

Kerkplein 2 T (0343) 56 56 00  
Postbus 200 F (0343) 41 57 60  
3940 AE Doorn E info@heuvelrug.nl



GEMEENTE  
UTRECHTSE HEUVELRUG

## **Uitvoeringsprogramma**

### **Verkeersvisie**

### **Amerongen Oude Dorp**

# **CONCEPT**

Datum 8 november 2016  
thema Omgeving  
Auteur E.W.J. Thoen

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Groene Entree Burgwal door ontwikkelen.....	4
2.1	Inleiding.....	4
2.2	Kwaliteit en aantal parkeerplaatsen.....	4
2.3	Aanpassen bewegwijzering (ook toeristisch overstappunt.....	5
2.4	Zichtlijn op dorp versterken.....	6
2.5	Aanpassen voetgangersverbindingen met Oude Dorp .....	6
2.6	Informatievoorziening op groene entree.....	8
2.7	Rotonde accentueren .....	8
2.8	Duurzaam collectief vervoer.....	8
3	Nieuwe entree aan westkant van Oude Dorp .....	10
3.1	Inleiding.....	10
3.2	Bewegwijzering aanpassen.....	10
4	Parkeerregulering .....	12
4.1	Inleiding.....	12
4.2	Vergunningstelsel.....	12
4.3	Blauwe zone.....	13
4.4	Instellen parkeerverboden per locatie.....	13
4.5	Herinrichting Margaretha Turnorlaan.....	14
4.6	Verbeteren fietsklimaat in het oude dorp.....	15
5	Verkeerscirculatie.....	16
5.1	Inleiding.....	16
5.2	Verkeerscirculatie.....	16
5.3	Snelheidsgedrag.....	17
5.4	Weren vrachtverkeer .....	19
6	Verblijfsklimaat.....	21
6.1	Inleiding.....	21
6.2	Trottoirs .....	21
6.3	Aanvullende snelheid vertragende maatregelen.....	21
6.4	Onderzoek naar mogelijkheden terugdringen doorgaand verkeer .....	22
7	Uitvoeringsprogramma 2016 – 2017.....	23

# 1 Inleiding

Op 26 april 2012 heeft de gemeenteraad de verkeersvisie Amerongen Oude Dorp vastgesteld. Er zijn twee moties aangenomen en het besluit is geamendeerd. Het raadsbesluit is als volgt:

1. De inspraaknota verkeersvisie Amerongen Oude Dorp vast te stellen, hetgeen leidt tot de daarin opgenomen wijzigingen, met inachtneming van het memo met redactionele wijzigingen d.d. 11 april 2012.
2. De aldus gewijzigde verkeersvisie Amerongen Oude Dorp vast te stellen met dien verstande dat de oplossingen niet gefaseerd maar integraal in één keer worden uitgevoerd:
  - a. De groene entree oost beter te ontwikkelen;
  - b. Een nieuwe entree aan de westkant realiseren;
  - c. Over te gaan tot een verbeterde verkeerscirculatie waarbij het instellen van eenrichtingsverkeer een wezenlijk onderdeel moet uitmaken.
3. Het college op te dragen om de verkeersvisie verder uit te werken in een uitvoeringsprogramma uiterlijk december 2012

Aanleiding voor de verkeersvisie was de heropening van het kasteel en de naar verwachting hiermee gepaard gaande verkeer aantrekkende werking. De verwachting was dat het kasteel zoveel bezoekers zou aantrekken dat er regelmatig parkeeroverlast in de omliggende straten zou zijn en dat er sprake zou zijn van veel zoekend verkeer in het oude dorp.

Om deze reden heeft het college destijds besloten om niet te wachten met de uitvoering van een aantal maatregelen totdat het uitvoeringsprogramma is vastgesteld. Er is getracht om de bestaande Groene Entree Burgwal onder bezoekers bekender te maken door het plaatsen van grote verwijzingsborden en er is een loopverbinding (van houtsnippers) gerealiseerd tussen de groene entree en het dorp.

De afgelopen jaren is echter geconstateerd dat de feitelijke situatie niet overeenkomt met de verwachtingen in 2012. De bezoekersaantallen van het kasteel zijn lager dan verwacht. Bovendien is vaak sprake van een mooie spreiding over de dag als gevolg van de capaciteit van het museumdeel van het kasteel. Hierdoor hebben zich geen excessen voorgedaan. Dit geldt niet voor de horecaexploitatie van de bijgebouwen. Hiervoor geldt wel dat op sommige momenten sprake is van behoorlijke drukte en een gebrek aan parkeercapaciteit op de Laan.

Het nu voorliggende uitvoeringsprogramma is een uitwerking van de verkeersvisie waarbij rekening is gehouden met de praktijksituatie in de afgelopen drie jaar. Een aantal destijds bedachte maatregelen is niet meer actueel en kunnen vervallen. Andere maatregelen zijn nu wellicht meer wenselijk. In ieder geval is bewust afgezien om alle maatregelen uit de verkeersvisie in een keer uit te voeren. Zo is bijvoorbeeld een groene entree aan de westkant niet noodzakelijk gebleken. Bovendien was het niet mogelijk om deze binnen enkele jaren te realiseren door het ontbreken van een goede locatie.

Voor het goed functioneren van de verkeersvisie is het van groot belang dat op termijn de Groene Entree Burgwal beter wordt benut. Deze groene entree heeft in de huidige situatie over het algemeen voldoende capaciteit om de bezoekers te kunnen verwerken, maar heeft nog niet de meest logische verbindingen met het dorp.

### *Leeswijzer*

In dit uitvoeringsprogramma hebben wij zo veel mogelijk de methode gehanteerd zoals deze ook in de verkeersvisie is gehanteerd. De volgende onderwerpen worden hierna besproken:

- Groene Entree (oost) beter ontwikkelen
- Nieuwe Entree aan westkant van oude Dorp
- Parkeerregulering
- Verkeerscirculatie
- Verblijfsklimaat

Voor ieder onderwerp wordt aangegeven wat is opgenomen in de verkeersvisie. In dit uitvoeringsprogramma wordt kort omschreven welke maatregelen exact getroffen moeten worden; welke juridische procedures hiervoor gevolgd moeten worden; wat de uitvoeringskosten zijn en het te verwachte effect. Per maatregel wordt ook aangegeven of de gewijzigde situatie heeft geleid tot het schrappen van de maatregel. Hierbij valt op dat relatief veel maatregelen niet meer getroffen hoeven te worden en dat het uitvoeringsprogramma hierdoor compact is geworden.

### Participatie

Het uitvoeringsprogramma is regelmatig besproken met het team dorpsgericht werken Amerongen. Door dit team is altijd aandacht gevraagd voor de realisatie van de voetgangersverbinding tussen groene entree en dorp.

Op 7 januari 2015 zijn de voorgestelde maatregelen uit het concept uitvoeringsprogramma gepresenteerd tijdens een inloopavond. De avond is door ongeveer 60 mensen bezocht. Tijdens deze avond is gediscussieerd over de thema's verkeerscirculatie, parkeren, verkeersveiligheid en groene entree. De discussiepunten zijn zo veel mogelijk verwerkt in dit uitvoeringsprogramma.

Het concept uitvoeringsprogramma is besproken met het verkeersberaad en heeft in de zomer van 2016 zes weken ter inzage gelegen.

## 2 Groene Entree Burgwal door ontwikkelen

### 2.1 Inleiding

In de verkeersvisie is in hoofdstuk 5 het volgende maatregelenpakket voor dit onderdeel vastgesteld:

Maatregelen	Deeluitwerking
Groene Entree(oost) door ontwikkelen	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Kwaliteit verhardingen verbeteren;</li><li>2. Meer parkeerplaatsen (wellicht in de toekomst nodig);</li><li>3. Betere bewegwijzering;</li><li>4. Zichtlijn op dorp versterken ter verbetering van de herkenbaarheid;</li><li>5. Voetpad naar dorp opknappen en aantrekkelijk maken en aansluiten op tabaksbladeren route;</li><li>6. Goede informatievoorziening op entree;</li><li>7. Rotonde accentueren ter verbetering van de herkenbaarheid van de groene entree;</li><li>8. Duurzaam collectief vervoer tussen entree en Oude Dorp bij evenementen en feesten op kasteel.</li></ol>

### 2.2 Kwaliteit en aantal parkeerplaatsen

Bij het ontwerpen van de verhardingen en parkeervoorzieningen van de groene entree is bewust gekozen voor het groene karakter dat past bij de historische waarde en het gedachtengoed van het Oude Dorp en wordt gedragen door het Nationaal Park.

Uit een inventarisatie van het Amerongen Inspireert Platform (AIP) is gebleken dat onder de huidige omstandigheden voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Zo is op doordeweekse dagen slechts 8 % van de parkeervoorzieningen bezet. In de weekends wordt gemiddeld 40 - 70 % van de parkeervoorzieningen bezet door toeristen, dagrecreanten en sporters. De bezetting is heel wisselend en grotendeels afhankelijk van mogelijke evenementen op de sportvelden en het weer. Er zijn in de huidige situatie piekmomenten waarop het parkeerterrein overbezet is. Naar de huidige inzichten is er echter over het algemeen voldoende parkeercapaciteit aanwezig op het terrein. Mocht in de toekomst blijken dat de capaciteit onvoldoende is dan kan het terrein eventueel efficiënter worden ingedeeld. Uitstraling en karakter van het terrein zullen dan echter drastisch veranderen. Het terrein wordt dan veel meer dan nu een 'parkeerplein', terwijl het nu een parkeergelegenheid in een groene setting is.

De verharding op de groene entree bestaat vooral uit een halfverharding. Wanneer het parkeerterrein intensiever wordt gebruikt kan dit gevolgen hebben voor het onderhoud van de verharding. Een kwaliteitsverbetering van de verharding is op dit moment nog niet noodzakelijk. Hiervoor ontbreken de financiële middelen. Vooralsnog gaan we er in dit uitvoeringsprogramma vanuit dat de onderdelen 1 en 2 niet worden uitgevoerd. Deze keuze heeft tijdens de inloopavond niet geleid tot discussie of wensen tot aanpassing.

### 2.3 Aanpassen bewegwijzering

De bewegwijzering naar de groene entree Burgwal is inmiddels vooruitlopend op dit uitvoeringsprogramma aangebracht. Er is gekozen voor grote borden in ANWB stijl in de bruine kleurstelling.



De locatie van de borden kan nog geoptimaliseerd worden. Vooral de grote borden staan te dicht op de rotondes. In overleg met de provincie zal gezocht worden naar een mogelijk iets betere locatie. Binnen afzienbare tijd zal de Groene Entree worden omgevormd naar een Toeristisch Overstappunt (TOP) conform de nationale ontwikkeling. Hiervoor moet de bebording enigszins aangepast worden.

De routekeuze wordt sterk beïnvloed door navigatiesystemen. De gemeente zoekt contact met bedrijven die deze systemen exploiteren om te bewerkstelligen dat navigatiesystemen bezoekers van het Oude Dorp naar de Groene Entree Burgwal gidsen. Met het kasteel en andere publiek aantrekkende functies in het oude dorp wordt geprobeerd om afspraken te maken over inhoud en vormgeving van communicatie uitingen (folders, internet) met betrekking tot de TOP Burgwal. In het kader van de TOP worden de huidige (informatie)borden onder de loep genomen en verminderen, vernieuwen en concentreren op één locatie.

## 2.4 Zichtlijn op dorp versterken

Op dit moment is er geen directe, visuele relatie tussen de groene entree en het oude dorp. Het realiseren van een daadwerkelijke zichtlijn is een zeer ingrijpende maatregel. Om bijvoorbeeld een zichtrelatie tussen de Groene entree en het kasteel te maken moet behoorlijk veel groen worden verwijderd wat ten koste van het landschap gaat. Om deze reden is een daadwerkelijke zichtlijn landschappelijk niet wenselijk. Tijdens de inloopavond is dit door de aanwezigen bevestigd.

Door het informatiebord en de bewegwijzering worden bezoekers snel geleid naar het oude dorp. Met name het uitzichtpunt blijft een mooie "ontdekking", waarbij het uiterwaardenlandschap in één keer zichtbaar is.

## 2.5 Aanpassen voetgangersverbindingen met Oude Dorp

De huidige voetgangersverbinding tussen de groene entree en het oude dorp is van matige kwaliteit en is moeilijk te vinden. De groene entree moet via verschillende routes verbonden worden met het oude dorp. Aan de verschillende doelgroepen wordt een aantal alternatieven aangeboden. Een van de routes moet goed toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking en kinderwagens e.d. Dit betekent dat op deze route geen steile hellingen en trappen mogen voorkomen. In overleg met het dorpsteam is gekozen voor twee verbindingen. Door de verbindingen namen te geven, zullen bezoekers snel een keuze kunnen maken.

- De avontuurlijke natuurroute (groen op kaart) loopt via het uitzichtpunt van de Amerongsebovenpolder via het 'onderlangs', de Oude Veenseweg en het Lievendaalpad naar het kasteel (dus buiten het dorp om);
- De cultuurroute (rood op kaart) is beter geschikt voor mindervaliden en loopt langs de N225 via de Oude Veenseweg, Zandvoort, Nederstraat, Drostestraat;



Voorwaarde voor deze routes is de realisering van een toegankelijk pad vanaf de rotonde langs de N225 tot de Oude Veenseweg. In de huidige situatie is dit een houtsnipperpad en gedeeltelijk een zandpad met haaks liggende houten palen om het uitspoelen van het zand te voorkomen. Voorgesteld wordt om hier een 1,50 meter breed pad te realiseren bestaande uit asfalt afgestrooid met fijn grind omdat dit past in het landelijke karakter van het gebied. Helaas is het bestaande grote hoogteverschil niet voor iedereen met een functiebeperking te overbruggen. Voor de aanleg van een dergelijke voorziening is een aanlegvergunning noodzakelijk (waarbij de flora en fauna wetgeving bekeken moeten worden) en moet de provincie (als gedeeltelijk eigenaar van de berm) toestemming verlenen. Ook zal met de provincie bekeken worden of tussen het pad en de weg nog lage begroeiing aangeplant kan worden. Door dit laatste wordt het wandelen over het pad nog aangenamer.



Langs de Nederstraat en Drotestraat is niet overal een trottoir aanwezig (zie verder paragraaf 6.2). Met het realiseren van het pad tussen groene entree en Zandvoort is er een belangrijke schakel gemaakt maar is er helaas dus nog geen sprake van een totaal toegankelijke verbinding tussen groene entree en Kasteel.

Het Lievendaalpad bestaat uit een ongelijke en hobbelige half verharding en is in sommige periodes van het jaar moeilijk toegankelijk (hoog water). Het pad is niet toegankelijk voor mensen met een functiebeperking. Het pad vormt niet de primaire verbinding tussen de groene entree en het Oude Dorp, maar geeft wel de mogelijkheid om het kasteel vanuit de uiterwaarden te bereiken. Aanpassing van (de kwaliteit van) de verharding is niet noodzakelijk, omdat dit pad het karakter van een “klompenpad” moet behouden.

Op de groene entree tussen rotonde en parkeervakken is begin 2015 een rond informatiebord geplaatst met de afbeelding zoals vermeld op de vorige bladzijde. De routes zijn bewegwijzerd door paaltjes vergelijkbaar met die in het nationaal park worden toegepast. Aan bezoekers van het Oude Dorp wordt op deze wijze de keuze geboden om op twee manieren naar het oude dorp en het kasteel te lopen. De routes worden ook op de nieuwe TOP-zuil vermeld.

Alle verbindingen zijn voornamelijk bedoeld voor dagjes mensen en bezoekers van het kasteel en Oude Dorp. Voor bezoekers aan de buitenplaats (o.a. congres en feestgangers) ligt de groene entree te ver weg en is het minder aantrekkelijk om de verbinding te gebruiken. Bij grote evenementen is het wel mogelijk om een pendelbus in te zetten (zie paragraaf 2.8).

## 2.5. voetpad tussen groene entree en oude dorp

Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
2.5.1	Comfortabele route (geschikt voor mensen met een functiebeperking)		50.000	Aanlegvergunning Toestemming provincie	Goed toegankelijk voetpad van entree tot aan het oude dorp; > 20% parkeert op entrees.



## 2.6 Informatievoorziening op groene entree

In de huidige situatie is sprake van veel informatie op de groene entree. Deze is vooral gericht op het nationaal park. Aan het einde van het terrein is informatie te vinden over de flora en fauna in dit gebied. Halverwege is een informatiepaneel van het Utrechts Landschap, de standaard informatiezuil voor groene entree's van het nationaal park en een informatiebord over een klompenpad. Deze informatie is vooral gericht op het bezoek aan het nationaal park en niet zo zeer aan het dorp Amerongen. Zoals aangegeven zal als gevolg van de TOP deze informatie worden vernieuwd en geconcentreerd.

Voor de bezoekers van het kasteel en het oude dorp was het noodzakelijk om te informeren hoe ze van de Groene Entree het kasteel en het Oude Dorp kunnen bereiken. Om deze reden is begin 2015 een informatiepaneel geplaatst tussen de rotonde en de groene entree zelf. Op het informatiepaneel is de plattegrond weergegeven zoals staat vermeld op blz 6 van dit uitvoeringsprogramma.



De informatie op- en de presentatie van het ronde informatiebord met de twee routes naar het Oude Dorp is tot stand gekomen door middel van uitgebreid overleg met enkele inwoners en deelnemers van het team dorpsgericht werken Amerongen. Hierbij is het ontwerp van het informatiepaneel door het team zelf gemaakt. De gemeente heeft het bord gefinancierd. Het dorpssteam begeleidde zowel het ontwerp als de plaatsing van het bord.

## 2.7 Rotonde accentueren

Het middeneiland van de rotonde bij de groene entree bestaat uit gras. Als aanvulling op de bebording kan worden bekeken of er mogelijkheden zijn om op het midden van de rotonde een ludiek herkenningsteken te plaatsen. Hierbij kan gedacht worden aan een minikasteel of de letters Burgwal in pijlvorm. In overleg met lokale kunstenaars zou hiervoor eventueel een prijsvraag voor een passend kunstobject ontwikkeld kunnen worden. De kosten voor een dergelijk kunstobject zijn relatief hoog ( $\pm$  € 10.000,-).

Omdat deze maatregel wel zal bijdragen aan de herkenbaarheid van de groene entree maar niet kosten efficiënt is, wordt deze maatregel voorlopig niet opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

## 2.8 Duurzaam collectief vervoer

Wanneer in het kasteel of in het Oude Dorp grotere, drukbezochte evenementen worden georganiseerd dan is het wenselijk dat er van/naar de groene entree en mogelijk van/naar andere (tijdelijke) parkeerterreinen een georganiseerde vorm van vervoer wordt aangeboden. Uiteraard heeft het de voorkeur dat dit wordt uitgevoerd met duurzame voertuigen (elektrische bus) en/of met voertuigen die aansluiten bij het karakter van het Oude Dorp (paardentram). De organisatie en financiering van dit vervoer liggen bij de organisator van het evenement. De gemeente kan deze voorwaarden eventueel opnemen in de evenementenvergunning.

De gemeente zal hier zorgvuldig mee omgaan omdat het kostenaspect van een dergelijke dienst de organisatie van een evenement niet in de weg mag staan.

Het staat de exploitant natuurlijk vrij om voor de diensten een passende vergoeding te vragen of combikaartjes te verkopen. Het parkeren op de groene entree is en blijft gratis.

# 3 Nieuwe entree aan westkant van Oude Dorp

## 3.1 Inleiding

In de verkeersvisie is in hoofdstuk 5 het volgende maatregelenpakket voor dit onderdeel vastgesteld:

Maatregelen	Deeluitwerking
Nieuwe entree aan westkant van Oude Dorp	Opvangplek direct aan het begin van het dorp, bij voorkeur ontsloten via bestaande rotonde, Vooralsnog uitgaan van bestaande parkeerareaal op bedrijventerrein. Kwaliteiten zoals beschreven bij groene entree burgwal.

Het realiseren van een nieuwe groene entree aan de westzijde van het Oude Dorp is niet eenvoudig (beschermd dorpsgezicht). Landgoed Zuylestein biedt wellicht mogelijkheden in de toekomst om een nieuwe groene entree te realiseren. Dit hangt nauw samen met diverse ruimtelijke plannen op dit landgoed, de mate van aantasting van de aanwezige natuur en de mogelijke aantasting van het beschermd dorpsgezicht. Bovendien is de afgelopen jaren gebleken dat de vraag naar parkeercapaciteit beperkt is. Alleen op zaterdagen is wellicht sprake van parkeerdruk op de groene entree Burgwal. Het lijkt beter om gebruik te maken van de huidige parkeercapaciteit op het huidige bedrijventerrein. Hoewel de kwaliteit van de openbare ruimte hier niet optimaal is, is het wel mogelijk om een deel van de bezoekers hier op te vangen.

Het bedrijventerrein kan worden benut als aanvulling op de groene entree Burgwal. Van maandag t/m vrijdag is het op het bedrijventerrein druk en op de groene entree rustig. Op zaterdag en zondag is het omgekeerde het geval. Om deze reden moet nadrukkelijk worden vermeld (door middel van bebording) dat het bedrijventerrein op zaterdag en zondag beschikbaar is als parkeerterrein voor het Oude Dorp.

## 3.2 Bewegwijzering aanpassen

Op de Kon. Wilhelminaweg/N225 kan worden aangegeven dat bezoekers van het oude Dorp op het bedrijventerrein kunnen parkeren. Dit wordt bewust geen groene entree. De bebording wordt dus niet aangesloten op het bewegwijzeringssysteem zoals vermeld bij 2.3.

Op deze locatie kan standaard RVV bebording worden aangebracht met de tekstuele toevoeging "za-zo kasteel en oude dorp Amerongen". Om het parkeren op de daarvoor bestemde locaties aantrekkelijk te maken zal de tekst "Gratis" worden toegevoegd. De bebording hoeft alleen voor verkeer komend uit westelijke richting zichtbaar te zijn. Verkeer vanuit het oosten wordt bij de groene entree Burgwal opgevangen.



Op het bedrijventerrein zelf dient een aantal bewegwijzeringsborden geplaatst te worden voor de voetgangers. Hiervoor kan een eenvoudige wegwijzer in combinatie met de kleine bewegwijzeringspaaltjes zoals die ook vanaf de groene entree Burgwal zijn gebruikt (zie 2.5), worden toegepast.

3.2. nieuwe groene entree west					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
3.2.1	Aanbrengen bebording		500,-	geen	> 20% parkeert op parkeerterrein bedrijventerrein.
3.2.2	Bewegwijzering vanaf bedrijventerrein naar Oude Dorp		750,-	geen	> 20% parkeert op parkeerterrein bedrijventerrein.



# 4 Parkeerregulering

## 4.1 Inleiding

In de verkeersvisie is in hoofdstuk 5 het volgende maatregelenpakket voor dit onderdeel vastgesteld:

Maatregelen	Deeluitwerking
Parkeerregulering in Oude Dorp	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Parkeervergunningstelsel voor het hele Oude Dorp (2<sup>e</sup> fase),</li><li>2. Blauwe zone bij winkels en wellicht horeca,</li><li>3. Bepaalde straten vrij maken van geparkeerde voertuigen ten gunste van trottoirs,</li><li>4. De Margaretha Turnorlaan zeer beperkt en met behoud van bestaande functies herinrichten (vrij parkeerterrein).</li><li>5. Ruimhartig omgaan met het verstrekken van parkeervergunningen voor bewoners.</li><li>6. Bedrijven ook parkeervergunningen verstrekken.</li><li>7. Voor bezoekers van bewoners en bedrijven bezoekersregeling opstellen</li></ol>

## 4.2 Vergunningstelsel

Alle maatregelen die verband houden met de mogelijke invoering van een parkeervergunningstelsel komen te vervallen. De gemeenteraad heeft besloten om voorlopig geen parkeervergunningen in te voeren. De hiervoor vermelde maatregelen maken het parkeren op de groene entree voldoende aantrekkelijk. Een deel van de bezoekers aan het Oude Dorp en het kasteel maakt hier gebruik van. Het treffen van ontmoedigingsmaatregelen in het Oude Dorp waar mogelijk ook bewoners en bedrijven hinder van zullen ondervinden, is niet noodzakelijk.

De afgelopen jaren hebben ook geleerd dat voor de (parkeer)problemen in het oude dorp een dergelijke vergaande maatregel niet noodzakelijk is. In de periode na de opening van het kasteel zijn wel incidenteel klachten bij de gemeente binnen gekomen over parkeerexcessen, maar deze klachten zouden ook bestaan als een vergunningstelsel was ingevoerd. Met de uitspraak van de raad komen de deeluitwerkingen 1, 5, 6 en 7 te vervallen.

Tijdens de inloopavond is dit onderdeel een onderwerp van gesprek geweest. Er is geen draagvlak voor het invoeren van een vergunningstelsel. Bewoners zien de nadelen van een vergunningstelsel (papierwerk, bezoekersregeling, kosten enz.), terwijl de voordelen voor de bewoners beperkt zijn doordat de parkeeroverlast ook beperkt is.

### 4.3 Blauwe zone

Om tegemoet te komen aan de wensen van winkeliers en (horeca)bedrijven in het Oude Dorp wordt in het maatregelenpakket een blauwe zone vermeld. Doordat alle maatregelen die verband houden met de mogelijke invoering van een parkeervergunningstelsel komen te vervallen, is de invoering van een parkeerduurbepanking (blauwe zone) minder noodzakelijk. In het Oude Dorp kan overal vrij worden geparkeerd. Door de ondernemers uit de Overstraat werd in het verleden verzocht om een blauwe zone in te stellen zodat de beschikbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de klanten van de daar aanwezige winkels en bedrijven. Uit een recente inventarisatie onder de bedrijven in de Overstraat blijkt dat er onder de bedrijven geen draagvlak meer is voor een blauwe zone. Door de bewoners werd al eerder aangegeven dat een blauwe zone niet gedragen wordt. De mogelijke blauwe zone in de Overstraat komt hierdoor te vervallen.

### 4.4 Instellen parkeerverboden per locatie

In het maatregelen pakket wordt voorgesteld om op een aantal locaties parkeergelegenheid op te heffen ten bate van goede trottoirs. Dergelijke maatregelen bevorderen de doorstroming, maar zijn vaak ook snelheid verhogend (zie hoofdstuk 5). Hieronder wordt per locatie aangegeven op welke wijze omgegaan kan worden met de parkeerproblematiek in de betreffende straten. Voor de niet vermelde straten geldt dat deze geen (structurele) klachten of verzoeken hebben ingediend om de parkeersituatie te veranderen.

#### Zandvoort

De op Zandvoort aanwezige rabbatstrook wordt voornamelijk gebruikt als parkeerstrook. Hierdoor is er voor voetgangers onvoldoende ruimte en moeten zij op de rijbaan lopen. Door het karakter van deze weg (doodlopend) zijn de voetgangers op de rijbaan nog wel te combineren met fietsers en gemotoriseerd verkeer. Wanneer de Zandvoort onderdeel gaat uitmaken van de veilige en toegankelijke voetgangersverbinding Groene Entree de Burgwal en het Oude Dorp kan een trottoir wenselijk worden. Hoewel veel van de aanliggende bebouwing langs deze route beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein zijn in de openbare ruimte geen goede alternatieven aanwezig. Gezien het karakter en gebruik van de rijweg is het ongewenst om een parkeerverbod in te stellen op de Zandvoort.



Figuur 1: Zandvoort

#### Burgemeester H. van de Boschstraat

Het gedeelte tussen de Nederstraat en de Koningin Wilhelminaweg (N225) wordt druk gebruikt door parkerende voertuigen. De doorstroming van het gemotoriseerde verkeer wordt hierdoor enigszins belemmerd. Aan de andere kant zorgen geparkeerde voertuigen voor snelheidsreductie. Wanneer in de Van de Boschstraat wordt geparkeerd kunnen op die locatie twee voertuigen elkaar niet tegelijkertijd passeren. Een van de automobilisten moet dan even wachten op de auto uit de andere richting. Aangezien maar aan een zijde van de Van de Boschstraat wordt geparkeerd is de voorrangssituatie duidelijk. Over het algemeen wordt voldoende afstand gehouden tussen de geparkeerde voertuigen om elkaar te kunnen passeren. De geparkeerde voertuigen roepen wel een gevoel van onveiligheid op bij fietsers. Voor voetgangers geldt dit

niet omdat een goed toegankelijk trottoir aanwezig is. Een groot deel van de woningen beschikt over een parkeergelegenheid op eigen terrein.



**Figuur 2: Burgemeester H. van de Boschstraat**

Voor dit deel van de Burgemeester H. van de Boschstraat is het gewenst om door het aanbrengen van vakmarkeringen duidelijk te maken waar parkeren van voertuigen is toegestaan. Hierdoor ontstaat een wegbeeld dat beter past bij de functie van de weg. Het doorgaande verkeer op deze verbinding ondervindt minder hinder, maar moet wel met gepaste snelheid rijden.

In 2015 is met een verkeersteller het huidige verkeersgedrag in beeld gebracht. Hoewel een percentage van het verkeer te hard door de straat rijdt is de hoeveelheid verkeer en de snelheid van het verkeer geen aanleiding om direct maatregelen te treffen. Wanneer onderhoud moet worden gepleegd zal een mogelijke inrichting van de weg met de bewoners worden overlegd. In dit uitvoeringsprogramma wordt hier nu geen prioriteit aan gegeven en wordt de bestaande situatie gehandhaafd.

#### **4.5 Herinrichting Margaretha Turnorlaan**

De Margaretha Turnorlaan (Laan) heeft meerdere functies. Het is een ontmoetingsplek, parkeerplaats, schoolplein, evenemententerrein, enz. De verschillende functies gaan meestal goed samen. Er zijn echter momenten dat dit spanningen oplevert. Kasteel Amerongen heeft als eigenaar van de Laan in 2011 plannen gemaakt om de Laan te reconstrueren en heeft hiervoor een vergunning aangevraagd bij de gemeente. Tegen deze vergunning zijn bezwaarschriften ingediend. Mede gezien deze bezwaren en de beperkte financiële middelen worden de plannen uit 2011 niet meer uitgevoerd en is de vergunning ingetrokken.

Kasteel en gemeente zijn nu op zoek naar mogelijkheden om de Laan met beperkte middelen herin te richten. Hierbij moet worden gedacht aan de aanleg van een rijloper tussen het toegangshek bij de Overstraat en de hoofdingang aan de Drostestraat, het bieden van een goede oplossing voor spelende kinderen, het faciliteren van voldoende parkeermogelijkheden en het gebruik als evenemententerrein. Een herinrichting is alleen mogelijk als er groot onderhoud moet worden uitgevoerd en bijvoorbeeld het riool vervangen moet worden. Een andere financiering is op dit moment niet voorhanden. De mogelijke herinrichting van de Laan maakt geen onderdeel meer uit van dit uitvoeringsprogramma.

Momenteel wordt wel samen met het kasteel gewerkt aan een aantal beperkte aanpassingen zoals het realiseren van goede fietsenstallingen, verbeteren waterafvoer, verplaatsen invalidenparkeerplaatsen enz. Ook de Wilhelminaschool participeert binnen dit traject met het doel om voor de kinderen een adequate speelvoorziening gerealiseerd te krijgen. Voor de korte termijn zijn daarvoor ook middelen beschikbaar gesteld in de vorm van afzetlint. Op dit moment worden gesprekken georganiseerd tussen kasteel, school en gemeente om op een integrale wijze tot een samenhangend pakket van maatregelen te komen. De kosten voor de uitvoering van dit pakket zijn naar verwachting echter beperkt en worden gefinancierd uit de lopende begroting.

4.5. aanpassingen de Laan					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
4.5.1	Kleine aanpassingen de Laan		2.500,-		Bezoekers van het kasteel kunnen hun fiets veiliger stallen. Wilhelminaschool beschikt over een speelomgeving.

#### 4.6 Verbeteren fietsklimaat in het oude dorp

In de verkeersvisie is zeer beperkt aandacht besteed aan de fietser. Aangezien het Oude Dorp een grote aantrekkingskracht heeft op recreanten is het noodzakelijk om te onderzoeken of fietsers gefaciliteerd kunnen worden. Fietsers parkeren hun fiets niet op de groene entree, maar willen hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Op dagen met mooi weer staan rondom de terrassen in het oude dorp vele fietsen geparkeerd op de stoepen en andere locaties. De toegankelijkheid van de trottoirs komt daarmee wel onder druk te staan. Er zijn echter geen goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen in het oude dorp. Dit geldt ook voor Kasteel Amerongen. Het is niet toegestaan om de fiets op het terrein zelf te stallen, terwijl er op de Laan zeer beperkte voorzieningen voor handen zijn.

Het is wenselijk om op een aantal strategische plaatsen fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Dit zal wel in overleg met de horeca voorzieningen en andere particulieren moeten gebeuren omdat er in de openbare ruimte lang niet altijd voldoende ruimte is voor goede voorzieningen.

De lokale horeca wordt gestimuleerd om zich aan te sluiten bij "fietsers welkom". Aan kasteel Amerongen is gevraagd om vakantiefietsers die gebruik maken van de LF4 en het kasteel willen bezoeken de mogelijkheid te bieden om de fiets op het kasteelterrein te mogen parkeren.

4.6. verbeteren fietsklimaat					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
4.6.1	fietsparkeervoorzieningen		5.000,-		Bezoekers van het oude dorp kunnen hun fiets veiliger parkeren.
4.6.2	Horeca stimuleren voor "fietsers welkom"		500,-		Fietsers krijgen bij de horeca extra service



# 5 Verkeerscirculatie

## 5.1 Inleiding

In de verkeersvisie is in hoofdstuk 5 het volgende maatregelenpakket voor dit onderdeel vastgesteld:

Maatregelen	Deeluitwerking
Verkeerscirculatie	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Huidige Verkeerscirculatie handhaven;</li><li>2. Pont en Lekdijk blijven als erftoegangsweg functioneren;</li><li>3. Bestaande routes door Oude Dorp doorlopen en bekijken of aanvullende snelheidsvertragende maatregelen wenselijk zijn;</li><li>4. Oude Dorp afsluiten voor vrachtverkeer langer dan 9 meter.</li></ol>

## 5.2 Verkeerscirculatie

In de verkeersvisie staat beschreven dat de verkeerscirculatie nauwelijks aanpassing behoeft. In het Oude Dorp is een aantal 'natuurlijke' routes ontstaan. Eenrichtingsverkeer reguleert deze natuurlijke stromen. Op wegen die te smal zijn om tweerichtingsverkeer te verwerken is in het verleden eenrichtingsverkeer ingesteld. Voor 2006 heeft de gemeente Amerongen een verkeersonderzoek laten uitvoeren door Goudappel Coffeng. Uit dit onderzoek bleek dat niet ingegrepen hoefde te worden in de verkeerscirculatie omdat in de loop van de tijd een natuurlijke verdeling van het verkeer was ontstaan over de verschillende wegen.

Bij het opstellen van de verkeersvisie zijn door de samenleving geen wensen geuit om de circulatie in het Oude Dorp door middel van meer eenrichtingsverkeer te wijzigen. Tijdens de behandeling van de verkeersvisie is door de gemeenteraad wel nadrukkelijk de wens geuit om een verkeerscirculatieplan op te stellen.

Door het team dorpsgericht werken is de verkeerssituatie van het oude dorp in 2011 in beeld gebracht. Eind 2014 is door middel van verkeertellers de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de inprikkers wederom in beeld gebracht. Over het algemeen geldt dat de inprikkers gelijkmatig worden gebruikt. De Utrechtsestraat weg is drukker dan gemiddeld en de Holleweg juist rustiger. De Molenstraat, Imminkstraat en de Van de Boschstraat kennen een vergelijkbare verkeersdruk. In bijlage 1 zijn de verkeersgegevens inzichtelijk gemaakt.

De verkeersgegevens en de gesprekken met de samenleving hebben gedurende het opstellen van dit uitvoeringsprogramma niet geleid tot de behoefte aan een totaal nieuw verkeerscirculatiesysteem. Hierbij is ook onderzocht of kleine aanpassingen positieve gevolgen hebben. Uit dit onderzoek blijkt echter dat de nadelen niet opwegen tegen de voordelen.

De hoeveelheid verkeer dat door het oude dorp (blijft) rijden zal niet beïnvloed worden door een aangepast circulatiesysteem. De huidige verdeling van het verkeer over de straten van het oude dorp is redelijk goed.

Dit leidt nergens tot extremen. Tijdens de bewonersbijeenkomst van 7 januari 2015 is door de gemeente aangekondigd dat er geen structurele ingrepen in de verkeerscirculatie moeten plaatsvinden. Door het merendeel van de aanwezigen is dit bevestigd. Rondom de Van Reede Ginkellaan en de Rijnstraat zijn nog wel voorstellen gedaan, maar hierover is geen overeenstemming bereikt door de hieraan verbonden nadelen.

In de verkeersvisie is aangegeven dat de ANWB bewegwijzering wordt nagelopen en waar nodig wordt aangepast of verwijderd. De ANWB borden op de N225 met de symbolen die verwijzen naar het kasteel worden verwijderd, omdat toeristen dan toch het Oude Dorp in rijden.



5.2. Verkeerscirculatie					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
5.2.1	ANWB-Bebording aanpassen		2.000,-	geen	Andere verdeling van het doorgaande verkeer over de verschillende wegen

### 5.3 Snelheidsgedrag

In het oude dorp geldt een maximum snelheid van 30 km/h. De huidige smalle profielen en bestratingsmaterialen zorgen er voor dat langsrijdende voertuigen veel harder lijken te rijden dan zij in werkelijkheid doen. Overigens rijden voertuigen over het algemeen iets harder dan het maximum van 30 km/u. Auto's rijden op korte afstand van de woning en maken relatief veel herrie.

Uit de verschillende metingen die in het verleden zijn uitgevoerd blijkt niet dat er structureel te hard wordt gereden. Dit wordt beschreven in de verkeersvisie. Op een aantal wegen kunnen eventueel aanvullende snelheid vertragende maatregelen getroffen worden. Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen die passen bij het karakter van het Oude Dorp zoals versmallingen en niet aan drempels. In het oude dorp kunnen drempels trillingen veroorzaken die niet gunstig zijn voor de historische bebouwing. Ook geluidsoverlast is een belangrijk nadeel van drempels. "Natuurlijke obstakels" zoals geparkeerde voertuigen kunnen lange rechtstanden onderbreken en de snelheid van het verkeer verlagen. Voorwaarde is wel dat er sprake moet zijn van geregeld tegengesteld verkeer.

Op basis van klachten en meldingen bespreken we de volgende wegen; Utrechtsestraatweg/Rijnstraat, Drostestraat/Nederstraat, Holleweg, Van Reede Ginkellaan en Molenstraat/Rijnstraat

#### *Utrechtsestraatweg/Rijnstraat*

Als gevolg van de herinrichting van de Kersweg wordt deze route meer gebruikt dan in het verleden. Wellicht kan dit weer enigszins hersteld worden door aanpassing van de bebording. De hoeveelheid verkeer ( $\pm$  3200 motorvoertuigen in twee richtingen) is acceptabel voor een erftoegangsweg. De gemiddelde snelheid van het verkeer bedraagt 44 km/h.

Zowel de snelheid als de hoeveelheid van het verkeer is geen reden om direct de verkeerssituatie in de Utrechtsestraatweg aan te passen. Wel geeft het reden om een nieuwe meting te verrichten en de situatie te monitoren. Vooralsnog is voor de komende jaren ook geen groot onderhoud gepland van deze weg. De huidige situatie blijft vooralsnog gehandhaafd.

Indien uit de nieuwe meting blijkt dat de gemiddelde snelheid boven de 40 km/h ligt is het wenselijk om in de Utrechtsestraatweg een snelheid vertragende maatregel te realiseren. Een dergelijke maatregel is het meest effectief in het midden van het wegvak. In overleg met de bewoners zal hiernaar gekeken worden.

#### *Holleweg (oude dorp)*

Door de bewoners van de Holleweg wordt geklaagd over de hoeveelheid en de snelheid van het verkeer. Ook de aansluiting op de N225 wordt als onveilig beschouwd. Uit onze gegevens blijkt dat de Holleweg de minst gebruikte verbindingsweg is met de N225. De weg is slechts 90 meter lang en is 5 meter breed. De weg wordt veelal begrensd door hoge groene hagen waardoor de weg visueel smaller lijkt. Het kruispunt Holleweg/v.d Boschstraat is zodanig ingericht dat doorgaand verkeer over het algemeen de v.d. Boschstraat neemt. Het treffen van extra maatregelen op de Holleweg is niet nodig.

#### *Drostestraat/Nederstraat*

De Drostestraat/Nederstraat staat op de planning voor de uitvoering van groot onderhoud. Tijdens de voorbereidingen zal integraal worden afgewogen of- en waar aanpassing van de weg mogelijk/noodzakelijk zijn, zodat dit met de onderhoudswerkzaamheden kan worden meegenomen.

#### *Van Reede Ginckellaan*

De van Reede Ginckellaan vormt een van de routes tussen de N225 en de pont/Lekdijk. Zoals eerder aangegeven is er niet voor gekozen om de verkeerscirculatie in het oude dorp aan te pakken. Tijdens de informatieavond is hierover met een aantal bewoners nog wel van gedachten gewisseld. Indien op de Van Reede Ginckellaan eenrichtingsverkeer zou worden ingesteld zal het verkeer nog meer gebruik van de weg maken en harder rijden. Bovendien zijn bewoners dan zelf slechter bereikbaar.

De weg is ongeveer 170 meter lang en 5,30 m breed. Aan beide zijde ontbreekt nog een trottoir en zijn grote zuilvormige bomen. Door deze inrichting oogt het profiel iets breder dan in werkelijkheid. Geparkeerde auto's zorgen voor versmallingen waardoor verkeer in twee richtingen op elkaar moet wachten. Dit zorgt voor een snelheidsverlagend effect. De gemiddelde snelheid bedraagt 33 km/h en er maken ongeveer 500 motorvoertuigen per dag gebruik van. Zowel de huidige snelheid als de hoeveelheid van het verkeer zijn geen aanleiding voor aanpassingen aan de weg.

#### *Molenstraat/Rijnstraat*

De Molenstraat/Rijnstraat is een korte verbinding tussen de N225 en de Kromme Hoek. Met name het kruispunt Molenstraat/Van de Boschstraat is ruim gedimensioneerd en zou bij voorkeur verkleind moeten worden zoals eerder ook op andere locaties in het Oude Dorp is uitgevoerd. Dit is bevorderlijk voor de verkeersveiligheid van bezoekers aan de molen. Een trottoir rondom de molen ontbreekt momenteel en is gewenst. Ondanks de dimensionering van het kruispunt is het snelheidsgedrag goed te noemen. De gemiddelde snelheid op de Molenweg bedraagt 30 km/u (t.h.v. huisnummer 24) en 24 km/u (t.h.v. huisnummer 13). De intensiteit bedraagt 500 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van de snelheidsgegevens en de verkeersintensiteiten is een aanpassing niet noodzakelijk. Voor de veiligheid van de bezoekers van de molen is het echter wenselijk om een trottoir rond de molen te realiseren.

5.3. Snelheidsgedrag					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
5.3.1	Snelheid vertragende maatregel Utrechtsestraatweg		25.000	Overleg met bewoners over vorm en locatie	Bevorderen van de verkeersveiligheid
5.3.2	Realiseren trottoir rond molen kruising Molenstraat/Van de Boschstraat		5.000,-	x	Bevorderen van de verkeersveiligheid



#### 5.4 Weren vrachtverkeer

Het vrachtverkeer veroorzaakt regelmatig problemen in het Oude Dorp. Dit wordt niet zozeer veroorzaakt door het aantal maar voornamelijk door de omvang van de voertuigen. De smalle straten en kleine kruispunten zijn niet geschikt voor de doorstroming van grote opleggers. Vaak hebben de vrachtwagens geen herkomst of bestemming in het Oude Dorp van Amerongen en zijn ze op weg naar het veer of de Lekdijk (doorgaand verkeer).

Het vrachtverkeer veroorzaakt opstoppingen, trillingen, schade aan huizen of straatmeubilair en is gevaarlijk voor andere weggebruikers. Zwaar vrachtverkeer veroorzaakt soms schade aan de veerpont. De eigenaar van de veerpont is niet tegen het weren van vrachtverkeer door het Oude Dorp.

Door het weren van vrachtverkeer langer dan 9 meter worden alle opleggers geweerd en kunnen gewone vrachtwagens het Oude Dorp binnenrijden. Vrachtwagencombinaties kunnen eventueel de aanhanger op het bedrijventerrein loskoppelen en de goederen overslaan. In de binnenstad van Wijk bij Duurstede is een dergelijke maatregel jaren geleden tot volle tevredenheid ingevoerd.

Bevoorrading door grote opleggers voor de agrariërs op de Lekdijk kan vanaf dat moment dus niet meer via het Oude Dorp maar moet via Wijk bij Duurstede. Aan de Betuwe zijde van het veer zal duidelijk gemaakt moeten worden dat doorgaand vrachtverkeer van langer dan 9 meter niet mogelijk

is, omdat de 'Kromme hoek' niet geschikt is om dit soort verkeer te verwerken en op de Lekdijk al jaren een vrachtwagen verbod (met uitzondering van bestemmingsverkeer) van toepassing is..

Om het Oude Dorp compleet af te schermen moeten op de zeven toegangswegen bord C17 (9m) geplaatst worden. Voor deze plaatsing is een verkeersbesluit nodig. Dit verkeersbesluit zal via de openbare voorbereidingsprocedure tot stand komen. Hierbij zal voor een aantal bedrijven ontheffingen verleend moeten worden. Het bevoorraden van de bouwmarkt met kleinere voertuigen is waarschijnlijk niet mogelijk.

5.4. vrachtverkeer					
Nr.	Maatregel	bijlage	kosten	procedures	Effect
5.4.1	Oude Dorp vrij maken van groot vrachtverkeer		2.000,-	verkeersbesluit	Reduceren en voorkomen van hinder en schade als gevolg van vrachtverkeer
5.4.2	Ontheffingen voor bevoorrading voor bedrijven in het Oude Dorp		500,-		Draagvlak voor maatregel 5.4.1

# 6 Verbleefsklimaat

## 6.1 Inleiding

In de verkeersvisie is in hoofdstuk 5 het volgende maatregelenpakket voor dit onderdeel vastgesteld:

Maatregelen	Deeluitwerking
Verbleefskwaliteit	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Waar mogelijk trottoirs realiseren voor de verbetering van de verkeersveiligheid eventueel ten koste van parkeergelegenheid;</li><li>2. Aanvullende snelheid vertragende maatregelen daar waar nodig;</li><li>3. Op langere termijn onderzoeken of doorgaand verkeer structureel verminderd kan worden door verplaatsing van de pont.</li></ol>

## 6.2 Trottoirs

In het Oude Dorp ontbreken op veel locaties goed toegankelijke trottoirs. In een aantal gevallen is dit te wijten aan gebrek aan fysieke ruimte. De ruimte tussen de aangrenzende percelen is zo beperkt dat op veel locaties alleen een rijbaan gerealiseerd is. Er zijn ook straten waar wel voldoende ruimte is om voertuigen te parkeren maar onvoldoende ruimte voor een goed trottoir.

In het Oude Dorp is behoefte aan een netwerk van goed toegankelijke trottoirs. In bijlage 2 is een kaart van het gewenste netwerk van trottoirs opgenomen. Op de tekening is met kleur aangegeven;

**Groene wegen:** zijn voorzien van een redelijk toegankelijk voetpad aan minimaal één zijde van de weg (mogelijk wel obstakels)

**Oranje wegen:** zijn voorzien van niet toegankelijke voetpaden, verbreding aan minimaal één zijde gewenst

**Rode wegen:** zijn niet voorzien van voetpaden, een toegankelijk voetpad aan minimaal één zijde is noodzakelijk

Overige wegen: zijn niet voorzien van voetpaden, voetpaden zijn niet wenselijk of niet ruimtelijk in te passen

Trottoirs worden alleen gerealiseerd op het moment dat in het oude dorp de wegen groot onderhoud krijgen of gereconstrueerd worden. Op het moment dat een oranje of rode weg wordt gereconstrueerd zal het aanbrengen van een trottoir prioriteit krijgen. Dit kan ten koste gaan van bestaand groen, rijbaan en/of parkeerstrook.

## 6.3 Aanvullende snelheid vertragende maatregelen

In paragraaf 5.3 is dit onderdeel al behandeld.

#### 6.4 Onderzoek naar mogelijkheden terugdringen doorgaand verkeer

Absoluut gezien passeert weinig doorgaand verkeer het Oude Dorp, maar procentueel gezien is het percentage hoger. Het doorgaande verkeer veroorzaakt overlast omdat het Oude Dorp wordt beschouwd als hindernis op de dagelijkse route. De Lekdijk en de veerpont richting de Betuwe hebben een verkeersaantrekkende werking. Tijdens het opstellen van het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) is gediscussieerd over de vraag of de Lekdijk op bepaalde dagen of momenten afgesloten moet worden voor doorgaand verkeer. Dit plan bleek onvoldoende draagvlak te hebben, o.a. omdat er geen goede alternatieven zijn. In het verleden zijn er plannen geweest om het veer te verplaatsen naar een andere locatie of deze samen te voegen met het veer bij Elst, waardoor er rechtstreeks aangesloten kan worden op de N225.

Dit vraagstuk vereist een regionale oplossing en een doorlooptijd van enkele jaren. Binnen het nieuw op te stellen uitvoeringsprogramma GVVP moet onderzocht worden of dit project prioriteit krijgt. Het is in ieder geval een te groot en complex project om in dit (praktische) uitvoeringsprogramma opgenomen te worden.

## 7 Uitvoeringsprogramma 2016 – 2017

Het complete uitvoeringsprogramma ziet er nu als volgt uit:

Nr:	Maatregel	Kosten:		realisatie	Totaal	
		voorbereiding				
<b>2.5 Voetpad tussen groene entree en oude dorp</b>						
2.5.1	Comfortabele route (geschikt voor mensen met een functie-beperking)	€	10.000	€	40.000	€ 50.000
<b>3.2 Nieuwe groene entree west</b>						
3.2.1	Aanbrengen bebording	€	100	€	400	€ 500
3.2.2	Bewegwijzering vanaf bedrijventerrein naar Oude Dorp	€	500	€	2.000	€ 2.500
<b>4.5 aanpassingen de Laan</b>						
4.4.1	Kleine aanpassingen de Laan	€	500	€	2.000	€ 2.500
<b>4.6 Verbeteren fietsklimaat</b>						
4.6.1	Fietsparkeervoorzieningen	€	500	€	4.500	€ 5.000
4.6.2	Bevorderen Fietsers welkom	€	100	€	400	€ 500
<b>5.2 Verkeerscirculatie</b>						
5.2.2	Bebording aanpassen	€	500	€	1.500	€ 2.000
<b>5.3 Snelheidsgedrag</b>						
5.3.1	Snelheid vertragende maatregel Utrechtsestraatweg	€	3.000	€	22.000	€ 25.000
5.3.2	Aanbrengen trottoir rond molen kruising Molenstraat/Van de Boschstraat	€	500	€	4.500	€ 5.000
<b>5.4 Weren vrachtverkeer</b>						
5.4.1	Instellen lengtebeperking	€	500	€	1.500	€ 2.000
5.4.2	Ontheffingen	€	500			€ 500
<b>Totale kosten:</b>		<b>€</b>	<b>20.700</b>	<b>€</b>	<b>74.800</b>	<b>€ 95.500</b>



Het uitvoeringsprogramma is onderverdeeld in verkeerskundige maatregelen en civieltechnische maatregelen. Hieronder treft u de verdeling aan.

Verkeerskundige maatregelen	Civieltechnische maatregelen
3.2 groene entree west	2.5 voetpad tussen groene entree en oude dorp
4.5 aanpassingen laan	5.3 trottoir kruising Molenstraat
4.6 verbeteren fietsklimaat	5.3 Utrechtsestraatweg snelheid vertragende maatregel
5.2 verkeerscirculatie	
5.4 weren vrachtverkeer	
Kosten aanpassingen: € 15.500,-	Kosten aanpassingen: € 80.000,-

Voor de dekking van deze kosten verwijzen wij u naar het collegevoorstel.