Programma Mobiliteit

Bunnik geeft ruimte!

Oktober 2025

gemeente Bunnik

Inhoud

Inleiding ... 5
1. Visie op mobiliteit 2035 (samenvatting) ... 8
1.1 Voor welke opgaven staat de gemeente? ... 8
1.2 Een aangescherpte visie op Mobiliteit ... 8
2. Uitwerking Programmadoelen mobiliteit ... 12
2.1 Gezond en leefbaar ... 12
2.1.1 Het STOMP principe als basis ... 12
2.1.2 De Mobiliteitsladder ... 13
2.1.3 Verbetering van luchtkwaliteit en beperking geluidshinder ... 13
2.1.4 Stimuleren bewegen ... 14
2.2 Verbinding ... 15
2.2.1 Sociale verbinding ... 15
2.2.2 Fysieke verbinding ... 15
2.3 Veilig verplaatsen ... 16
2.3.1 Waar het kan 30 km/uur en maatregelen op onveilige punten ... 16
2.3.2 Samen werken aan een veilig Bunnik ... 16
2.4 Bewuste keuzes ... 17
2.4.1 Het aanbieden van alternatieven ... 17
2.4.2 Parkeerregulering ... 17
2.5 Toegankelijk ... 19
2.5.1 Aanvullende mobiliteitsvoorzieningen ... 19
2.5.2 Bewustwording van het belang van toegankelijkheid ... 19
3. Mobiliteitsnetwerken ... 21
3.1 Integraal mobiliteitsnetwerk ... 21
3.2 Voetganger en fietser centraal ... 23
3.2.1 Wensbeeld voetgangers- en fietsnetwerken 2035 ... 25
3.2.2 Kwaliteitseisen inrichting loop- en fietsroutes ... 28
3.3 Openbaar vervoer ... 29
3.3.1 Wensbeeld OV-netwerk -2035 ... 29
3.3.2 Kwaliteitseisen inrichting ... 30
3.4 Auto ... 31
3.4.1 Wensbeeld autonetwerk – 2035 ... 31
3.4.2 Kwaliteitseisen inrichting ... 32
3.5 Landbouw en logistiek ... 32
4. Mobiliteitsagenda ... 35
4.1 Prioriteit mobiliteitsagenda ... 35
4.1.1 Lopende projecten waarvoor reeds budget is gereserveerd (tabel 2) ... 36
4.1.2 Onderzoek en advies projecten (tabel 3) ... 36
4.1.3 Pilot / experiment / educatie en voorlichting (tabel 4) ... 37
4.1.4 Infrastructuur projecten (nog geen budget beschikbaar) (tabel 5) ... 38
4.2 Uitgangspunten bij de verdere uitwerking ... 39
4.2.1 Financiering door samenwerking ... 39
4.2.2 Uitvoering ... 39
4.2.3 Participatie bij nadere uitwerking ... 39
4.3 Evaluatie en monitoring ... 40
Bijlage 1: Kenmerken wegencategorisering ... 40

Voorwoord

> *‘Ze kijkt omhoog naar de boomkruinen, die naar de overdrijvende wolken schijnen te prikken. Vrij is ze! Een bedelaarster, een zwerfster, maar vrij, vrij…!’*

Precies vijftig jaar geleden, in het voorjaar van 1975, werden deze regels opgetikt op een zwarte Olympia typemachine aan de Van Beeck Calkoenlaan te Bunnik. Thea Beckman beschrijft in haar roman ‘Geef me de ruimte’ de avonturen van de eigengereide Marije Wartelsdochter op haar reizen door het door de Honderdjarige Oorlog geteisterde Frankrijk. Voor mij is het de perfecte metafoor voor mobiliteit: geen noodzakelijk kwaad, maar een kans op ontmoeting en avontuur. Het gaat, om er maar gelijk een tegeltjeswijsheid tegenaan te gooien, niet om de bestemming, maar om de reis ernaartoe.

Niet voor niets verwijst de titel van dit programma naar Beckmans roman. Want naast veilig en comfortabel naar school of werk kunnen, willen we meer ruimte maken voor andere activiteiten zoals spelen, sporten of een praatje maken met de buren. Het Programma Mobiliteit zet uiteen welke doelen we belangrijk vinden en hoe we daaraan gaan werken. Het is een programma voor tien jaar; dat maakt dat het op sommige punten al heel concreet is, zoals een nieuwe parkeernota of het aanleggen van een nieuwe doorfietsroute.

Op andere punten zullen we gaandeweg ontdekken wat voor openbare ruimte wij willen en ons beleid daarop moeten bijstellen. Wie had bijvoorbeeld tien jaar geleden, toen het vorige verkeersbeleidsplan werd geschreven, kunnen vermoeden dat het gebruik van elektrische fietsen zo’n enorme vlucht zou nemen; laat staan de vanzelfsprekendheid om (deels) vanuit huis te werken, sinds de coronapandemie? Dit soort onvoorziene ontwikkelingen zullen ook de komende tien jaar plaatsvinden. Met dit programma stellen we de koers vast waarmee we inspringen op nieuwe mogelijkheden en het hoofd bieden aan nieuwe uitdagingen.

Dat kunnen we als gemeente niet alleen. We geven inwoners, bedrijven en organisaties nadrukkelijk de ruimte om samen met ons te werken aan een groen, gezond, veilig én gezellig Bunnik. Doet u mee?

Julie d’Hondt

Wethouder Mobiliteit gemeente Bunnik

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Bunnik omvat de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven, en heeft een unieke ligging: dichtbij de dynamiek en voorzieningen van de grote stad, maar ook omgeven door de rust en schoonheid van een landelijk landschap. Bunnik verbindt stad en streek, mede dankzij de treinverbinding en een uitgebreid wegennetwerk (richting onder andere Utrecht Science Park, Houten en Wijk bij Duurstede). De ambitieuze groeiplannen van de gemeente en omliggende gemeenten brengen zowel voor Bunnik, Odijk, Werkhoven als het omliggende buitengebied uitdagingen met zich mee.

De mobiliteit heeft in Bunnik en omgeving niet stilgestaan in de afgelopen tien jaren. Met het Verkeersbeleidsplan 2015-2024 en de verdere doorwerking zijn stappen gezet voor onder meer de fiets en parkeren om Bunnik bereikbaarder, verkeersveiliger en leefbaarder te maken. In de omgevingsvisie zijn strategische keuzes voorgelegd, die de ambities voor duurzame mobiliteit, bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers en leefbaarheid aangeven. Om uitvoering te geven aan de mobiliteitsvraagstukken uit deze omgevingsvisie, is een Programma Mobiliteit nodig dat een actueel beleidsmatig kader biedt voor mobiliteitsoplossingen in de gemeente. De gemeente heeft advies- en ingenieursbureau Sweco gevraagd om te ondersteunen bij het opstellen van dit gemeentelijke Programma Mobiliteit.

Doel

Het huidige verkeersbeleidsplan 2015-2024 loopt op zijn einde. Vanuit het collegeprogramma is het doel: een nieuw gemeentelijk Programma Mobiliteit opstellen om vanuit een actueel kader te kunnen sturen op gewenste mobiliteits- en bereikbaarheidsoplossingen. Daarnaast geeft het mobiliteitsprogramma invulling aan de omgevingsvisie op het onderwerp mobiliteit.

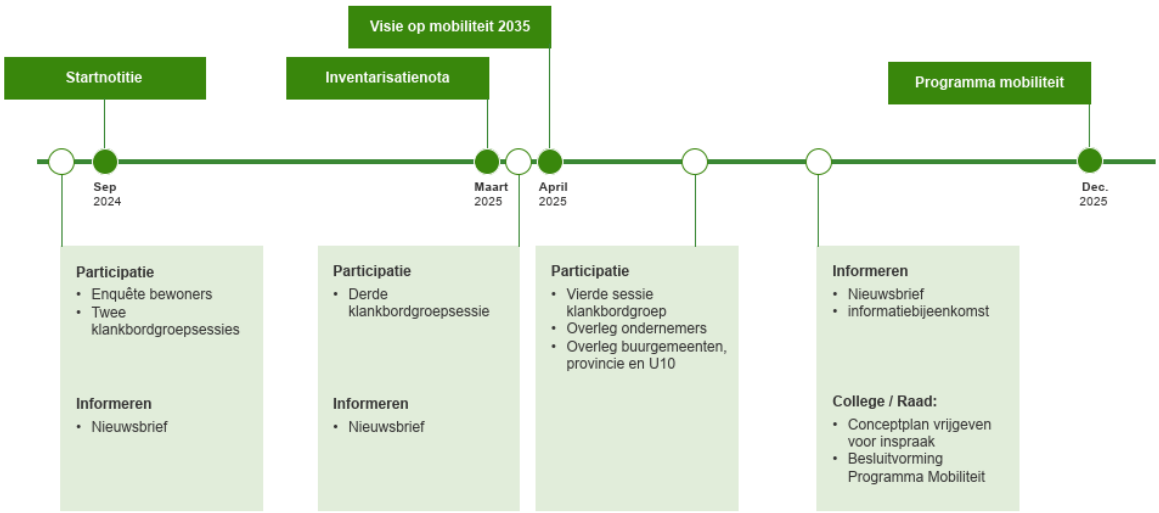
Om te komen tot het Programma Mobiliteit zijn er meerdere stappen doorlopen, elk met een eigen resultaat. De resultaten per stap zijn:

- De Startnotitie (vastgesteld in de gemeenteraad op 26 september 2024);
- De Inventarisatienota (deze is als bijlage bij de besluitvorming over de visie meegenomen);
- Visie op mobiliteit 2035 met doelstellingen (vastgesteld in de gemeenteraad van 17 april 2025);
- Programma Mobiliteit met de uitwerking op netwerkniveau, inclusief een Mobiliteitsagenda op hoofdlijnen (beschreven in dit rapport).

Kaders

Net als het huidige Verkeersbeleidsplan is dit Programma Mobiliteit voor een periode van 10 jaar (2025-2035). Aan het Programma Mobiliteit hebben verschillende belanghebbenden meegedacht en het Programma houdt rekening met aangrenzende disciplines, zoals groen, water en klimaatadaptatie. Ook is er rekening gehouden met het landelijk en provinciaal mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen in omliggende gemeenten die effect hebben op de mobiliteit in Bunnik en station Bunnik als regiopoort. De visie op mobiliteit, zoals vastgesteld door de raad in april 2025, geeft de inhoudelijke kaders aan voor het Programma Mobiliteit.

Tijdlijn totstandkoming Programma mobiliteit



Participatie

In het tijdschema zijn de participatiemomenten weergegeven die gedurende het proces zijn doorlopen. Met een enquête is verkend wat inwoners als mobiliteitsopgaven zien en wat het draagvlak is voor mobiliteitstransitiemaatregelen. Verder hebben er meerdere klankbordgroep sessies plaatsgevonden. De klankbordgroep vertegenwoordigde de belangengroepen binnen de gemeente waardoor er vanuit verschillende belangen feedback gegeven werd op de tussentijdse resultaten. Daarnaast is er een sessie met ondernemers geweest en zijn er ambtelijke werksessies georganiseerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 staat de visie samengevat, met daarbij de vijf programmadoelen en de tien programmakeuzes die door de gemeenteraad zijn vastgelegd in de Visie op Mobiliteit.

In hoofdstuk 2 zijn deze doelen verder uitgewerkt. Hoe geven we het mobiliteitsbeleid vorm om deze doelen te kunnen bereiken?

In hoofdstuk 3 zetten we de stap naar een praktisch wensbeeld. Hoe zouden de netwerken voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vrachtverkeer er in de toekomst uit moeten zien? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige situatie?

In hoofdstuk 4 zetten we op een rij wat er nodig is om te bewegen in de richting van die ideale situatie. Welke projecten vloeien hieruit voort op de korte, middellange en lange termijn? We noemen dit ook wel het uitvoeringsplan of mobiliteitsagenda.

1

1. Visie op mobiliteit 2035 (samenvatting)

Dit hoofdstuk biedt een samenvatting van de inventarisatienota en visie. De door de gemeenteraad vastgestelde vijf programmadoelen en tien programmakeuzes vormen de basis voor het Programma Mobiliteit.

1.1 Voor welke opgaven staat de gemeente?

Voorafgaand aan de opgestelde visie heeft een uitgebreide inventarisatie plaatsgevonden. Daarbij is zowel naar de huidige verkeerssituatie gekeken, naar toekomstige ontwikkelingen en hebben inwoners hun mening gegeven over de mobiliteit in de gemeente. Uit de huidige situatie is het beeld dat er geen grote knelpunten zijn in het mobiliteitsnetwerk van Bunnik. Wel zijn er op locaties leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten. Daarnaast zien we veel ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en in Bunnik zelf. De nieuwe woon- en werkgebieden zorgen zonder maatregelen voor een toename van de verkeersdruk met grote kans op nieuwe knelpunten of het verergeren van de bestaande knelpunten. Ook een ontwikkeling als de uitbreiding van het betaald parkeren in Utrecht en landelijke ontwikkelingen op duurzame mobiliteit zoals stimulering van elektrische auto's hebben consequenties voor de mobiliteit in de gemeente Bunnik. De gemeente wil goed voorbereid zijn op deze ontwikkelingen en wil daarom het mobiliteitsbeleid actualiseren en aanscherpen.

1.2 Een aangescherpte visie op Mobiliteit

De visie op mobiliteit, Visie 2035: "Bunnik geeft ruimte!", is vertaald in 5 programmadoelen en 10 samenhangende programmakeuzes. Deze zijn voorgelegd aan de gemeenteraad en op 17 april 2025 vastgesteld. Hierna is een korte samenvatting gegeven van de belangrijkste punten uit de visie.

Bunnik geeft ruimte!

In 2035 is de gemeente Bunnik een gemeente waar mensen in **VERBINDING** staan met elkaar. Bewoners (jong en oud), bedrijven en werknemers maken **BEWUSTE KEUZES** in de wijze waarop ze zich verplaatsen en via welke routes. Zowel voor verkeersdeelnemers als in de woongebieden is aandacht voor ervaren **VEILIGHEID**. Bunnik is een gemeente waar mensen **GEZOND** kunnen leven. Daarom geven we ruimte voor duurzame vervoerswijzen en dragen bij aan **TOEGANKELIJKE** mobiliteit voor iedereen.

De programmadoelen en de aangenomen moties tijdens de raadsbehandeling zijn uitgangspunten bij de verdere uitwerking.

Doel 1: GEZOND EN LEEFBAAR

De omgeving ‘nodigt uit’ tot bewegen, bijvoorbeeld voor het maken van een wandeling of een fietstocht. Een aantrekkelijke leefomgeving kan worden gerealiseerd door meer groen toe te voegen, wat ook helpt tegen hittestress. Milieuvriendelijke vervoerswijzen, zoals het bevorderen van lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, hebben prioriteit bij de gemeente om de emissie en geluidshinder te beperken. Bunnik is leefbaar: inwoners ervaren minder hinder van barrièrewerking van het spoor, A12 en de N229.

Doel 2: VERBINDING

Er is een aangenaam leefklimaat met ruimte voor ontmoeting bijvoorbeeld bij de mobiliteitshubs (knooppunten). Naast de locaties met knooppunten is er in de woonkernen gekozen om meer ruimte te geven voor ontmoeting en verbinding. Mobiliteit verbindt niet alleen de mensen met elkaar, maar er zijn ook goede verbindingen tussen de drie kernen en naar buiten toe met de regio. Verbinding betekent ook het samen uitwerking geven aan het Programma Mobiliteit met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Doel 3: VEILIG

In 2035 zijn er veilige en comfortabele voetgangers- en fietsverbindingen aangelegd in de wijken, tussen de drie kernen en naar het buitengebied. Zowel sociale als verkeersveiligheid vormen geen belemmering voor de keuze in vervoerswijze. Dit betekent dat zowel de fysieke infrastructuur als de sociale omgeving zo moet worden ingericht dat iedereen, ongeacht het vervoersmiddel - of het nu te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto is - zich veilig en welkom voelt. Kinderen kunnen op straat spelen en zich zelfstandig binnen de kernen verplaatsen.

Doel 4: BEWUSTE KEUZES

In 2035 zijn de kernen, het station, woningbouwlocaties en bedrijventerreinen bereikbaar met alle vervoerswijzen. Binnen de bebouwde kom krijgen de voetganger en fietser prioriteit. De voorzieningen en bedrijventerreinen blijven bereikbaar per auto, maar de auto is duidelijk te gast. Voor vrachtverkeer wordt de bereikbaarheid naar bedrijventerreinen geborgd, zonder dat dit de leefbaarheid in de woongebieden aantast.

Doel 5: TOEGANKELIJK

Bunnik en Odijk hebben een compacte en levendige voorzieningencentra in de dorpsharten. Ook in Werkhoven blijven basisvoorzieningen aanwezig. Iedereen kan meekomen: economische en maatschappelijke bestemmingen zijn sociaal veilig en toegankelijk te bereiken zodat iedereen kan deelnemen aan de samenleving.

Om de programmadoelen in 2035 te bereiken zijn in de visie tien programmakeuzes vastgesteld door de gemeenteraad. De keuzes zijn:

1. Prioriteit voor duurzame verplaatsingen met STOMP als basisprincipe [1]
2. Openbare ruimte aantrekkelijk maken om te verblijven en om bewegen te stimuleren
3. Ruimtelijke ontwikkelingen vooral op plekken die op een duurzame manier bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden.
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid met een pro-actief verkeersveiligheidsbeleid
5. Snelheidsverlaging voor autoverkeer op wegen waar veel ontmoeting is met fietsers en voetgangers
6. Inzetten op het verbeteren van de (regionale) fietsroutes
7. Versterking en uitbreiding van het busnetwerk en mobiliteitshubs
8. Auto is en blijft aanwezig, maar is te gast
9. Kiezen voor een inclusieve samenleving door betere toegankelijkheid
10. Bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen versterken

De programmadoelen geven richting aan de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk en de netwerken die verder zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 en 4.

1 STOMP is een ordeningsprincipe waarbij prioriteit wordt gegeven aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov) en minder aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelmobiliteit) en de Privéauto.

2

2. Uitwerking Programmadoelen mobiliteit

De visie op mobiliteit is de basis onder het programma Mobiliteit. In dit hoofdstuk zijn deze doelen uitgewerkt. Hoe geven we mobiliteitsbeleid vorm om de doelen te behalen?

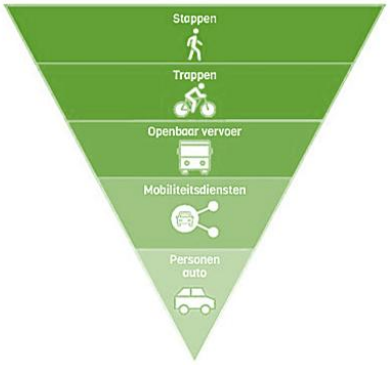
2.1 Gezond en leefbaar

Hieronder is de uitwerking van het doel Gezond en Leefbaar gecombineerd met de motie van het CDA met als onderwerp 'WHO-normen bij mobiliteit' (17 april, 2025).

2.1.1 Het STOMP principe als basis

Bij ruimtelijke projecten hanteren we het **STOMP principe** (programmakeuze 1). Wanneer we invulling geven aan bijvoorbeeld een woningbouwlocatie kijken we eerst naar de voetganger (zie afbeelding 1). Hoe zorgen we ervoor dat voetgangers zich veilig en comfortabel door het gebied kunnen bewegen? En zijn de voorzieningen te voet goed bereikbaar? Van en naar het gebied komen veilige fietsroutes en zijn er voorzieningen, zodat de locatie per openbaar vervoer bereikbaar is. Mogelijkheden voor deelmobiliteit worden aangeboden, zodat de ruimte die wordt ingenomen door geparkeerde auto's minder kan worden. Ook de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen blijven bereikbaar per auto, waarbij het beperken van het aantal conflicten met fiets of voetganger uitgangspunt is. Daar waar sprake is van gedeeld gebruik tussen verschillende modaliteiten, moet het autoverkeer met lage snelheid rijden. De auto is in de woonwijken te gast.

Afbeelding 1: Het STOMP-principe



Ook in de bestaande woonwijken en werkgebieden wordt als er sprake is van herinrichting of reconstructie van wegen zoveel mogelijk het STOMP principe gehanteerd. Het STOMP principe gaat uit van een volgordelijke prioriteit van voetgangers(stappen), fietsers (trappen), Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelmobiliteit) en als laatste de privéauto. Niet alleen omdat dat functioneel en veilig is, maar ook omdat we vinden dat de omgeving moet uitnodigen tot het maken van een wandeling of fietstocht. Bewegen is gezond en vanuit mobiliteit kan op die manier een bijdrage aan de gezondheid van de Bunnikse inwoners worden geleverd. Daarbij houden we rekening met de beschikbare ruimte. Voorbeelden van het creëren van een kwalitatief hoogwaardige ruimte voor de voetganger en fietser zijn:

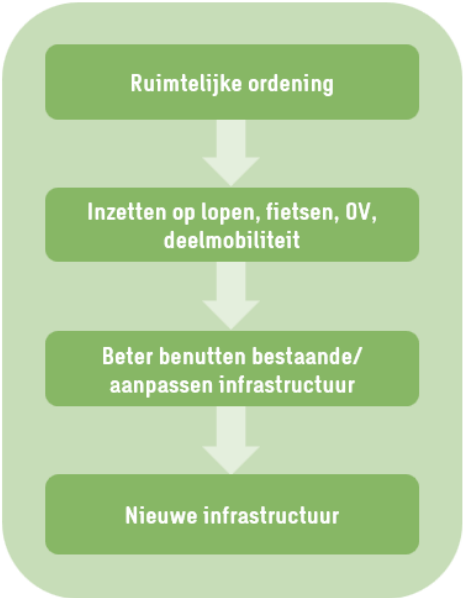
- Een levendig en toegankelijk voetgangersklimaat in de dorpskernen/centra (autoluw).
- Aanleg van voetgangers- en fietspaden en openbare speel- en sportmogelijkheden (beweeglinten).
- Het creëren van meer groen langs voetgangers- en fietspaden (tevens van belang in het kader van klimaatadaptatie en hittestress).

De gebiedsontwikkelaar is verplicht bij een ruimtelijke ontwikkeling het gebied uit te werken volgens het STOMP, waarvan de effecten in beeld gebracht worden in een mobiliteitsonderzoek. De gemeente toetst vervolgens of het plan past binnen het mobiliteitsbeleid. Ook bij renovaties en reconstructies van de openbare ruimte hanteert de gemeente het STOMP-principe.

2.1.2 De Mobiliteitsladder

De aanpak van de ‘mobiliteitsladder’ staat in dit Programma Mobiliteit centraal. Deze aanpak richt zich op het maken van weloverwogen beslissingen over infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen, redenerend vanuit leefbaarheid. De nadruk ligt op slim ruimtegebruik en duurzame en verkeersveilige oplossingen, zoals het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer, voordat er nieuwe wegen of andere infrastructuurvoorzieningen worden aangelegd (zie afbeelding 2).

Afbeelding 2: De Mobiliteitsladder



Binnen dit Programma Mobiliteit wordt ingezet op de voetganger, fiets, OV en deelmobiliteit als middel om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Dit kan door gedragsbeïnvloedingsmaatregelen, het verbeteren van de afwikkeling van verkeer door verkeersmanagement, parkeerregulering of verhogen van aanbod van deelmobiliteit. Zijn deze maatregelen onvoldoende om een antwoord te geven op de opgaven en knelpunten, dan wordt onderzocht welke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur mogelijk zijn. Pas als ook dat onvoldoende oplossend vermogen biedt, wordt gekeken naar nieuwe infrastructuur.

Door deze methodiek toe te passen, streeft de gemeente naar bewuste keuzes die de bereikbaarheid ondersteunen en tegelijkertijd de leefbaarheid voor haar inwoners waarborgen.

De gemeente Bunnik hanteert in de zoektocht naar mobiliteitsoplossingen de mobiliteitsladder. Deze aanpak helpt bij het afwegen van mobiliteitskeuzes door verschillende ‘aspecten’ te beoordelen.

2.1.3 Verbetering van luchtkwaliteit en beperking geluidshinder

In het Programma Mobiliteit is specifiek aandacht voor **verbetering van de luchtkwaliteit en beperking van geluidshinder**.

Het doel is nadrukkelijk om de leefbaarheid te verbeteren. Voor de A12 en het spoor is de gemeente afhankelijk van rijksbeleid. De gemeente Bunnik is hierin wel een belangrijke gesprekspartner. Voorbeelden van het verbeteren van de leefbaarheid, door mobiliteitsmaatregelen, zijn:

- Het toepassen van het STOMP-principe (zie 3.1.1), zoals wordt gedaan bij nieuwbouwlocaties Kersenweide en het Stationsgebied.
- Het verminderen van de barrièrewerking van de A12 en het spoor door het verbeteren van of het creëren van nieuwe verbindingen (zie hoofdstuk 4).
- Het verminderen van de barrièrewerking van de N229 bij Odijk en de Traverse in Bunnik door het verbeteren en veiliger maken van oversteeklocaties.
- Het faciliteren van elektrische voertuigen. De gemeente volgt hierin de (landelijke) ontwikkeling van de zero-emissie mobiliteit en de daarvoor benodigde voorzieningen. Bij nieuwe gebiedsontwikkeling is er expliciet aandacht voor voldoende laadcapaciteit (programmakeuze 3)
- Verminderen van overlast vrachtverkeer en landbouwverkeer door het aangeven van een voorkeurroutenetwerk (zie hoofdstuk 4).

In mobiliteitsprojecten wordt altijd het effect op de leefbaarheid (geluidhinder, emissie, barrière werking) als een afwegingspunt meegenomen. Daarbij vormen de wettelijke richtlijnen en regionale afspraken, zoals die van het WHO, het toetsingskader.

2.1.4 Stimuleren bewegen

Naast de fysieke inrichting zet de gemeente Bunnik in op **voorlichting en educatie**. Deze maatregelen zijn gericht op het creëren van bewustwording van gezondheidsvoordelen en het stimuleren van bewegen. Het faciliteren van initiatieven voor deze maatregelen ligt veelal niet bij mobiliteit, maar sluit meer aan bij het werkveld van het sociaal domein. De uitvoering van de maatregelen helpt bij het behalen van de gestelde Programmadoelen. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Het stimuleren van straatspeeldagen (Buitenspeeldag | Jantje Beton);
- Bewustwordingscampagnes over gezondheidsvoordelen;
- Bedrijven aansporen om fiets- en wandelkilometers bij te houden, met eventueel bijpassende beloningen;

De gemeente Bunnik stimuleert bewegen door het bieden van een uitnodigende openbare ruimte en voorlichting en educatie.

2.2 Verbinding

2.2.1 Sociale verbinding

Bij verbinding maken hebben we het over het stimuleren van sociale verbinding. Hierbij zijn gedragsmaatregelen van belang, voor bewustwording en het stimuleren van ontmoeting door een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren voor **verblijven en spelen / sporten** (programmakeuze 2). Hierbij is samenwerking met partners in het sociaal domein zoals seniorenclubs en buurtsportcoaches belangrijk.

De gemeente wil de mindervaliden en ouderen helpen om zich te blijven verplaatsen en daarmee ook mensen te blijven ontmoeten. Hierin is het doelgroepenvervoer belangrijk, WMO vervoer met indicatie en leerlingenvervoer voor kinderen die niet zelfstandig met OV kunnen. Vrijwilligers van ANWB AutoMaatje zorgen aanvullend hierop voor sociale verbinding en mobiliteit van ouderen en minder validen. Zij zijn daarmee van grote waarde.

Voorlichting en educatie is gericht op het creëren van bewustwording op eenzaamheid en faciliteren van sociale activiteiten zoals buurtfeesten. Het initiatief voor deze maatregelen ligt veelal niet bij mobiliteit, maar bij andere afdelingen, zoals het sociaal domein en de samenleving zelf.

De gemeente Bunnik stimuleert en faciliteert initiatieven die de sociale verbinding bevorderen. Per initiatief wordt een afweging gemaakt in welke mate het bijdraagt aan de doelen vanuit het Programma Mobiliteit. De mate waarin wordt bijgedragen vanuit de gemeente aan een initiatief is afhankelijk van de vraag en beschikbare middelen.

2.2.2 Fysieke verbinding

In het Programma Mobiliteit wordt gekeken hoe fysieke verbindingen kunnen bijdragen aan een verbetering van bereikbaarheid. De mobiliteitsnetwerken worden waar nodig aangevuld met directe verbindingen tussen de kernen en met de buurgemeenten. Het lopen, fietsen en reizen met openbaar vervoer heeft daarin de prioriteit. In hoofdstuk 4 zijn de wensbeelden qua netwerken nader uitgewerkt. Voorbeelden van het verbeteren van de verbindingen zijn:

- Het verbeteren van directe fietspaden tussen de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven, en omliggende kernen zoals Zeist, Driebergen en Houten, Wijk bij Duurstede en Doorn.
- Mobiliteitshubs fungeren in de drie kernen als vervoersknooppunten, die goede verbindingen met het openbaar vervoer naar de regio bieden. Een prioriteit hierbij is een busverbinding met Zeist.
- Het aanbieden van aanvullende voorzieningen zoals deelmobiliteit bij de mobiliteitshubs.
- Naast het reguliere openbaar vervoer het aanbieden van vervoer op maat.

Het mobiliteitsnetwerk van de gemeente Bunnik wordt aangevuld met nieuwe verbindingen, die bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid voor alle gebruikers

2.3 Veilig verplaatsen

Voorkomen is beter dan genezen. Het Programma Mobiliteit heeft als doel een veiligere openbare ruimte. Zo worden ongevallen voorkomen door risicofactoren zoals wegkenmerken, omstandigheden (bijvoorbeeld scholen in de omgeving, leeftijdsopbouw) en gedragingen aan te pakken. We kijken dus niet meer alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar naar specifieke punten in ons wegennet voor veiligheidsrisico's (programmakeuze 4). Er wordt ook gekeken naar de veiligheid in het buitengebied, dat drukker wordt door ontwikkelingen zoals de bouw van de nieuwe wijk Kersenweide en de doorfietsroutes.

2.3.1 Waar het kan 30 km/uur en maatregelen op onveilige punten

In de woonwijken komt alles samen: leven, spelen en verplaatsen. Tegelijkertijd hebben we de ambitie om een aantrekkelijke woonomgeving te bieden. Des te belangrijker is het dus om in de wijken de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Daarom gaan we het principe hanteren: **'30 km/u waar kan, 50 km/u waar moet'** (programmakeuze 5). De verwachting is dat dit zal bijdragen aan een verlaging van de verkeersongevallen met als bijkomend positief effect een verbetering van de leefbaarheid en sociale veiligheid langs deze wegen. Concreet betekent dit:

- Snelheidsverlaging voor autoverkeer op wegen waar veel ontmoeting is met fietsers en voetgangers. Dit vereist een passende herinrichting van de wegen.
- Verbeteren van voetgangers- en fietsoversteekplaatsen (voornamelijk op de N229).
- Maatregelen voor de veiligheid op het fietspad, met snelheidsverschillen tussen verschillende soorten fietsen (bakfiets, elektrische fiets, etc.).
- Verbetering van zicht door passende verlichting of goede zichthoeken op voetgangers- en fietspaden en openbare plekken die als onveilig worden ervaren.
- Aandacht voor veiligheidsrisico's bij school- en sportomgevingen om per locatie tot concrete veiligheidsmaatregelen te komen.
- Het aanleggen van fietsstraten.

Bij de uitwerking van het Programma Mobiliteit worden onveilige punten verbeterd. Er wordt daarbij zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij lopende projecten (werk met werk maken). De veiligheid op een aantal wegvakken, zoals de Singel in Odijk en de Traverse Bunnik wordt op termijn verbeterd door de snelheid te verlagen in combinatie met herinrichting van de weg.

2.3.2 Samen werken aan een veilig Bunnik

De gemeente kan niet alle ongelukken voorkomen. Met een goede en zorgvuldige inrichting wordt de omgeving zo veilig mogelijk gemaakt. Het gedrag van de weggebruiker blijft altijd een belangrijke rol spelen in het verkeer. Gedragsmaatregelen, **voorlichting en educatie** maken onderdeel uit van het veiliger maken van de gemeente. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Voorlichting op scholen over verkeersveiligheid (Veilige en Beweegvriendelijke Schoolomgeving), verkeersexamen;
- Veilig deelnemen van ouderen in het verkeer (brommobiel, campagne doortrappen, etc.);
- Bewustwordingscampagnes over verkeersveiligheid;
- Handhaving gericht als instrument inzetten voor campagnes en/of locaties in overleg met de politie.

De gemeente Bunnik stimuleert en faciliteert voorlichting en educatie op het gebied van verkeersveiligheid. Het initiatief ligt bij bewoners en bijvoorbeeld scholen.

2.4 Bewuste keuzes

2.4.1 Het aanbieden van alternatieven

Voor de fysieke inrichting richten we ons erop dat de **bereikbaarheid met alle vervoerswijzen gewaarborgd** blijft binnen de gemeente en dat **er kwalitatief goede voorzieningen zijn voor alle soorten verkeersdeelnemers** om per fiets, elektrische auto, met openbaar vervoer te reizen en/of gebruik te maken van deelmobiliteit. Dit maakt het aantrekkelijker om gebruik te maken van duurzame vervoerswijzen.

Denk daarbij aan:

- Ruimtelijke ontwikkelingen vooral op plekken die op een duurzame manier bereikbaar zijn of gemaakt kunnen worden (programmakeuze 3).
- Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeermogelijkheid bij voorzieningen en bushalten.
- Deelmobiliteit aanbieden bij het station en mobiliteitshubs, zodat de vraag groeit vanuit de hubs. Daarnaast wordt deelmobiliteit gestimuleerd in de woonwijken (programmakeuze 7).
- Faciliteren van laadpalen (rond station, centra, woonwijken en werklocaties).
- Informeren van inwoners over deelmobiliteit en laadpunten bij contactmomenten met de gemeente (verhuizing, geboorte, trouwen etc.).

De gemeente Bunnik stimuleert haar inwoners om op een duurzame manier te reizen. Zij doet dit door informatie aan te reiken aan bestaande en nieuwe inwoners en goede faciliteiten aan te bieden.

2.4.2 Parkeerregulering

Op locaties waar de ruimte schaars is, kan **parkeerregulering** een mogelijke maatregel zijn om handvatten te bieden voor gebiedsontwikkeling. Parkeerregulering helpt bij een betere verdeling van de parkeerdruk en kan worden ingezet om de auto te gast te maken (programmakeuze 8). Dit doen we nu ook al met de inzet van blauwe zones, waar auto’s tijdelijk (met gebruik van een parkeerkaart) mogen staan.

- *Winkelcentra:* Bunnik en Odijk krijgen een autoluw centrum. In het centrum krijgt de voetganger prioriteit. Automobilisten parkeren dan aan de rand van het centrum en lopen via aantrekkelijke routes naar het centrum. Kort parkeren door middel van een blauwe zone blijft mogelijk, dichter bij de winkels.

- *Stationsgebied Bunnik:* de gebiedsontwikkeling rondom het station in Bunnik betekent een intensivering van het aantal mensen en auto's. In combinatie met aanwezige voorzieningen van het openbaar vervoer, vraagt dit om een vorm van parkeerregulering. Binnen de gebiedsontwikkeling wordt dit nader uitgewerkt.

- *Parkeernormen:* De openbare ruimte is schaars en biedt onder andere door de groei van het aantal auto's minder sociale ruimte waarin mensen elkaar ontmoeten. De parkeernormen zoals opgenomen in de parkeernota van 2019 sluiten niet aan bij het voorgenomen beleid uit dit Programma Mobiliteit en de praktijk. Uit de parkeerdrukmeting 2024 blijkt dat er in onze gemeente een overcapaciteit bestaat aan parkeerplaatsen. En dat terwijl de ruimte schaars is en er behoefte is aan ruimte voor meer woningen en groen. Met het STOMP principe als uitgangspunt wordt de parkeernota uit 2019 bijgesteld. Hierbij gebruiken wij de kennis die wij hebben opgedaan bij onze gebiedsontwikkeling (Stationsgebied en Kersenweide) en in (kleinere) woningbouwopgaven (o.a. Rhijnheaghe). Ook de praktijkervaringen uit sociale woningbouwprojecten verwerken wij (o.a. Rozelaar, Jochem Jansplantsoen Odijk, Stationsweg Bunnik). Juist bij deze projecten blijkt de feitelijke parkeerbehoefte veel lager te zijn dan het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen. Daarom is de ambitie om de gemiddelde parkeernorm in de gemeente Bunnik met minimaal 20% te verlagen. In de te actualiseren Parkeernota vormt dit het uitgangspunt, waarbij we streven naar maatwerk. We houden daarbij rekening met de functie van het gebied. Voor de nieuwe gebiedsontwikkelingen is tevens de ambitie om minimaal 1 deelauto per 20 woningen te realiseren. Zo draagt dit mobiliteitsprogramma ertoe bij dat toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers voldoende mobiliteitskeuzes hebben én er ruimte ontstaat voor meer woningen en groen.

- *Bedrijven:* Uitgangspunt is dat bedrijven zelf verantwoordelijk zijn voor hun eigen mobiliteitsoplossingen. Zo moet parkeren worden opgelost op eigen terrein. Ook is er de werkgeversaanpak, waarbij werkgevers worden gestimuleerd en ondersteund om hun mobiliteitsbeleid te veranderen, gericht op het bevorderen van duurzame en slimme mobiliteit onder werknemers

- *Grote voertuigen:* Er wordt onderzocht in hoeverre er binnen de gemeente een parkeerplaats voor vrachtverkeer nodig is. Het doel van deze voorziening is vooral het beperken van overlast door geparkeerde grote voertuigen in of nabij de woonomgeving.

In het te actualiseren parkeerbeleid van de gemeente Bunnik worden voorgaande principes als uitgangspunt meegenomen en nader uitgewerkt.

2.5 Toegankelijk

We streven naar zelfredzaamheid en een goede toegankelijke gemeente voor iedereen. Daarnaast is het belangrijk om bewegen en ontmoeten te stimuleren voor de fysieke en mentale gezondheid van onze inwoners. Door hier rekening mee te houden in het ontwerp van de openbare ruimte, bevorderen we actieve mobiliteit (lopen, fietsen) en creëren we meer ruimte voor ontmoeting.

2.5.1 Aanvullende mobiliteitsvoorzieningen

We hebben aandacht voor de **kwaliteit van fysieke toegankelijkheid** en zorgen voor het **aanbieden van aanvullende mobiliteitsvoorzieningen** voor mensen die dat nodig hebben (programmakeuze 9):

- Voet- en fietspaden naar maatschappelijke en publieke bestemmingen en plekken met een zorgfunctie voldoen aan hoge kwaliteitseisen; voldoende vrije doorloopruimte, obstakelvrij, goed onderhouden en hebben veilige en comfortabele oversteekvoorzieningen.
- Maatschappelijke en publieke bestemmingen en plekken met een zorgfunctie beschikken over gehandicaptenparkeerplaatsen en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen.
- OV-haltes en vervoersknooppunten (hubs) zijn toegankelijk ingericht, en ook de route hiernaartoe moet voor iedereen toegankelijk zijn. Vanwege voldoende reizigers en reistijd richting Utrecht blijft de buslijn via de Provincialeweg lopen. Wel wordt de fiets- en voetgangersverbinding bij Runnenburg verbeterd.
- Bij toekomstige ruimtelijke projecten wordt de Richtlijn toegankelijkheid van CROW gebruikt.

Bij mobiliteitsprojecten ziet de gemeente expliciet toe op de toegankelijkheid van belangrijke bestemmingen, zoals bushalten, publieke voorzieningen, zorgfuncties, gehandicaptenparkeerplaatsen etc. De richtlijn toegankelijkheid van CROW vormt hierin de leidraad.

2.5.2 Bewustwording van het belang van toegankelijkheid

Bovenstaande maatregelen horen bij programmakeuze 10, de bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen versterken. Daarnaast wordt bij projecten inbreng gevraagd van ervaringsdeskundigen om mee te denken. Ook willen we bewustwording creëren over toegankelijkheid en inclusie en informeren over beschikbare tools en hulpmiddelen. Bij **voorlichting en educatie** kan gedacht worden aan:

- Bewustwordingscampagnes die het belang van een toegankelijke omgeving benadrukken en goede voorbeelden geven. We werken daarbij samen met partners als Veilig Verkeer Nederland en Goedopweg.
- Opleidingen voor werknemers en inwoners over toegankelijkheid en inclusie.
- Verspreiden van informatie over het gebruik van apps die helpen bij het navigeren en vinden van toegankelijke routes en locaties (bijvoorbeeld Halteviewer – OV en Routeplanner - fiets).

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte worden vertegenwoordigers en ambassadeurs van verschillende doelgroepen gevraagd om mee te denken, zodat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen.

3

3. Mobiliteitsnetwerken

Het mobiliteitsnetwerk van de gemeente Bunnik moet robuust zijn en voorbereid op de toekomstige ontwikkelingen in de fysieke omgeving. Wat is het wensbeeld voor de netwerken van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, autoverkeer en vracht- en landbouwverkeer?

3.1 Integraal mobiliteitsnetwerk

In tabel 1 zijn de leidende principes per modaliteit (soorten verkeersdeelnemers) in één overzicht weergegeven, waarbij onderscheid is gemaakt in de volgende deelgebieden:

- Centrumgebieden in de kernen en het stationsgebied
- Woonwijken
- Het buitengebied (buiten de bebouwde kom)
- Werklocaties/ bedrijventerreinen

Tabel 1: Leidende principes per modaliteit en per deelgebied

	Centra / station	Woonwijken	Buitengebied	Werklocaties
Voetganger	• Prioriteit rondom publieke voorzieningen • Meer ruimte voor de voetganger met toegankelijke en obstakelvrije looproutes en ruimte voor ontmoeting	• Dagelijkse voorzieningen zijn comfortabel, veilig en toegankelijk aan te lopen en er is ruimte voor ontmoeting • Aantrekkelijke looproutes in wijken (recreatief en naar mobiliteitshubs en OV-halten) • Veilige voetgangers oversteekplaatsen, vooral bij kruisingen met drukke autowegen	• Bereikbaarheid recreatieve wandelroutes	• Aantrekkelijke looproutes op werklocaties (ommetje)
Fietser	• Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur naar voorzieningen • Voldoende en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen	• Veilige en comfortabele fietsinfrastructuur • Veilige fietsoversteekplaatsen, vooral bij kruisingen met drukke autowegen • Veilige schoolroutes	• Fietsverbindingen naar he buitengebied aanhakend op regionale fietsroutes	• Veilige en comfortabele fietsroute naar en op werklocaties • Deelfietsen
OV-reiziger	• Station Bunnik als multimodaal vervoersknooppunt	• OV haltes als hub (ieder dorp heeft een hub) • Langzaam verkeersbeleid binnen de bebouwde kom	• OV behouden en waar mogelijk versterken	• Stationsgebied als werklocatie
Automobilist	• Primair voor bestemmingsverkeer (30 km/u) • Parkeren aan rand centrum (op loopafstand) • Faciliteren van laadinfrastructuur • Aanbieden van deelmobiliteit	• Leefbaarheid en veiligheid op de toegangswegen verbeteren • Faciliteren van laadinfrastructuur • Stimuleren deelmobiliteit	• Verbeteren van leefbaarheid en verkeersveiligheid	• 30 km/u op bedrijventerreinen • Faciliteren van laadinfrastructuur
Landbouw / Logistiek	• Centra blijven goed bereikbaar voor bevoorrading	• Inzet op minder doorgaand landbouw / vrachtverkeer	• Bereikbaar houden	• Bedrijventerreinen goed bereikbaar met alle vervoerswijzen • Faciliteren van laadinfrastructuur voor logistiek

In de volgende paragrafen gaan we verder in op de verschillende soorten wijze van verplaatsen. Wat zijn de leidende principes en wat is het wensbeeld voor het netwerk? Vervolgens lichten we onderdelen van het netwerk verder toe met kwaliteitseisen en voorbeelden voor een mogelijke inrichting.

3.2 Voetganger en fietser centraal

Voetganger
Elke verplaatsing begint en eindigt te voet. In de gemeente Bunnik is een fijnmazig netwerk van voetgangersroutes aanwezig, zowel voor de utilitaire (woon-werk, woon-school, woon-sport) als de vrijetijds en recreatieve verplaatsingen. In het wensbeeld voor de toekomst worden op enkele routes duidelijke accenten gelegd voor de voetganger. Dit gaat over de volgende onderdelen:

- De voetganger heeft een prominente plek binnen de bebouwde kom. Dit zorgt voor een meer leefbare en veilige omgeving. Binnen de gemeente zijn er belangrijke routes. Dit betreft de routes die belangrijke bestemmingen verbinden, zoals plekken met een zorgfunctie en maatschappelijke of publieke bestemmingen.

- Ook is er in de gemeente een fijnmazig en samenhangend voetgangersnetwerk in de woonwijken (beweeglinten) en op bedrijventerreinen – aansluitend op het recreatieve voetgangersnetwerk. De inrichting van deze routes kan verschillend zijn, maar bevat in ieder geval comfortabele ruimte voor de voetganger.

- Het gebied rond het centrum Bunnik en Odijk en het dorpshart van Werkhoven worden gebieden waar de voetganger centraal staat bij de inrichting.

- Rondom publieke voorzieningen krijgt de voetganger prioriteit bij de inrichting. Specifiek is aandacht voor toegankelijkheid voor kinderen, ouderen en mindervaliden.

- Er is aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen vooral daar waar het netwerk voor de voetganger kruist met het netwerk voor de auto. Er kan gedacht worden aan snelheid remmende maatregelen en/of zebrapaden. Bij de verdere uitwerking wordt gekeken welke maatregel passend is.

Fietser
De fietser en voetganger verdienen een goede plek in de gemeente, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. In het wensbeeld voor de toekomst wordt op enkele routes duidelijker prioriteit gegeven aan de fietser. Dit gaat over de volgende onderdelen:

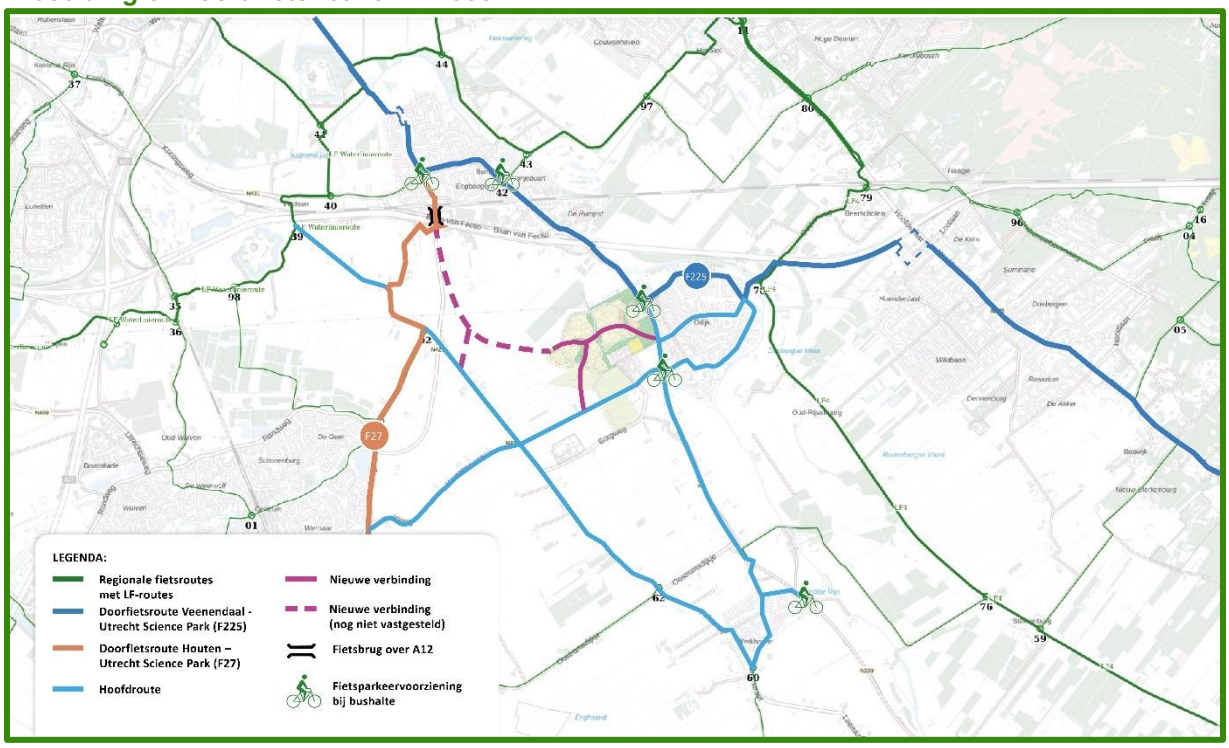
- Er wordt ingezet op het verbeteren van de (regionale) fietsroutes (programmakeuze 6).
- Binnen de gemeente Bunnik zijn er hoofdfietsroutes die gekoppeld zijn aan de centra, het station, (middelbare) scholen en sportvoorzieningen. Aanvullend zijn er fietsroutes in de woonwijken, bedrijventerreinen en in het gebied buiten de kom. De inrichting van deze routes kan verschillend zijn, naar gelang de functie voor fiets en autoverkeer en de beschikbare ruimte.
- Er is aandacht voor de kruising van fietsroutes met de hoofdstructuur voor de auto. Daar waar een hoofdfietsroute kruist met een autoroute (niet zijnde hoofdstructuur auto), krijgt de fiets waar dat vanuit veiligheid mogelijk is, voorrang.
- Er zijn voldoende en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen bij publieke en maatschappelijke voorzieningen, het station en bushalten.
- Deelfietsen worden aangeboden bij de bushalten die zijn benoemd tot mobiliteitshub en het station.

De fietser krijgt meer ruimte. Op de hoofdfietsroutes wordt gekozen voor een inrichting met fietspaden, fietsstraten of brede fietsstroken. De uiteindelijke keuze hierin wordt bij de uitwerking van het Programma Mobiliteit gemaakt, waar ook de belanghebbenden bij worden betrokken. Dit geldt ook bij de inrichting en keuzes van de op te waarderen verbindingen.

3.2.1 Wensbeeld voetgangers- en fietsnetwerken 2035

In afbeelding 3 is het wensbeeld voor het hoofdfietsnetwerk in de regio weergegeven. Met de nieuwe fietsroutes (doorfietsroutes en route door Kersenweide) wordt het aantrekkelijker om langere afstanden per fiets af te leggen bijvoorbeeld naar USP, Utrecht en Zeist.

Afbeelding 3: Hoofdfietsnetwerk - 2035



In het hoofdfietsnetwerk ligt de uitwerking van regionale verbindingen op hoofdlijnen vast en wordt daar de komende jaren nadere invulling aan gegeven. Omdat de plannen grotendeels al vaststaan ligt de focus in het Programma Mobiliteit meer op de voetgangers- en fietsroutes in de drie kernen.

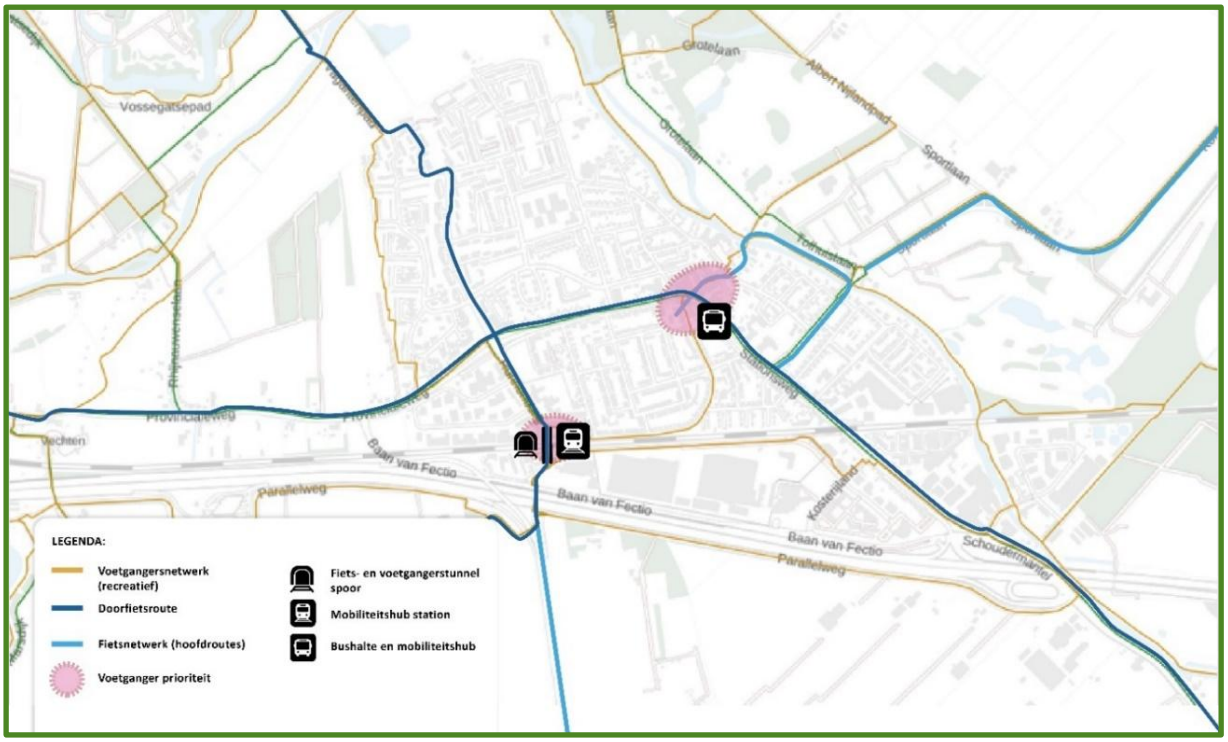
Hierna is per kern invulling gegeven aan de belangrijkste voetgangers- en fietsroutes. In combinatie met het regionale fietsnet ontstaat een samenhangend net van langzaam verkeersroutes in de gehele gemeente.

In het voetgangers- en fietsnetwerk voor de toekomst in Bunnik (afbeelding 4) zijn de volgende nieuwe verbindingen opgenomen, die terugkomen in de mobiliteitsagenda:

- ✓ Een verbeterde en herkenbare verbinding tussen het station en het centrum van Bunnik. Daarbij kan gedacht worden aan een betere route door de wijk via de bestaande wegen of via d**e** Runnenburg en Parallelweg. De routering van de verbinding is onderdeel van een nadere uitwerking.

- ✓ Fiets- en voetgangers prioriteit rondom het centrum en het station

Afbeelding 4: Voetgangers- en fietsnetwerk Bunnik



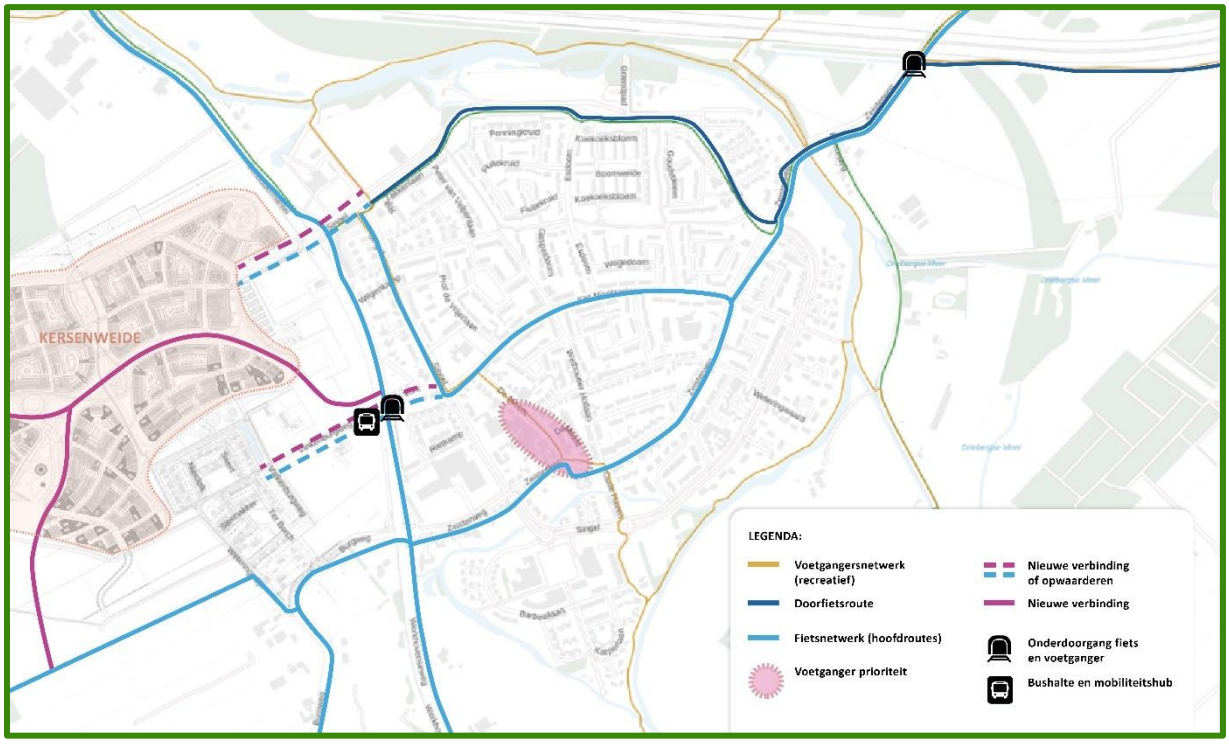
In het voetgangers- en fietsnetwerk voor de toekomst in Odijk (afbeelding 5) zijn de volgende nieuwe verbindingen opgenomen, die terugkomen in de mobiliteitsagenda:

- ✓ Een ongelijkvloerse verbinding tussen Kersenweide en het centrum van Odijk (De Vork). Deze verbinding kan mogelijk gecombineerd worden met een verplaatste bushalte. Ook de bestaande oversteek bij de verkeerslichten wordt belangrijker met de bouw van de Kersenweide.

- ✓ In het verlengde van de ongelijkvloerse verbinding wordt de route De Vork - Sint Nicolaaslaan-Zeisterweg aangewezen als hoofdfietsroute met bijbehorende inrichting (fietsstraat).

- ✓ Fiets- en voetgangers prioriteit rondom het centrum van Odijk.

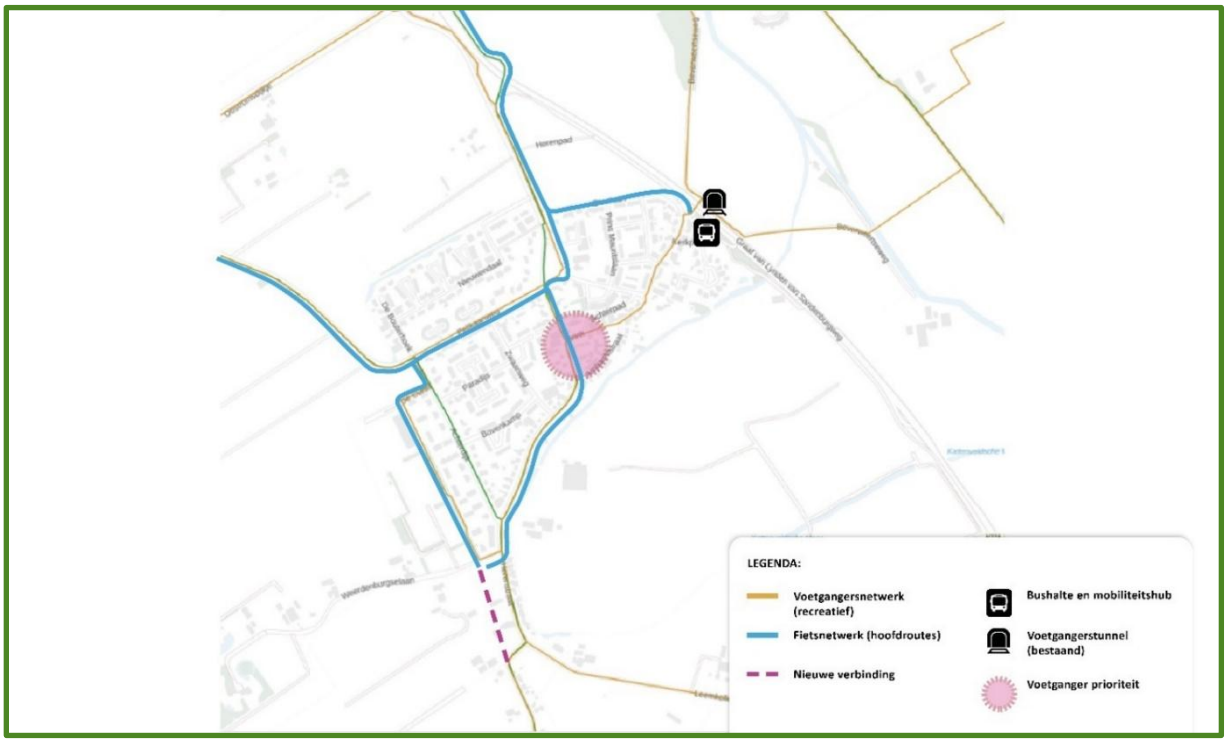
Afbeelding 5: Voetgangers- en fietsnetwerk Odijk



In het voetgangers- en fietsnetwerk voor de toekomst in Werkhoven (afbeelding 6) zijn de volgende nieuwe verbindingen opgenomen, die terugkomen in de mobiliteitsagenda:

- ✓ Fiets- en voetgangers prioriteit rondom het dorpshart van Werkhoven.
- ✓ Veiligere routes voor fiets- en voetganger.

Afbeelding 6: Voetgangers- en fietsnetwerk Werkhoven



3.2.2 Kwaliteitseisen inrichting loop- en fietsroutes

In de huidige situatie zijn looproutes verschillend vormgegeven. Het is van belang dat de routes die belangrijke bestemmingen zoals plekken met een zorgfunctie en maatschappelijke en publieke bestemmingen verbindt, veilig en goed toegankelijk zijn voor alle verkeersdeelnemers. Als het gaat om de kwaliteit van de inrichting, zijn de volgende aspecten van belang:

- Belangrijke looproutes zijn waar fysiek inpasbaar twee meter breed, verhard (tegels of asfalt) en zonder obstakels en daarmee toegankelijk voor mindervaliden en ouderen.
- Herkenbare inrichting zodat de voetganger op een natuurlijke manier wordt geleid naar de bestemming. Dit kan worden ondersteund door het versterken van de groenstructuur, verlichting, bewegwijzering of andere elementen.
- Wandelroutes moeten beschikken over voldoende zitmogelijkheden. Hierdoor kunnen mensen uitrusten en is er plek voor ontmoeting.
- Veilige oversteeklocaties bij de kruising met de hoofdwegen voor het autoverkeer.
- Meer ruimte voor groen en het versterken van de groenstructuur, voor een prettige loopomgeving en klimaatadaptatie.

Als het gaat om de kwaliteit van inrichting van fietsroutes, zijn de volgende aspecten van belang:

- Hoofdfietsroutes zijn bij voorkeur ingericht als vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg of als een vrijliggend fietspad in tweerichtingen bereden (van tenminste 3,5 meter breed), zonder obstakels en verhard (tegels, beton of asfalt). Daar waar de hoofdfietsroute wordt gecombineerd met autoverkeer, wordt de fietsroute uitgevoerd als fietsstraat of met brede fietsstroken (van ten minste 1,75 meter breed).
- Hoofdfietsroutes binnen de bebouwde kom zijn sociaal veilig en goed verlicht.
- Voor de overige fietsroutes kan de breedte en inrichting per locatie verschillend zijn, afhankelijk van het gebruik (utilitair of recreatief) en de omgeving (buitengebied of binnen de bebouwde kom). Van belang is wel dat de continuïteit van de routes geborgd is. Daar waar de fietser van de rijbaan gebruik maakt en fietsvoorzieningen ontbreken kan met bewegwijzering of inrichtingselementen de continuïteit van doorgaande routes worden aangeduid. Daarmee is het voor de fietser duidelijker welke route gevolgd moet worden om bij de bestemming te komen.
- Bij fietsparkeervoorzieningen wordt rekening gehouden met elektrische fietsen, brede fietsen, bakfietsen en driewielers.

3.3 Openbaar vervoer

Bunnik ligt aan de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem, waarmee het goed bereikbaar is vanuit het westen en het oosten. Naast station Bunnik zijn ook de stations in Utrecht, Driebergen-Zeist en Houten goed bereikbaar vanaf grote delen van de gemeente Bunnik. De trein is daarom een goede vervoersoptie om naar alle windstreken te reizen. Het streven binnen het Programma Mobiliteit is om het openbaar vervoer nog beter te benutten om zo bij te dragen aan het doel van bewuste keuzes (programmakeuze 7). Dit gebeurt onder andere door de fietsverbindingen naar de stations Bunnik en Houten te verbeteren. Daarnaast worden het station en de mobiliteitshubs per kern aantrekkelijker gemaakt door het toevoegen van voorzieningen.

De volgende onderdelen worden nader uitgewerkt:

- Het verkennen van de mogelijkheden van een rechtstreekse busverbinding tussen Zeist en Bunnik.
- Route opties voor buslijn 43 worden in samenspraak met provincie Utrecht overwogen. Het gaat om de route door Odijk (huidige situatie), route door Kersenweide of bundeling van bussen (41 en 43) op de N229.
- Inzetten op mobiliteitshubs als kans om het aantrekkelijker te maken voor mensen om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Concreet betekent dit:
    - Iedere kern heeft een eigen mobiliteitshub bij het station of een centraal gelegen bushalte. Voor Bunnik wordt het station de mobiliteitshub van de kern. De locatie kan verder worden benut als mobiliteitshub door er voorzieningen aan toe te voegen (deelmobiliteit, elektrische laadpalen, flex werkplekken, pakketdienst) en door een herkenbare loop- en fietsroute richting station.
    - In Bunnik is daarnaast in het centrum een halte met goede stallingsvoorzieningen, zodat dit ook als overstaplocatie fiets-bus kan worden benut.
    - In Odijk is de voorkeurslocatie van de hub ter hoogte van de onderdoorgang bij de N229. Dit is een locatie waar veilig overgestoken kan worden en daarmee een goede plek voor de overstap van fiets naar bus. De gemeente wil nog nader onderzoeken welke aanvullende voorzieningen op deze locatie mogelijk zijn.
    - In Werkhoven is de mobiliteitshub gedacht bij de bushalte langs de N229. Ook hier moet nader worden verkend welke aanvullende voorzieningen mogelijk en wenselijk zijn.

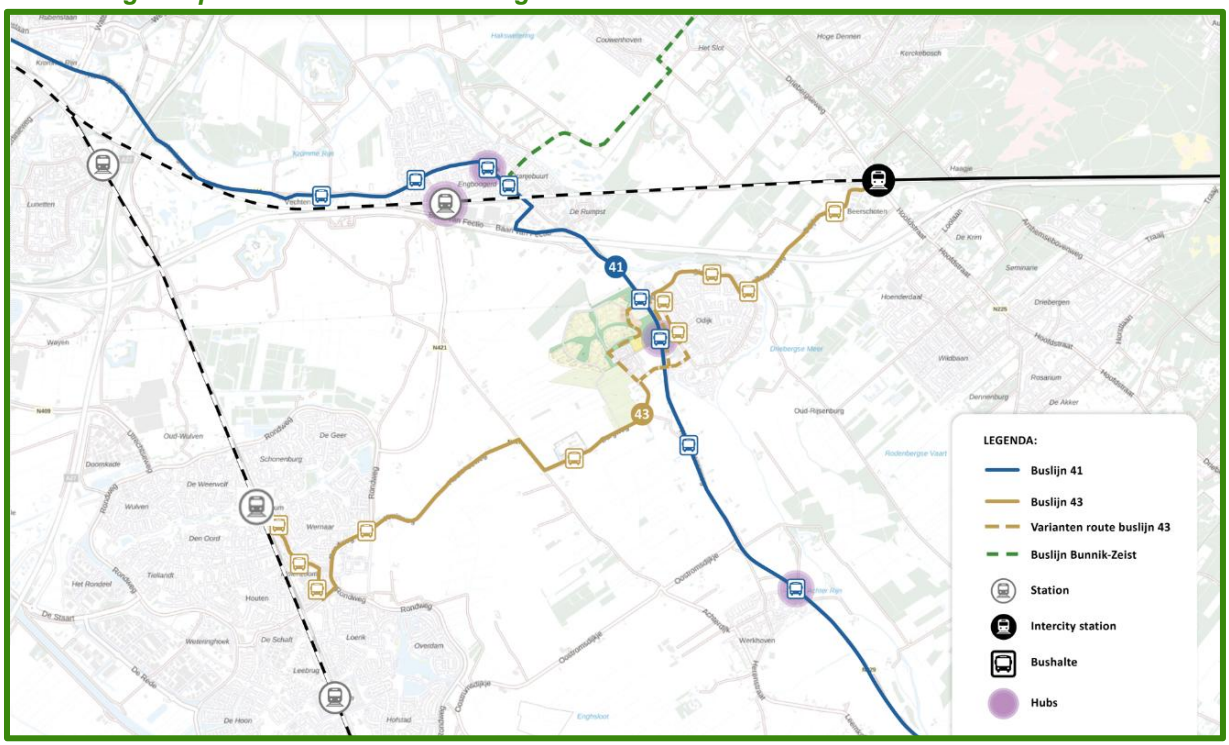
3.3.1 Wensbeeld OV-netwerk -2035

In afbeelding 7 is het wensbeeld voor het openbaar vervoer in de gemeente en regio weergegeven[1]. Veel inwoners uit de gemeente Bunnik kunnen binnen 15 minuten fietsafstand één of meerdere stations bereiken. De stations vormen daarmee belangrijke overstappunten voor de fiets naar het openbaar vervoer. Een andere belangrijke drager van het openbaar vervoernetwerk is de buslijn tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede. Deze verzorgt de verbinding met de beide genoemde steden.

[1] De gemeente Utrecht heeft het voornemen om station Lunetten in de toekomst op te waarderen tot een Intercitystation. Verwacht wordt dat dit na 2035 wordt gerealiseerd. Daarom is dit niet opgenomen in het wensbeeld.

Een rechtstreekse busverbinding tussen Zeist en Bunnik is een wens die voortkomt vanuit vele inwoners van Bunnik. De gemeente gaat hierover in overleg met de provincie Utrecht om de mogelijkheid nader te verkennen.

Afbeelding 7: Openbaar vervoernetwerk gemeente Bunnik



Geen onderdeel van het openbaar vervoer, maar wel belangrijk voor de bereikbaarheid voor bijvoorbeeld mindervaliden is het doelgroepenvervoer. Deze mensen kunnen met een regiotaxi reizen. Voor leerlingen in het speciaal onderwijs die niet op eigen gelegenheid naar school kunnen, is er leerlingenvervoer beschikbaar.

3.3.2 Kwaliteitseisen inrichting

Als het gaat om de kwaliteit van inrichting van het OV-netwerk, zijn de volgende aspecten van belang:

- Herkenbare en toegankelijke loop-en fietsroutes richting het station en bushalten
- Alle bushalten voldoen aan minimale toegankelijkheidseisen (hoogteverschillen, verlichting, routegeleiding etc.). Idealiter is er een bushalte dichter bij het station Bunnik, dit zou echter zorgen voor een sterk langere reistijd naar Utrecht, dit is daarom niet opgenomen in dit plan.

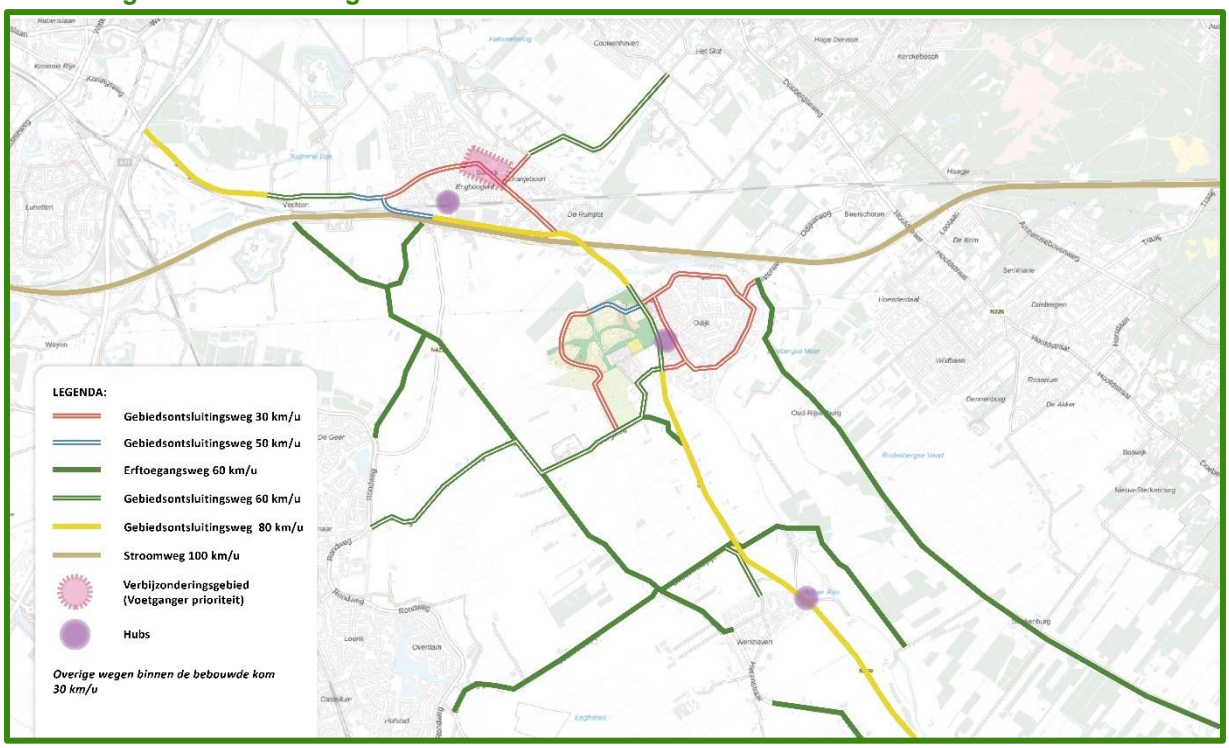
3.4 Auto

De auto blijft ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in de bereikbaarheid van de gemeente Bunnik. Door duidelijke keuzes te maken in de functies en inrichting van wegen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd, met behoud of verbetering van leefbaarheid. Daarnaast blijven economische kerngebieden zoals de centra en werkgebieden bereikbaar met de auto.

3.4.1 Wensbeeld autonetwerk – 2035

In afbeelding 8 is het wensbeeld voor de auto in de gemeente en regio weergegeven. In het wensbeeld zijn de hoofdwegen binnen de gemeente aangegeven.

Afbeelding 8: Autonetwerk gemeente Bunnik



In het wensbeeld zijn de volgende aanpassingen ten opzichte van de huidige situatie opgenomen:

- Veiliger door lagere snelheid autoverkeer: Traverse en Singel Odijk op termijn verlagen van 50 naar 30 km/uur. Beide houden wel een gebiedsontsluitende functie. Dit vereist een passende herinrichting van de wegen.

- N229 langer stuk bij Odijk naar 60 km/uur met herkenbare inrichting in het kader van leefbaarheid. Hierover moet nog nader overleg plaatsvinden met de provincie Utrecht.

- Autoluwe centra: Centrum Bunnik en Odijk worden autoluw. Zo mogelijk ook dorpshart Werkhoven. De auto is en blijft aanwezig, maar is te gast (programmakeuze 8).

3.4.2 Kwaliteitseisen inrichting

Als het gaat om de kwaliteitseisen van de inrichting van het autonetwerk, zijn de volgende aspecten van belang:

- Op termijn zijn er binnen de kom alleen nog 30 km/uur gebiedsontsluitingswegen. Nu geldt op een deel van deze wegen nog 50 km/uur als maximumsnelheid.
- Bij de herinrichting worden de principes van het concept Duurzaam Veilig gehanteerd. Deze zijn er op gericht om de snelheid af te dwingen door een logische inrichting te realiseren voor de weggebruiker. Functie, vormgeving en gebruik van de weg moeten met elkaar in evenwicht zijn. In bijlage 1 is een tabel met de gewenste basiskenmerken per wegcategorie voor wegen binnen de bebouwde kom opgenomen. Bij het (her)inrichten van wegen dienen deze kenmerken als uitgangspunt te worden genomen. Maatwerk blijft hierbij noodzakelijk.
- Autoluwe centra, parkeren aan de rand van het centrum (op loopafstand).
- Voldoende laadpalen in centra, woonwijken en werkgebieden.

Traverse Bunnik als voorbeeldproject

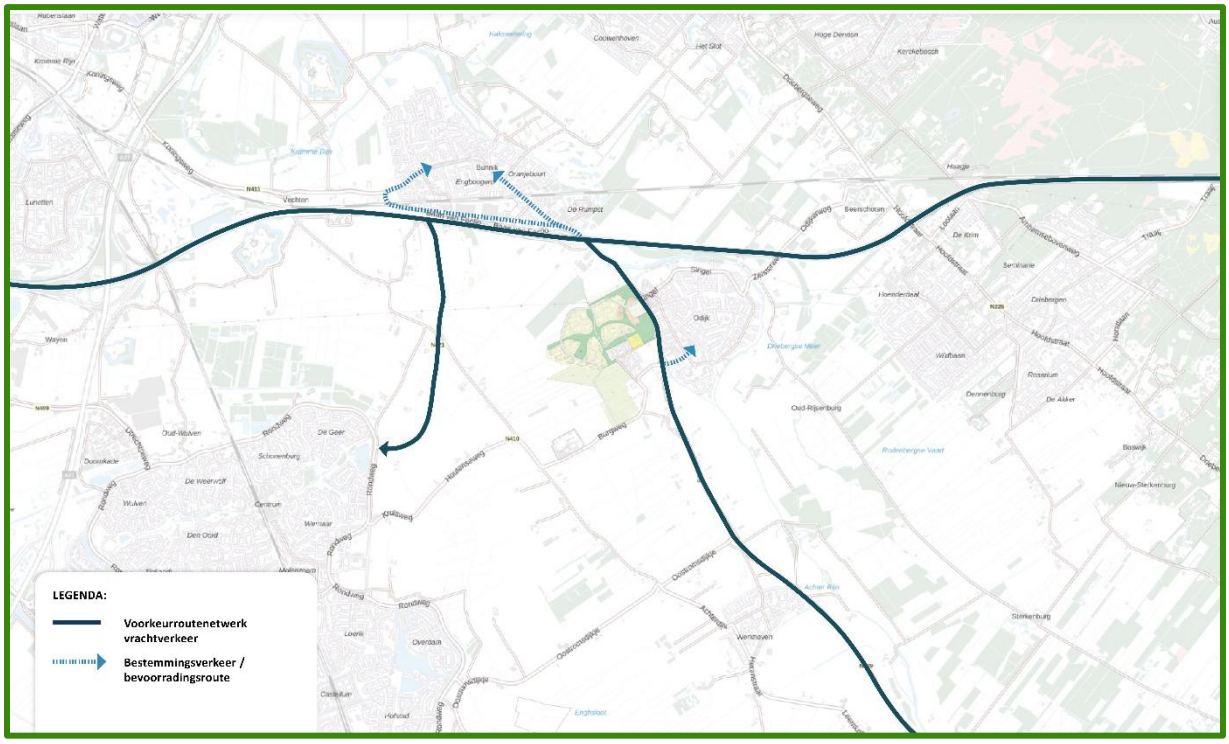
De Traverse in Bunnik vraagt een nadere uitwerking vanwege de ligging van de doorfietsroute. Doel is om de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van en naar het centrum te verbeteren (oversteekbaarheid, verminderen barrièrewerking). In het wensbeeld wordt daarom een verbijzondering voorgesteld bij het nabijgelegen kruispunt met de Molenweg. Daar waar het autoverkeer nu de primaire gebruiker is, moet er meer ruimte komen voor fietsers en voetgangers. Ook liggen er kansen om de verblijfskwaliteit van de locatie centraal te stellen in plaats van de verkeersfunctie.

3.5 Landbouw en logistiek

Voor het vrachtverkeer en landbouwverkeer is een voorkeursnetwerk aangegeven. Het streven is om het (doorgaande) vrachtverkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen voor het autoverkeer te geleiden, om daarmee de leefbaarheid in de woongebieden te bevorderen. Zo dragen we bij aan de doelen gezond en leefbaar en veilig. Economische kerngebieden zoals de centra en werkgebieden blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

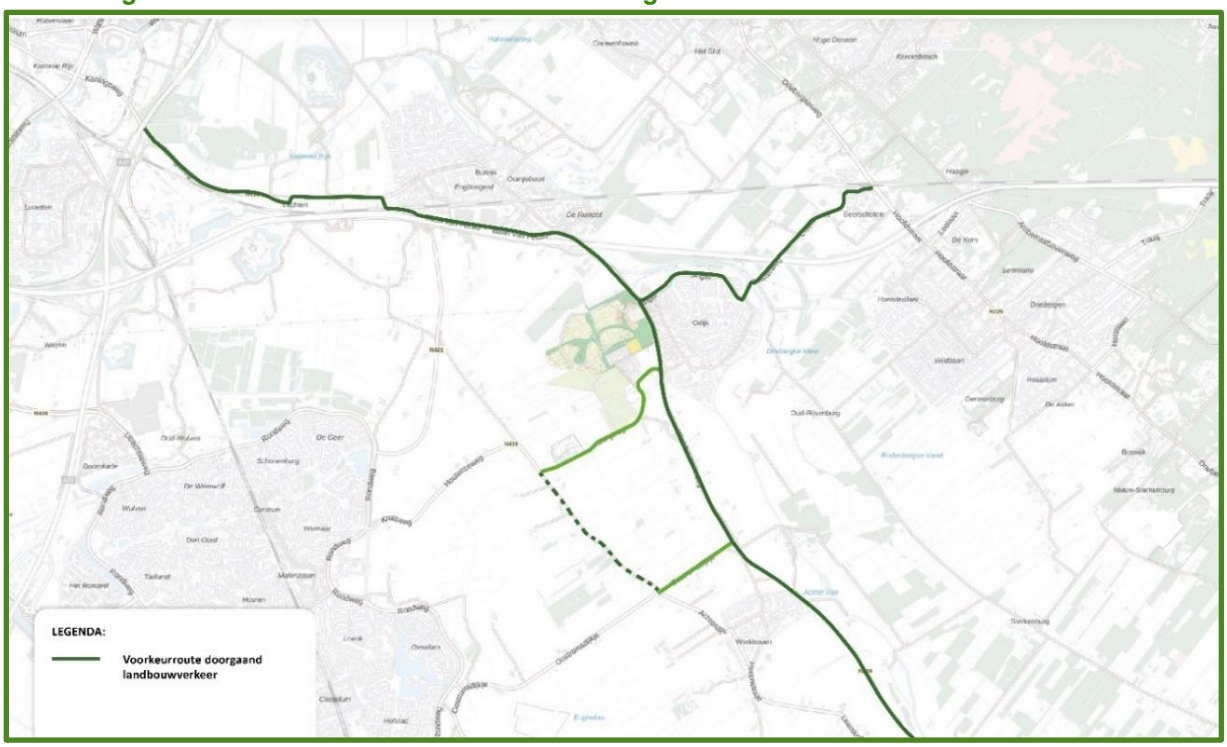
Het voorkeursnetwerk vrachtverkeer is gericht op het verminderen van doorgaand vrachtverkeer in de kernen (voornamelijk Bunnik) en het geleiden van bestemmingsverkeer via routes. De geleiding wordt vormgegeven door bewegwijzering en informatie voor navigatiesystemen (zie afbeelding 9).

Afbeelding 9: Voorkeurnetwerk vrachtauto gemeente Bunnik



Naast het vrachtverkeer is ook voor landbouwverkeer een voorkeursroutenetwerk aangegeven. Door dit netwerk actief te communiceren bij de agrariërs en loonbedrijven kan het gebruik van deze routes worden gestimuleerd. Bij Werkhoven gaat het landbouwverkeer bij voorkeur op de hoofdrijbaan van de N229. Deze keuze hangt samen met het onderzoek van Provincie Utrecht om een alternatief te bieden voor doorgaand landbouwverkeer door Werkhoven (zie afbeelding 10). Provincie en gemeente werken deze maatregel verder uit.

Afbeelding 10: Voorkeurnetwerk landbouwverkeer gemeente Bunnik



4

4. Mobiliteitsagenda

Wat is er nodig om het wensbeeld in de komende jaren te realiseren? Dat staat op hoofdlijnen in het uitvoeringsprogramma, ook wel de Mobiliteitsagenda genoemd. De genoemde projecten vloeien voort uit de programmadoelen en uit de vergelijking van de wensbeelden met de huidige situatie.

4.1 Prioriteit mobiliteitsagenda

De termijn waarop aan een project uitvoering wordt gegeven wordt bepaald op basis van verschillende factoren. Er wordt waar mogelijk aangesloten bij (ruimtelijke) projecten of geplande werkzaamheden. Daarnaast is gekeken naar het laaghangend fruit, waarmee maatregelen worden bedoeld die een bijdrage leveren aan de doelen, die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en relatief lage kosten met zich meebrengen. Er zijn enkele projecten die uitsluitend gerealiseerd kunnen worden met aanvullend budget van de gemeente of vanuit subsidies.

Bij het prioriteren is gekeken naar de mate waarin de projecten bijdragen aan de genoemde programmadoelen:

- Gezond en leefbaar
- Verbinding
- Veilig
- Bewuste keuzes
- Toegankelijk

Er is onderscheidgemaakt in de volgende termijnen:
KT = korte termijn (2026-2030)
MT = Middellange termijn (2030-2035)
LT = Lange termijn (na 2035)

Inwoners en belanghebbenden worden nauw betrokken bij de opgaven en projecten die voortkomen vanuit dit Programma Mobiliteit. Zij hebben een meedenkende rol, maar worden ook uitgedaagd om zelf met initiatieven te komen.

4.1.1 Lopende projecten waarvoor reeds budget is gereserveerd (tabel 2)

Maatregelen en activiteiten	Relatie met geplande werkzaamheden	Bijdrage doel	Termijn
Onderdoorgang Kersenweide onder N229 voor voetgangers en fietsers (Odijk)	Nieuwbouwproject Kersenweide		KT
Onderzoek lijnvoering bus 41 en bus 43 (Odijk)	Nieuwbouwproject Kersenweide		KT
Deelmobiliteit aanbieden bij nieuwbouw (Odijk)	Nieuwbouwproject Kersenweide en Entree Zuid Odijk		KT
Creëren van een aantrekkelijke stationsomgeving/mobiliteitshub. O.a. door het aanbieden van deelmobiliteit en voorzieningen (Bunnik)	Herstructurering stationsomgeving Bunnik		KT
Parkeerregulering stationsomgeving Bunnik (Bunnik)	Herstructurering stationsomgeving Bunnik		KT
Runnenburg herstructureren naar fietsstraat (Bunnik)	Herstructurering stationsomgeving Bunnik		MT
Aansluiting Regulierenring op de Provincialeweg (Bunnik)	Herstructurering stationsomgeving Bunnik		MT
Aansluiting bedrijvenpark Bunnik met buslijn 41 (Bunnik)	Ontwikkeling bedrijvenpark Parallel		KT
Herstructurering Runnenburg autoluw (Bunnik)	Stationsomgeving		KT
Kruising N411 Van Zijldreef-Runnenburg (Bunnik)	Doorfietsroute Houten – Utrecht Science Park en doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park		LT
Herstructurering Singel-noord en Hoge Woerd (Odijk)	Doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park		KT
Herstructurering Eikenpad (Bunnik)	Doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park		KT
Herinrichting parallelweg Traverse (Bunnik)	Doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park		KT
Start proef met landbouwverkeer op N229 (Werkhoven)	Pilot Provincie Utrecht		KT

4.1.2 Onderzoek en advies projecten (tabel 3)

Maatregelen en activiteiten	Relatie met geplande werkzaamheden	Bijdrage doel	Termijn
Actualiseren Parkeernota	Aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen (deelauto's, parkeren op afstand, flexibel)		KT (2025-2026)
Actualiseren 'Beleidsregels openbare laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gemeente Bunnik'	Voor het proactief plaatsen van laadpalen. Eventueel ook bij wagenparken		KT
Onderzoek sociale veiligheid fietspaden en voetgangersroutes	Verbeteren van de sociale veiligheid op fiets- en voetgangerspaden		KT
Verkenning busverbinding Bunnik-Zeist	Verbeteren OV-verbinding tussen Bunnik en Zeist in overleg met de Provincie Utrecht		KT
Onderzoek naar instellen van milieuzone	Om luchtkwaliteit en geluidshinder te verbeteren.		MT
Onderzoek naar veiligheidsrisico's in het wegennet	Verbeteren van de verkeersveiligheid met een proactief verkeersveiligheidsbeleid.		MT
Monitoring op parkeerdruk en verkeersdruk	Driejaarlijks – Evaluatie en monitoring.		MT
Onderzoek recreatieve verbindingen / uitbreiding struinpaden rondom Fort bij Vechten	Ontwikkelperspectief Kromme Rijn Linielandschap		MT

Voor bovenstaande projecten is nog geen budget gereserveerd in de begroting. Het actualiseren van de Parkeernota en van de Beleidsregels openbare laadinfrastructuur hebben prioriteit.

4.1.3 Pilot / experiment / educatie en voorlichting (tabel 4)

Maatregelen en activiteiten	Relatie met geplande werkzaamheden	Bijdrage doel	Termijn
Faciliteren en stimuleren van experimenten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid	Voornamelijk bij school- en sportomgevingen		KT
Faciliteren en stimuleren van autoluw dorpshart Werkhoven	Initiatief vanuit bewoners		KT
Faciliteren en stimuleren van laadpalen	Rond station, centra, woonwijken en werklocaties		KT
Faciliteren en stimuleren van educatie en voorlichting over bewegen, eenzaamheid, gezondheid	Bewustwordingscampagnes		KT
Verkeerseducatieprojecten	Waaronder het verkeersexamen voor basisscholen		KT
Informeren over deelmobiliteit en laadpunten bij contactmomenten met de gemeente	Zoals verhuizing, geboorte, trouwen etc.		KT

Voor bovenstaande projecten is nog geen budget beschikbaar. Het initiatief voor de experimenten en pilots ligt bij de inwoners of andere initiatiefnemers zoals scholen. De gemeente heeft een faciliterende rol hierin. Inschatting qua kosten is voor een periode van 2 jaar €30.000.

4.1.4 Infrastructuurprojecten, (nog geen budget beschikbaar) (tabel 5)

Maatregelen en activiteiten	Relatie met geplande werkzaamheden	Bijdrage doel	Termijn
De Vork - Nicolaaslaan - Zeisterweg herstructureren naar fietsstraat (Odijk)	In het verlengde van de ongelijkvloerse verbinding		MT
Een verbeterde verbinding tussen het station en het centrum van Bunnik	Daarbij kan gedacht worden aan een betere route door de wijk of via de Runnenburg-Parallelweg		MT
Traverse oversteek Molenweg (Bunnik)	Verbeteren oversteek van en naar centrum		MT
Traverse langzaam verkeersoversteek Huib van de Vechtlaan – de Gaarde (Bunnik)	Verbeteren voetgangers- en fietsoversteekvoorzieningen		MT
Mobiliteitshub Odijk, wellicht verplaatsen bushalte langs N229 (3 opties)	In relatie met ontwikkeling Kersenweide en onderzoek lijnvoering bus 41 en 43		MT
Reconstructie kruising Singel – Zeisterweg (Odijk)	Doorfietsroute Veenendaal – Utrecht Science Park		MT
Mobiliteitshub Werkhoven	In relatie met omgevingsvisie		MT
Lobbyen bij provincie voor herinrichting en snelheidsverlaging 60 k/m N229 bij Odijk	Verbeteren veiligheid en leefbaarheid Odijk		MT
Herinrichting autoluw centrum Bunnik – Auto te gast	In relatie met omgevingsvisie		MT
Herinrichting autoluw centrum Odijk – Auto te gast	In relatie met omgevingsvisie		MT
Verbetering recreatieve voorzieningen, toevoegen paden in Nieuw Wulven	Ontwikkelperspectief Kromme Rijn Linielandschap		MT
Realiseren van wandel- en struinpaden in het gebied ten zuiden van kern Bunnik en ten westen van Odijk	Ontwikkelperspectief Kromme Rijn Linielandschap		MT
Herinrichting en snelheidsverlaging autoweg Singel Odijk (30 km/uur)	Verbeteren veiligheid en leefbaarheid Odijk		LT
Herinrichting spoorwegovergang (ongelijkvloerse onderdoorgang) Bunnik)	ProRail is verantwoordelijk voor werkzaamheden		LT
Herinrichting hele Traverse (Bunnik)	Verbeteren veiligheid en leefbaarheid Bunnik		LT

4.2 Uitgangspunten bij de verdere uitwerking

4.2.1 Financiering door samenwerking

De gemeente Bunnik zet zich actief in voor de uitvoering van het Programma Mobiliteit, ondanks dat er momenteel beperkte middelen beschikbaar zijn buiten de bestaande budgetten voor verkeer en vervoer. De capaciteit en het geld ontbreken om de gemeente Bunnik in zijn geheel meteen te 'verbouwen' tot de optimale situatie. De doelstellingen in dit Programma Mobiliteit kunnen we daarom beter zien als een proces waarbij alle gebruikelijke aanpassingen aan de gemeente volgens dit programma worden uitgevoerd. Daarbij gaat het dus om een stapsgewijze aanpak van de uitvoering. Het is de bedoeling dat de normen van dit handboek worden gehanteerd bij het ontwerpen van nieuwe situaties. Ook bij reconstructies en onderhoud van bestaande situaties geldt het handboek als uitgangspunt.

De gemeente is volop bezig met lopende projecten die een sterke bijdrage leveren aan het Programma Mobiliteit, zoals weergegeven in tabel 5.1.2. Daarnaast worden diverse projecten geïnitieerd om aanvullende ambities uit dit programma te concretiseren. Indien nodig vragen we om extra investeringen van de gemeenteraad. De belangrijkste bronnen zijn provinciale subsidies, landelijke subsidies (o.a. vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Schone Lucht Akkoord) en gebiedsontwikkelingen. Ook zijn er projecten die niet vragen om grote infrastructurele investeringen, deze sluiten goed aan bij de nieuwe rol van de overheid: het bij elkaar brengen van partijen om gezamenlijk te komen tot nieuwe initiatieven en het faciliteren van die initiatieven.

4.2.2 Uitvoering

De kwaliteitseisen inrichting per modaliteit worden opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) die periodiek wordt geëvalueerd en geactualiseerd. De LIOR geeft voor alle initiatieven en projecten in de openbare ruimte de integrale eisen weer. Daarnaast is het raadzaam om een beheer- en onderhoudsplan te maken om de ambities en kwaliteiten vast te stellen voor dagelijks beheer, groot onderhoud en vervanging.

4.2.3 Participatie bij nadere uitwerking

Ontwerpen voor en met de doelgroep.
Wanneer wordt gewerkt aan het ontwerpen van de openbare ruimte en plannen voor verkeer, worden ervaringsdeskundigen gevraagd om mee te denken. Op die manier wordt geborgd dat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. Dit staat in relatie tot het participatiedoel 'Een inclusief Bunnik' uit 'Participatie bij ruimtelijke ontwikkelingen' (2024).

Ruimte voor experimenteren vanuit bewonersinitiatief/ Werken met living labs
Het is van belang dat het Programma Mobiliteit gaat leven onder inwoners. Door gebruik te maken van living labs krijgt het plan een gezicht en kunnen bij bewezen succes maatregelen verder worden uitgerold in de gemeente. Zo kan er bijvoorbeeld worden geëxperimenteerd met technologieën die zijn of worden ontwikkeld door bedrijven uit de regio.

Op kleinere schaal kunnen praktische experimenten worden uitgevoerd om de effecten op verkeer en leefbaarheid te testen. Voorbeelden zijn het tijdelijk afsluiten van bepaalde wegen of het instellen van eenrichtingverkeer. Zo kunnen bewoners ervaren hoe het is om ruimte te creëren voor andere doelen, zoals ontmoeten, spelen en voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Deze experimenten vereisen duidelijke communicatie van doelen en methoden met alle belanghebbenden en betrokkenen. Informatiesessies en het ophalen van feedback voor en na het experiment is hierbij van belang.

4.3 Evaluatie en monitoring

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen. Maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop, binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, provincie, vervoerders etc.), deze doelen worden gerealiseerd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties inzichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beiden. De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Monitoring en evaluatie maken de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

De gemeente evalueert of plannen van een gebiedsontwikkelaar aansluiten bij dit mobiliteitsbeleid. Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om samenwerking met betrokkenen. Samen met partijen als het VVN, de Fietsersbond, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op de 5 programmadoelen.
De gemeente gaat de volgende aspecten monitoren:

- Aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een ongevallenanalyse);
- Driejaarlijks verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken;
- Driejaarlijks parkeerdrukmeting op maatgevende parkeerterreinen en straten in de kernen;
- Alle klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;

Voorgesteld wordt om periodiek het beleid uit dit Programma Mobiliteit te monitoren en evalueren. Dit is integraal onderdeel van de monitoring van de gemeente. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd.

Bijlage 1: Kenmerken wegencategorisering

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van een 30 km/u en 50 km/u weg weer. Binnen een 30 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

Tabel B1a: Kenmerken wegencategorisering binnen de kom

	ETW 30	GOW30	GOW50
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	30 km/u	30 km/u	50 km/u
Kantmarkering	Geen	Geen	Ja (of trottoirband)
Rijrichtingscheiding	Geen	Geen	(Dubbele) asstreep of middenberm
Intensiteit (indicatief)	< 6000 mvt/etm	2000 – 8000 mvt/etm	> 4000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers	Vrijliggend fietspad of fietsstrook	Vrijliggend fietspad of parallelweg
Busroute	Bij voorkeur niet	Ja	Ja
Rijbaanbreedte	4,8 – 5,8 m	5,8 – 6,8 m	5,8 – 7,8 m
Verharding	Elementverharding (op bedrijventerreinen asfalt of beton)	Geheel of gedeeltelijk elementverharding	Asfalt of beton
Parkeren	Op of buiten de rijbaan (haaks/langsparkeren)	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Niet op rijbaan. Bij voorkeur niet langsparkeren.
Openbaar vervoer	Niet aanwezig of op de rijbaan	Halteren op de rijbaan of haltekom	Haltekom
Snelheidsremmers	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Bij oversteeklocaties of conflictpunten	Niet aanwezig
Oversteekvoorzieningen	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig	Verleiden van oversteek via voorzieningen op wegvak	Alleen bij kruispunten of wegvak met voorziening

*Kenmerken zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW.

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de wegen buiten de bebouwde kom weer. Binnen een 60 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

Tabel B1b: Kenmerken wegencategorisering buiten de kom

	GOW80	GOW60	ETW60
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven
Snelheid	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Kantmarkering	Ja	Ja (indien geen fietsstroken)	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm		< 3.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad (hoge intensiteit fiets) of fietsstroken	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers
Busroute	Ja	Ja	Buurtbus
Openbaar vervoerhalte	Haltekom	Op de rijbaan	Op de rijbaan
Rijbaanbreedte	> 7,5 m	4,5 – 6,2 m	3 – 5 m*
Verharding	Asfalt of beton	Asfalt	Asfalt
Parkeren	Niet op rijbaan.	Berm	Berm
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Maatwerk**
Oversteekvoorzieningen	Alleen bij kruispunten.	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig	Geen aparte oversteekvoorzieningen nodig

* Voor wegen met intensief landbouwverkeer is 3- 5 m (asfalt)verharding zonder kantstroken te smal. Bij twee landbouwvoertuigen van 3,00 m breed zal bij elkaar passeren er altijd één landbouwvoertuig door de berm moeten rijden. Vandaar dat er naast de asfaltverharding van 6,00 m het nodig is om aan beide zijden een kantstrookverharding aan te leggen, zodanig dat de minimale verhardingsbreedte 6,50 m is. Wanneer de verhardingsbreedte 6,00 m breed of minder is, dienen er aanvullende inrichtingsmaatregelen zoals passeerplaatsen te worden gerealiseerd op routes met doorgaand landbouwverkeer.
** CROW adviseert voor 60 km/u-wegen verkeersplateaus van 8 cm hoog voor de passeerbaarheid en alleen 12 cm hoog als tevens een goede oversteekbaarheid van de weg nodig is. Wanneer het aandeel grote voertuigen (vrachtauto's, landbouwvoertuigen) meer is dan 5 % van de verkeersintensiteit dan moet volgens CROW naar een alternatieve maatregel worden gezocht.

Colofon

Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Programma Mobiliteit Bunnik geeft ruimte!
Gemeente Bunnik	Vincent Verstege, Pauline de Koning
Auteurs SWECO	Willem Scheper, Noa Hamacher
Fotograaf	Guus van Gunst
Datum	oktober 2025