

Onderwerp: Fietsverbinding station Bunnik – USP

Datum: 10 december 2020

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van het voornemen van het college om op de fietsverbinding station Bunnik – USP het tracédeel door de Gildenring te verleggen naar het Eikenpad, vraag ik uw aandacht voor een aantal zaken die voor uw besluitvorming hierover van belang kunnen zijn.

Mijn vrouw en ik behoren tot de bewoners van het eerste uur in de Gildenring, dat is heden dus ruim 43 jaar. Wij zijn niet per definitie tegen veranderingen in de omgeving, maar zijn wel van mening dat negatieve gevolgen daarvan gerechtvaardigd moeten kunnen worden door het beoogde doel. Bij dit collegevoornemen is daarvan in onze visie geen enkele sprake. Reden waarom wij behoren tot de (vele) tegenstanders van de voorgenomen aanpassing van deze fietsverbinding.

Dit schrijven is wat langer geworden dan oorspronkelijk in mijn bedoeling lag. Desondanks hoop ik dat u de moeite neemt om van de inhoud kennis te nemen, want zoals ik eerder aangaf, er staan zaken in die u zullen interesseren.

Omdat ik ons standpunt zoveel mogelijk met feiten en gefundeerde aannames wilde motiveren, ben ik op zoek gegaan naar relevante documenten. Het ‘world wide web’ is daarbij zeer behulpzaam gebleken. Tevens heb ik mij gewend tot U Ned, provincie Utrecht, U10 en de gemeente Bunnik, waar ik allemaal niet veel wijzer van ben geworden. Ik kreeg ofwel nietszeggende rapporten met veel algemeenheden ter inzage, ofwel verouderde documenten met incomplete informatie, getallen die lastig te duiden zijn en aannames waarvan elke onderbouwing ontbreekt. Het begint er steeds meer op te lijken dat niemand precies weet waar hij of zij het over heeft. Of er wordt bewust geen relevante informatie gedeeld. En wat er dan wel gedeeld wordt blijft eerst dagen op de plank liggen. Dit schrijven heeft hierdoor de ingekomen stukkenlijst voor het Open Huis op 3 december jl. niet kunnen halen.

In het onderstaande verwijs ik naar de voorgenomen aanpassing van het tracé als ‘het project’, naar de raadsinformatienota van 15 september als ‘infonota’, en naar de brieven, verstuurd naar een aantal bewoners van adressen in de omgeving van het Eikenpad, van 6 oktober en 20 oktober als ‘brief 1’ respectievelijk ‘brief 2’.

Beknpte historische schets

Het project is twee keer eerder aan de orde geweest, te weten in 2006 (project Fileproof) en in 2013 (project FFV). Bij het project FFV werd ook de route tussen Houten en station Bunnik betrokken.

Begin 2018 heeft de Bestuurstafel Duurzame Bereikbaarheid van de U10 een nieuwe regionale fietsvisie opgesteld met de titel ‘Fietsvisie 2.0’. Hierin wordt onder meer aandacht geschonken aan de rol van regiostations bij de bereikbaarheid van het USP, en zo kwam de fietsverbinding tussen station Bunnik en het USP opnieuw in beeld.

Blijkbaar was de tijd rijp om deze fietsroute ook op te nemen in het collegeprogramma 2018-2022 ‘Bunnik bouwen voor elkaar’. Formulering van het doel: *“Het creëren van een snelle en comfortabele fietsverbinding tussen station en USP.”* En om dat te bereiken: *“We stellen een projectplan langzaamverkeersverbinding Bunnik – USP op met omwonenden, gebruikers en andere belanghebbenden en starten met de uitvoering.”* U weet inmiddels wat er van dit voornemen tot participatie terecht is gekomen.

Om concreet invulling te geven aan de regionale ambities uit de Fietsvisie 2.0 heeft de U10 eind 2019 een ‘Regionaal Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2030’ opgesteld, waarin ook de genoemde fietsroute is opgenomen. Overigens maken alle U16 gemeenten deel uit van dit programma.

De provincie Utrecht had zijn eigen ‘Uitvoeringsprogramma Fiets 2019–2023’ opgesteld. Als uitvloeisel daarvan werd er een subsidieregeling opgetuigd waarin onder meer de fietsprojecten van de U16 werden opgenomen.

Op de details van deze regeling ga ik niet in, behalve dat er door de provincie een prioriteit aan elk project werd toegekend. Daarbij worden onderscheiden de prioriteiten hoog, laag en overig (lees: lager dan laag). Het is dan ook pikant om te lezen dat aan de fietsverbinding station Bunnik – USP, geplande uitvoering 2022, de prioriteit ‘overig’ werd toegekend.

Inmiddels was ook het ‘Programma U Ned’ in het leven geroepen waarin het Rijk, de provincie Utrecht en de regio samenwerken ten dienste van een goede bereikbaarheid van, en leefbaarheid in de regio Utrecht. Dit programma is verdeeld in vier programmaonderdelen, ieder met een eigen tijdshorizon. Een van die programmaonderdelen bestaat uit zogenaamde ‘no regret-maatregelen’. Dat zijn *“maatregelen die problemen van nu oplossen, de problemen van morgen voorkomen en altijd goed zijn gegeven lange termijn ontwikkelingen.”*, aldus U Ned zelf. Dit programmaonderdeel loopt tot 2025, en wordt gefinancierd vanuit een budget ter grootte van 45 miljoen euro, opgebracht door Rijk, provincie Utrecht en gemeente Utrecht, ieder voor een gelijk deel.

Door inbreng van de U10, en in overleg met Rijk en provincie Utrecht, zijn zeven no regret-maatregelen geformuleerd. Daarvan zijn de volgende twee maatregelen voor Bunnik van belang:

- Een fietsverbinding tussen Utrecht Science Park en Bunnik en Utrecht Science Park en Bilthoven.
- Een upgrade van de voorzieningen op Station Bunnik.

Door de onlangs geboden mogelijkheid van financiering door U Ned is de fietsverbinding station Bunnik – USP, meer specifiek het gedeelte door de Gildenring, nu zeven jaar na de vorige poging, opnieuw onderwerp van discussie.

Contact tussen U Ned en gemeente Bunnik

In het voorjaar 2020, heeft U Ned contact gezocht met de gemeente Bunnik met de boodschap dat de aanpak van de veronderstelde knelpunten op de fietsverbinding station Bunnik – USP bekostigd kon worden vanuit het budget voor de no regretmaatregelen. Daar had het college wel oren naar, waarna het proces gestart werd met een ‘projectvoorstel’ (zie bijlage) door U Ned. Dit document is op een aantal punten niet meer up-to-date. Met name de kostenramingen kloppen niet meer omdat U Ned bij die ramingen uitging van een nieuwe VRI bij de oversteek N411 en het asfalteren van de Gildenring. Ik weet niet zeker of het laatste weer het oude idee van een fietsstraat door de Gildenring-oost betrof, maar dat lijkt mij wel waarschijnlijk.

Bunnik gaf echter de voorkeur aan een rotonde op de Provincialeweg, en een andere route dan die door de Gildenring. Daarover zijn gesprekken geweest, waarop de plannen zijn aangepast en door de provincie/U Ned nieuwe ramingen zijn gemaakt.

Die andere route dan die door de Gildenring is natuurlijk de route over het Eikenpad en vervolgens om de bebouwing heen door het akkerland naar het Vagantenpad.

Beide wensen van Bunnik pakken logischerwijs aanmerkelijk duurder uit dan de door U Ned gedachte maatregelen, wat er toe zal hebben geleid dat het budget in eerste aanleg besteed gaat worden aan de ‘hete aardappel’, te weten het Eikenpad, en de rotonde op de lange baan is geschoven. Maar dit weet ik niet zeker.

Over die rotonde kan ik nog iets meer zeggen. Dat is een beetje bezijden het eigenlijke onderwerp, maar voor een totaalbeeld voor u misschien toch interessant.

Het college vermeldt in de infonota *“dat dat knelpunt eerder een aanpak kan krijgen in het kader van de aanpassing van de Provincialeweg (traverse) door Bunnik.”* Deze aanpassing behelst het inrichten van de traverse als fietsstraat. Eveneens een kostbare aangelegenheid, en aangezien het niet van regionaal belang is, is daar geen financiering vanuit U Ned voor. Wel ligt er een subsidieaanvraag voor ‘fietsstraat traverse Bunnik’ bij de provincie Utrecht, en daar staat het op een ‘indicatieve projectenlijst’ met planning 2024 en prioriteit laag! Dat wil zeggen dat de aanpassing voor maximaal 50% gesubsidieerd wordt, als er tegen die tijd en na afronding van projecten met hoge prioriteit tenminste nog geld in de subsidiepot zit. Om de fietsoversteek N411 te koppelen aan de aanpassing van de traverse is opmerkelijk en allerm minst noodzakelijk. Het lijkt meer op een argument om, gezien de ontbrekende financiering, de fietsoversteek op de lange baan te schuiven. Het kan derhalve nog wel eens lang duren voordat die rotonde een feit is.

Terzijde zij opgemerkt dat een gelijksoortige subsidieaanvraag bij de provincie is ingediend voor ‘fietsstraat stationsweg’, planning 2022 en eveneens prioriteit laag.

Projectopdracht en Afsprakenkader

Zodra er overeenstemming is tussen de gemeente Bunnik en U Ned over het project, wordt dat vastgelegd in de ‘projectopdracht’. Dat is een document waarin staat wat er precies moet komen, hoe dat eruit gaat zien en om welke investering dat vraagt.

Daarnaast worden in het ‘afsprakenkader’ de afspraken tussen U Ned en de gemeente Bunnik vastgelegd over financiering en kostenoverschrijdingen, indexatie, risico-verdeling en rapportage van de voortgang (scope, tijd, geld en risico’s).

Het afsprakenkader en de projectopdracht zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Voor zover ik weet zijn de projectopdracht en het afsprakenkader nog niet definitief vastgesteld en ondertekend, maar er is wel een concept. Verzoeken bij zowel U Ned als gemeente Bunnik om deze documenten, eventueel ontdaan van onderhandelingsgevoelige informatie, te mogen inzien zijn niet gehonoreerd. Ik ga er vanuit dat de gemeenteraad gemakkelijker toegang tot deze documenten kan krijgen, of afdwingen. Dat adviseer ik dan ook, omdat deze documenten een exact beeld geven van wat het college in gedachten heeft, welke opties er open liggen, wat wel gefinancierd wordt en wat niet, en het juridisch kader. Waarschijnlijk zijn deze documenten informatiever dan het raadsbesluit dat wordt voorbereid.

In wat volgt zal ik aan deze documenten refereren. In verband daarmee benadruk ik nog maar eens dat ik geen kennis heb van de inhoud. Veronderstellingen door mij over die inhoud zijn gebaseerd op indirecte aanwijzingen, zoals uitlatingen van betrokkenen tijdens telefoongesprekken en vage formuleringen in e-mails, en kunnen uiteindelijk niet correct blijken te zijn.

Positie van de gemeenteraad

In de eerste paragraaf van de infonota staat: “. . . , wil ons college hier uitvoering aan geven. Dat hebben wij dan ook aan U Ned toegezegd, onder het voorbehoud van instemming van uw raad.” Dit suggereert dat het project niet doorgaat indien de raad daarmee niet instemt. Maar . . .

. . . in de laatste paragraaf lezen we: “*Formeel is de situatie dat de aanleg van een fietspad op het Eikenpad zelf, mits voldoende onderbouwt, mogelijk is met een omgevingsvergunning, te verlenen door ons college. Het verlengde van het fietspad ‘buitenom’ vergt een bestemmingsplanwijziging, waarvoor de bevoegdheid tot vaststelling bij uw raad ligt.*”

Dat klinkt heel anders. Het bestemmingsplan ter plaatse van het Eikenpad (bestemming ‘groen’, met de aanduiding ‘specifieke vorm van groen - te behouden openbaar groen’) laat inderdaad toe dat het college aan zichzelf een omgevingsvergunning verleent mits aan artikel 10.6.3. is voldaan. Aangezien het college dit zelf beoordeelt vormt dit geen obstakel. Eventuele bezwaren tegen de vergunning door omwonenden zijn bij voorbaat kansloos, omdat die bezwaren beoordeeld worden door . . . het college. Dat hiermee vanzelfsprekend niet in de geest van artikel 10.6.3. wordt gehandeld laat ik hier in het midden. Dan rest alleen nog de gang naar de rechter om beroep in te stellen, waarmee het project wel vertraagd kan worden, maar waarvan de uitkomst onzeker is.

Voor het fietspad ‘buitenom’ lijkt een bestemmingswijziging inderdaad noodzakelijk. De bestemming (Agrarisch met waarden - Natuur en landschap) laat weliswaar de aanleg van een fietspad toe, maar gezien het gebruiksdoel woon-werkverkeer, is dit niet te rijmen met ‘voorziening ten behoeve van extensieve openluchtrecreatie’ (artikel 5.1.c.) De dubbelbestemming en de aanduidingen die op deze gronden van toepassing zijn vormen geen belemmeringen.

Het lijkt er naar mijn smaak op dat het college zoveel wil zeggen als: “Wij kunnen zonder goedkeuring van de raad een fietspad over het Eikenpad aanleggen. Gaat de raad hierin mee, dan kan de route buiten de woonwijk om worden gelegd. Gaat de raad hier niet in mee, dan zijn we gedwongen om de route via het noordelijk deel van de Gildenring te laten lopen.”

De raad wordt daarmee onder druk gezet om tot het voorkeurstracé van het college (een geheel vrijliggend fietspad) te komen, door in te stemmen met de collegeplannen.

Staan de raad dan geen middelen ter beschikking om de plannen van tafel te krijgen, mocht de raad niets in die plannen zien? De gemeentewet biedt wat machtsmiddelen, maar die zullen niet licht ingezet worden.

Echter, als mijn informatie correct is dan bevat de projectopdracht of het afsprakenkader de voorwaarde dat de gemeenteraad instemt met het project. Deze voorwaarde wordt overigens gesteld door U Ned, niet door het college!

Dat betekent dat als de raad niet instemt, er juridisch geen overeenkomst is, en derhalve ook geen financiering vanuit U Ned. Door als raad geen budget voor het project beschikbaar te stellen (de raad heeft immers het budgetrecht) is het project onuitvoerbaar geworden. Daarmee zijn we terug bij het begin van deze paragraaf: de instemming van de raad is inderdaad noodzakelijk, maar om een andere reden dan de welwillendheid van het college om de raad hierin te betrekken.

Het al dan niet instemmen met de collegeplannen door de raad is geheel aan de raad zelf. Maar dan wel graag op valide inhoudelijke gronden, en niet omdat de raad zich gedwongen voelt (vermoedelijk ten onrechte) om mee te gaan in de collegeplannen, teneinde er maar ‘het beste’ van te maken.

Belangrijkste conclusie:

- Instemming van de gemeenteraad is voorwaarde om het project doorgang te laten vinden.

Financiering van het project

Brief 1: *“De provincie heeft aangeboden de kosten daarvan te betalen.” en “En omdat de provincie bereid is de kosten te dragen speelt geld hierin voor onze gemeente geen rol.”*

Infonota: *“Nu doet zich een kans voor de kosten vanuit het programma U Ned die kosten volledig te dekken.”*

Blanco cheque dus?

Als beheerder van het tracé draait de gemeente Bunnik in ieder geval op voor de onderhoudskosten. Er is sprake van onderhoud op de iets langere termijn in verband met onvermijdelijke schade door wortelopdruk vanwege de nabijheid van de eiken.

In de herfst zal het pad (bijna) dagelijks moeten worden ontdaan van blad van diezelfde eiken om gladheid te vermijden. En er kan natuurlijk nog sprake zijn van gladheidsbestrijding door winterse omstandigheden (als we die ooit nog gaan meemaken).

In de projectopdracht is een raming van de realisatiekosten van het project opgenomen. Deze kosten zullen geheel vanuit U Ned betaald worden. Aangenomen mag worden dat die raming realistisch en met inbouw van de nodige marge is. Voor het geval dat gaande de uitvoering de kosten toch boven het afgesproken bedrag uitkomen, zijn er volgens mijn informatie geen harde afspraken. Er zal dan overleg moeten plaatsvinden tussen de gemeente Bunnik en de programmaraad van U Ned om te bezien of er extra budget beschikbaar kan worden gesteld, of dat Bunnik (deels) voor de meerkosten opdraait. Het budget van U Ned is immers beperkt, en er lopen meer projecten elders in de regio.

Het is ook de vraag of inderdaad alle met het project samenhangende kosten door U Ned vergoed worden. Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan de verwervingskosten van het akkerland ten noorden van de bebouwing. Men kan zich indenken dat U Ned wel de aanleg van het fietspad betaalt, maar dat de grond waarop dat gebeurt al van de gemeente Bunnik verondersteld wordt te zijn.

Deze kostenpost lijkt mij toch al met de nodige onzekerheden omgeven. Wat voor prijs wordt met de huidige eigenaar overeengekomen? Moet er wellicht onteigend worden?

Geen blanco cheque dus. Er is een budget vastgesteld. De hoogte daarvan en welke kosten gedekt zijn is vastgelegd in de projectopdracht.

Conclusies:

- De beheerkosten komen in ieder geval ten laste van de gemeente Bunnik.
- Bij overschrijding van het afgesproken budget, zou dat kunnen leiden tot extra kosten voor rekening van de gemeente.
- De projectopdracht geeft uitsluitsel over vergoeding van de grondverwervingskosten.

Belang van de fietsverbinding

Ik begin deze paragraaf met een citaat uit een e-mail die ik ontving van een medewerker van U Ned, waarin het belang als volgt wordt gemotiveerd: *“De fietsroute tussen USP en Bunnik is opgenomen in verschillende beleidsdocumenten als wenselijke route. In de Pre-Verkenning is dat overgenomen. Daarmee is onderschreven dat de route van belang is om de bereikbaarheid van USP te verbeteren.”*

Dat deze fietsroute in allerlei beleidsdocumenten voorkomt, weten we al sinds 2006. Of dat echt het belang daarvan onderstreept is een beetje kort door de bocht.

Het belang van deze fietsverbinding wordt telkens gekoppeld aan de bereikbaarheid van het USP. Niet verwonderlijk, het USP kampt al geruime tijd met infrastructurele problemen, reden waarom

alles uit de kast wordt gehaald om die bereikbaarheid te vergroten. Fietsverbindingen die goed aansluiten op het OV zijn daar een voorbeeld van.

Over onze fietsverbinding staat in de infonota: *“In 2019 reden er 1.140 fietsers.”* Het is niet direct duidelijk wat dat getal precies voorstelt. Navraag leert dat het hier gaat om het gemiddelde aantal fietsers per etmaal op werkdagen, over Gildenring-oost en Gildenring-west bij elkaar opgeteld, in beide richtingen. De fietsers die gebruik maken van de route station Bunnik – USP v.v. zitten hier dus bij. Het gemiddelde aantal fietsers per etmaal op deze route, over Gildenring-oost en Gildenring-west, richting USP (enkele reis) is derhalve 570 in het jaar 2019. Let op: de fietsers over het noordelijke deel van de Gildenring van en naar de vletweide zitten hier niet bij, maar dat zijn ook niet de fietsers van of naar station Bunnik, en dus ook niet de fietsers die in de toekomst over het Eikenpad zouden gaan fietsen, wel over het routedeel door het akkerland. Het totaal aantal reizigers per etmaal naar het USP (enkele reis) was gemiddeld 67.135 in het jaar 2015 (bron: Startdocument Vervolg Pre-verkenning U Ned, definitieve versie F). Recentere gegevens heb ik niet kunnen vinden. Aannemende dat dit aantal in 2019 hoger was, volgt hieruit dat het aandeel van onze fietsroute in de verkeersstroom naar het USP minder dan 0,85% is. In het grote geheel is deze fietsverbinding dus maar een kleine speler, en dat blijft zo, ook als daar nog een noemenswaardig aantal fietsers bijkomt.

Met het voorgaande wil ik geenszins zeggen dat deze fietsverbinding geen waarde heeft. Wat ik wel wil zeggen is dat het aandeel van de fietsverbinding in de oplossing van het verkeersprobleem van en naar het USP gerelativeerd moet worden. De veronderstelde winst door ‘verbeteringen’ daaraan veranderen dat beeld niet.

Doel van het project

Het hogere doel van aanpassingen aan de fietsverbinding is driedelig:

1. Het verleiden van meer mensen, werkzaam in het USP, om de auto te laten staan en de fiets te nemen, al of niet in aansluiting op het OV, door de kwaliteit van de fietsverbinding te verhogen.
2. Het toekomstbestendig maken van de fietsverbinding, dat wil zeggen: deze zodanig inrichten dat de te verwachten groei in het aantal fietsers op die verbinding goed opgevangen kan worden.
3. Het oplossen van problemen op de route die heden (en in de toekomst) ervaren worden.

Concreet vertaalt zich dit in maatregelen ter verbetering van een of meer van de volgende criteria op delen van de route waar dat noodzakelijk wordt geacht: veiligheid, tijdwinst, comfort en capaciteit.

Met betrekking tot het project rond het Eikenpad dienen we ons derhalve de volgende vragen te stellen:

- Wat is de prognose voor wat betreft de groei van het aantal fietsers op de fietsroute.
- Wat is de verbetering, in termen van veiligheid, tijdwinst, comfort en capaciteit, van de route over het Eikenpad ten opzichte van de route door de Gildenring.

Deze vragen probeer ik te beantwoorden in de volgende twee paragrafen.

Groei van het aantal fietsers

In het kader van het FFV-project zijn er in 2006, 2008 en 2010 tellingen uitgevoerd door het BRU. Recenter zijn er in opdracht van de gemeente Bunnik in 2016 en in 2019 tellingen uitgevoerd. Al deze tellingen heb ik weergegeven in de volgende tabel:

2006	2008	2010	...	2016	...	2019
2279	2141	1868	?	2313	?	1145 + ?

Het betreft allemaal het gemiddelde aantal fietsers per dag, zowel van als naar het USP, gemeten op werkdagen. De eerste drie tellingen (BRU) zijn uitgevoerd op het Vagantenpad in de laatste twee weken van september (2006, 2008), respectievelijk de laatste week van oktober (2010). De telling van 2016 is ook uitgevoerd op het Vagantenpad, maar dan in de eerste twee weken van april. De laatste telling van 2019 was op de Gildenring-oost (903) en Gildenring-west (242) in september/oktober; daar zitten de fietsers van en naar de Vletweide dus niet bij.

Wat kunnen we uit deze getallen afleiden? Met conclusies moeten we voorzichtig zijn; er ontbreken teveel jaren. Toch geven de eerste vier getallen een redelijk consistent beeld: gemiddeld circa 2090 fietsers, met een marge van ongeveer plus of min 10% door bijvoorbeeld weersinvloeden (in 2010 was het inderdaad duidelijk slechter weer).

De 1145 van 2019 is opvallend laag in vergelijking met de telling in 2016. Bij de gemeente Bunnik hebben ze daar geen verklaring voor, en niemand is op het idee gekomen om naar een verklaring te zoeken of nieuwe tellingen uit te voeren. Zelf heb ik nog gekeken of het net vakantietijd was, of dat heel slecht weer een rol heeft gespeeld. Dat was niet zo, dus als er niets mis is met de metingen, dan moet de oorzaak elders gezocht worden. Ik weet niet of het zo is, maar misschien dat de ingebruikname van sprinterstation Vaartsche Rijn (22 augustus 2016) hierbij een rol heeft gespeeld. De vraag blijft of het hier gaat om een structurele afname van het aantal fietsers. Op grond van deze getallen kunnen we in ieder geval niet concluderen dat er sprake is geweest van een groei van het aantal fietsers sinds 2016.

In het projectvoorstel van U Ned staat onder ‘Beoogd effect’: *“Het aantal fietsers dat nu gebruik maakt van het fietspad naar Bunnik is 1700. Verwacht wordt dat de aanpassingen te Bunnik circa 10% meer fietsers oplevert.”*

Uit de context moet duidelijk worden dat ‘het fietspad’ de fietsverbinding station Bunnik – USP betreft. Zoals eerder vermeld bestaan de genoemde aanpassingen hier nog uit aanpassing van de VRI bij de N411-oversteek en asfalt in de Gildenring. Dit zou dan 10% fietsers meer opleveren.

De geciteerde tekst roept veel vragen op:

- Waar komt dat getal van 1700 fietsers vandaan? Wanneer, waar, hoe en door wie is dat gemeten?
- Gaat het om individuele fietsers, of om fietsbewegingen heen en weer opgeteld?
- Hoe is de relatie van die 1700 met de 1145 fietsbewegingen in 2019 gemeten op Gildenring-oost en Gildenring-west?
- En dan de prognose: waar is die 10% op gebaseerd? Kunt u zich voorstellen dat genoemde maatregelen structureel 170 forensen meer uit de auto lokken?

Bij de gemeente Bunnik kunnen ze deze vragen niet beantwoorden.

Het college verwacht dat, vanwege de groei van het USP, het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fietsroute de komende jaren substantieel zal toenemen. Dat lijkt een logische gedachtegang, maar er zijn een aantal ontwikkelingen die er toe kunnen leiden dat het aantal fietsers minder snel zal stijgen of zelfs zal afnemen. Ik noem daarvan:

- Het toekomstige IC-station Lunetten/Koningsweg, strategisch gelegen aan zowel de spoorlijn naar Arnhem, als de spoorlijn naar 's-Hertogenbosch, alsmede de Uithoflijn. Een knooppuntfunctie voor station Bunnik is daarmee van de baan (en de droom van een voormalig wethouder vervlogen).
- Huisvesting in het USP zelf. Voor dit onderwerp komt steeds meer aandacht. Vanaf 1999 al worden in dit gebied studenten gehuisvest. Recent nog zijn er 400 tijdelijke(?) studentenwoningen gerealiseerd, en er zijn al vergevorderde plannen van de SSH voor nog eens 800 tot 900 permanente studentenwoningen.

- Het recent door velen ontdekte thuiswerken. In de huidige corona-tijd vaak een verplichting, maar in de toekomst voor een niet onaanzienlijk deel een blijvertje. Ook is al gebleken dat de spreiding van het verkeer in en rond de spits hierdoor in gunstige zin wordt beïnvloed. Dat geldt ook voor het fietsverkeer.

Het college wijst ook op een toename van het aantal fietsers uit onze gemeente naar het USP op basis van de voorgenomen woningbouw. Raadplegen we de ‘Visie op wonen Bunnik 2017-2021’ dan vinden we onder 3.2.1 de volgende getallen: op het moment van publicatie (2017) zijn er 6300 huishoudens, waarvan 2020 65+huishoudens. Verwacht wordt dat in 2030 het aantal huishoudens circa 7540 zal zijn, waarvan 2990 65+huishoudens. Na 2030 wordt een afname van het aantal huishoudens verwacht. Stellen we voor het gemak dat het werkzame gedeelte van de bevolking zich in de leeftijdsklasse tot 65 jaar bevindt, dan neemt dat deel van de huishoudens toe van 4280 in 2017 naar 4550 in 2030. Dat is een toename van 6,3%. Daarna mogen we een afname verwachten. Het is niet onredelijk te veronderstellen dat de toename van het aantal fietsers vanuit onze gemeente naar het USP gelijke tred houdt met de toename van het aantal werkzame huishoudens in onze gemeente. Cijfers over 2017 ontbreken en het aandeel fietsers naar het USP vanuit de gemeente Bunnik is evenmin bekend, maar zelfs al zou de helft van de 570 fietsers van 2019 hieronder vallen én ook nog van de route via Gildenring-oost of -west gebruik maken, dan praten we over een toename van slechts 18 fietsers vanuit de gemeente Bunnik in de periode tot en met 2030! De voorgenomen woningbouw in de gemeente Bunnik leidt derhalve niet tot significant meer fietsers op de fietsroute.

De vervanging van de voetgangersbrug over de A12 door een fietsbrug kan nog wel extra fietsers vanuit Houten en Werkhoven trekken, ook al blijft zo’n fietsbrug een oncomfortabel onderdeel van de route, zeker voor fietsen zonder elektrische trapondersteuning. De route via Vechten en Rhijnauwen is comfortabeler (en mooier).

Eerst moet die fietsbrug er nog komen en daar kan vertraging in optreden omdat bij mijn weten de financiering nog niet helemaal rond is.

Gefundeerde prognoses over het aantal extra fietsers dat dit oplevert, heb ik nog niet gezien. In het projectvoorstel staat: *“Het aantal fietsers dat nu gebruik maakt van de bestaande voetgangersbrug bij Bunnik is gemiddeld 1400 per dag. Na de realisatie van de fietsbrug is de verwachting dat dit zal verdubbelen tot gemiddeld 2800 fietsers per dag.”*

Ik kom regelmatig in de buurt van de voetgangersbrug, en zie zelden een gebruiker. Daarom plaats ik vraagtekens bij dat aantal van 1400, en nog meer vraagtekens bij die verdubbeling na de vervanging door een fietsbrug. Waar blijven die 1400 fietsers trouwens?

Gedetailleerd inzicht in de fietsverkeersstromen (herkomst, bestemming, route, piektijden) is een eerste vereiste om uitspraken te kunnen doen over huidige en toekomstige aantallen fietsers die de Gildenring passeren, en derhalve ook over de noodzaak van aanpassingen van het tracé.

Serieuus onderzoek is daar nog niet naar verricht. Ongefundeerde aannames zijn er daarentegen genoeg.

Deze paragraaf vat ik als volgt samen:

- Voor zover het al mogelijk is om conclusies te verbinden aan de tellingen van 2016 en 2019 duidt dit eerder op een afname dan op een toename van het aantal fietsers op de fietsverbinding. Of dit structureel is, is niet onderzocht.
- Ontwikkelingen die kunnen leiden tot een afname van het aantal fietsers worden niet meegewogen en zelfs niet genoemd door het college.
- Woningbouw in de gemeente Bunnik heeft nauwelijks invloed op het toekomstige aantal fietsers op deze route.
- Een fietsbrug over de A12 kan weer wel een toename van het aantal fietsers vanuit Houten en Werkhoven betekenen, maar een onderbouwde prognose ontbreekt.

- Al het voorgaande bij elkaar: of en in welke mate er de komende jaren sprake zal zijn van een groei van het aantal gebruikers van de fietsroute is zeer de vraag. Krimp kan allerminst uitgesloten worden.

Huidige routes door de Gildenring

De huidige routes door de Gildenring worden gevormd door Gildenring-oost, Gildenring-west, en ook, daar wordt in de infonota niet over gesproken, het noordelijk (oost-west georiënteerde) deel van het Eikenpad en Gildenring van en naar de Vletweide (kort: Gildenring-noord). Elk van die routes vangt een deel van het fietsverkeer op, waarbij Gildenring-oost duidelijk de voorkeur heeft. De route vanaf de Van Zijldreef via Gildenring-west heeft het voordeel van een overzichtelijkere aansluiting op het Vagantenpad. Een deel van de fietsers neemt daarom de 40 meter omfietsen voor lief.

Gildenring-noord wordt gebruikt door fietsers vanuit Bunnik zelf, maar ook vanuit bijvoorbeeld Odijk zodra men ontdekt heeft dat door het dorp Bunnik fietsen korter is dan fietsen via de Van Zijldreef.

Dan de kwaliteit van de routes door de Gildenring. Het college stelt (infonota): *“De Gildenring is geen ideale fietsroute. Het is een smalle, hobbelige, bochtige weg, deels onoverzichtelijk, zonder trottoirs en waaraan veel woningen met uitritten liggen.”* Gevoel voor dramatiek kan het college niet ontzegd worden.

Met een breedte van 330 cm, exclusief de voetpaden(!) aan beide zijden, komen we toch aardig in de richting van de geplande fietspadbreedte van 350 cm. Voor zover er van hobbelig gesproken kan worden heeft dit meer te maken met de vele jaren van achterstallig onderhoud door de gemeente, dan met de aard van het wegdek. De (overzichtelijke) slingers halverwege Gildenring-oost en Gildenring-west niet meegerekend tellen de huidige routes evenveel bochten als het geplande tracé. Het enige minder overzichtelijke punt is de aansluiting van Gildenring-oost op het noordelijk deel van de Gildenring, maar daar is nog onlangs een spiegel geplaatst om ‘om het hoekje’ te kunnen kijken. De keuze van de meeste fietsers om Gildenring-oost te nemen zal wel ingegeven worden door de 40 meter winst.

Blijven over de woningen met uitritten. Als je daar met je auto uitkomt, dan moet je goed uitkijken, maar dat moet je altijd, ook als de fietsverbinding naar het Eikenpad is verlegd. Er is simpelweg geen autoverkeer van enige omvang in de Gildenring. In de ruim 43 jaar die mijn vrouw en ik hier nu wonen, hebben wij niets vernomen over aanrijdingen tussen fietsers en auto's. Wel van een incidentele aanrijding van fietsers onderling. De oorzaak daarvan was onverantwoord rijgedrag, maar dat zie ik ook op vrijliggende fietspaden.

De Gildenring is dan misschien geen ideale fietsroute, maar het is wel een alleszins acceptabele route van voldoende kwaliteit. Het Eikenpad is evenmin een ideale fietsroute, maar dat is onderwerp van de volgende paragraaf.

De telstaten van de telling in 2019 geven ook inzicht in de huidige fietsverkeersdruk in de Gildenring. Die is het grootst gedurende de ochtendspits op Gildenring-oost. Het gemiddeld aantal fietsers per uur (twee richtingen) is dan 145 tussen 08:00 en 09:00. Dat is gemiddeld 2,4 fietsers per minuut. De meeste andere uren is het aanmerkelijk rustiger. Gemiddeld over de dag (07:00 – 19:00) zien we (beide richtingen) 1,1 fietser per minuut. In Gildenring-west en Gildenring-noord is het nog veel rustiger.

De getallen van 2006, 2008, 2010 en 2016 wijzen erop dat het destijds drukker was op de route, terwijl er ook toen van problemen geen sprake was.

Zoals eerder opgemerkt ontbreken gefundeerde prognoses over toekomstige aantallen fietsers. Ook heb ik er al op gewezen dat het allerminst zeker is dat het aantal fietsers op de route, en dus de fietsverkeersdruk, zal toenemen.

Conclusies:

- De route door de Gildenring is door de jaren heen een prima verbinding gebleken zonder conflicten tussen fietsers en bewoners.
- Van significante fietsverkeersdruk is heden geen sprake. Of de verkeersdruk de komende jaren zal toenemen is twijfelachtig, en cijfers over voorgaande jaren geven een indicatie dat er nog ruim voldoende rek in de capaciteit van de route door de Gildenring zit.

Het geplande tracé via het Eikenpad

Het Eikenpadtracé zal zich in positieve zin moeten onderscheiden van het tracé door de Gildenring op het gebied van veiligheid, tijdswinst, comfort en eventueel capaciteit, wil het de investering in geld en maatschappelijke impact waard zijn.

Voordat ik daar wat over zeg wijs ik eerst op de inbreuk van een 5 meter breed fietspad plus voetpad op de esthetiek en het karakter van het plantsoen. Van een rustiek stuk groen dat eenheid uitstraalt, wordt dit gebied omgevormd tot een gesegmenteerd terrein met een storende hoeveelheid asfalt, waar serieus rekening moet worden gehouden met snel fietsverkeer (inderdaad, enig gevoel voor dramatiek is ook mij niet vreemd). Het is niet voor niets dat omwonenden en veel andere inwoners van Bunnik zo fel gekant zijn tegen dit plan. Het is ook niet voor niets dat de gemeenteraad dit plantsoen in 2016 heeft aangeduid als 'specifieke vorm van groen - te behouden openbaar groen'. Een omgevingsvergunning op grond van artikel 10.6.3. van het bestemmingsplan is dan ook hoogst dubieus.

Om de kwaliteit van het tracé te beoordelen richten we onze aandacht vervolgens op de eerder genoemde vier criteria:

Veiligheid – Het fietspad komt te liggen op een terrein waar veel jeugd, zowel jong als wat ouder, hun vertier zoeken met sport en spel. In het speeltuintje treft u meest zeer jonge kinderen aan. Op de stroken gras wordt veel gevoetbald. Schoolklassen zijn hier regelmatig te vinden. Vooral jongere kinderen, maar ook de oudere kinderen die opgaan in hun spel, kijken niet altijd even goed uit bij het betreden van het fietspad. Een afscheiding tussen alleen speeltuintje en fietspad gaat daarbij niet helpen. Kinderen afkomstig van het Steven de Witplein zullen het fietspad moeten oversteken om bij het speeltuintje te komen. Gezien de beschikbare ruimte zullen er trouwens ook aanpassingen aan dat speeltuintje moeten worden uitgevoerd.

Aan fietserszijde is er ook wat aan de hand. Dit fietspad nodigt uit tot hard rijden (daar is het tenslotte toch ook voor?). Kunnen gewone fietsen en e-bikes hier al een respectabele snelheid bereiken, bromfietsen en de rap in aantal toenemende speed-pedelecs gaan daar nog eens flink overheen. Van handhaving van de maximumsnelheid van 30 km/uur zal geen sprake zijn. Wat een snelheid van 45 km/uur teweegbrengt als een kind onverwacht het fietspad op rent hoeft ik u niet uit te leggen. En u weet, als iets kan gebeuren dan gebeurt het ook een keer (of vaker). Heeft de Gildenring door zijn inrichting nog een snelheidsremmende werking op de snelle jongens (en meisjes), op het Eikenpad is daar geen sprake meer van.

Dit soort fietspaden heeft ook een onweerstaanbare aantrekkingskracht op groepen wielrenners, die men in de Gildenring niet gauw zal aantreffen. Met name in de weekeinden, maar ook daarbuiten, zijn die te verwachten, precies wanneer de kinderen aan het spelen zijn.

Van een vrijliggend fietspad in de pure betekenis is pas sprake als er geen menging van fietsverkeer met andersoortig verkeer plaatsvindt. Op het tracé over het Eikenpad is nog steeds sprake van menging van snel fietsverkeer en (jonge) kinderen. Op de Gildenring daarentegen is er slechts

sprake van menging van langzamer fietsverkeer en zeer laag volume autoverkeer, en dat betreft dan nog alleen volwassen mensen.

De conclusie is duidelijk: het Eikenpadtracé is gevaarlijk.

Tijdens het Open Huis van 3 december jl. heeft de wethouder te kennen gegeven dit probleem te onderkennen, en daarom snelheidsremmende maatregelen te willen nemen. Daarbij denkt zij aan zogenaamde bromfietsdrempels zoals die ook in Houten worden gebruikt.

Tijdwinst – Als de lengte van het traject ruim gesteld wordt op 300 meter, dan is de route via de Gildenring met een gemiddelde snelheid van 20 km/uur af te leggen in 54 seconden, en via het Eikenpad met een gemiddelde snelheid van 30 km/uur in 36 seconden. De tijdwinst is dus 18 seconden. Doen we het daar voor? Vergelijk dat met de tijd die men stilstaat voor de verkeerslichten bij de kruising met de N411.

Comfort – Glad asphalt is wellicht iets comfortabeler dan een klinkerstraat, maar om de Gildenring als oncomfortabel te bestempelen is complete onzin. Bovendien ben ik benieuwd hoelang het geplande fietspad comfortabel blijft, gezien de te verwachten wortelopdruk door de nabijheid van de eiken. Daar komt nog bij dat, als gekozen wordt voor snelheidsremmende maatregelen zoals de genoemde bromfietsdrempels, het comfort eveneens ver te zoeken zal zijn. De kans is daarmee groot dat de fietsers toch weer in grote getale voor de Gildenring kiezen, waarmee het project in een klap nutteloos blijkt te zijn.

Wat voor het college nog niet helemaal vaststaat is de aansluiting tussen Eikenpad en Vagantenpad. Voorkeur wordt uitgesproken voor een verbinding buiten de bebouwing om, maar een verbinding via het noordelijk deel van de Gildenring wordt evenmin uitgesloten. Dit hangt onder meer af van de mogelijkheid tot verwerving van de benodigde grond.

Deze laatste variant, via de Gildenring, zou helemaal geen optie mogen zijn, omdat:

- ondanks opoffering van het plantsoen het hele concept van een vrijliggend fietspad teniet wordt gedaan,
- de nadelen van een route door een woonwijk, zoals verondersteld door het college, nog steeds aanwezig zijn, ook al zijn er minder woningen bij betrokken,
- deze nadelen nog eens versterkt worden door alle fietsverkeer door dat specifieke deel van de Gildenring te leiden in plaats van gespreid door de wijk.

Capaciteit – Op grond van het minimale verschil in breedte tussen het geplande fietspad en het bruikbare wegdek in de Gildenring is er geen sprake van capaciteitsverschil van enige betekenis. Bovendien is de fietsverkeersdruk in de Gildenring ook nog eens lager door de spreiding over twee takken.

Conclusies:

- Een fietsverbinding via het Eikenpad is een gevaarlijk tracé met verwaarloosbare tijdwinst en marginale verbetering (of mogelijk zelfs verslechtering) van het comfort, wat ten koste gaat van de uitstraling en de gebruiksmogelijkheden van het plantsoen, en daarnaast veel gemeenschapsgeld kost.
- Dat dit tracé extra gebruikers gaat trekken is een illusie.
- Het concept van een vrijliggend fietspad staat op losse schroeven door onzekerheden rond het tracé tussen Eikenpad en Vagantenpad.

Wat willen de fietsers zelf eigenlijk

De ervaringen van de fietsers die heden gebruik maken van de fietsroute geven een goed inzicht in de kwaliteit van die route en is de basis voor het identificeren van mogelijke knelpunten. Het is dan

ook een merkwaardige zaak dat er geen recent onderzoek gedaan is naar die ervaringen, of ik moet iets gemist hebben.

Het laatste onderzoek dat mij bekend is, is een enquête onder fietsers uitgevoerd in 2012 in opdracht van het BRU met het oog op het project FFV. Het gaat daarbij eigenlijk om de route Houten – Bunnik – Utrecht Uithof – Bilthoven, waar onze route slechts een klein deel van uitmaakt. Van dit onderzoek zijn mij alleen de resultaten bekend. De bijlagen, waarin opgenomen de enquêtevragen en de opmerkingen van fietsers op de open vragen, ontbreken helaas. Ik zal u niet vermoeien met de uitkomsten van dit onderzoek, behalve dat daar nergens uit blijkt dat de Gildenring als knelpunt wordt ervaren. De voornaamste ergernissen zijn gebrekkige gladheidsbestrijding, verkeersveiligheidsproblemen en slechte verlichting op de route in zijn totaliteit. Op ons beperkte deel van de route spelen deze zaken niet naar mijn mening. De complete tekst van de enquêteresultaten stel ik u desgewenst gaarne ter beschikking.

De fietsers, afkomstig uit de gemeente Bunnik en directe omgeving, die gebruik maken van (een deel) van de fietsroute leggen het gehele woon-werktraject af op de fiets en komen vaak niet via de Van Zijldreef, omdat dat meestal een omweg betekent. Deze fietsers beginnen hun rit in een woonwijk en rijden door woonwijken, waarvan de Gildenring de laatste is, totdat het Vagantenpad bereikt wordt. Zoals eerder opgemerkt zijn dit doorgaans ook de fietsers die via Gildenring-noord komen, en niet via Gildenring-oost of Gildenring-west. Hoe groot deze groep is, is niet bekend (want: geen onderzoek).

Dan is er nog een niet te verwaarlozen groep reizigers die naar Bunnik komt met de auto(!), deze parkeert in de Gildenring(!), op de Lokhorstlaan, of op de Van Zijldreef, om vervolgens de reis naar het USP voort te zetten met het vouwfietsje uit de achterbak. Deze groep zal evenmin problemen hebben met de Gildenring.

Voornaamste conclusie:

- Er is geen recent en gericht onderzoek naar de ervaringen en wensen van de gebruikers van de fietsroute. De gebruikers van de route is niets gevraagd.

Het verdere proces

Tijdens het Open Huis van 3 december jl. heeft de wethouder het verdere proces geschetst. Zij gaat eerst aan de slag met het voorbereiden van een raadsbesluit. Na instemming van de raad met dat besluit neemt zij vervolgstappen zoals kijken of het benodigde akkerland aangekocht kan worden, en zo ja, onderhandelen over de prijs daarvan .

Dit lijkt mij een vreemde volgorde. Hoe kan een gemeenteraad nu instemmen met een raadsbesluit als op dat moment onduidelijk is of het voorgestelde tracé wel gerealiseerd kan worden? Waarmee stemt de raad dan precies in? Het beschikbare budget voor grondaankoop is immers gelimiteerd (als het al in de kostenraming is opgenomen).

Eens te meer bepleit ik het belang van inzage in de projectopdracht en het afsprakenkader.

Samenvatting

In het voorgaande meen ik aangetoond, dan wel aannemelijk gemaakt, te hebben dat:

- De fietsverbinding station Bunnik – USP een marginale rol speelt in de oplossing van het mobiliteitsprobleem van het USP.
- De fietsverbinding zoals deze er nu ligt ruimschoots van voldoende kwaliteit is.

- Het door het college voorgestelde project op geen enkele wijze bijdraagt aan een kwaliteitsverbetering van de fietsverbinding.
- Een tracé over het Eikenpad een gevaarlijke verkeerssituatie oplevert, en een aanslag vormt op de leefomgeving.
- Het voorgenomen beleid van het college op ongefundeerde aannames gebaseerd is en niet op gedegen onderzoek.
- Het fietstracé via het Eikenpad daarmee meer lijkt op een prestigeproject, mogelijk gemaakt door zogenaamd 'gratis' geld.

Ik hoop dat voorgaande informatie bij kan dragen aan een evenwichtige belangenafweging en het nemen van een gefundeerd besluit. Mocht u nadere toelichting behoeven, dan ben ik zeer bereid om die te verstrekken.

Met vriendelijke groet,

P.H. van Gemert

Bijlage: Projectformulier Maatregel 2 bunnik-1.pdf