**Open Huis, 8 juni 2023**

**Mobiliteitsvisie Traverse**

Dia 1

De ontwikkeling van het dorp Bunnik is van oudsher sterk beïnvloed door de infrastructuur in en rondom het dorp.

De doorgaande weg van Utrecht naar Wijk bij Duurstede liep dwars door het centrum. Eerst via de Dorpsweg en de Smalle weg. Toen het drukker werd is de doorsteek van de stationsweg gemaakt, zodat het verkeer niet meer door de Dorpsstraat hoefde te rijden. Vervolgens zijn de parallelwegen aangelegd om de bereikbaarheid van de aanwonenden te verbeteren.

Door de groeiende bevolking van Utrecht, Wijk bij Duurstede, Zeist en Houten, werd de verkeersdruk door het dorp alleen maar groter. In 1985, werden de eerste initiatieven genomen om de S13 buiten het dorp om te leiden.

Pas na de opening van de Baan van Fectio, eind 2015, is het centrum verlost van een deel van het doorgaande verkeer.

De Traverse door het dorp kent al een lange geschiedenis. Tot voor enkele jaren geleden werd de vormgeving steeds aangepast aan het toenemende verkeer.

De aanleg van de Baan van Fectio en de maatregelen op de Julianalaan hebben niet het gewenste effect gehad, namelijk om al het doorgaande verkeer door het dorp om te leiden.

Dat veroorzaakte een steeds grotere scheiding tussen de verschillende wijken.

Het verstoort de samenlevingsopbouw waar Bunnik Samen en de wijkverenigingen zich zo voor inzetten.

Vooral de wijken Oranjebuurt en Engboogerd liggen daardoor geïsoleerd van alle voorzieningen, zoals winkels, scholen, kerken, etc. Dagelijks moeten velen, schoolkinderen ouder mensen en gezinnen, de Traverse oversteken om de voorzieningen te bereiken. En dat is een gevaarlijke operatie. De fietsers en de auto’s rijden te hard en rijden door rood. Oversteekplaatsen zijn niet goed aangegeven en vaak onduidelijk vormgegeven.

Het is daarom terecht dat de raad in 2021 in een motie heeft gevraagd om een visie op te stellen met een toekomstbeeld van de provinciale weg door het centrum van het dorp. Deze motie volgde op de bezwaren die de inwoners en de wijkverenigingen naar voren hadden gebracht op het eerste plan voor een doorfietsroute. Dat plan betrof de vervanging van de noordelijke parallelweg door een fietsstraat, zonder daarbij aandacht te besteden aan de verbetering kruispunten, oversteken, etc. Door het toenemende aantal en snelheid van de fietsers, zou de veiligheid alleen maar verslechteren in plaats van verbeteren. Bovendien zouden daardoor de mogelijkheden sterk worden beperkt voor de toekomstige reconstructie van de hele Traverse.

In het coalitieakkoord is aangegeven dat deze aan de volgende uitgangspunten moet voldoen:

* Een groene Traverse
* Maximum snelheid 30 km/h.
* Zo mogelijk binnen 4 jaar uit te voeren
* Als de doorfietsroute in de visie past wordt de aanleg daarvan naar voren gehaald.
* Bewoners en wijkverenigingen moeten daarbij zorgvuldig worden betrokken.

De wijkverenigingen zijn als lid van de klankbordgroep inderdaad betrokken geweest bij de totstandkoming daarvan. Maar een echte dialoog en discussie over mogelijke oplossing bleken niet mogelijk. Al vanaf de aanvang van het proces hebben we onze zorgen geuit over de planning, de participatie en de kwaliteit.

En nu is de visie gereed en ligt er een Verbeelding op tafel waarover de raad een besluit moet nemen.

Wij vinden dat dit resultaat onvoldoende beantwoord aan onze wensen die in het Plan van aanpak voor de visie zijn aangegeven.

Deze betreffen onder andere (**zie dia 1)**

- De verbetering van de verkeersveiligheid.

- De maximumsnelheid naar 30 km/h

- Meer ruimte voor langzaam verkeer

- Een verdere beperking van het doorgaande verkeer

- Betere bereikbaarheid van aanliggende woningen

- Nadruk leggen op verblijfsfunctie boven verkeersfunctie

- Verbetering van de ontsluiting van de Oranjebuurt en de Engboogerd

- Aanzien van een groene laan.

Kortom; de Traverse moet het dorp niet meer scheiden maar verbinden en het moet een straat voor het dorp in plaats van een doorgaande weg door het dorp worden.

Toen tijdens het tweede klankbordgroepoverleg in januari de principes en enkele alternatieven werden getoond waren we nog optimistisch. Het zag er leuk uit met het idee om van een aantal kruispunten, pleinen te maken.

In het gesprek dat we vorige week hadden met de verschillende fracties hebben we al uitgebreid toegelicht waarom we niet tevreden zijn over het resultaat. Dat is ook toegelicht in een notitie die aan de raad is toegestuurd.

De doelstellingen zijn niet gehaald, het effect van de inbreng van de bewoners en de klankbordgroep is zeer gering, er zijn geen alternatieven onderzocht, er is geen onderzoek uitgevoerd, er is geen verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, het doorgaande verkeer wordt onvoldoende beperkt, kruispunten en pleinen zijn onveilig en onduidelijk.

Wij stellen de volgende verbeteringen voor **(dia 2)**

* Verbetering van de veiligheid van kruispunten en pleinen
* Snelheidsremmers bij kruispunten
* Veiligere en duidelijker aangegeven oversteken
* Verdere beperking van het doorgaande verkeer
* Invoeren 30 km/h op de rijbaan
* Geen voorrang voor het verkeer op de Traverse, behalve bij Julianalaan
* Geen auto’s op de fietspaden
* Bredere voetpaden
* Klinkerverhardingen
* Geen laanvorming

In de visie is het meest risicovolle deel van de fietsroute buiten beschouwing gelaten. Dat is het traject vanaf het Veilingweg/Kosterijland tot de kruising Julianalaan/Barbarakerk

Daar passeert het drukke doorgaande autoverkeer van en naar Zeist over het smalste deel van het gehele traject. Oranjebuurt en Barbaraschool/kinderopvang worden ingesloten door de onveilige Julianalaan en het drukste deel van de Provincialeweg.

De snelfietsroute passeert hier het steeds drukker bereden spoor (10 treinen per uur per richting) en, in de ochtendspits als de scholen opengaan, een schoolroute.

Dat de visie in ogen niet voldoet, komt vooral omdat de visie is ontwikkeld met als belangrijkste doelstelling dat de doorfietsroute erin moet passen. Terwijl het primaire doel was om een integrale visie op te stellen op basis van alle wensen en mogelijkheden, en om vervolgens na te gaan of en zo ja hoe een doorfietsroute daarin zou passen.

Nu is men begonnen met als uitgangspunt de doorfietsroute langs de noordzijde van de Traverse, en is men vervolgens nagegaan welke ruimte er nog over bleef voor de andere onderdelen van het dwarsprofiel zoals de rijbaan, voetpaden, parkeerplaatsen, groen etc. Het is niet verwonderlijk dat op basis van het resultaat de conclusie is getrokken dat de doorfietsroute past in de visie.

Daarmee krijgen we steeds sterker het gevoel dat de visie vooral bedoeld was om aan te tonen dat de doorfietsroute past in de toekomstige indeling van de Traverse en dus de subsidie daarvoor kan worden aangevraagd.

Dit gevoel wordt nog versterkt doordat het nog volstrekt onduidelijk is of en zo ja wanneer de hele Traverse wordt aangepakt.

Daarom verdwijnen ook de verkeerslichten bij de Gaarde en de Dorpstraat en krijgen de Traverse en de doorfietsroute voorrang op alle kruispunten. Het wordt daardoor duidelijk gevaarlijker, ook omdat de snelheid van auto’s onvoldoende afgeremd wordt en omdat fietsers sneller gaan rijden vanwege de asfaltverharding, die door de provincie is voorgeschreven, en vanwege het weghalen van de verkeerslichten.

In de eindpresentatie (dat eindrapport wordt genoemd), staat als aanbeveling dat de conclusie dat de verbeelding nader moet worden uitgewerkt in te faseren deelontwerpen, maar tegelijkertijd staat als aanbeveling dat de doorfietsroute het eerst gerealiseerd moet worden.

Dat is echter onmogelijk om de volgende redenen **(dia 3):**

* Daarvoor moet het complete dwarsprofiel aangepast worden.
* De rijbaan moet versmald en naar het zuiden worden opgeschoven
* Er moeten langsparkeervakken langs de rijbaan worden aangelegd. De ruimte daarvoor is onvoldoende
* De snelheid op de rijbaan moet naar 30 km/h omdat bromfietsen en speed-pedalacs over de rijbaan moeten. Daarbij past een herinrichting van de rijbaan.
* Daardoor moet ook de zuidelijke helft van de Traverse worden heringericht
* De kruispunten en pleinen moeten volledig aangelegd worden en niet half.
* Een integraal ontwerp moet integraal worden uitgevoerd

Door eerst de doorfietsroute aan te leggen ontstaat dezelfde situatie als in 2021.

De raad vond dat toen een ongewenste ontwikkeling.

Hoe nu verder? **(dia 4)**

Korte termijn:

* Neem meer tijd om de visie te verbeteren en volledig te maken
* Subsidie aanvragen kan onder voorwaarden
* Voer overleg met provincie over eisen en planning van de doorfietsroute langs Traverse

Middellange termijn:

* Maak verdeling voor de integrale uitvoering van de herinrichting van de Traverse in fasen
* Stel kostenraming en financieringsplan op voor de herinrichting Traverse per fase
* Werk parallel aan alternatief via Odijk-west en het station voor de doorgaande fietsroute.
* Voer regionaal overleg over de beperking van het doorgaande verkeer uit Zeist, met als uitgangspunt de gemeentelijke visie voor de Traverse.