

Traverse Bunnik: Inhoudelijke informatie over het voorontwerp Fietsstraat

Inhoudelijke informatie met de focus op politiek/bestuurlijke besluitvorming

Deze notitie beoogt de aspecten samen te vatten die een rol spelen in de beoordeling van het plan van de “fietsstraat”. De opsomming is niet compleet maar geeft wel de scope aan van plannen en visie waar het in elk geval in zou moeten passen.

Huidige situatie

Onder andere door de Baan van Fectio en de spoortunnel Driebergen is het verkeer op de Traverse Bunnik en Julianalaan afgenomen. Mede door de corona zijn alle files in en door het dorp nu opgelost. Het is moeilijk te zeggen waarop de hoeveelheid van het verkeer zich zal stabiliseren als de coronamaatregelen ophouden. Het kennen van de huidige intensiteit kan een beeld geven waarover we praten.

De snelheid op de traverse is relatief hoog voor een traverse door een bebouwde kom.

Ondanks dat lijkt het aantal ongevallen voor een dergelijke menging van functies niet hoog.

Concrete cijfers over de ongevallen zijn op dit moment niet bekend.

De traverse bedient tevens een drukke buslijn met tijdens de spits meer dan 10 bussen per uur.

Door goede voorzieningen in de verkeersregeling rijden de bussen relatief snel.

Beleid van de gemeente

De gemeente heeft als beleid dat ze het doorgaande autoverkeer op de traverse wil ontmoedigen.

Concreet uitgewerkte plannen zijn er nog niet. De financiering is ten minste vijf jaar vooruit geschoven. Ook is er nog geen haalbaarheidsstudie.

Mogelijkheden om het verkeer te beperken liggen vooral in het beperken van de snelheid voor het autoverkeer. Voor een aantal auto's zal dan een andere route aantrekkelijker worden, waardoor het autoverkeer afneemt. Door de lagere snelheid neemt de veiligheid toe en ontstaat een mogelijkheid om het verkeer op de traverse te mengen, bijvoorbeeld scooters en bromfietsen en pedelecs op de rijbaan.

Mogelijke middelen zijn onder meer:

- rotonde bij de van Zijldreef
- Dorpsstraat een scherpere knik
- de weg fysiek of visueel versmallen
- enkele midden- eilandjes (fijn voor overstekende voetgangers)

Bij de Dorpsstraat lijken er kansen om gelijktijdig met het plan voor de fietsstraat, iets te doen aan het beter functioneren van het Dorpscentrum.

Buslijn

Een belangrijk punt is de openbaar vervoerlijn, daarvoor werkt een snelheidsverlaging contra productief. De buslijn heeft ook een regionale functie.

Een oplossing kan zijn een halfuurdienst (iets langzamer) door het dorp en de rest buitenom laten rijden.

Uiteraard vraagt dit een inhoudelijke afweging. Er zijn traveren waar men de bus bewust op de weg laat halteren, de auto's moeten dan even wachten. Dit draag bij aan het drukken van de snelheden en het daarmee meer het in beeld brengen van alternatieve wegen.

Zie de Laan van Maarschalkerweerd bij de hockeyvelden van Kampong.

Op een traverse die zo is ingericht, kan ook aan aanliggende parkeerplaatsen worden gedacht.

Deze zijn er nu alleen bij Rodaen.

De zuidelijke Parallelweg

De parallelweg heeft aan de zuidkant het karakter van een woonstraat, menging van verkeer, vooral lokale fietsers en voetgangers en tevens parkeren.

Er is weinig ruimte voor het huidige parkeren, de parallelweg is smal.

Hier ligt vooral de vraag of de parkeerplaatsen naar de hoofdrijbaan kunnen.

Of dit verantwoord kan, hangt af van het keuzepakket voor de traverse zelf.

De parallelweg is in feite een woonstraat zonder doorgaand verkeer.

De noordelijke parallelweg

Aan de noordkant ligt dit anders, de parallelweg functioneert daar nu al als doorgaande fietsroute Utrecht, Zeist en Odijk.

Maar er zijn ook veel lokale fietsers, waaronder schoolgaande kinderen (basisschool) en voorgezet onderwijs. Onder de lokale fietsers zijn veel bakfietsen en driewielers (scholen en ouderen). Ook zijn er scooters, elektrische fietsen en pedelecs, deze rijden nu allemaal over de parallelweg.

Ook genoemd kunnen worden groepjes recreatieve wielrenners die met flinke snelheid de parallelweg afrijden. Zij vinden de klinkerbestrating overigens niet favoriet.

Scooters en pedelecs mogen ook over de rijbaan rijden, dat gebeurt vrijwel niet. Men voelt zich daar kennelijk niet veilig. Over een flink deel heeft de parallelweg het karakter van een woonstraat.

De parallelweg is verboden voor landbouwwerktuigen en niet doorgaand, er zijn bewust knippen gemaakt om dit en ook sluipverkeer, onmogelijk te maken. Ter plaatse van de knippen kunnen alleen fietsers en bromfietsers passeren.

Voor de gedachte Fietsstraat is gerekend op een geplande breedte van 3,50 m.

De aanbevolen maat is 4,00 m. Er is spanning tussen, bezorgdiensten, vuilniswagens, leveranciers e.d.

Ook het (kort) parkeren op de parallelweg, mogelijk (in overtreding) gedeeltelijk op het trottoir kan bij de verwachte intensiteit problemen geven, zeker bij het passeren van tegemoetkomende fietsers.

Parkeren voor bezoek en voor woningen zonder eigen parkeerplaats moet niet worden onderschat. Bij de ontwikkeling van Rhijnhaeghe is de rek van parkeren in de omgeving aan de westzijde er al uitgehaald.

De onveiligheid voor het fietsverkeer ligt ook bij de grotere kruispunten.

Over de gehele route zijn circa 10 aansluitingen en afslagen die aandacht verdienen.

Een analyse van de huidige ongevallen is nog niet beschikbaar. De punten worden als onveilig ervaren.

Bij reconstructie van de parallelweg verdienen de kabels en leidingen zeker aandacht.

Als zij onder het asfalt komen en men moet er een keer bij, dan moeten er stukken worden uitgezaagd en is de reparatie duur en lelijk.

Trottoir

Niet overal is er een trottoir, daar lopen de voetgangers over een indifferente zijstrook waar ook geparkeerd wordt. Op enkele plaatsen is het zo smal dat er in het geheel geen trottoir is.

Voor kinderen en voetgangers is dat lastig. Op meerdere plaatsen hangt de privé beplanting zeker een halve meter over het trottoir. De gedachte breedte van het trottoir wordt meer ingegeven door de mogelijkheden dan door de behoefte.

Alternatieve routes

Andere routes, via het van Dampad of de parallelweg langs de A12 zouden de functie van snel-fietsroute ook kunnen vervullen. Ze zijn even lang dan de traverse en missen de spoorwegovergang.

In beide genoemde alternatieve routes zijn er maar twee kruispunten. Verkeerslichten kunnen een snelle en veilige (prioriteit) oversteek waarborgen.

De totale reistijd zal, zeker voor snelfietsen in elk geval korter zijn dan via de traverse.

Beide routes geven een snellere en kortere verbinding naar het station. Naar het Science Park is de afstand gelijk. Als sociale veiligheid een item is, kan in de stille uren altijd de route over de traverse worden genomen.

Afweging van deze alternatieven heeft een bredere scope nodig dan aan het huidige project gegeven is. Een dergelijke afweging lijkt wel noodzakelijk.

Visie

Met name de route via de parallelweg A12 geeft kansen voor een eenvoudige verbinding van het station met Odijk-west. Het geschikt maken van de voet-/fietsbrug over de A12 is daarbij voorwaarde. Dit is overigens een lopend project waarvoor reeds dekking is en dat over 1-2 jaar wordt uitgevoerd.

De kosten

Over de kosten is nog niets bekend. Vergelijking met een ander snelfietsproject in de gemeente kan voorlopig een indicatie geven.

Uit de regionale afspraken blijkt dat ten minste 35% van de kosten van het plan voor rekening van de gemeente zullen komen.

De kosten van het project voor de gemeente zullen naar verwachting in elk geval van zo'n omvang zijn, dat zicht op een eindvisie voor de Traverse Bunnik wenselijk is.

Conclusie

De hiervoor genoemde zaken maken het creëren van een fietsstraat/snelfietsweg tot een lastige zaak. Een zaak die verder gaat dan een rode loper uitrollen.

Ook een zaak die een bredere visie op de Traverse en de rol in het verkeerssysteem van de gemeente vraagt. Gelet op de aard van de investering denk hierbij dan tenminste aan 10 jaar.

De vraag of de route geschikt te maken is voor een snelfietsroute heeft nog geen eenduidig antwoord. Veel van de hier genoemde aspecten zijn in de sessie van 22 maart reeds genoemd.

De huidige projectformulering waarop ingesproken kan worden, dekt op dit moment niet de scope van de inhoud van de andere lopende projecten en de afwegingen binnen het project zelf.