op basis van openbare data

3.3 Verkeersongevallen 2018-2022

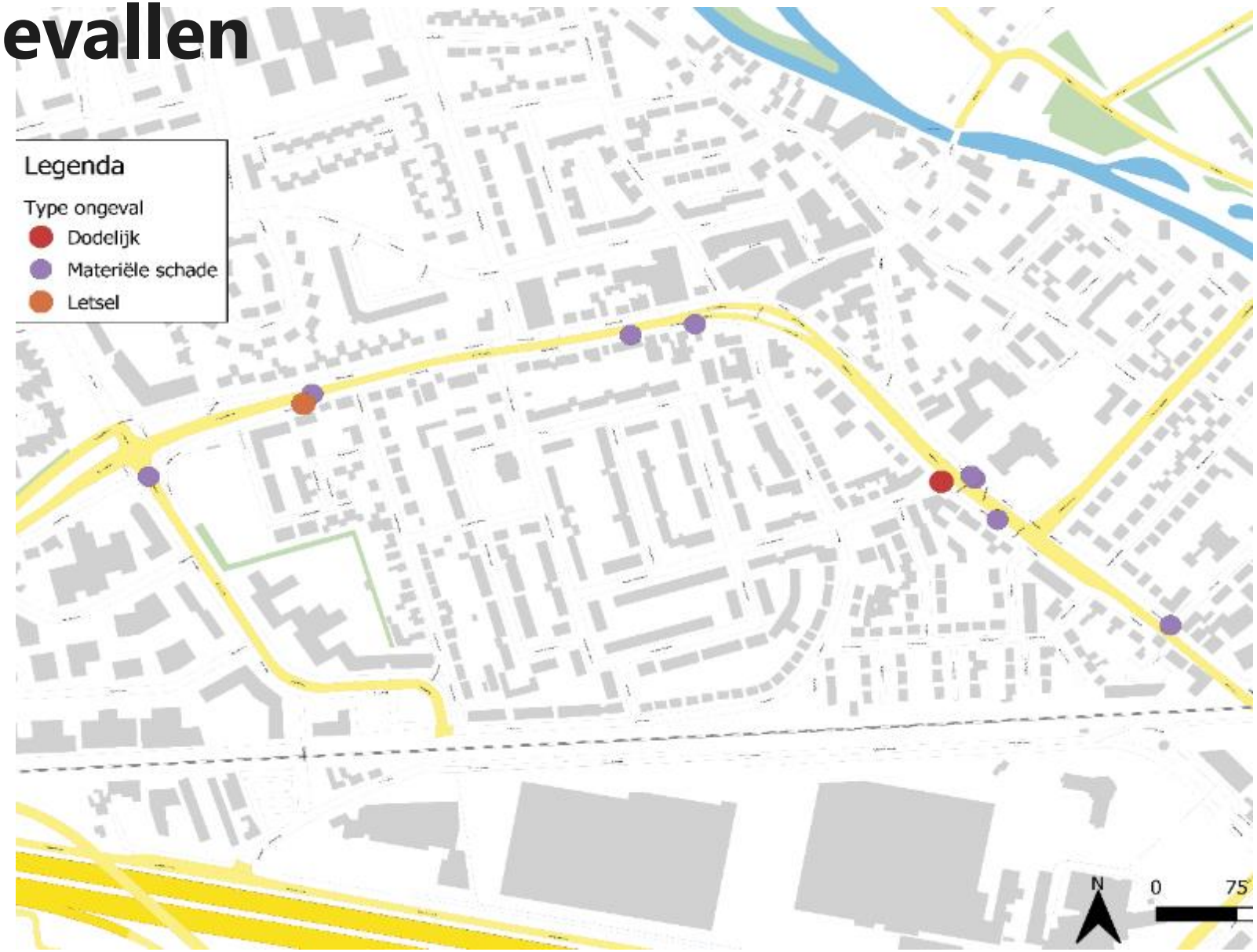
14 ongevallen

- 9 op de hoofdrijbaan
- 5 met parallelweg

2 met letsel

- 1 bromfietser gewond
- 1 motorrijder gewond

1 dodelijk (auto - speed-pedelec)



3.4 Verkeersprognose 2040

Inclusief alle lokale en regionale ontwikkelingen



Relatief rustig verkeersbeeld tussen Van Zijldreef en Julianalaan

Drukke autoroutes:

- Julianalaan
- Kosterijland
- Schoudermantel
- Baan van Fectio

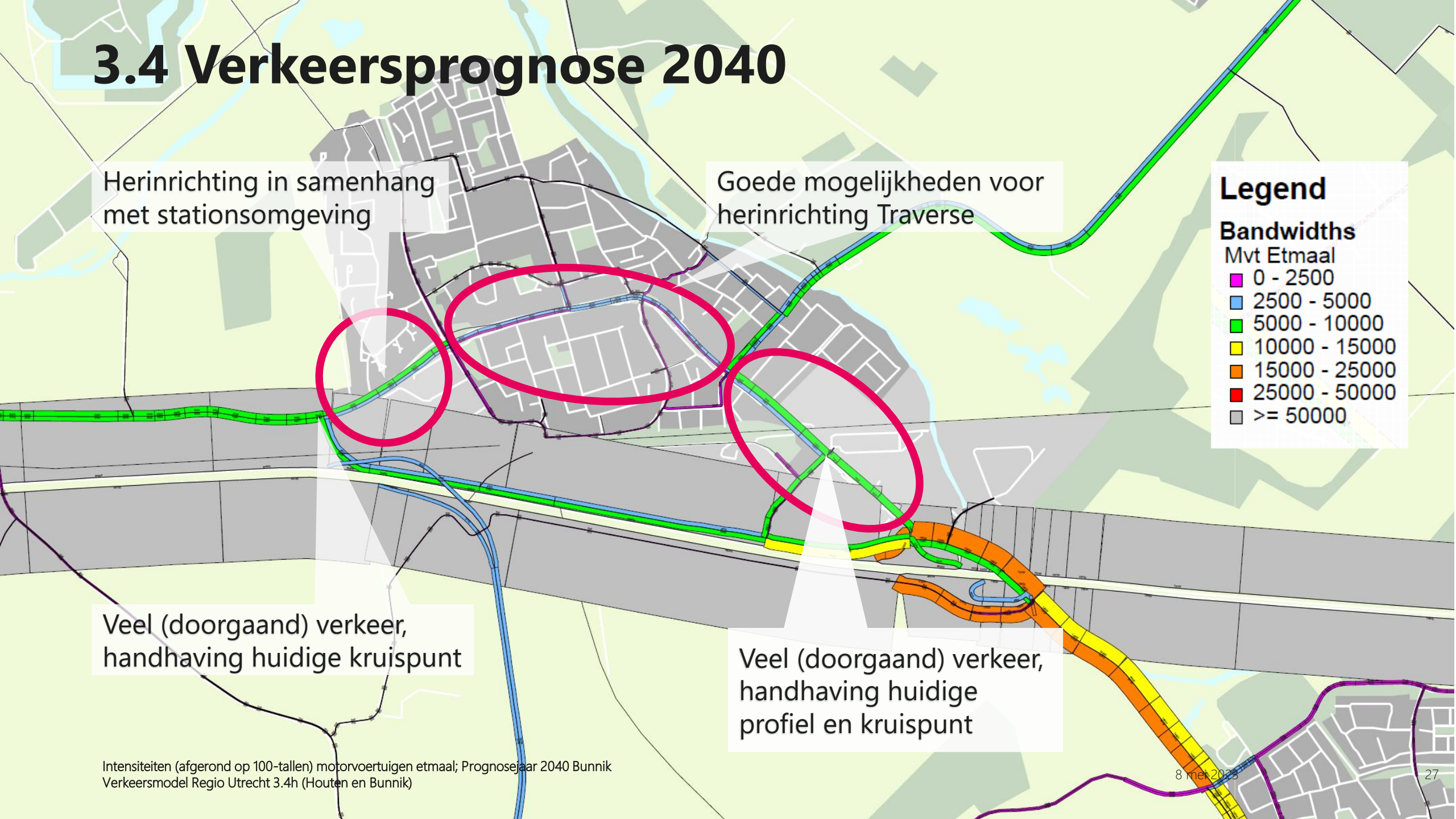
Verkeersmodel Regio Utrecht 3.4h (Houten en Bunnik)
Traverse Bunnik

3.4 Verkeersprognose 2040 – doorgaand verkeer



Verkeersmodel Regio Utrecht 3.4h (Houten en Bunnik)
Traverse Bunnik

3.4 Verkeersprognose 2040



Intensiteiten (afgerond op 100-tallen) motorvoertuigen etmaal; Prognosejaar 2040 Bunnik Verkeersmodel Regio Utrecht 3.4h (Houten en Bunnik)



4. Uitgangspunten

4.1 Overzicht relevante ontwikkelingen

- Kersenweide
- Stationsgebied
- Inbreidingslocaties in de kern van Bunnik
- Alle vastgestelde ontwikkelingsplannen in de regio



4.2 Uitgangspunten voor de Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik

- Bunnik kiest voor STOMP:
  - **S**tappen (lopen)
  - **T**rappen (fietsen)
  - **O**penbaar vervoer
  - Deel**m**obiliteit
  - **P**ersonenauto
- STOMP → prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer

4.2 Vertaling uitgangspunten

Een straat voor het dorp in plaats van een doorgaande weg door het dorp:

- Minder ruimte voor de auto (wel passend bij het eigen verkeer)
- Minder barrière werking, betere kriskras-mogelijkheden voor voetgangers en fietsers
- Meer bomen, meer groen door groene en waterdoorlatende parkeerplaatsen, minder asfalt
- Verkeerscirculatie in de wijken respecteren
- Bereikbaarheid en parkeermogelijkheden van woningen en bedrijven langs de Traverse respecteren
- Rekening houden met de bestaande bevoorradingsroutes winkels en bedrijven
- Verkeersveilig en bijdragen aan leefbaarheid van het dorp

De visie moet richting geven voor de toekomst

4.2 Vertaling uitgangspunten

- Vrijliggende fietsvoorzieningen langs de Traverse ten behoeve van
  - veiligheid van de fietsers
  - comfort voor de fietsers
- Goede en veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers
- De Traverse heeft een versmalling ter hoogte van de spoorovergang, ruimte voor fietspaden aan beide zijden ontbreekt, daarom een doorlopende fietsverbinding in twee richtingen aan de noordzijde van de Traverse

4.3 Ontwerpprincipes voor de Traverse

- Voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg (ten minste 1,50m) zodat een veilige verblijfszone ontstaat bij de woningen
- Voldoende brede en veilige fietsvoorzieningen (ten minste 2,00m)
- Veilige oversteekplekken voor voetgangers en fietsers op de juiste plek
  - Schoolroutes
  - Winkels
- Openbaar vervoer:
  - Goed bereikbare en toegankelijke bushaltes (looproute, verhoogd halteperron)
  - Goede doorstroming van de bus door halteren op de rijbaan en prioriteit bij de verkeerslichten

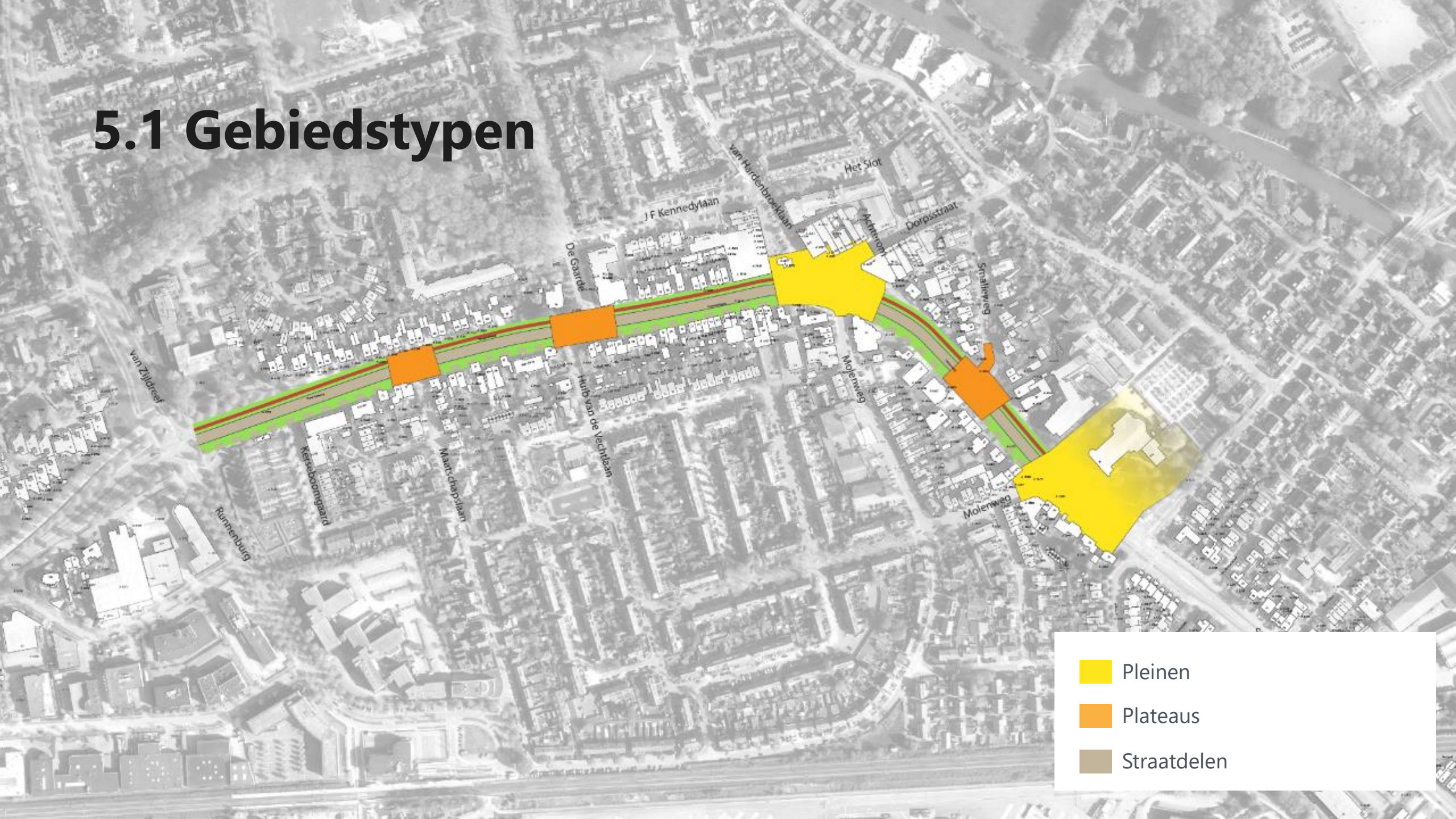
4.3 Ontwerpprincipes voor de Traverse

- Lage snelheid voor het gemotoriseerde verkeer bij kruispunten en oversteekpunten door plateaus (kleine verhoging) en pleinverharding
- Parkeren vanaf de hoofrijbaan (draagt bij aan een lagere snelheid)
- Geen hagen maar zicht op de omgeving door laag groen onder de bomen
- Geen verkeerslichten, uitgezonderd Julianalaan
- Inrichting afgestemd op 30 km/h in de toekomst

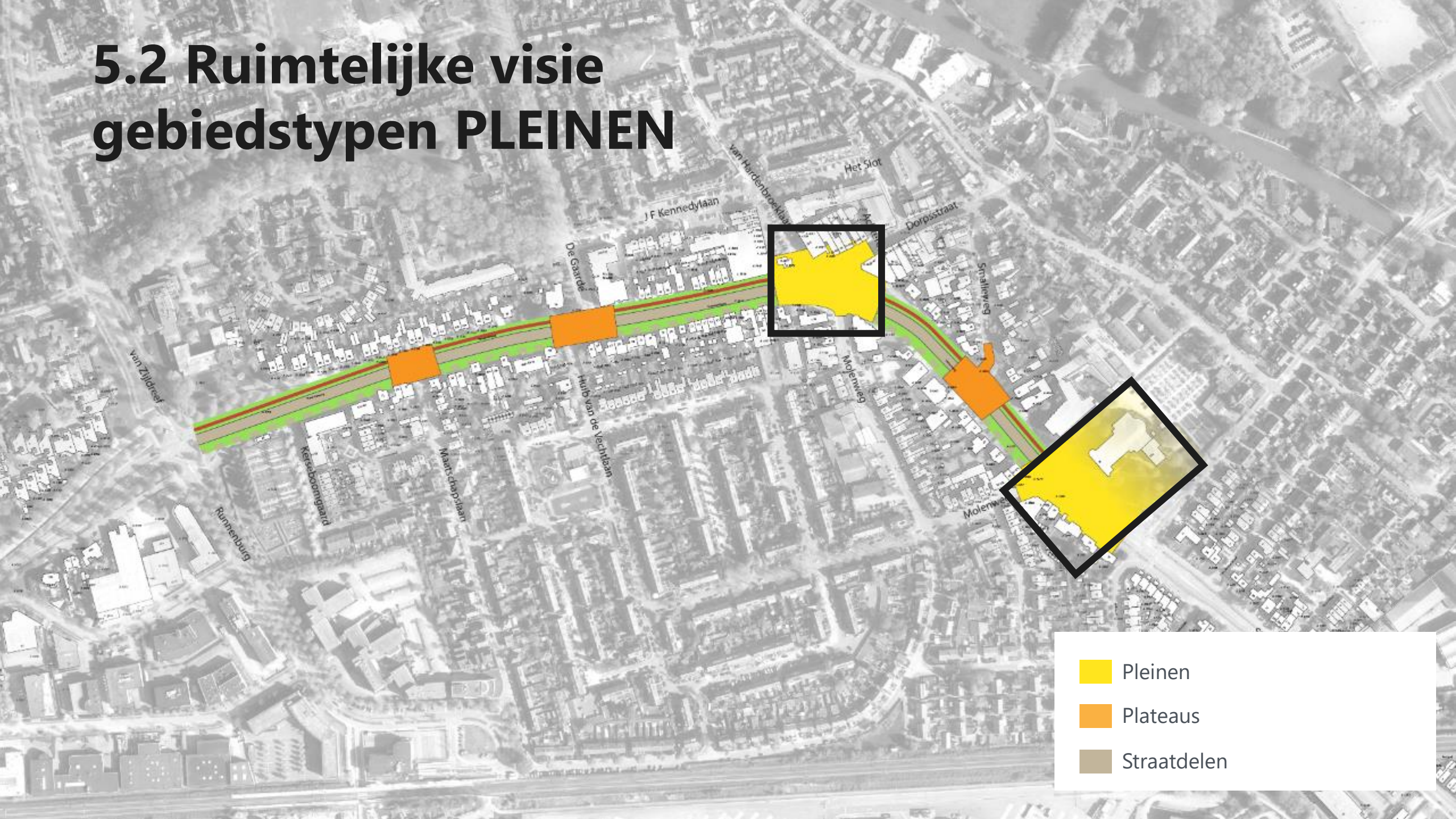


5. Visie en bouwstenen

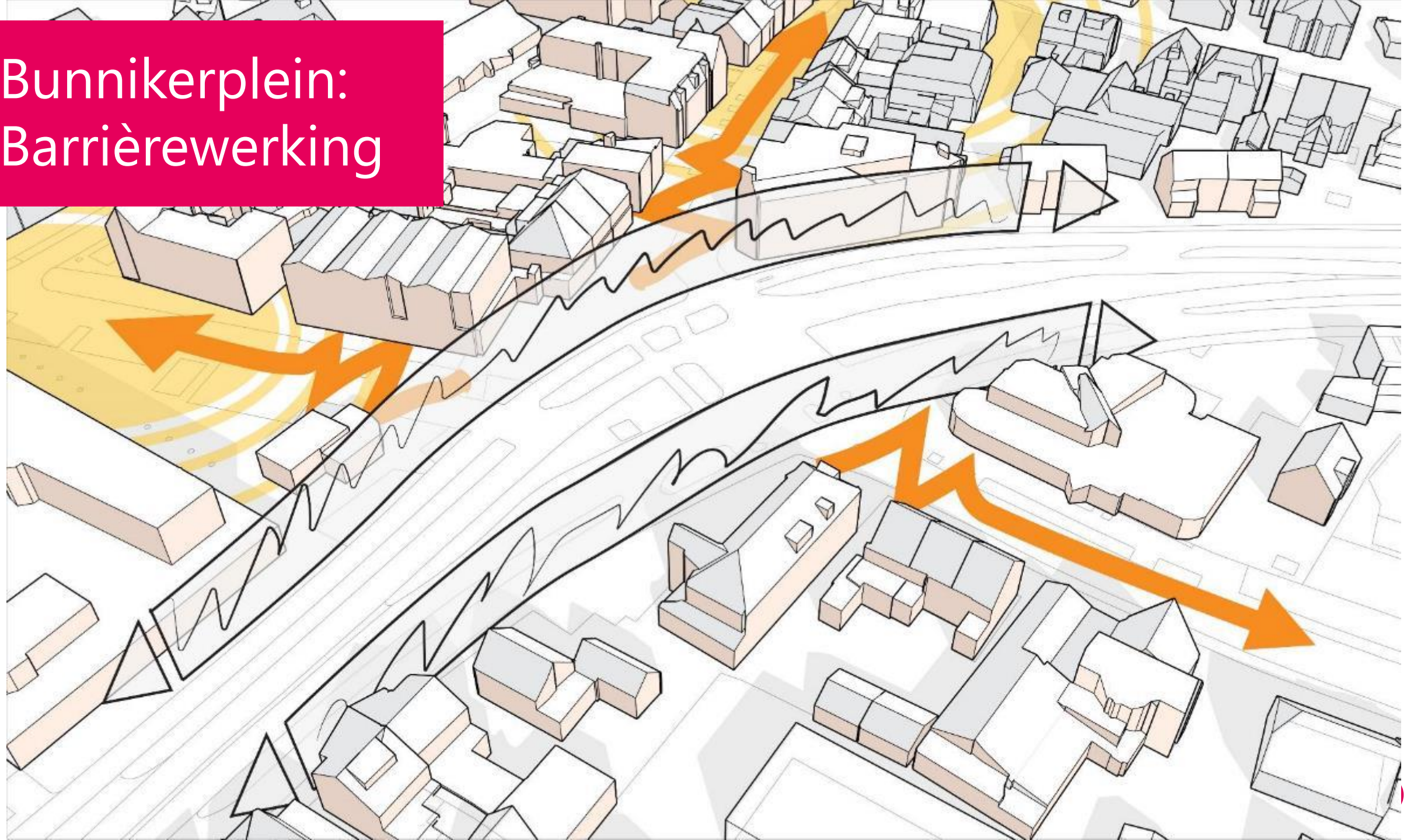
5.1 Gebiedstypen



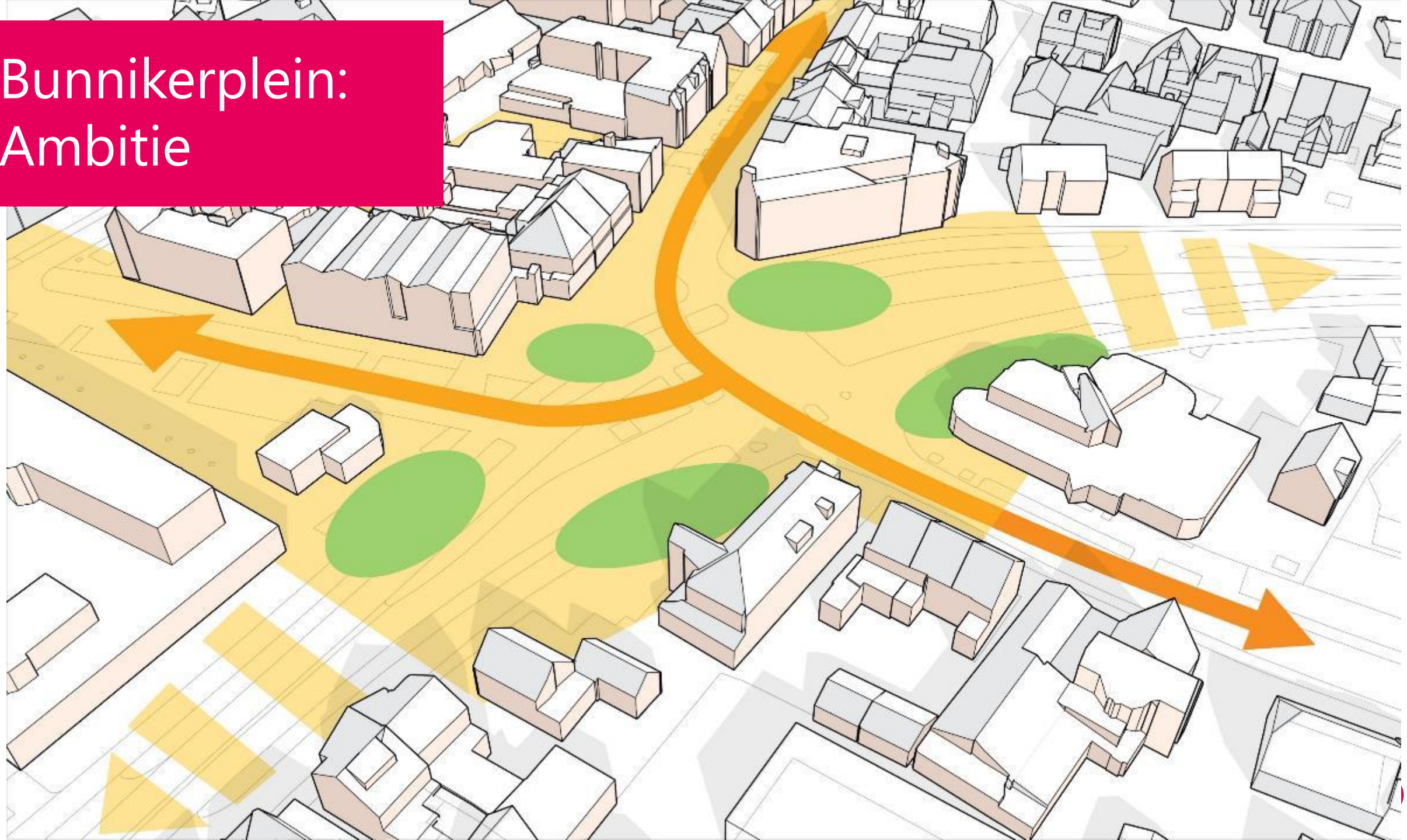
5.2 Ruimtelijke visie gebiedstypen PLEINEN



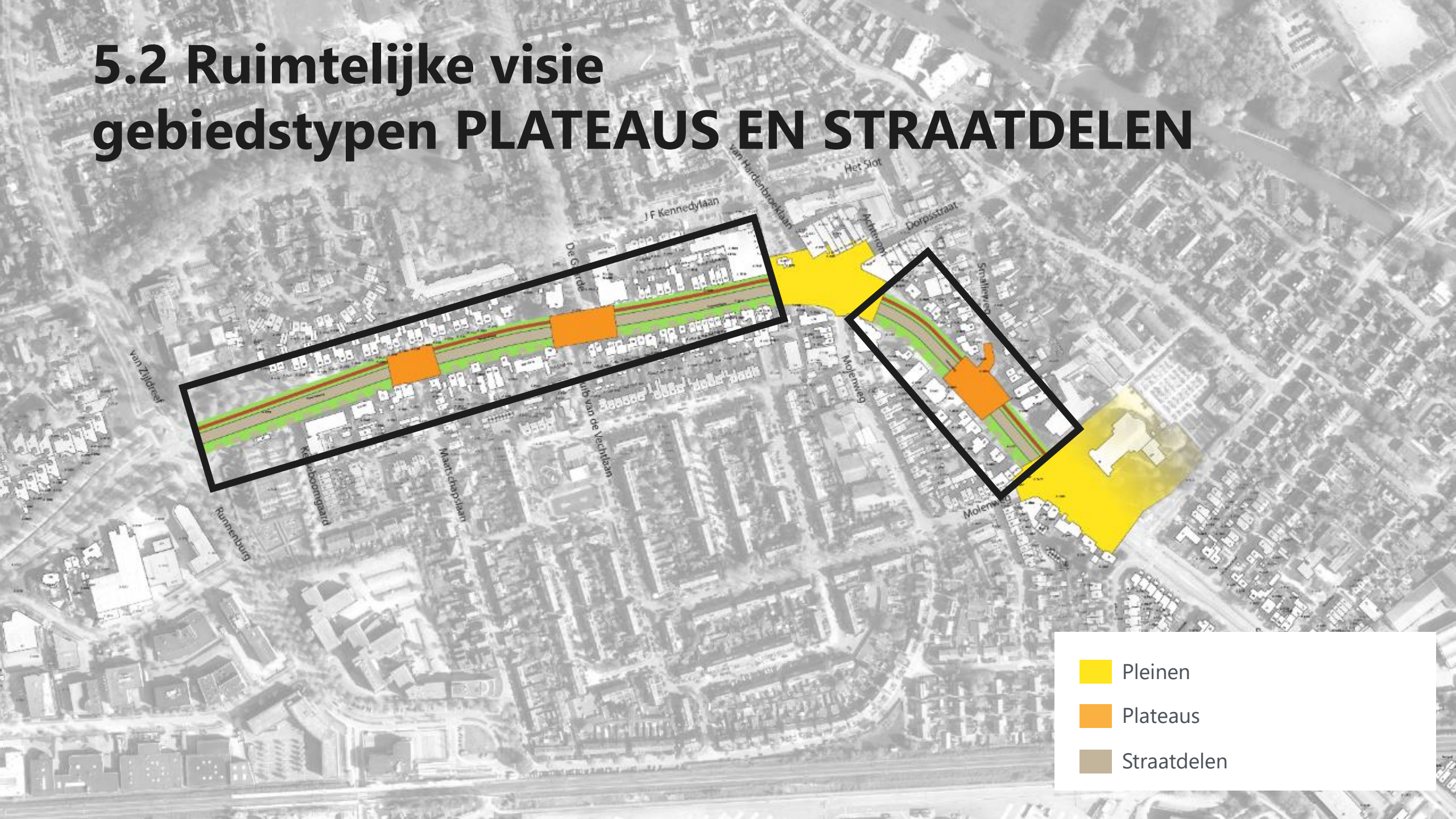
Bunnikerplein: Barrièrewerking



Bunnikerplein: Ambitie



5.2 Ruimtelijke visie
gebiedstypen PLATEAUS EN STRAATDELEN



5.3 Functies en bijzondere plekken



5.3 Functies en bijzondere plekken
Oversteeklocaties



5.3 Functies en bijzondere plekken

- Plein winkelgebied en Dorpsstraat
- De kerk en de tuin
- Historische profielvernauwing bij het spoor



6. Verbeelding

6.1 Verbeelding van de visie

Ruimtelijk onderzoek:

- Inpassen voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg
- Inpassen goede fietsvoorziening aan beide zijden van de weg
- Inpassen van de kwalitatief hoogwaardige doorfietsroute aan de noordzijde van de weg
- Meer en betere oversteekvoorzieningen – juist ook richting basisscholen
- Ruimte maken voor plein-inrichting bij de bijzondere plekken (winkelcentrum, kerkplein)
- Behouden van ontsluiting bus, auto en vrachtverkeer

6.2 Huidige inrichting en dwarsprofiel



6.3 Verbeelding en dwarsprofiel

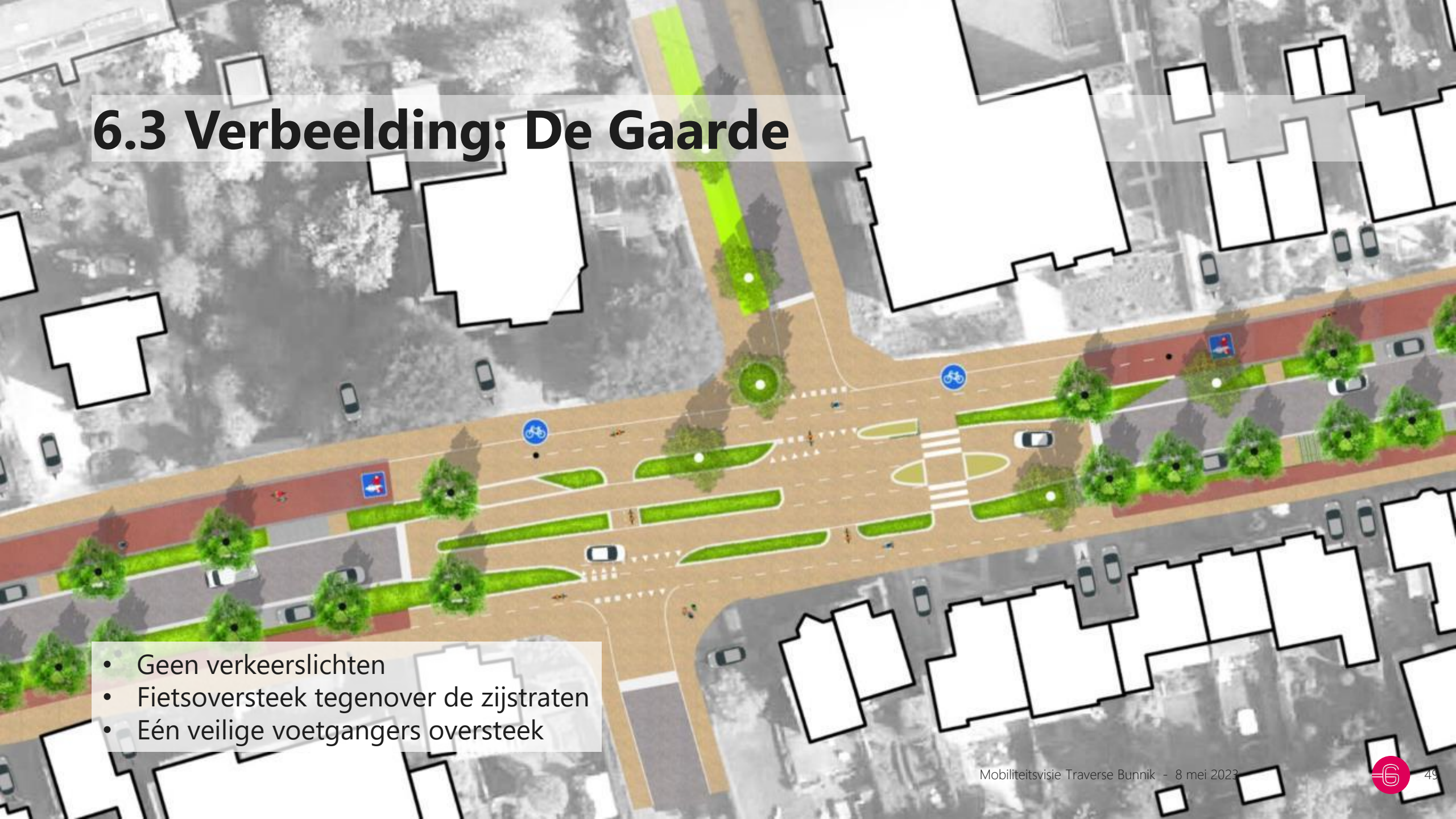


6.3 Verbeelding: Kersenboomgaard



- Voor autoverkeer geldt rechts in, rechts uit
- Fietsoversteek recht tegenover de zijstraat

6.3 Verbeelding: De Gaarde



- Geen verkeerslichten
- Fietsoversteek tegenover de zijstraten
- Eén veilige voetgangers oversteek

6.3 Verbeelding: Dorpsstraat



- Vergroenen met perkjes
- Ruimte voor extra bomen
- Duidelijke oversteek voor fietsen en voetganger

6.3 Verbeelding: Smalleweg



- Uitrit brandweer
- Bushalte op de rijbaan

6.3 Verbeelding: Molenweg, Julianalaan en Prins Bernhardstraat



- Kortere opstelvakken bij verkeerslichten
- Voetgangersoversteek Prins Bernhardstraat
- Aansluiting Molenweg

6.3 Verbeelding: groen en beplanting

- In de verbeelding is zo veel mogelijk rekening gehouden met bestaande bomen, maar voor 36 bomen is dat niet gelukt. Bij de uitwerking moet worden onderzocht of dit aantal kan worden beperkt met kleine aanpassingen in het ontwerp.
- De bomen zijn in de verbeelding gecompenseerd, er zijn 57 nieuwe bomen opgenomen, per saldo 21 bomen extra. Dit draagt bij aan een groen beeld en gaat hittestress tegen.
- De hagen worden vervangen door laag groen en parkeren op groene en waterdoorlatende parkeerplaatsen. Afwatering van de weg naar het groen helpt verdroging te voorkomen. De hoofdrijbaan wordt voorzien van brede vlakke banden om dit mogelijk te maken.

7. Conclusie en aanbeveling

7.1 Conclusie

1. Het centrale deel van de Traverse, tussen van Zijldreef en Julianalaan, kan verkeersveiliger en met meer de ruimtelijke kwaliteit worden heringericht met ruimte voor verblijven, voetgangers en fietsers en minder dominantie voor het autoverkeer.
2. Het oostelijk oostelijke deel van de Traverse kent te hoge verkeersintensiteiten hiervoor.
3. Het centrale deel van de Traverse kan worden onderverdeeld in plateaus, straatdelen en pleinen
4. Belangrijke ontwerpprincipes zijn: lagere snelheid bij de kruispunten door plateaus (kleine verhoging) en pleinverharding, parkeren vanaf de hoofrijbaan, geen hagen maar laag groen met zicht op de omgeving, geen verkeerslichten uitgezonderd Julianalaan en een inrichting afgestemd op 30 km/h in de toekomst
5. Het is goed mogelijk een doorfietsroute aan de noordzijde in te passen.

7.1 Conclusie

- Het resultaat van deze fase is een verbeelding van wat er mogelijk is op de Traverse. Er is al met veel partijen gesproken en de verbeelding is opgesteld met een zeer integrale blik met aandacht voor de huidige knelpunten en de brede doelen die de Traverse bedient.
- De volgende stap zal zijn het faseren en nader uitwerken van de verbeelding in deel-ontwerpen afhankelijk van de noodzaak en kansen vanuit aanliggende onderhoudsprojecten en ontwikkelingen.
- De doorfietsroute biedt goede kansen voor een eerste fase van de realisatie.

7.2 De Mobiliteitsvisie Traverse als toetsingskader voor deelprojecten

De verbeelding is een uitwerking van de beoogde situatie en daarmee toetsingskader bij de uitwerking in deelprojecten.

Basis is het STOMP-principe:

- De voetganger, fietsers en openbaar vervoer staan voorop.
- Voldoende brede voetpaden en fietspaden en goede oversteekplaatsen zijn overal aanwezig.
- Een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer is uitgangspunt, gecombineerd met een goede doorstroming van het openbaar vervoer.
- Het gestrekte tracé wordt visueel doorbroken met plateaus en pleinen met een snelheidsbeperkende werking.
- Voor de woningen moet een doorlopende en veilige verblijfsruimte aanwezig zijn.
- Klimaatadaptieve inrichting met bomen, groen en regenwaterinfiltratie.

Voor de onderlinge samenhang tussen de deelprojecten is bovendien een toets op de verbeelding van belang.

7.3 Aanbevelingen bij de doorfietsroute als eerste fase

- De doorfietsroute wordt eerst gerealiseerd zonder maatregelen op de rijbaan traverse
  - Aanpassing van de zijwegen noordzijde meenemen in het project
- Aanpassen omgeving Dorpsstraat
  - Tijdelijke maatregel: verbreden zuidelijke rijbaan t.b.v. tweerichtingsverkeer
- Oversteekpunten traverse blijven zoals die zijn
  - Afhankelijk van budgetten kan wellicht een deel van de knelpunten al worden opgelost
- Parkeren bij de woningen aan de noordzijde van de weg verdwijnt
  - Parkeren inpassen in bestaande haag en zo anticiperen op de toekomstige situatie
- Een aantal bomen verdwijnen
  - Deels herplaatsen op andere locaties en daarmee anticiperen op de toekomstige situatie

Bijlage: Historie

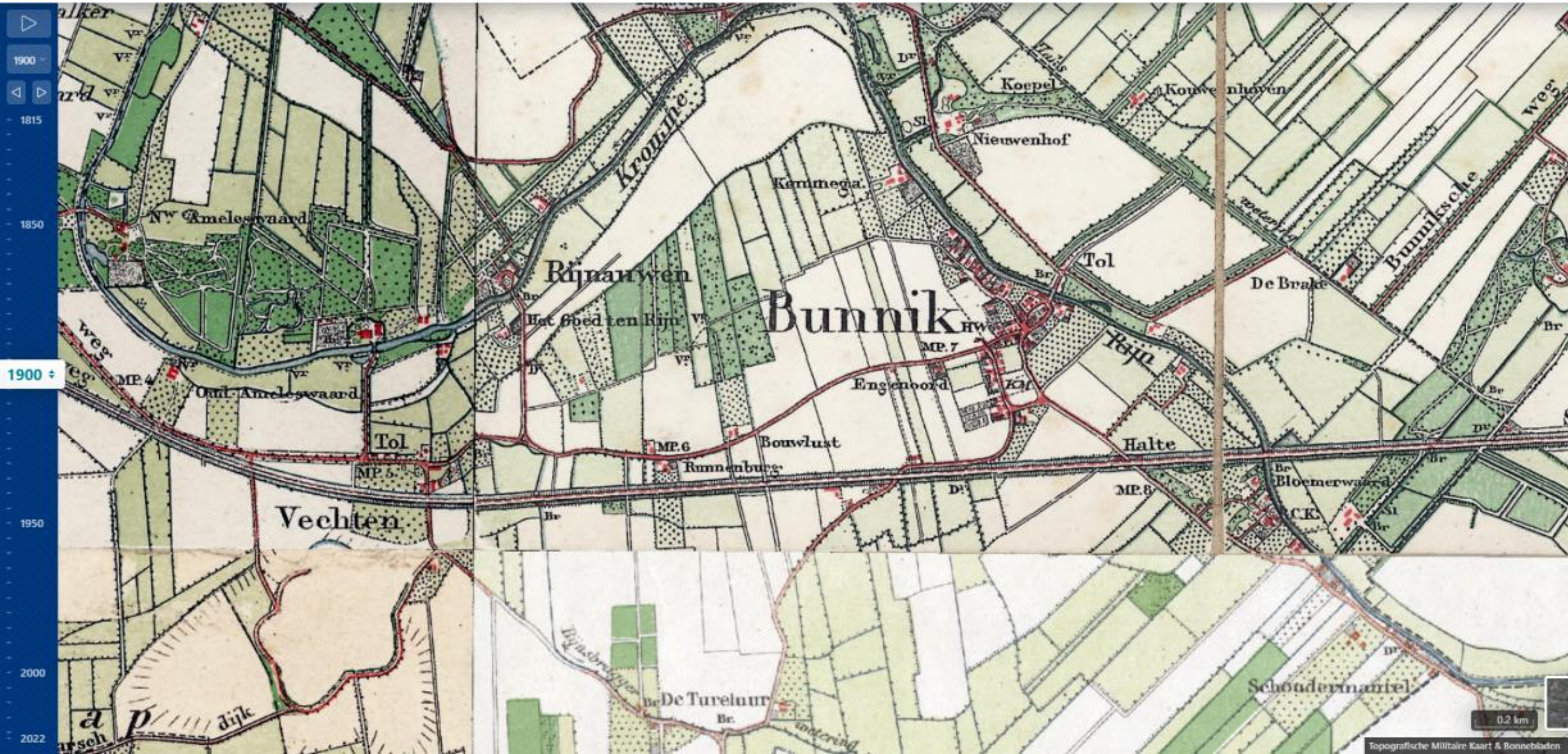
Bijlage: historie



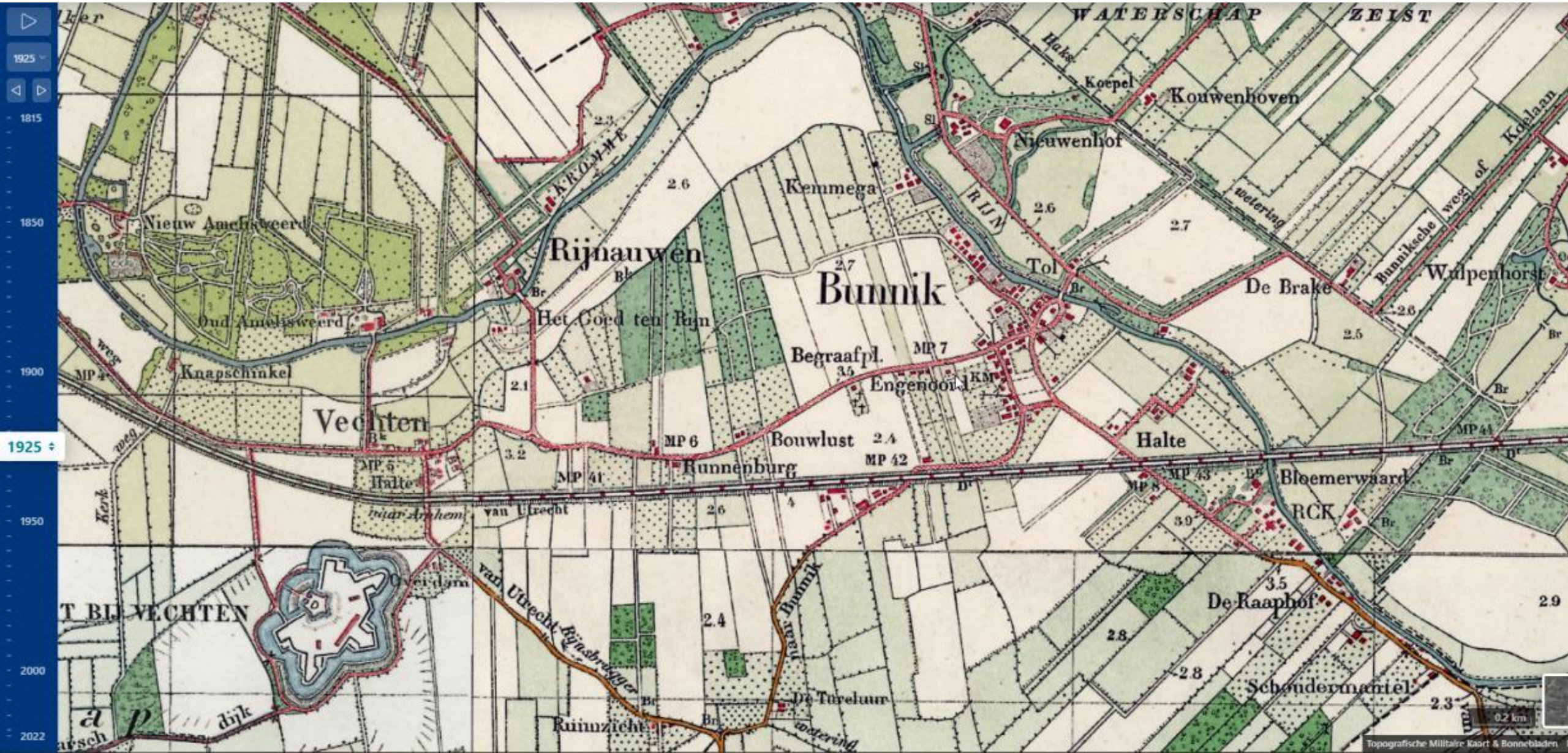
Bijlage: historie



Bijlage: Historie



Bijlage: Historie



Bijlage Historie



Bijlage: Historie



Bijlage: Historie in kaart



Bijlage: Verbeelding

