

Aan : De leden van de gemeenteraad

Van : College van B&W

Datum : 11 mei 2021

Onderwerp : Doorfietsroute Veenendaal-Utrecht USP (Traverse Bunnik)

---

Geachte leden van de raad,

### **Inleiding**

In 2019 hebben de provincie Utrecht en diverse gemeenten, waaronder Bunnik, een intentie-overeenkomst getekend om de doorfietsroute uit te werken. Voor Bunnik is het voorstel de route over de traverse te laten lopen. Het voorstel (voor de hele route) komt eind 2021 ter besluitvorming bij de provincie en de betrokken gemeenten aan de orde.

Het voorstel voor de fietsroute op de traverse heeft in maart ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de reacties en vragen daarover, van bewoners en raadsleden, is er reden de raad nader te informeren over hoe het een en ander tot stand is gekomen én om te informeren over de voortgang. Op termijn is een bredere benadering wenselijk, maar dat vraagt een andere aanpak, in ontwerp, in tijd en geld. Met name dat laatste is een discussiepunt.

In deze nota willen wij u informeren over hoe het idee van de doorfietsroute tot stand is gekomen, wat de rollen van de provincie en de gemeente zijn, en in het bijzonder de positie van de gemeenteraad. Tevens komt de samenhang aan de orde met het beleidsvoornemen de 'traverse' verkeerskundig af te waarderen. Tot slot krijgt u informatie over de participatie via de inspraak en de effecten van de huidige aanpak van de traverse, maar nog zonder uitgewerkte visie op het geheel.

Met de informatie uit deze nota gaan wij graag met u in gesprek over de onderwerpen in deze nota, met name de tracékeuze, de koppeling met hoofdrijbaan en de financiën.

### **Het besluitproces en de rol van de raad**

Het besluit of en hoe de fietsroute gerealiseerd wordt, is een gezamenlijk besluit van de provincie en de betrokken gemeenten. Dat wil zeggen: er moet een voorstel zijn waarin alle partijen zich kunnen vinden, zowel over het tracé als over de financiering en de planning.

Het college hecht er aan dat de gemeenteraad zich in meerderheid kan vinden in het voorstel. Het college zal het voorstel naar verwachting eind 2021 aan de raad voorleggen en er een oordeel over vragen.

### **Beleidsdoelen van gemeente en provincie**

Zowel Bunnik als de provincie hebben doelen geformuleerd voor het bevorderen van fietsen, om zodoende bij te dragen aan duurzame mobiliteit. Deze doelen vallen deels samen en kunnen elkaar versterken.

In het collegeprogramma "Bunnik Bouwen voor Elkaar" zijn als doelen o.a. opgenomen:

- "We versterken de bereikbaarheid van onze gemeente (en buurgemeenten), waarbij duurzame mobiliteitsoplossingen zoals OV en fiets de voorkeur hebben.
- We verbeteren de veiligheid en kwaliteit van onze fiets- en wandelinfrastructuur, zowel binnen en tussen de dorpskernen als in het buitengebied."

In het Verkeersbeleidsplan 2015 is o.a. opgenomen dat de traverse onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk (blz. 22)

De provincie heeft de ambitie om samen met gemeenten nieuwe snel/doorfietsroutes in de regio Utrecht aan te leggen. Dit doet zij door bestaande fietsverbindingen te verbeteren en aan elkaar te verbinden, zodat fietsers ongehinderd, veilig, snel en comfortabel kunnen doorfietsen. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om ook voor langere afstanden je fiets te pakken. Dat draagt bij aan een bereikbare, gezonde en aantrekkelijke provincie.

Een snelfietsroute is een route waarop fietsers vaker voorrang krijgen op autoverkeer en eerder groen bij verkeerslichten. De snelfietsroutes zijn voor alle fietsers. Men hoeft er niet per se snel te fietsen.

Stappen voor de fietsroute Veenendaal – Utrecht

- 2018 Tracéverkenning Veenendaal-Utrecht
- 2019 intentieovereenkomst fietsroute
- 2020 Verkenning tracé varianten Zeist of Bunnik
- 2020-2021 Verkenning tracé varianten binnen Bunnik:  
via traverse of via Anton van Dampad
- 2021 Inspraak op het concept voorontwerp
- Vervolg de ontwikkeling van de fietsroute via de traverse

### **Verkenning van het tracé en intentieovereenkomst 2018-2019**

In 2018 is op initiatief van de provincie gestart met de verkenning van een tracé tussen Veenendaal en Utrecht (USP). Er waren bij aanvang drie tracé's in beeld. Na een globale beoordeling van voor- en nadelen en overleg met stakeholders, heeft het tracé vanaf Veenendaal door de woonkernen van Utrechtse Heuvelrug de voorkeur gekregen. Vanaf Driebergen waren er twee varianten waaruit in eerste instantie nog geen keuze was gemaakt: een route via het buitengebied van Zeist en Bunnik, of een route door Odijk en de bebouwde kom van Bunnik (Rapport van Decisio, 15-12-2018).

Op basis van deze eerste verkenning is op 15 juli 2019 een intentieovereenkomst getekend tussen de provincie en alle betrokken gemeenten. Enkele kernpassages daaruit zijn:

*“Partijen (willen) het fietsgebruik in het woon-werkverkeer (...) laten groeien om de bereikbaarheid te vergroten, de filedruk te verminderen, de gezondheid te bevorderen en een bijdrage aan een beter milieu te leveren.”*

*“Partijen (zien) de aanleg van de snelfietsroute Utrecht USP-Veenendaal daarom (...) als een belangrijk instrument om het fietsgebruik te vergroten.”*

De overeenkomst heeft als doel (artikel 1)

1. (...) vast te leggen dat Partijen gaan samenwerken om de snelfietsroute Utrecht USP-Veenendaal (en vice versa) aan te leggen.
2. Partijen gaan daartoe als eerste stap in gezamenlijkheid onderzoeken uit (laten) voeren, die nodig zijn om tot een uitvoeringsovereenkomst te komen voor deze snelfietsroute.
3. Op basis van de verkregen informatie, zullen Partijen een uitvoeringsovereenkomst voor bereiden en voor leggen voor besluitvorming in Gedeputeerde Staten en Colleges van B&W/Gemeenteraden.”

### **De nadere verkenning voor het tracé 2020-2021: variant Zeist of variant Bunnik**

De verkenning van Decisio was zoals vermeld op hoofdlijnen. Enkele tracé's waren afgevalen op basis van verwacht gebruik en kosten. Maar ook binnen het overgebleven tracé stonden nog veel zaken open. Voor Bunnik en Zeist was relevant of de route vanaf Driebergen zou verlopen

- via het buitengebied van Zeist en Bunnik (Tiendweg-Koelaan-Sportlaan-Tolhuislaan-Grothelaan), of

- parallel aan de A12-Zeisterweg- Singel-noord (Odijk)-Schoudermantel-Stationsweg- Provincialeweg, en dan verder via de Van Zijldreef richting het USP. Het tracé van deze studie zou stoppen bij de Van Zijldreef, omdat daar een afzonderlijk traject voor liep (verbinding station Bunnik-USP).

In een studie waarbij de provincie, de gemeenten Zeist, Utrechtse Heuvelrug, Utrecht en Bunnik, alsmede de universiteit/USP betrokken waren, is in maart 2020 ambtelijk voorgesteld het tracé door Odijk/Bunnik (onderstaand de rode route) als uitgangspunt te nemen.



Afbeelding 1: De twee routes tussen Utrecht Science Park en Driebergen

Dat was op basis van de volgende afweging van voor- en nadelen:

De grootste nadelen van de variant Zeist zijn de beperkte ruimte voor de fiets (wat door de slechte inpasbaarheid niet verbeterd kan worden), combinatie met autoverkeer op deze smalle wegen, en het gebrek aan toegevoegde waarde van dit tracé voor de kernen Zeist, Bunnik en Odijk. De variant Zeist levert geen bijdrage aan het verminderen van het autoverkeer op de korte afstand, één van de redenen voor het aanleggen van de snelfietsroute.

Variant Bunnik-Odijk biedt aan meer gebruikers (potentieel) kwalitatief goede fietsinfrastructuur. Wel zijn diverse punten en tracédelen die bijzondere aandacht behoeven. Een aantal kruispunten en wegvakken zijn momenteel niet prettig voor fietsers. Hier zijn echter wel mogelijkheden om dit te verbeteren, dit in tegenstelling tot variant Zeist.

#### **Een alternatief tracé binnen Bunnik: het Anton van Dampad, en de vergelijking met de traverse**

Binnen Bunnik verliep het voorgenomen tracé over de traverse. Op enig moment is in het proces ook een ander tracé overwogen, namelijk een route vanaf de Schoudermantel over het Anton van Dampad tot het station (zie bijlage).

De tracé's over de traverse en over het Anton van Dampad zijn ongeveer even lang (resp. ca. 1.400 en 1.500 m) en hebben verder elk hun eigen voor- en nadelen.

- De route via de traverse heeft als nadeel de gelijkvloerse spoorwegovergang, één zware kruising (Koningin Julianalaan, geregeld met verkeerslichten), vijf zijwegen en meerdere particuliere uitritten. Die zaken vragen aandacht, maar zijn met een duidelijke vormgeving, markeringen en regelingen redelijk goed oplosbaar. Wellicht lastiger is dat op delen van de route geparkeerd wordt. Het ontwerp voorziet erin dat dit parkeren verdwijnt, wat gunstig is

voor de veiligheid van voetgangers en fietsers, maar wat van bewoners, die gewend zijn te parkeren langs de parallelweg, een ander gedrag vraagt en mogelijk een handhavingsskwetie meebrengt.

Een belangrijk voordeel van dat tracé is dat die route ook door lokaal fietsverkeer veel gebruikt wordt en zal blijven worden. Het verbeteren van die route is dus niet alleen gunstig voor het langeafstandsverkeer, maar ook voor lokaal fietsverkeer. Het aanbrengen van een doorlopend voetpad is voor voetgangers uiteraard een verbetering.

- Het tracé over het Anton van Dampad heeft als voordeel dat er geen ongelijkvloerse spoorwegoverweg in zit, minder zijwegen telt (in zuidelijke richting 3) en vrijwel geen uitritten. Nadelen zijn dat in dat tracé twee nieuwe drukke kruisingen in beeld komen, over de Schoudermantel en Kosterijland (zie bijlage). Gezien de hoge auto intensiteit op die wegen zijn verkeerslichten gewenst (voor goed vormgegeven rotondes ontbreekt de ruimte). Overigens zouden verkeerslichten de doorstroming van het autoverkeer op deze zwaar belaste wegen niet bevorderen.

Verder biedt het t.o.v. de route over de traverse voor lokale fietsers uit het dorp Bunnik weinig of geen voordelen en tenslotte is het Anton van Dampad in eigendom van ProRail en ligt in de strook die op termijn nodig is voor de verdubbeling van de spoorlijn.

Het gaat vooral om het gewicht van die voor- en nadelen en in hoeverre die, tegen redelijke kosten, oplosbaar zijn.

Wat op korte termijn met name zwaar woog in de keuze was dat het tracé Anton van Dampad het nadeel heeft dat twee drukke, nieuw te regelen oversteken en het voordeel op de traverse van het dubbelgebruik van doorgaand- en lokaal fietsverkeer.

### **2021 Inspraak op het concept voorontwerp**

Om tot een voorstel te komen, moeten direct aanwonenden en belanghebbenden gelegenheid krijgen hun mening en vragen in te brengen. In maart 2021 heeft een concept-voorontwerp ter inzage gelegen waarop eenieder zijn/haar reacties kon geven. 40 bewoners hebben gereageerd, met gezamenlijk 107 reacties.

Een groot aantal reacties ging over het verdwijnen van parkeergelegenheid. Ook onveiligheid (door snelle fietsers, speedpedelecs) en de tracékeuze werden veel genoemd (vaak in samenhang met de parkeerproblematiek). Daarnaast veel opmerkingen over uiteenlopende punten. Tenminste enkele keren genoemd werden: instelling van de verkeerslichten, de mogelijkheid van klimaatmaatregelen/waterinfiltratie, onveiligheid bij de aansluiting van de Van Hardenbroeklaan.

Het bovenstaande is een snelle blik op de inspraakreactie. Er wordt een nota opgesteld waarin alle inspraakreacties zijn opgenomen met een antwoord van de provincie/gemeente. Iedereen die een reactie heeft gegeven krijgt daarvan een afschrift. Vanwege het grote aantal reacties vergt de beantwoording enige tijd. De volledige reactienota wordt ook met uw raad gedeeld.

### **Vervolg: Ontwikkeling van de fietsroute via de traverse**

In het ideale geval wordt de traverse als één geheel ontworpen en gerealiseerd: de fietsroute en de hoofdrijbaan. In het Verkeersbeleidsplan 2015 is als toekomstbeeld opgenomen dat de traverse grotendeels afgewaardeerd wordt naar een 30 km-weg. Tevens is aangegeven dat de traverse onderdeel is van een regionale en lokale hoofd fietsroute (blz. 22 en 25 Verkeersbeleidsplan 2015). Een nadere uitwerking daarvan ontbreekt echter vooralsnog.

In het Verkeersbeleidsplan is geen budget opgenomen voor reconstructie van de traverse. Het budget voor wegbeheer biedt de komende jaren geen soelaas: er is geen groot onderhoud voorzien aan de traverse waarmee “werk-met-werk” gemaakt kan worden. Er worden wel enige repartiewerkzaamheden voorzien aan het asfalt, maar dat betreft klein onderhoud.

De doorfietsroute sluit niet uit dat de traverse op een later tijdstip als 30-km weg ingericht wordt. Het zal ook in de toekomst wenselijk zijn een vrijliggende fietsvoorziening te hebben naast de hoofdrijbaan. De weg heeft nu eenmaal functies als toegang tot het centrum en ontsluiting voor openbaar vervoer, die niet door alle achterliggende woonstraten opgevangen kunnen worden. In die zin sluit dit plan voor de doorfietsroute aan bij een latere herinrichting van de traverse.

Om de uitvoering van het fietspad goed aan te laten sluiten bij aanpak van de traverse in een ander stadium, is een visie wenselijk. Dan zouden de vraagstukken uit de inspraak over onder andere het parkeren beter ingepast worden. Een visie biedt zicht op het geheel, waarin duidelijk is hoe het fietspad in de traverse past, in samenhang met de hoofdrijbaan, met inzicht in de snelheidsmaatregelen, oversteekbaarheid, inpassing van groen, parkeren, klimaatbestendigheid, geluidsmaatregelen en verwachte ruimtelijke ontwikkelingen langs de traverse.

Het opstellen van zo'n visie vergt extra budget en heeft gevolgen voor de voortgang van de huidige uitwerking en voor de samenwerking met de provincie. Het betekent dat met de provincie in gesprek moet worden gegaan over het tijdspad dat de provincie ziet, want in de huidige planning past het ontwikkelen van een visie niet, hoe wenselijk ook.

Het is onwenselijk het initiatief van de provincie voor de fietsroute te laten lopen, vanwege de inschatting dat de doorfietsroute de reconstructie van de hoofdrijbaan niet dwars zit en vanwege de financiële bijdrage van de provincie (de subsidie van de provincie voor de doorfietsroute is 65% van de kosten, waar het gebruikelijke subsidiepercentage 50% is).

Het past niet binnen de tijdplanning van de provincie om te wachten met de uitvoering tot een toekomstvisie is opgesteld of totdat de traverse als geheel aangepakt kan worden.

Het een en ander leidt ertoe dat op basis van de huidige uitgangspunten de fietsroute uitwerking krijgt zonder een visie of doorkijk op de gehele traverse, waardoor we vragen over de samenhang met parkeergelegenheid in de toekomst zeer beperkt kunnen beantwoorden. Daardoor kunnen we nu onvoldoende anticiperen in de uitvoering van het fietspad op de verwachte ontwikkeling van de gehele traverse.

### **Financiële aspecten**

In de intentieovereenkomst zijn financiële principeafspraken gemaakt. Art 5.1 stelt:

1. *Uitgangspunt voor de uitvoeringsovereenkomst is een verdeling in investeringskosten van 65% provincie en 35% gemeenten voor de aanleg van de snelfietsroute op trajectdelen waar de gemeenten wegbeheerder zijn. Wanneer de provincie wegbeheerder is, is 100% van de kosten voor rekening van de provincie.*

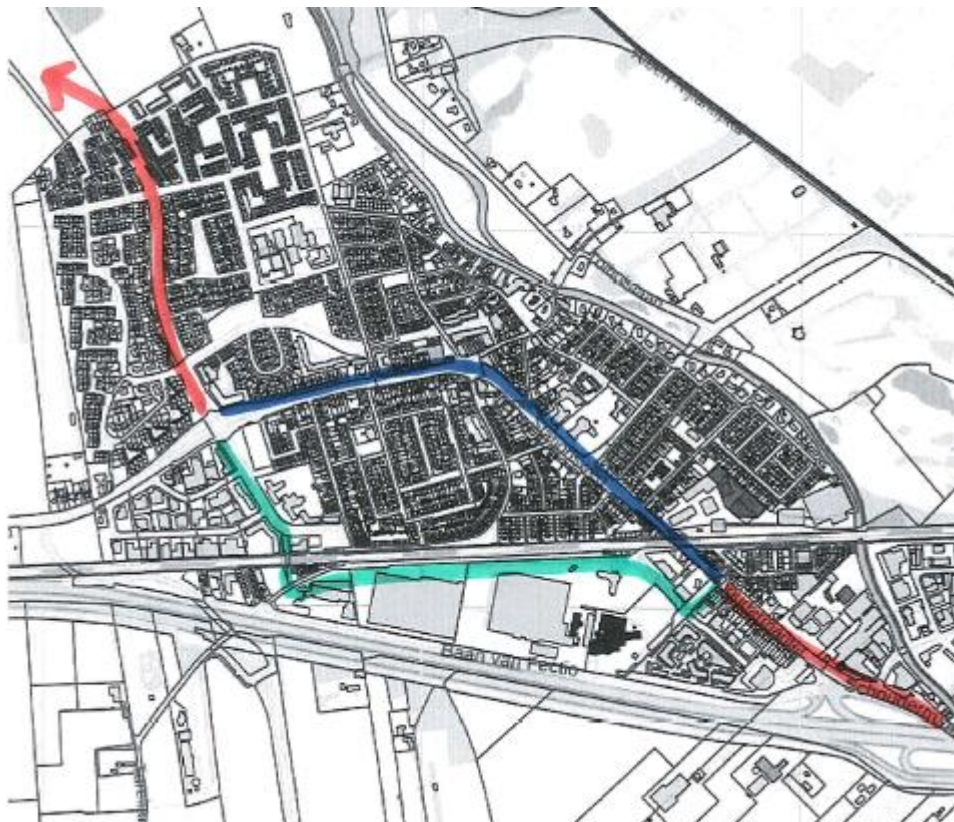
Maar omdat in 2019 niet bekend was wat die bijdragen concreet inhouden is in art 5.2 gesteld:

2. *Ondertekening van deze intentieovereenkomst betekent niet dat partijen verplicht zijn de financiële middelen beschikbaar te stellen, die uit de afgesproken onderzoeken naar voren komen om de snelfietsroute te kunnen realiseren. Dat besluit wordt genomen bij het vaststellen van de uitvoeringsovereenkomst.*

Dus pas als de werkelijke kosten bekend zijn, in een specifiekere raming, bij de nadere uitwerking van het ontwerp en als daarvoor dekking is, kan een nadere realisatieovereenkomst getekend worden.

Het college verwacht op basis van eerdere ruwe schattingen, dat een eigen bijdrage van circa € 6 ton benodigd zal zijn. Die ontbreken in de gemeentelijke financiën. Het college wil vanuit dat feit in gesprek met de provincie en rijk om de voornoemde ontbrekende middelen te (laten) financieren. Als geen extra subsidie van de provincie of het rijk verworven kan worden, is realisatie van het fietspad in het geplande periode alleen mogelijk met een beroep op de algemene reserve.

**Bijlage tracévarianten doorfietsroute Veenendaal-Utrecht USP**



Detail Tracévariant Anton Van Dampad met twee ongeregelde oversteken



Intensiteit motorvoertuigen 2016 per etmaal (ma-vr)

|                                                |        |
|------------------------------------------------|--------|
| Stationsweg/Schoudermantel op overweg:         | 13.300 |
| Schoudermantel oost (rechts) van Kosterijland: | 7.700  |
| Kosterijland:                                  | 9.100  |