

Oprachtgever	Gemeente Bunnik
Datum	23 februari 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	011502.20220127.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/18

DUURZAME MOBILITEIT IN KERSENWEIDE

1. Vraagstelling en onderzoeksopzet

1.1 Vraagstelling

De gemeente Bunnik werkt aan een plan om 1.200 nieuwe woningen te realiseren in Kersenweide, bovenop de 140 woningen die er nu al gebouwd zijn in buurtschap 't Burgje. De provincie heeft in het kader van het provinciaal programma Wonen en Werken de ontwikkeling van Kersenweide echter begrensd op 1.000 woningen, inclusief de woningen in 't Burgje. De provincie vreest dat een hoger aantal zal leiden tot overbelasting van de N229 en de aansluiting op de A12¹. De gemeente brengt daar tegenin dat in Kersenweide sterk ingezet wordt op duurzame mobiliteit, zodat 340 extra woningen niet per definitie hoeven te leiden tot grotere problemen op de N229.

De vraag die nu aan Goudappel is gesteld, is om het huidige plan (inclusief maatregelen om duurzame mobiliteit te bevorderen) te vergelijken met de meer 'standaard' uitgangspunten voor nieuwbouw uit de tijd dat de provincie het aantal woningen in Odijk-West (nu Kersenweide) heeft begrensd tot 1.000 woningen. Wat is het effect van de inzet op duurzame mobiliteit op het aantal autobewegingen? En hoe verhoudt zich dat aantal tot een meer 'traditionele' uitleglocatie met 340 woningen minder?

¹ Ook in de tijd dat afspraken zijn gemaakt over de realisatie van 1.000 nieuwe woningen in dit gebied werd dit knelpunt al onderkend (ruim 10 jaar geleden, zie ook bijlage 1). Desondanks is de provincie toen akkoord gegaan met de bouw van 1.000 woningen.

Op basis van overleg tussen provincie en gemeente, heeft de gemeente Bunnik de opdracht als volgt geformuleerd: "Op basis van huidige inzichten en ambities van de gemeente m.b.t. Kersenweide dient te worden aangetoond dat er niet tot nauwelijks sprake zal zijn van een verdere toename van verkeersbewegingen voor 1200 woningen² (anno 2024) ten opzichte van de verwachtingen van circa 10 jaar geleden bij toen nog 1000 woningen."

1.2 Aanpak

Om de vraag goed te kunnen beantwoorden, bewandelen we drie sporen:

1. We analyseren de *historische ontwikkeling van de automobilititeit* in en rond Odijk. Het is immers goed mogelijk dat de feitelijke ontwikkeling van de automobilititeit niet geheel overeenkomst met de prognoses die ca. 10 jaar geleden zijn opgesteld. Indien de groei van de automobilititeit minder is dan toen geprognosticeerd, is er meer ruimte om nieuwe woningen te ontwikkelen.
2. We kwantificeren de te verwachten *effecten van concrete maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren*, zoals:
 - een centrale positie van de fiets in het woongebied en aansluiting op bestaande en nieuwe regionale fietsroutes;
 - woningbouw nabij en georiënteerd op haltes van sterke buslijnen, en snelle en directe fietsroutes naar NS-stations.
 - lagere parkeernormen in combinatie met inzet op deelmobiliteit.
3. We beredeneren ten slotte wat de maatregelen die in het kader van de ontwikkeling van Kersenweide worden genomen, kunnen bijdragen aan de *mobilititeit op een groter schaalniveau*. Beter fietsroutes en beter openbaar vervoer kunnen er immers ook toe leiden dat bestaande inwoners van Odijk hun vervoerwijze aanpassen.

² Toevoeging Goudappel: plus de 140 al gebouwde woningen

2. Historische ontwikkeling van de automobilititeit

De afspraken over het aantal te ontwikkelen woningen in Odijk zijn rond 2010 gemaakt (zie bijlage 1), dit op basis van de toen verwachte ontwikkeling van de automobilititeit. We vergelijken in dit hoofdstuk de prognose van toen met de feitelijke automobilititeit.

Verkeersintensiteiten N229

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten op de N229 weergegeven zoals die in 2010 voor het jaar 2020 werden geprognosticeerd. Daaronder zijn de cijfers uit het actuele verkeersmodel (VRU-model) weergegeven.

Bron	Ten noorden van Odijk	Ten zuiden van Odijk
Prognose voor 2020 in 2010	25.400	17.300
Actueel verkeersmodel 2020	24.500	16.500
Vershil (absoluut)	- 900	- 800
Vershil (relatief)	- 3,5%	- 4,6%

Tabel 1: Verkeersintensiteiten N229 in 2020 volgens model 2010 en actueel verkeersmodel

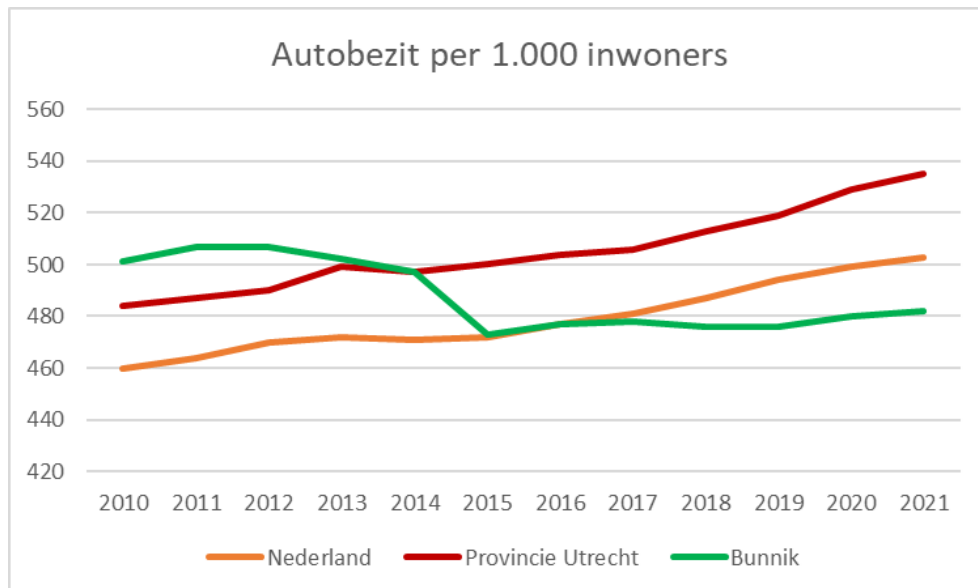
Uit deze gegevens blijkt dat de prognose uit 2010 hoger is geweest dan in het actuele verkeersmodel. Ook als we kijken naar telgegevens op de N229, dan is de prognose uit 2010 wat aan de hoge kant geweest: in 2019 – dus voordat Covid-19 zorgde voor een duidelijke vermindering van verkeer – lag de verkeersintensiteit op de N229 op een gemiddelde werkdag op 24.000 mvt/etm (bron: NDW, zie ook figuur 6, later in deze notitie).

Verkeersgeneratie per woning in Odijk

In een verkeersmodel wordt de verkeersgeneratie per woning bepaald door het model te kalibreren op tellingen. Voor nieuwe woningen (in een prognosejaar) wordt de verkeersgeneratie per woning gerelateerd aan vergelijkbare woningen in de omgeving en tevens aan de verschillen in reistijd en kosten tussen autoverplaatsingen en verplaatsingen met fiets of openbaar vervoer. In Odijk is de verkeersgeneratie per woning in het model uit 2010 hoger dan in het model uit 2020. Per modelzone is de verkeersgeneratie per woning verschillend. Als we naar het gebied ten westen van de N229 kijken, ligt de verkeersgeneratie per woning in het actuele verkeersmodel ruim 9% lager dan in het model waar in 2010 mee is gerekend.

Autobezit per 1.000 inwoners

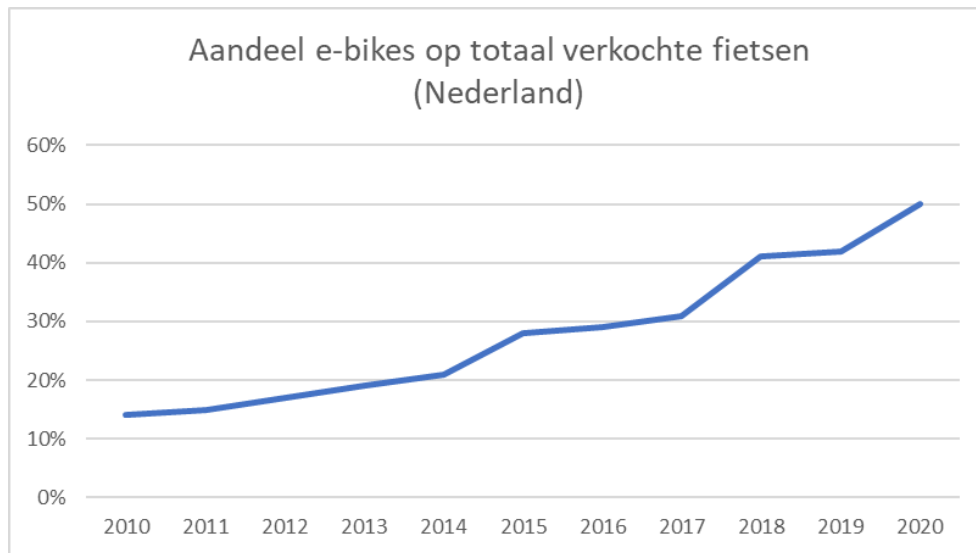
Ook uit andere trends kan afgeleid worden dat de groei van het autoverkeer in de gemeente Bunnik sinds 2010 wat lager is dan toentertijd voorspeld. In onderstaande grafiek is het autobezit per 1.000 inwoners weergegeven voor de gemeente Bunnik in vergelijking met de trend in de provincie Utrecht en in Nederland als geheel. Wat opvalt is dat in de gemeente Bunnik het autobezit – tegen de landelijke trend in – sinds 2010 is gedaald (- 3,8%)



Figuur 1: Ontwikkeling autobezit in Bunnik t.o.v. provincie Utrecht en Nederland (bron: CBS)

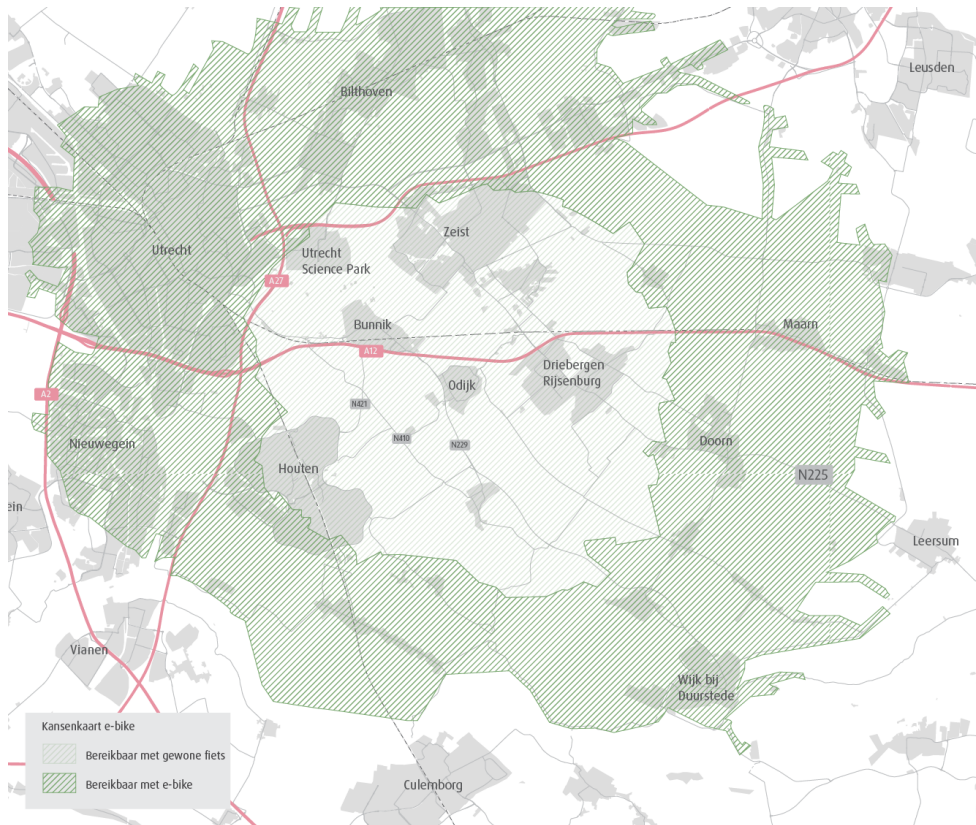
Opkomst e-bikes en speed pedelecs

Een andere sterke ontwikkeling sinds 2010 is de opkomst van de e-bike en tevens van de speed pedelecs. In figuur 2 is te zien dat inmiddels de helft van alle verkochte fietsen een e-bike betreft, terwijl dit aandeel in 2010 nog maar 14% was. De trendlijn vlakt nog niet af, zodat verwacht kan worden dat het aandeel e-bikes de komende jaren nog verder zal groeien.



Figuur 2: Aandeel e-bikes in totale fietsverkoop Nederland (bron: RAI/BOVAG/GfK)

Door de e-bike neemt het bereik van de fiets sterk toe. Figuur 3 brengt dat in beeld. Met een gewone fiets worden dagelijkse ritten tot ca. 7,5 km gemaakt, met een e-bike komen ritten tot 15 km binnen bereik. Daarmee worden ook Utrecht en Nieuwegein goed bereikbaar met de fiets. Het totaal aantal woningen dat met een e-bike binnen bereik komt is 4,7 keer zo groot als het aantal woningen dat met een gewone fiets in dezelfde tijd bereikt kan worden.



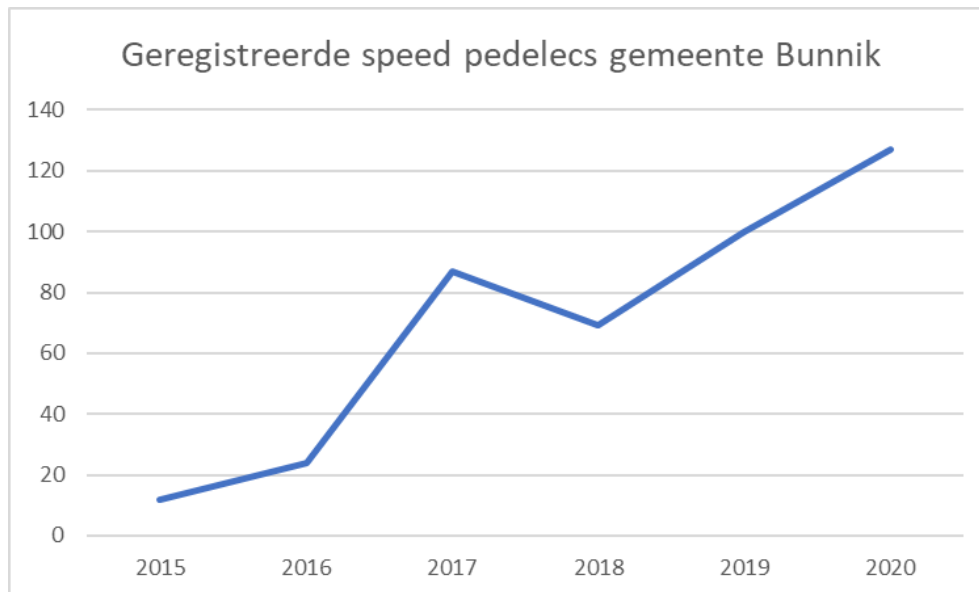
Figuur 3: Toename bereikbaar gebied vanaf Odijk bij gebruik van e-bike i.p.v. gewone fiets

Behalve de standaard e-bike is ook de speed pedelec in opkomst. Het aandeel van de speed pedelec in de modal split is nu nog niet zo groot, maar bezit en gebruik van speed pedelecs stijgt wel explosief. En in het bijzonder in Bunnik. Omdat speed pedelecs een kentekenplaat hebben, is het bezit van speed pedelecs per gemeente bekend. Uit die gegevens blijkt dat er relatief veel speed pedelecs zijn in de provincie Utrecht en dat de gemeente Bunnik in de provincie de gemeente is met het grootste aantal speed pedelecs gerelateerd aan het aantal inwoners. In 2010 waren er nog nauwelijks speed pedelecs. Tussen 2015 en 2020 is het aantal speed pedelecs in Bunnik vertienvoudigd. Ook deze trend lijkt nog niet af te vlakken voor de komende jaren.

Supersnelle e-bikes zijn nergens zo populair als in Bunnik: 'Dit is geen fiets meer, maar een voertuig'

VIDEO Speed pedelecs zijn razend populair in Utrecht. De provincie herbergt de meeste supersnelle elektrische fietsen voor het woon-werkverkeer per hoofd van de bevolking. En Bunnik is onbetwist de hoofdstad.

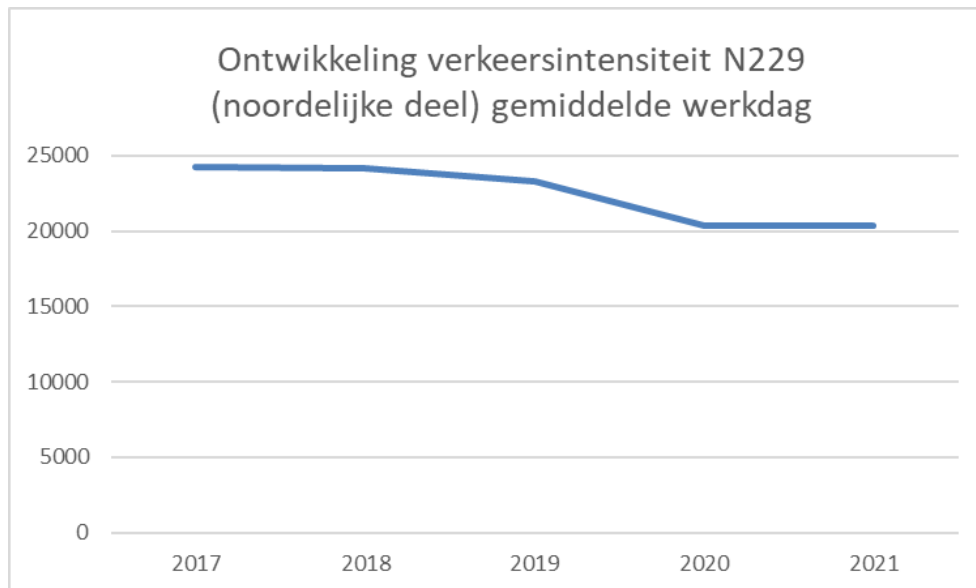
Figuur 4: deel van een artikel in AD, 28 augustus 2020



Figuur 5: Groei van het aantal speed pedelecs in Bunnik

Blijvend effect van Covid-19

De laatste jaren heeft Covid-19 veel invloed gehad op de hoeveelheid verplaatsingen, de tijden en de manieren waarop we ons verplaatsen. Dat is ook te zien aan de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de N229 (zie figuur 6). Opvallend is dat in 2019 de gemiddelde werkdagintensiteit al iets lager was dan daarvoor, maar in 2020 en 2021 is sprake van een significantie afname van de verkeersintensiteiten van ca. 15%.



Figuur 6: Effect van Covid-19 op de verkeersintensiteiten op de N229 (bron: NDW)

Om inzicht te krijgen in de *structurele* effecten van Covid-19 op mobiliteit, heeft Goudappel in 2021 een uitgebreid literatuuronderzoek gedaan, ondersteund door data uit het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP). Een belangrijk structureel effect dat verwacht wordt, is dat we blijvend meer thuiswerken. We hebben hier betere voorzieningen voor gekregen en hebben beter geleerd hoe we het beste thuis kunnen werken. Naast meer thuiswerken verwachten we ook een toename van het thuisonderwijs, al is die voorspelling iets onzekerder. Meer thuiswerken en thuisonderwijs leidt tot een afname van het aantal woon-werkritten, dus vooral in de spits (de periode waarin ook de wegcapaciteit het meest nijpend is). Met behulp van cijfers van het CBS³ omtrent het aantal ritten per modaliteit en reismotief, komen we tot de verwachting dat het aantal autoritten in de ochtendspits met 6% en in de avondspits met 3% zal dalen. Buiten de spitsperiodes is de daling 2%.

³ Verplaatsingsonderzoek 'Onderweg in Nederland' (ODiN) van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Bij de berekende effecten van thuiswerken en thuisonderwijs op het aantal ritten worden wel de volgende kanttekeningen gemaakt:

- Mensen zijn bereid langere woon-werk afstanden te accepteren als hun (gemiddelde) dagelijkse reistijd afneemt doordat men vaker thuis werkt (de wet van Brever). Met andere woorden: men gaat verder van het werk wonen, of andersom: verder van huis werken. Dit effect zal echter vooral op de autosnelwegen merkbaar zijn.
- We stappen vaker en langer in de auto voor sociale activiteiten en recreatie (geschat wordt dat 75% van de woonwerkritten terugkeert als sociaal-recreatief verkeer). Deze activiteiten vinden echter hoofdzakelijk buiten de spitsperioden plaats.
- Ten slotte ontstaat ruimte voor 'latente vraag'. Als er door thuiswerken meer ruimte ontstaat op de weg, kan dat een trigger zijn om weer meer in de spits te gaan rijden, af te stappen van sluiproutes, en voor niet-auto gebruikers om te kiezen voor de auto. Dit geldt echter ook andersom: als de vertraging op de N229 te veel toeneemt, zal dat aanleiding zijn om meer thuis te werken, op andere tijden te reizen of andere vervoerwijzen te overwegen.

Voor meer informatie over het onderzoek van Goudappel over de blijvende effecten van Covid-19 verwijzen we naar onze website:

<https://www.goudappel.nl/effect-covid-19-mobiliteitsgedrag-trends-en-adviezen/>

3. Maatregelen duurzame mobiliteit Kersenweide

De maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren bestaan uit:

- het verbeteren van de mogelijkheden voor fiets en openbaar vervoer;
- het beperken van eigen autobezit door het aanbieden van deelsystemen.

Verbeteringen in de fietsstructuur

In de plannen voor Kersenweide is veel aandacht voor extra en snellere fietsroutes. Op de volgende kaart zijn de belangrijkste aanpassingen in beeld gebracht:

- Er komt een nieuwe brug over de A12 (onderdeel van provinciale plannen), omdat de huidige brug slecht toegankelijk is voor fietsers (zie foto). Station Bunnik ligt op 140 m afstand van deze brug.



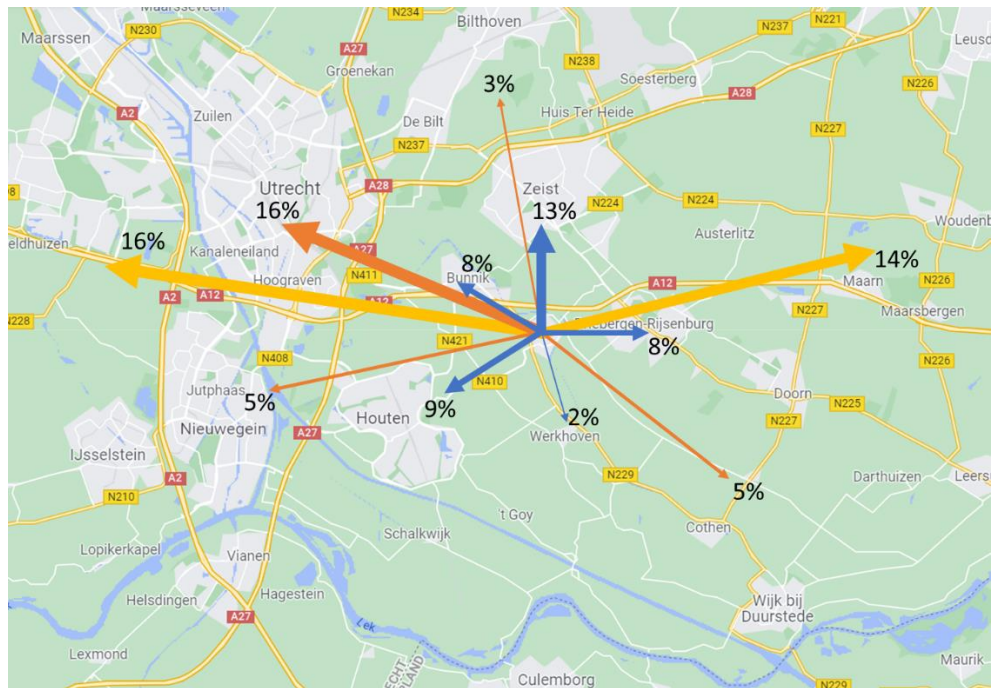
- Vanaf deze nieuwe fietsbrug wordt een nieuwe fietsroute gerealiseerd naar Kersenweide. Het deel van deze verbinding in Kersenweide is onderdeel van de grondexploitatie Kersenweide, over het gedeelte in het landelijk gebied (<1,5 km) vindt overleg plaats met de provincie.
- De fietsverbinding richting Zeist wordt verbeterd door een ongelijkvloerse kruising van de N229 (comfortabele fietstunnel met slechts 1,5 m hoogteverschil voor fietsers), en door verbeteringen op de snelfietsroute Veenendaal-Utrecht, die hier deels mee samenvalt. Vanaf de N229 tot station Driebergen-Zeist is 3,0 km (10 min fietsen).
- De fietsroute langs de N410 naar Houten wordt vernieuwd. Kersenweide zal daar naadloos op aangesloten worden.



Figuur 7: Geplande aanpassingen in de fietsstructuur

De aanpassingen in het fietsnetwerk zullen op de relaties naar Bunnik, Houten en Zeist leiden tot kortere fietsafstanden (Bunnik, Houten) en/of een gemiddeld hogere snelheid (Bunnik, Zeist). Op deze relaties rijdt nu nog een groot deel van het autoverkeer:

- Ongeveer 30% van de autoverplaatsingen vanuit Oudijk gaan richting Bunnik, Houten of Zeist (zie figuur 8).
- Dat is driekwart van de verplaatsingen binnen de standaard fietsafstand (de pijlen in figuur 8 vertegenwoordigen 40% van alle autoritten).
- Als rekening gehouden wordt met een groter bereik van e-bikes (zie ook figuur 3 in hoofdstuk 3), dan ligt zelfs 70% van de autoritten binnen fietsafstand (in figuur 8 de blauwe en oranje pijlen samen).



Figuur 8: verdeling autoverplaatsingen naar richting en afstand

Wat een kortere reistijd voor fietsers betekent voor toename van het fietsgebruik en afname van het autogebruik, kan worden uitgedrukt in elasticiteiten (de mate waarin kortere reistijd voor de fiets leidt tot meer fietsgebruik) of kruiselasticiteiten (de mate waarin kortere reistijd voor de fiets leidt tot minder autoverplaatsingen). We gebruiken hiervoor een onderzoek van 4cast, waarin de elasticiteiten in het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) onder de loep zijn genomen. Daaruit kwamen de volgende waarden naar voren:

- Een verkorting van de reistijd met de fiets van 1% leidt tot 0,76 tot 0,78% meer fietsverplaatsingen en tot 0,37 tot 0,38 minder autoverplaatsingen.
- Deze waarden zijn getoetst bij reistijdafnames met de fiets van 10 tot 20%. Bij kleinere of grotere reistijdafnames kan het effect per procent verkorte reistijd anders zijn.
- Bij verkorting van de fietsreistijd worden vooral meer langere fietsverplaatsingen gemaakt, het effect op het aantal fietskilometers is dus groter dan op het aantal fietsverplaatsingen.
- Bij deze conclusies wordt wel als kanttekening geplaatst dat er weinig gegevens in de literatuur te vinden zijn waarmee de resultaten kunnen worden vergeleken. Bovendien hangt de effecten af van de (plaatselijke) omstandigheden, zodat er een vrij grote marge rond de gevonden waarden moet worden aangehouden.

Als we uitgaan van gemiddeld 10% kortere fietsreistijden op de relaties naar Zeist, Bunnik en Houten (als gevolg van nieuwe en betere fietsverbindingen) dan leidt dit tot volgens de genoemde elasticiteiten voor 30% van de autoritten tot ca. 3,7 % minder autoritten, dus in totaal 1,1% minder autoritten (0,3 x 3,7%).

Het effect van de groei van het aantal e-bikes is groter, omdat de e-bike voor een groter aandeel van de autoritten een reëel alternatief is. Gemiddeld 10% kortere fietsreistijden als gevolg van een groeiend aandeel e-bikes leidt voor 70% van de autoritten tot ca. 3,7% minder autoverplaatsingen, dus in totaal 2,6% minder autoritten (0,7 x 3,7%). Het effect van het groeiend aantal speed pedelecs is hierin nog niet meegenomen.

Openbaar vervoer

Het OV-toekomstbeeld geeft aan hoe het openbaar vervoer zich in de regio zal ontwikkelen. Voor Bunnik en Odijk betekent dit dat vooral de huidige OV-as van Utrecht via Bunnik en Odijk naar Wijk bij Duurstede versterkt wordt als 'regionale corridor'. Daarnaast liggen het intercitystation Driebergen-Zeist en de sprinterstations Houten en Bunnik op fietsafstand. Extra woningen zorgen voor extra draagvlak voor openbaar vervoer waardoor de kwaliteit van het openbaar vervoer kan verbeteren (bijvoorbeeld door hogere frequenties). Het gebruik van het openbaar vervoer wordt in Kersenweide gestimuleerd door directe loop- en fietsroutes naar de bushaltes langs de N229 te creëren. Tegelijkertijd is het niet te verwachten dat een groter aantal woningen of goede looproutes naar OV-haltes in Kersenweide direct zullen leiden tot extra busverbindingen of significant hogere frequenties⁴. Wel kan worden gegarandeerd dat het openbaar vervoer minimaal op het huidige peil blijft.

Deelauto's

Bij de vaststelling van het Integraal Programma van Eisen is door de gemeenteraad per amendement aangegeven dat gestreefd moet worden naar 10% lagere parkeernormen, vanwege de inzet op openbaar vervoer en fiets. Daartoe worden de volgende maatregelen genomen in Kersenweide:

- Parkeerplaatsen worden geconcentreerd in collectieve parkeervoorzieningen (parkeerterrein of parkeerkoffers) op enige afstand (tot 200 m) van de woning. Hiermee wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd, omdat het voor korte afstanden dan aantrekkelijker wordt om de fiets te pakken (in plaats van eerst naar de auto te lopen). Bovendien is zo meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk en krijgt de wijk een meer verkeersluw karakter.

⁴ Mogelijk kan de buslijn van Houten naar Odijk (via de N410) een iets andere route krijgen om Kersenweide beter te bedienen. Dit is echter nog niet onderzocht.

- Door parkeerplaatsen voor de eigen auto op enige afstand van de woning te concentreren, krijgen deelauto's ook een betere concurrentiepositie ten opzichte van de eigen auto. Voor Odijk Kersenweide wordt rekening gehouden met 1 deelauto per 75 tot 100 woningen.

Per deelauto kan het aantal parkeerplaatsen met minimaal 5 parkeerplaatsen worden verminderd. Dat heeft twee oorzaken:

- Autodelen zorgt ervoor dat een meer zuivere kostenafweging wordt gemaakt tussen autogebruik en gebruik van het openbaar vervoer of de fiets. Bij eigen autobezit bestaat een groot deel van de kosten voor de auto uit vaste kosten en een kleiner deel uit variabele kosten. Alleen de variabele kosten zijn van invloed op de vervoerwijzekeuze. Bij gebruik van deelauto's zijn alle kosten variabel. Daardoor maken autodelers vaker de keuze om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets.
- Deelauto's staan (als het goed is) minder vaak stil dan privé-auto's: ze worden efficiënter gebruikt door verschillende personen.

In factsheet 5 'Argumenten voor autodelen' van CROW-KpVV' is aangegeven dat bij verdergaande groei van autodelen 1,5 tot 2 procent reductie van de totale automobilititeit kan worden bereikt. Dat komt doordat autodelers gemiddeld minder kilometers per jaar rijden dan toen ze nog met een eigen auto reden (gemiddeld 7.500 in plaats van 9.100 kilometers per jaar, dus ca. 17,5% minder). En slechts 13% van de ritten in een deelauto vindt plaats in de ochtend- of avondspits, dus dragen zij slechts beperkt bij aan de capaciteitsproblemen op het hoofdwegennet.

Voor Odijk schatten we het effect van autodelen op de totale automobilititeit iets kleiner in. Slechts een deel van de 10% lagere parkeernormen in Kersenweide is toe te schrijven aan de introductie van deelauto's (een ander deel wordt bereikt door bijvoorbeeld meer dubbelgebruik en door een correctie op het feitelijke autobezit dat in Odijk gemeten wordt. Als we daar rekening mee houden is het effect van autodelen op de automobilititeit in Odijk ongeveer 1%.

4. Effecten duurzame mobiliteit voor Odijk als geheel

De verwachte blijvende effecten van Covid-19 gelden uiteraard net zo voor bestaand Odijk als voor Kersenweide. Dat leidt in absolute zin tot een grotere reductie van het aantal autoritten omdat er in bestaand Odijk ongeveer twee keer zo veel mensen wonen als in Kersenweide komen te wonen: het aantal woningen in de dorpskern Odijk (CBS-buurtindeling, ten oosten van de N229) is ongeveer het dubbele van de 1.200 woningen die voorzien worden in Kersenweide.

De maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren, zijn wel gekoppeld aan de realisatie van de nieuwbouw in Kersenweide. Maar als deze maatregelen eenmaal genomen zijn, kunnen ook bestaande bewoners van Odijk ervan profiteren (zij het waarschijnlijk in wat mindere mate dan de bewoners van Kersenweide). Zij kunnen bijvoorbeeld meeprofiteren van de verbetering van fietsroutes en naar verwachting ook van de beschikbaarheid van deelauto's. Als eenmaal een deelautosysteem is geïntroduceerd in een kern, dan is het sneller rendabel om het systeem verder uit te breiden (dus ook in bestaand Odijk).

Het effect zal voor de inwoners van bestaand Odijk ongeveer de helft kleiner zijn, maar het gaat wel om een twee keer zo hoog aantal inwoners. Dus kan per saldo worden aangenomen dat het positieve effect voor de bestaande dorpskern Odijk (in absolute zin) ongeveer gelijk is aan het positieve effect voor Kersenweide, dat wil zeggen:

- circa 1,1 % extra reductie autoritten⁵ als gevolg van nieuwe fietsroutes;
- circa 2,6 % extra reductie autoritten² als gevolg van toenemend gebruik e-bikes;
- circa 1% extra reductie autoritten² als gevolg van verdere verspreiding van deelauto's.

⁵ Reductie gerekend van het totaal aantal autoritten gerelateerd aan Kersenweide

5. Slotsom

Om bij een aantal van 1.340 woningen (140 woningen in 't Burgje en 1.200 in Kersenweide) tot hetzelfde aantal autoritten te komen als in het verleden werd verwacht bij 1.000 woningen, moet het aantal autoritten per woning met ongeveer een kwart afnemen (25,4%). Dit is een grote opgave. Er zijn echter verschillende ontwikkelingen die inderdaad wijzen op een lagere ritproductie per woning. We maken onderscheid in twee perioden:

- Ontwikkelingen in de automobilititeit in de periode tussen de oorspronkelijke prognose van de automobilititeit (2010) en nu.
- Te verwachten toekomstige ontwikkelingen.

In de periode tussen 2010 en nu zien we de volgende ontwikkelingen:

- De verkeersintensiteit op de N229 is tussen 2010 en 2019 (voor corona) minder hard gegroeid dan in 2010 geprognoseerd. Doordat het verkeersmodel op verkeersstellingen is 'geijkt' (gekalibreerd), is de verkeersproductie in het actuele verkeersmodel voor woningen in Kersenweide ruim 9% lager dan in het model waar in 2010 mee is gerekend.
- Mogelijke verklaringen hiervoor zijn het afgenomen autobezit en de sterke groei van e-bikes en speed pedelecs in de gemeente Bunnik. Deze effecten zijn in Bunnik sterker dan elders, wellicht juist als gevolg van een wat minder goede doorstroming van het autoverkeer.

In de komende tien jaar verwachten we opnieuw dat de groei van het autoverkeer (vooral in de spitsperioden) minder sterk zal zijn, als gevolg van de volgende ontwikkelingen en maatregelen:

- Covid-19 zal als blijvend effect hebben dat er meer thuisgewerkt wordt. Dat leidt tot 6% minder ritten in de ochtendspits, 3% minder ritten in de avondspits en 2% minder tijdens andere uren van de dag.
- Het aantal autoritten van en naar Kersenweide kan met circa 1,1 % worden gereduceerd als gevolg van de voorgenomen nieuwe en verbeterde fietsroutes.
- Het toenemend gebruik van e-bikes leidt tot 2,6% minder autoritten van en naar Kersenweide.
- De inzet van deelauto's in Kersenweide kan de hoeveelheid aan Kersenweide gerelateerde autoritten met 1% verminderen.

Om deze effecten te berekenen zijn verschillende aannames gedaan. En de combinatie van verschillende effecten hoeft niet gelijk te zijn aan de optelsom van de afzonderlijke effecten. In grote lijnen kan uit deze cijfers echter worden opgemaakt dat een toekomstige afname van het aantal autoritten van en naar Kersenweide met rond de 7% mogelijk is.

Daarnaast zal ook het aantal autoritten van de huidige inwoners van Odijk beïnvloed worden:

- Het blijvende effect van Covid-19 is uiteraard gelijk, maar heeft in absolute zin een groter effect op het aantal autoritten omdat het aantal inwoners van de kern Odijk ongeveer het dubbele is van het verwachte aantal inwoners in Kersenweide.
- De effecten van de maatregelen om fietsgebruik en deelauto's te stimuleren heeft ook gunstige effecten op bestaande Odijkers. We verwachten voor bestaande Odijkers ongeveer de helft van het effect, maar omdat er ongeveer twee keer zoveel inwoners in bestaand Odijk wonen, is het effect op het aantal autoritten in bestaand Odijk ongeveer gelijk aan het effect in Kersenweide.

Als we de vermindering van het aantal autoritten in bestaand Odijk relateren aan het aantal ritten in Kersenweide, dan is hierdoor een afname van ongeveer 9% van het aantal autoritten te bereiken.

Samengevat achten we het mogelijk om de hoeveelheid autoritten te beperken met 25% ten opzichte van de raming die in 2010 is gemaakt. Deze 25% reductie bestaat uit de volgende drie elementen:

- De huidige verkeersproductie per woning is 9% lager dan 10 jaar geleden met het toenmalige verkeersmodel werd geprognoseerd.
- Door blijvende effecten van Covid-19, nieuwe fietsroutes, e-bikes en de inzet van deelauto's kan de hoeveelheid autoritten van en naar Kersenweide met nog eens 7% worden beperkt.
- De blijvende effecten van Covid-19 en de maatregelen die in Kersenweide worden genomen, hebben ook invloed op bestaand Odijk. Daardoor kan de groei van het autoverkeer met nog eens 9% worden beperkt.

Bijlage 1 – Historisch gemaakte afspraken ontwikkeling Odijk-West met 1.000 woningen

2007

- Brief van provincie Utrecht (Dienst Ruimte en Groen) aan gemeente Bunnik (6 juli 2007) m.b.t. het overleg over het "voorontwerp structuurplan gemeente Bunnik 2007-2015"; hierin staat dat men "... niet afwijzend is tegen de nieuwe woningbouwlocatie Odijk-West met 1.000 woningen, maar dat men niet overtuigd is van de noodzaak van de omlegging van de N229 (rondweg)". Men stelt vervolgens dat "... het capaciteitsprobleem niet zozeer de N229 zelf betreft, maar veeleer de beperkte capaciteit van de aansluiting N229/A12. Een omgelegde N229 is dan geen directe voorwaarde om het probleem van de aansluiting op de A12 op te lossen." En verderop in de brief staat: "...Voor de uitbreiding van Odijk zijn verkenningen nodig die uitgaan van de mogelijkheden om de bestaande weg te benutten, zodat een rondweg overbodig is".

2008

- Structuurplan Gemeente Bunnik 2007-2015; in dit Structuurplan wordt de ontwikkeling van Odijk-West genoemd (met een max. van 1.000 woningen). Dit structuurplan werd op 31 januari 2008 door de gemeenteraad vastgesteld en vormde input voor de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028.
- Brief van GS aan gemeente Bunnik (15 juli 2008) waarin GS aangeeft positief te staan tegenover de ontwikkeling van Odijk-West met 1.000 woningen en een eventuele omlegging van de N229. Bij verdere uitwerking stelt GS een aantal randvoorwaarden waaronder de voorwaarden dat de plannen ruimtelijk en landschappelijk inpasbaar zijn en rekening wordt gehouden met het nationaal landschap rivierengebied.

2010

- Brief van provincie Utrecht aan gemeente Bunnik (19 maart 2010) waarin de provincie aangeeft een partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 voor te bereiden ten behoeve van de bouw van 1.000 woningen in Odijk-West en de mogelijke omlegging van de provinciale weg N229

2013

- Odijk-West is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) dat op 4 februari 2013 is vastgesteld. Hiermee is de locatie door de provincie ook planologisch vastgelegd. De locatie Odijk-West is opgenomen als 'woningbouwopgave uitbreiding' en met een capaciteit van 1.000 woningen.