



Stichting
Voetgangersbeweging Nederland

Postbus 3014
2301 DA Leiden

T: 06- 53 444 342

Email: info@Voetgangersbeweging.nl

KvK: 76043797
ANBI/ RSIN 8604 87 301

Aan: **Het College van B&W van Bunnik**

Postbus 5
3980 CA BUNNIK

Datum : 10 augustus 2021
kenmerk : 20.132/BS/BL
Onderwerp : **voorlopig ontwerp snelfietsroute**

Geacht College,

Onlangs werden wij door enkele inwoners van uw gemeente benaderd met de vraag om een oordeel te geven over plannen voor een snelfietsroute via de parallelweg van de Provincialeweg en de Stationsweg. De route maakt onderdeel uit van provinciale plannen voor een snelfietsroute tussen Utrecht Science Park en Veenendaal. Doel van de nieuwe fietsroute is volgens de plannota "om meer ruimte te bieden aan fietsers. Tegelijk meer veiligheid en comfort op de fietsroute. Over de hele route willen we maatregelen nemen zoals het verbreden van fietspaden, het aanleggen van fietsstraten waar de auto te gast is".

Naar aanleiding hiervan hebben wij ter plaatse een schouw uitgevoerd van de huidige situatie. Wij troffen een wegsituatie aan die bestaat uit een hoofdrijbaan met 50 km/u en aan beide zijden een parallelweg. De hoofdrijbaan maakt onderdeel uit van een belangrijke busroute die wordt geëxploiteerd met 15 m lange bussen. De route loopt door het centrum van het dorp in de nabijheid van winkels, scholen en een kerk. Op enkele plaatsen wordt door zowel voetgangers als fietsers veel overgestoken. Belangrijk is dat veel kinderen moeten oversteken om naar de scholen te gaan. Er wordt door autoverkeer, maar ook door (race)fietsers relatief vaak hard gereden. Dit past niet bij een goede leefbaarheid voor bewoners en een aantrekkelijk gebied voor de ondernemers.

Bij onze schouw kwamen wij tot volgende bevindingen:

- De hoofdrijbaan van de Provincialeweg en Stationsweg kent een profiel van 7,5 m breed dat past bij een maximum snelheid van 70 km/u in plaats van 50 km/u. De relatief hoge snelheid die er wordt gereden is hieraan toe te schrijven;
- Over een groot deel is er aan beide zijden een parallelweg die is uitgevoerd met klinkers en tegels en een totale breedte variërend van 3 tot 5 meter. De verharding wisselt nogal en is niet eenduidig. Een duidelijk voetpad ontbreekt grotendeels, mensen met een hulpmiddel moeten gebruik maken van de rijbaan;
- Parkeren langs de parallelwegen gebeurt voornamelijk op eigen erf. Dit is niet overal mogelijk; er wordt dan geparkeerd naast de rijbaan op de looproute voor voetgangers. Ook het plaatsen van bakken voor het ophalen van huisvuil gebeurt op de looproute;
- De parallelweg aan noord-oostzijde, waar de snelfietsroute is voorzien, is ingericht voor fiets- en bromfietsverkeer in beide richtingen. Autoverkeer is in één richting toegestaan. Op delen is vanwege de bereikbaarheid van woningen of bedrijven autoverkeer in beide richtingen toegestaan; Op veel plaatsen bevinden zich paaltjes om auto's ter plaatse te weren;
- Op de fietsroute zijn zowel gewone fietsen alsook e-bikes, bak- en cargo-bikes, (snor)scooters, brommers en speed-pedelecs toegestaan. Dit betekent dat er grote verschillen in afmetingen en snelheid op de route voorkomen hetgeen zowel bewoners als gebruikers als onveilig ervaren. Ook het oversteken van kinderen en ouderen is daardoor gevaarlijk. De verwachting is dat door het



- aanleggen van de snelfietsroute, het aantal snelle fietsers zal toenemen;
- Opvallend is dat ook midden op een doordeweekse dag relatief veel snelle racefietsers zich een weg banen over het traject, soms manoeuvrerend tussen andere fietsers en voetgangers;
- Aan de noord en oostzijde bevinden zich de scholen, kerken en centrumwinkels, alsmede een aantal bedrijven met veel bestemmingsverkeer;
- Om de parkeerplaatsen van de winkels te bereiken, moet de fietsroute gekruist worden.

De voorlopige plannen betreffen het realiseren van een snelfietsroute aan de noord- en oostzijde van het tracé. De route krijgt een verharding van rood asfalt met een breedte van 3,50 m, bestemd voor gebruik in beide richtingen. Naast het fietspad zal een voetpad aangelegd worden van circa 1,50 m. In één richting zullen auto's toegestaan zijn onder het uitgangspunt van een "fietsstraat". Er is een parkeerverbod voorzien, het parkeren zal op eigen erf moeten plaatsvinden of op een door de gemeente nog te ontwikkelen locatie in de directe omgeving. De snelfietsroute past in plannen van de provincie en gemeenten om het gebruik van duurzaam vervoer te stimuleren. Er wordt uitgegaan van een groei van 10% van het fietsverkeer.

Onze conclusie aan de hand van de schouw is dat wij ons kunnen voorstellen dat het gewenst is de route aan de oostzijde aan te passen om de veiligheid te verbeteren en het gebruik te stimuleren. De bewoners van omliggende wijken van Bunnik kunnen hier veel baat bij hebben. Het asfalteren van de route, beter herkenbaar maken door de rode kleur en het verwijderen van de vele paaltjes midden in de rijbaan, zullen de veiligheid verbeteren.

Op grond van het voorlopige ontwerp hebben wij echter ook grote bedenkingen bij een aantal voorstellen, dat geldt zowel voor de looproute als voor het fietsverkeer. Deze bedenkingen betreffen:

- Een voetpad van circa 1,50 m zal in de praktijk betekenen dat deze regelmatig minder breed zal zijn door onvoldoende beschikbare ruimte en obstakels. Dit zal tot gevolg hebben dat voetgangers, zeker met kinderwagens of rolstoelen, het fietspad op moeten. Als Voetgangersbeweging gaan wij voor een inclusieve looproute uit van een noodzakelijke obstakelvrije ruimte van 1,80 m;
- Een fietsroute met een breedte van 3,50 m voldoet, zeker bij de verwachte aantallen gebruikers, niet aan de richtlijnen voor een snelfietsroute, daarvoor zou minimaal 4 m benodigd zijn;
- Het voorlopige ontwerp gaat uit van een route voor alle vormen van fietsen en bromfietsen. Daarmee zullen er grote verschillen in afmetingen en snelheden op deze fietsroute voorkomen. Zeker gelet op de aanwezigheid van scholen en de recreatieve waarde van de route, zullen hier ook veel kinderen en ouderen fietsen. Wij achten deze grote snelheidsverschillen niet wenselijk en geen verbetering voor de veiligheid. Uit overleg van ons met het Ministerie van I&W is ons bekend dat op dit moment vanwege de grote genoemde verschillen in voertuigtypen er druk wordt gewerkt aan een verdere definiëring van het begrip "fiets". Op grond daarvan kan de vraag gesteld worden in hoeverre het voorlopig ontwerp ook toekomstbestendig is;
- In de betreffende situatie in Bunnik zullen nog vele kruisingen van auto's met voetgangers- en fietsverkeer noodzakelijk blijven voor toegang naar erven, bedrijven of zijstraten. Dit past naar onze mening niet bij een snelfietsroute.
- Op grote delen van de route zal sprake zijn van kort stoppende voertuigen voor in- en uitstappen, besteldiensten en pakketbezorgers, ophalen van huisvuil. In feite fungeert de parallelweg als een ventweg. Ook dit is strijdig met een functie als snelfietsroute.

Concluderend kunnen wij stellen dat een verbetering van veiligheid en kwaliteit van de oostzijde van de parallelweg tot een comfortabele langzaamverkeersroute een grote verbetering oplevert voor de gemeente, zowel voor eigen bewoners als voor doorgaande fietsers. Gelet op de beschikbare ruimte gaan wij er daarbij van uit dat vooral minder mobiele voetgangers met rollator of rolstoel gebruik zullen maken van de rijstrook, mede doordat het geplande te smalle trottoir door obstakels veel hinder zal blijven opleveren. Door deze situatie zal de route naar onze mening totaal niet geschikt zijn om deze als snelfietsroute te ontwikkelen. Toename van de groep snelle fietsers zal juist de onveiligheid op deze route doen toenemen. Wij zijn dan ook van mening dat juist bromfietsen, (snor)scooters, speed-pedelecs moeten worden geweerd. Deze behoren bij voorkeur te rijden op de hoofdrijbaan.



Voor de langzaamverkeersroute adviseren wij uit te gaan van een regiem als "auto te gast". Ondanks dat dit begrip tot heden geen enkele juridische status kent, levert dit begrip psychologisch een beter effect voor het gedrag van de automobilist dan het begrip "fietsstraat" dat evenmin een juridische status kent. Gelet op de functie voor voetgangers en fietsers (waaronder veel kinderen en ouderen) zal daar naar onze mening een maximum snelheid moet gelden van 15 km/u, zoals op dit moment door SWOV, CROW, VVN en andere organisaties, waaronder de Voetgangersbeweging, wordt bepleit om deze wettelijk vast te leggen voor vergelijkbare situaties.

Bij deze status van de parallelweg behoort ook dat hier geheel niet geparkeerd zal mogen worden. Voor het parkeren zijn naar onze mening op voldoende plaatsen mogelijkheden voor aanleg van langspaarkeervakken op de hoofdrijbaan. Hierdoor zal tevens de hoge snelheid op de hoofdrijbaan verder afgeremd worden.

Voor de ontwikkeling van een snelfietsroute lijkt ons de route midden door de dorpskern niet geschikt. Een traject buiten de gemeente om met goede aansluiting vanuit het dorpscentrum lijkt beter te voldoen.

Graag gaan wij met u in overleg over het aanpassen van de weginrichting op grond van bovenstaande suggesties zodat deze beter voldoet aan kwaliteits- en veiligheidseisen.

Wij wensen u een goede en verstandige afweging van alle belangen.

Met vriendelijke groet,
Voetgangersbeweging Nederland

mede namens
Voetgangersbeweging regio Utrecht

B. Leeuwenburgh
Voorzitter

Ir. Berend Schotanus