

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Houten

### Herijking visie Oude Dorp

#### Autovrij of autoluw

Datum 29 oktober 2020  
Kenmerk 003689.20201029.N4.01  
Eerste versie 29 oktober 2020

## 1 Inleiding

In 2009 is de Visie Oude Dorp 2030 vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen en de hoofdlijnen voor het te voeren ruimtelijk beleid vastgelegd. De gemeente Houten heeft in het voorjaar van 2019 besloten deze visie te herijken. Een geheel nieuwe visie is niet noodzakelijk maar een aanscherping of bijstelling van de voorgaande visie is gewenst.

Het doel van de herijking is dat deze met een bijbehorend uitvoeringsprogramma moet leiden tot een aantrekkelijk en levendig gebied met een evenwichtige mix aan functies.

Het belang van het Oude Dorp voor de gemeente is ook leesbaar in het Collegeprogramma, waar het streven is opgenomen het Oude Dorp autoluwer te maken. De aanwezigheid van allerlei voorzieningen, zowel horeca- als winkelvoorzieningen, heeft tot gevolg dat er veel gebruikers van de openbare ruimte zijn die elk met een verschillend doel aanwezig zijn. Dit heeft een bepaalde dynamiek tot gevolg. Zo wil de een prettig verblijven op het Plein, een ander een doelgerichte boodschap doen, terwijl weer een ander het Plein gebruikt om vanuit het voorzieningencluster Weteringhoek naar het station te fietsen.

Bij de opstelling van de Visie in 2009 zijn diverse stedenbouwkundige scenario's onderzocht, ondermeer op de verkeerskundige consequenties. In de Visie is toen gekozen voor handhaving van de bestaande verkeersstructuur. Geconcludeerd werd dat daarmee binnen de gegeven omstandigheden een zo optimaal mogelijke situatie is gecreëerd. Maar tevens is de kanttekening geplaatst dat de verkeersdruk op enkele wegen relatief hoog is en deze situatie gemonitord moet worden. De huidige herziening van de Visie is bij uitstek het moment om het functioneren van de verkeersstructuur weer tegen het licht te houden.

Deze beschouwing is gericht op de ontsluiting van het Oude Dorp en het autoluw maken van het Plein.

## 2 Vigerende Visie

Zoals in de inleiding is aangegeven is in de vigerende visie gekozen voor het handhaven van de toen aanwezige verkeersstructuur. Puntsgewijs worden hier enkele constatering uit deze visie weergegeven:

- Bij de huidige verkeersstructuur doen de hoogste verkeersstromen zich voor op relatief brede straten en blijven woonstraten rustig
- Voor de buurt- en woonstraat wordt gestreefd naar een maximale verkeersintensiteit van 2.500 mvt/etmaal
- De intensiteit op de Herenweg is het hoogst, voor deze weg is een grens aangehouden van 3.500 mvt/etmaal
- Voordelen van deze structuur:
  - Er zijn twee mogelijkheden om het Oude Dorp in en uit te rijden
  - De hoeveelheid doorgaand verkeer door woonstraten is zo beperkt mogelijk
  - Op de hoofdfietsroutes hebben fietsers separate oversteeklocaties (Burg. Wallerweg en Prins Bernhardweg)
  - Bevoorravingsverkeer heeft meerdere routes ter beschikking en hoeft minimaal te keren
- Nadelen van deze structuur:
  - De route vanaf de Rondweg naar het Oude Dorp is relatief erg lang
  - Er is geen verkeersluwe omgeving rond het Plein
  - De structuur voldoet maar de intensiteit op de Herenweg is hoog

In de visie is niet gekozen voor een gedeeltelijke afsluiting van het Plein voor doorgaand verkeer. Dit zou leiden tot:

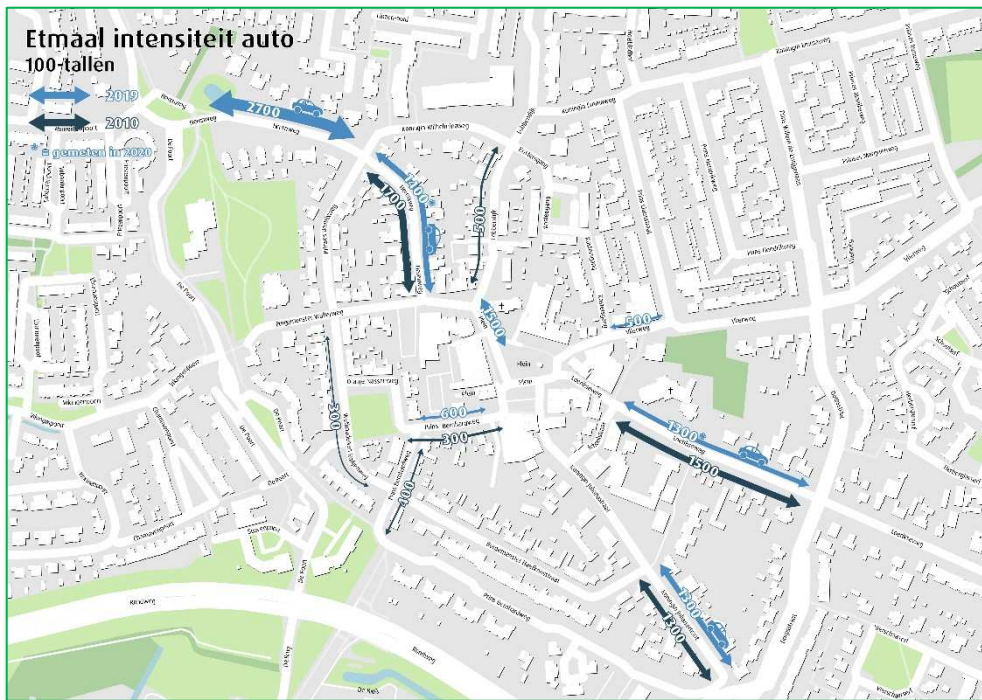
- een slechtere doorstroming van het bevoorravingsverkeer
- verminderde uitwisselbaarheid van parkeerlocaties
- en daardoor per saldo extra behoefte aan parkeren

## 3 Huidige situatie

De huidige verkeersstructuur is vrijwel gelijk aan de structuur ten tijde van de vaststelling van de Visie. Een van de wensen uit de visie (het realiseren van extra parkeerplaatsen) is gerealiseerd in de vorm van het parkeerterrein aan de Prins Bernhardweg.

Om een beeld te krijgen van de huidige verkeersdruk zijn in het najaar van 2019 en in het voorjaar van 2020 (voordat maatregelen ten aanzien van Covid-19 ingevoerd werden) verkeerstellingen uitgevoerd. In onderstaande figuur zijn de resultaten van deze tellingen vergeleken met de situatie in 2010.

(In de bijlage zijn de figuren in groter formaat opgenomen.)



Figuur 3.1 Intensiteit autoverkeer in motorvoertuigen per etmaal 2010 en 2019 (afgerond op 100-tallen)

Naast het autoverkeer is ook geregistreerd hoeveel fietsers gebruik maken van de wegen rondom het Plein.



Figuur 3.2 Intensiteit fietsverkeer en autoverkeer in aantallen per etmaal 2019 (afgerond op 100-tallen)

Opvallend is dat het autoverkeer in het Oude Dorp tussen 2010 en 2020 stabiel is gebleven. De verkeersbelasting op de wegen rondom het Plein is lager dan 1.500 mvt/etmaal.

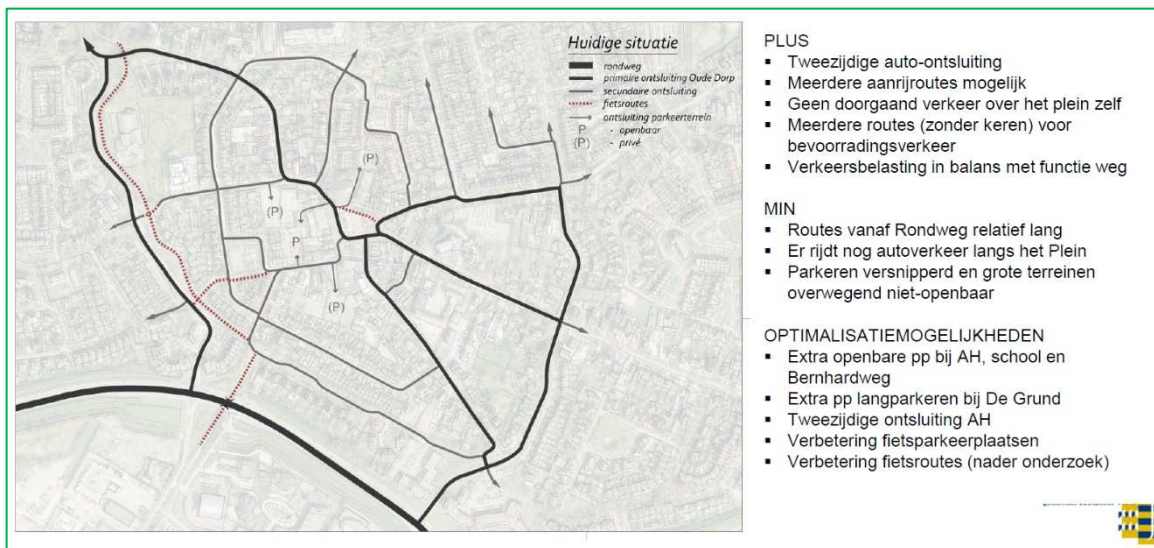
Een uitzondering hierop vormt het noordelijk deel van de Herenweg waar de etmaalintensiteit 2.700 mvt bedraagt. In zuidelijke richting, vanaf het kruispunt met de Prinses Beatrixweg-Koningin Wilhelminaweg, halveert de intensiteit. Het is duidelijk dat het noordelijk deel van de Herenweg een functie heeft voor enkele woonbuurten in het Oude Dorp. Maar de intensiteit blijft ook op dit deel nog onder de grenswaarde van 3.500 mvt/etmaal.

Verder valt op dat op sommige wegvakken de omvang van fietsverkeer een factor 2 à 3 groter is dan het autoverkeer. Met name de Prins Bernhardweg, de Vlierweg en het Plein (tussen Plein en Lobbendijk zijn belangrijk voor het fietsverkeer.

Dit zijn enerzijds fietsers die een bestemming in het Oude Dorp hebben maar er is ook sprake van doorgaand fietsverkeer tussen station en de Weteringhoek.

Op basis van de gemeten intensiteiten en de uitgangspunten zoals geformuleerd in de vigerende visie voldoet de huidige infrastructuur nog steeds.

In figuur 3.3 zijn de plus- en minpunten en de optimalisatiemogelijkheden voor de huidige situatie in beeld gebracht.



Figuur 3.3: Schematische weergave huidige situatie met beoordeling

## 4 Plein autoluw

In deze variant wordt de verbinding tussen Koningin Julianastraat, de Loerikseweg en de Vlierweg met de Herenweg doorbroken. Tussen de noordwand van het Plein (met de horeca) en zuidwand van het Plein (AH) rijdt geen autoverkeer. Langs de westwand van het Plein (Kruidvat) is nog wel een route voor autoverkeer in verband met de bereikbaarheid van de parkeerterreinen Prins Bernhardweg en AH. In deze variant wordt het parkeerterrein achter de AH tweezijdig ontsloten. Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat de aansluiting Prins Bernhardweg-Plein drukker wordt én dat inwoners van Oude Dorp-oost ver moeten omrijden om bij de supermarkt/Plein te komen. In een separate notitie is ingegaan op de uitbreiding van het parkeerterrein AH en de ontsluiting ervan.

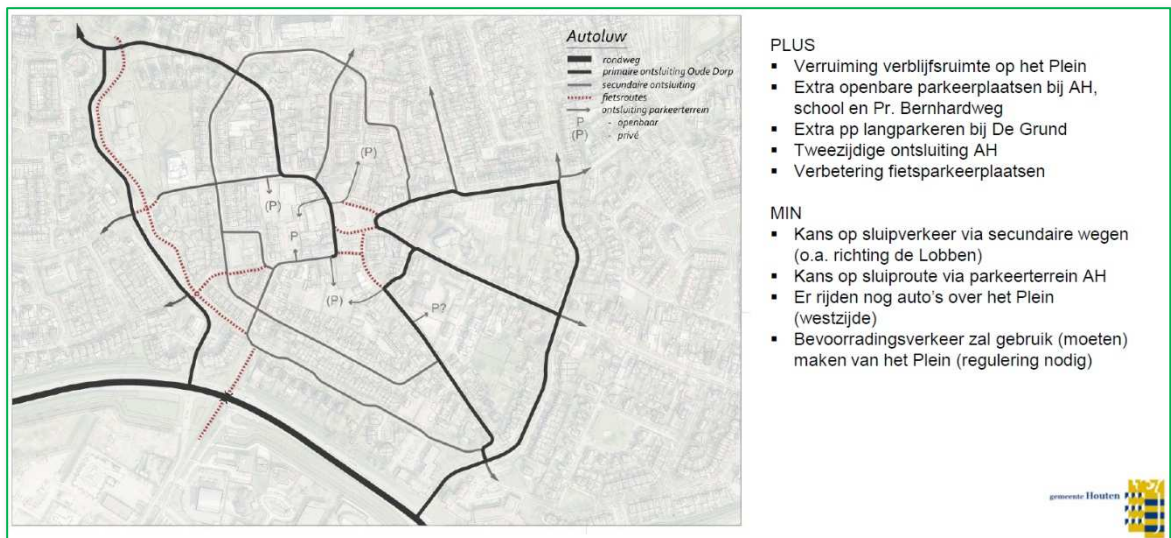
Doorgaand autoverkeer is niet meer mogelijk. Fietsverkeer kan nog wel van oost naar west en v.v. fietsen.

Voor bevoorradend verkeer wordt een uitzondering gemaakt. Om te voorkomen dat (vracht)verkeer moet keren na bevoorrading worden een aantal maatregelen voorgesteld:

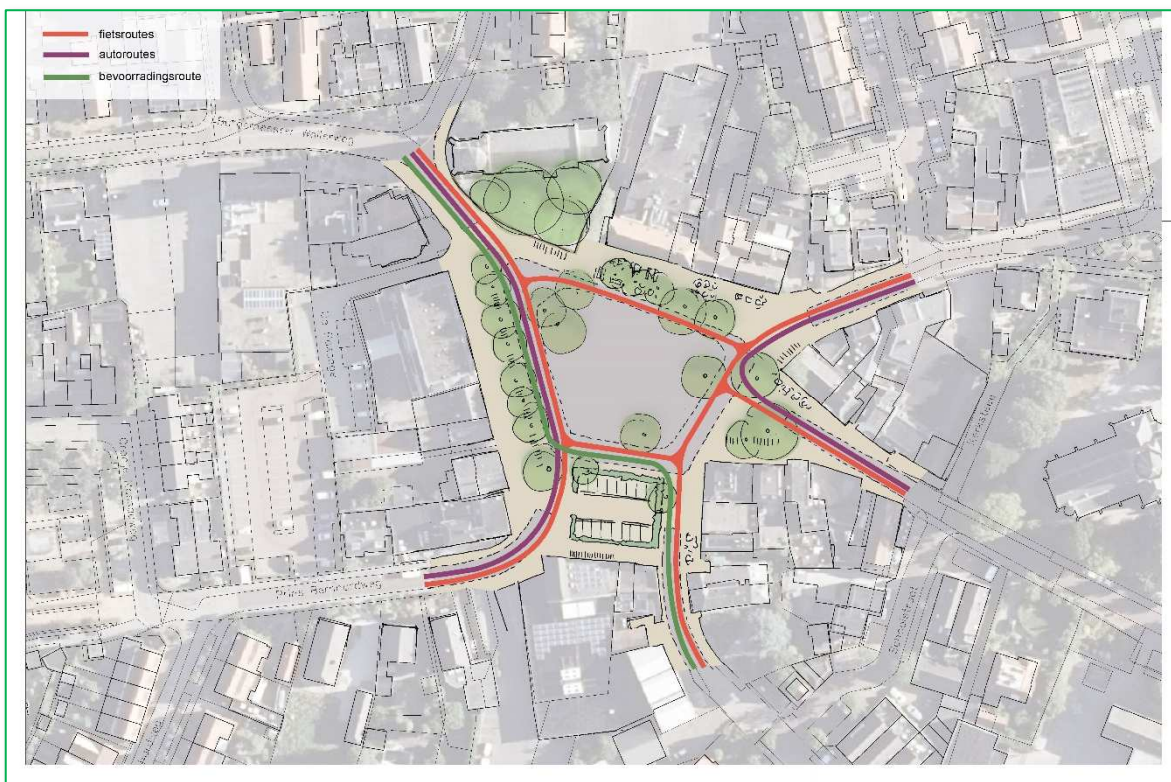
- Er wordt een rijloper gemaakt tussen Koningin Julianastraat- Plein (langs Kruidvat) – Herenweg, ook te gebruiken gedurende de hele dag voor fietsverkeer
- Bevoorrading mag binnen vastgestelde tijden (venstertijden)

Dit heeft impact op de huidige ondernemingen omdat de bevoorrading momenteel vrij kan plaatsvinden. Dit voorstel zal nader uitgewerkt moeten worden. Maatregelen zoals lengtebeperking van voertuigen wordt vooralsnog niet voorgesteld.

In figuur 4.1 zijn de plussen en minnen van dit alternatief op een rijtje gezet. Figuur 4.2 geeft een visualisatie van de verkeersstromen over het Plein.



Figuur 4.1: Schematische weergave variant autoluw met beoordeling

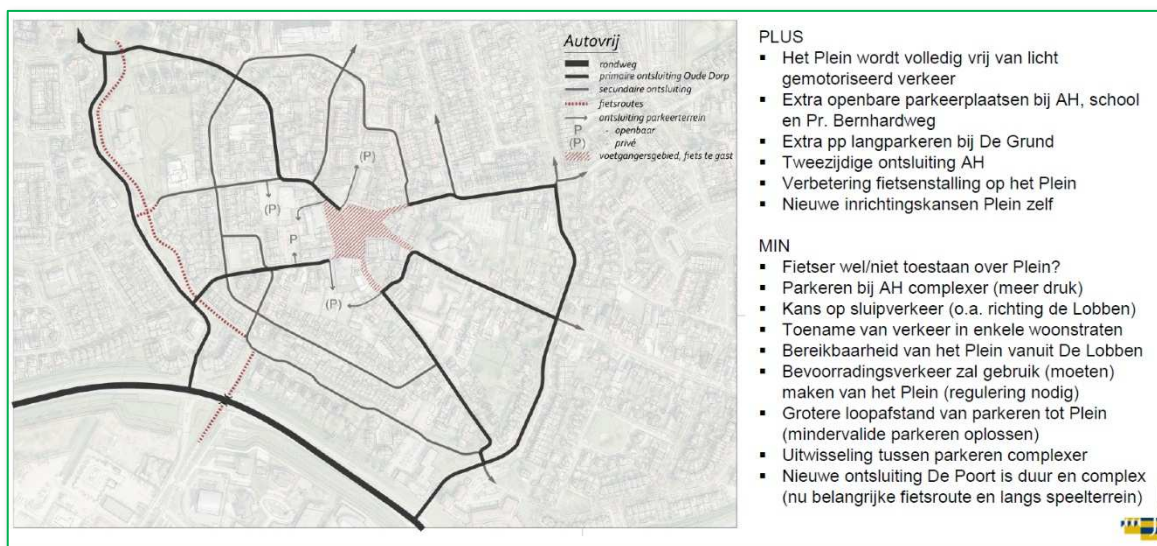


*Figuur 4.2: Schematische weergave routes bij variant autoluw*

## 5 Plein autovrij

In de situatie Plein autovrij is het niet meer mogelijk om het Plein per auto op te rijden of te kruisen. De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen is gegarandeerd. Om de twee grootste (openbaar toegankelijke) parkeerplaatsen tweezijdig bereikbaar te houden wordt de Prins Bernhardweg doorgetrokken naar De Poort. De verbinding vanaf de Rondweg wordt daarmee aanzienlijk verkort.

In figuur 5.1 zijn de plussen en minnen van deze variant opgenomen. Deze variant biedt voor het Plein optimale kansen om als één groot verblijfsgebied ingericht te worden. Voetgangers en fietsers kunnen deze ruimte delen. De Fietsersbond heeft daarbij nog de suggestie aangedragen om doorgaande fietsers buitenom te leiden, bijvoorbeeld via het fietspad langs De Poort via Tiellandtspad en Imkerspad naar het station.



Figuur 5.1: Schematische weergave variant autovrij met beoordeling

Een kortsluitende verbinding via de Prins Bernhardweg heeft vooral een effect op de Herenweg. De intensiteit op het noordwestelijk deel van de Herenweg halveert en ook de toeleidende straatjes vanuit het Oude Dorp naar de Herenweg worden rustiger. Daar staat tegenover dat Wethouder van Rooijenweg en de Prinses Beatrixweg aanmerkelijk drukker worden. Met deze nieuwe verbinding wordt een verkorting van de route naar bijvoorbeeld de Koningin Wilhelminaweg gemaakt. In plaats van de Herenweg zal verkeer naar deze weg en bijvoorbeeld de Lobbendijk en de hoven de kortere route kiezen.

Er is sprake van een verminderde bereikbaarheid van de parkeerterreinen AH en Prins Bernhardweg vanuit de noordelijke buurten/straten van het Oude Dorp.

In deze variant zullen, evenals in de variant autoluw, maatregelen genomen moeten worden voor de bevoorrading van de voorzieningen.

## 6 Resumé

### *De huidige verkeersstructuur voldoet*

Vanuit verkeerskundig oogpunt voldoet de huidige structuur. In de huidige situatie doen de hoogste intensiteiten zich voor op de bredere straten en blijven woonstraten rustig. De verkeersintensiteit blijft ruim onder het in 2009 gestelde maximum. Wijzigingen in de verkeersstructuur leiden tot verschuivingen van verkeersdruk naar straten die in sommige gevallen minder geschikt zijn om extra verkeer te verwerken. Een tweezijdige ontsluiting van het parkeerterrein AH zal leiden tot een afname van verkeer op het Plein.

### *Een volledig autovrij Plein leidt tot verplaatsing van verkeer*

Wanneer het Plein autovrij wordt gemaakt en er een kortsluitende verbinding wordt gemaakt naar De Poort zal er verschuiving van de verkeersroutes plaatsvinden. Met name de woonstraten die aansluiten op de nieuwe verbinding zullen een toename van verkeer krijgen, waarbij deels sprake zal zijn van sluipverkeer. Deze verschuiving naar echte woonstraten wordt verkeerskundig negatief beoordeeld.

### *Een autoluw Plein maakt sturing op bevoorrading noodzakelijk*

Vanuit de wens om de Pleinruimte te vergroten biedt de variant autoluw mogelijkheden. In die variant is het niet meer mogelijk in oost-west richting over het Plein te rijden. Alleen aan de randen zijn nog routes voor het autoverkeer. De twee grotere parkeerlocaties zijn tweezijdig bereikbaar en uitwisseling tussen de parkeerplaatsen is eveneens mogelijk. Hierbij is het een randvoorwaarde dat het parkeerterrein AH tweezijdig ontsloten wordt.

In beide varianten is het noodzakelijk om beperkingen te stellen aan het bevoorradend verkeer. Enerzijds ruimtelijk door het creëren van een 'bevoorradingroute' over het Plein en anderzijds door het maken van afspraken over bevoorradingstijden (venstertijden).

*Geconcludeerd* kan worden dat de bevindingen uit de Visie Oude Dorp 2009 ook nu nog voor een groot deel overeind blijven. Dit geldt zowel voor de positieve aspecten als voor de negatieve (zoals de lange route vanuit de Herenweg).

Een autoluw Plein heeft als kans de pleinruimte te vergroten en de verblijfskwaliteit te verbeteren. Door geconcentreerd parkeren op grotere locaties te realiseren en te zorgen voor een tweezijdige bereikbaarheid is het mogelijk om het verkeer op en rond het Plein zo beperkt mogelijk te houden.

Hier staat tegenover dat de mogelijkheden voor bevoorradend verkeer beperkt (moeten) worden.





