

Verkenning ontsluiting Heerewaarden N 322 km. 41.0

Inhoud:

- 1. Inleiding**
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Leeswijzer
- 2. Achtergrondinformatie**
 - 2.1 Algemeen
 - 2.2 Functie van de weg
 - 2.3 Fietsnetwerk
 - 2.4 Openbaar vervoer
 - 2.5 Snelheidsmetingen
 - 2.6 Toekomstige ontwikkelingen
- 3. Probleemanalyse**
 - 3.1 Huidige ontsluitingsstructuur Heerewaarden
 - 3.2 Knelpunten per modaliteit
 - 3.3 Conclusie
- 4. Oplossingsrichtingen**
 - 4.1 Uitgangspunten
 - 4.2 Oversteek in combinatie met middengeleider
 - 4.3 Aansluiting vormgegeven als rotonde
 - 4.4 Afsluiten Langestraat en Singel
- 5. Ontwerp**
 - 5.1 Schetsontwerp oversteek i.c.m. middengeleider
 - 5.2 Schetsontwerp variant rotonde
- 6. Kostenraming**
 - 6.1 Globale kostenraming oversteek i.c.m. middengeleider
 - 6.2 Globale kostenraming rotondevariant
- 7. Afweging**
- 8. Planning**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Maasdriel en enkele inwoners van Heerewaarden hebben in het verleden de provincie Gelderland verzocht om een rotonde ter hoogte van Heerewaarden aan te leggen. Bewoners ervaren de huidige centrale aansluiting van Heerewaarden ter hoogte van de Variksestraat als gevaarlijk en lastig. Echter op basis van het aantal geregistreerde ongevallen was er voor de provincie Gelderland geen aanleiding om een rotonde te realiseren.

Heerewaarden biedt geen voortgezet onderwijs, waardoor de meeste scholieren met de fiets richting Zaltbommel of Dreumel fietsen. Hierbij moeten ze minimaal 1 keer de N 322 oversteken. Momenteel is er geen veilige fietsoversteek voor de fietsers van en naar Heerewaarden. De provincie heeft begin 2007 voorgesteld om met het geplande onderhoud aan de huidige fietspaden ook meteen een veilige fietsoversteek te realiseren.

Tijdens de uitwerking van dit plan, bleek dat de provincie de buslijn 165 Druten – 's Hertogenbosch gaat optimaliseren om de snelheid van deze busdienst te verhogen. Een knelpunt op deze lijn is de halteplaats in Heerewaarden, waar de bus niet halteert op de hoofdrijbaan van de N 322, maar in de kom van Heerewaarden. Hierdoor dient de bus te keren en vervolgens weer de N 322 op te rijden. Het is wenselijk vanuit doorstroming voor het openbaar vervoer om de bus direct te laten halteren op de N 322. Hierbij dient echter wel een directe en veilige looproute gecreëerd te worden voor de reizigers om de haltes gemakkelijk te kunnen bereiken.

Op basis van de bovengenoemde problematiek is deze verkenning gestart naar de meest optimale kruispuntvorm voor de aansluiting Heerewaarden.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee is op een beknopte wijze de achtergrondinformatie beschreven van de huidige situatie, waarbij onder andere wordt ingegaan op de functie van de weg en de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige knelpunten ten aanzien van de ontsluiting van Heerewaarden op de N 322. In hoofdstuk 4 worden mogelijke oplossingen aangedragen. De ontwerpen en daaruit volgend de kostenraming worden respectievelijk in hoofdstuk 5 en hoofdstuk nader toegelicht. De afweging tussen beide variant wordt beschreven in het laatste hoofdstuk van deze verkenning.

2. Achtergrondinformatie

2.1 Functie van de weg

De N 322 Van Heemstraweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor het gebied gelegen in het Land van Maas en Waal. De Van Heemstraweg is de verkeersader voor dit gebied en moet het regionale verkeer vlot en veilig afwikkelen naar de A2 of de A50. Gezien de belangrijke functie van deze weg voor het gebied, is het van groot belang dat de doorstroming op deze verbinding gegarandeerd blijft.

2.2 Typering van het wegvak

De N 322 ter hoogte van Heerewaarden is ingericht volgens een RONA-profiel, waarbij aan beide zijde vrijliggende fietspaden zijn gesitueerd. Op de N 322 is sinds twee jaar een Duurzaam Veilig markering aangebracht. Het snelheidsregime is de conform de functie 80 km/uur.

De centrale aansluiting met Heerewaarden (Variksestraat) is uitgevoerd met linksafvakken en verdrijvingsvlakken. De overige twee aansluitingen voor Heerewaarden, de Langestraat en de Singel zijn niet voorzien van linksafvakken.

2.3 Verkeersveiligheid

In de periode 2002 – 2006 zijn in totaal op de N 322 ter hoogte van Heerewaarden 8 ongevallen geregistreerd. Hiervan zijn 6 ongevallen ter hoogte van de Langestraat gebeurd, waarvan twee met letsel. Er zijn geen ongevallen geregistreerd ter hoogte van de centrale aansluiting van Heerewaarden met de Variksestraat. Op de oostelijke aansluiting van Heerewaarden met de N 322, de Singel, zijn twee ongevallen geregistreerd in de afgelopen vijf jaar.

Opvallend is dat op de belangrijkste ontsluiting van Heerewaarden geen ongevallen zijn geregistreerd. Dit is de enige aansluiting van Heerewaarden die is ingericht met linksafvakken.

2.4 Fietsnetwerk

Vanuit het fietsnetwerk is Heerewaarden ontsloten via het vrijliggende fietspad gelegen langs de Van Heemstraweg en de fietsroute over de Maasdijk. De fietsroute langs de Van Heemstraweg is voor de richtingen Wamel en Zaltbommel de kortste route.

Aangezien er geen voortgezet onderwijsinstelling in Heerewaarden is, gaan veel kinderen op de fiets richting Zaltbommel of Druten. Uit gegevens van de gemeente Maasdiel gaat het om ongeveer 100 leerlingen. Hiervan zal een deel met de (brom)fiets gaan en een deel met de bus.

2.5 Openbaar Vervoer

Heerewaarden is door middel van de buslijn 165 Druten – Den Bosch ontsloten. De provincie onderzoekt momenteel de mogelijkheden om de lijn om een aantal locaties te optimaliseren en te versnellen.

2.6 Toekomstige ontwikkelingen

Er spelen geen toekomstige ontwikkelingen die moeten worden meegenomen in deze verkenning in Heerewaarden.

3. Probleemanalyse

3.1 Huidige ontsluitingsstructuur Heerewaarden

Heerewaarden heeft drie aansluitingen op de Van Heemstraweg (N 322). Ten westen van de kern ligt de aansluiting met de Langestraat. Dit is een T-aansluiting zonder linksafvakken of middengeleiders. Deze aansluiting wordt met name gebruikt als belangrijke fietsroute naar Zaltbommel en 's Hertogenbosch. Een deel van het autoverkeer met een herkomst of bestemming in het westelijk gedeelte van Heerewaarden zal via deze aansluiting het dorp inrijden of verlaten.

De centrale ontsluiting van Heerewaarden is de Variksestraat. Deze aansluiting heeft vier takken, waarbij op de hoofdrichting (N 322) linksafvakken liggen. De aansluiting is niet uitgevoerd met middengeleiders. Naast twee linksafvakken heeft de westelijke tak ook een uitvoegstrook voor het afslaande verkeer vanuit westelijke richting naar Heerewaarden.

De oostelijke aansluiting van Heerewaarden is de Singel. Dit is een kleine aansluiting op de N 322 met vier takken. Ook deze aansluiting is niet uitgevoerd met linksafvakken en/of middengeleiders.

Figuur 1: Huidige ontsluiting Heerewaarden



De huidige ontsluitingsstructuur van Heerewaarden voldoet niet aan het Duurzaam Veiligbeleid zoals dat is vastgesteld met het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan. Binnen DuurzaamVeilig is het wenselijk om het aantal aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen, zoals de N 322 te beperken om daarmee conflicten te voorkomen. Daarnaast dienen de overige aansluitingen goed ingericht te worden met veilige aansluitingen. In dat kader is het wenselijk om voor Heerewaarden één veilige en goede aansluiting te creëren. De overige twee aansluitingen zouden gezien hun onveilige inrichting vanuit het Duurzaam Veiligbeleid afgesloten dienen te worden voor (auto)verkeer.

3.2 Knelpunten per modaliteit

Autoverkeer

Het autoverkeer kan op drie aansluitingen Heerewaarden ontsluiten. De centrale aansluiting met de Variksestraat is uitgevoerd met linksafvakken. Momenteel ondervindt het autoverkeer vanuit Heerewaarden enige hinder tijdens de spitsperiodes om de N 322 op te rijden in verband met de hoog gereden snelheden op de Van Heemstraweg. Ter hoogte van de aansluiting met de Langestraat zijn de

meeste ongevallen geregistreerd. Dit zijn kop/staartongevallen als gevolg van afslaand verkeer.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer in Heerewaarden is geen veilige ontsluiting aanwezig op de N 322. De aansluitingen met de Langestraat en de Variksestraat zijn de belangrijkste oversteeklocaties voor fietsverkeer van/naar Heerewaarden. Met name de Langestraat wordt als kortste route van/naar Zaltbommel gebruikt als ontsluitende fietsroute voor Heerewaarden. Ter hoogte van de aansluiting van de Langestraat op de N 322 is geen oversteekvoorziening aanwezig. De overige twee aansluitingen, Variksestraat en Singel, hebben eveneens geen oversteekvoorzieningen voor fietsers. In verband met de hoge snelheid op de N 322 is het met name tijdens de spitsperioden lastig om de provinciale weg over te steken. Er zijn in de afgelopen vijf jaar geen ongevallen geregistreerd met (overstekende fietsers) op de drie aansluitingen van Heerewaarden.

Openbaar vervoer

Heerewaarden is ontsloten door middel van buslijn 165 (Druten – 's Hertogenbosch). Tijdens de spits rijdt deze bus als halfuurdienst en buiten de spits als uurdienst. De provincie wil de snelheid van deze busdienst opvoeren door de route op een aantal locaties te wijzigen. Hiermee worden aansluitingen met andere buslijnen vaker gehaald en leidt dit tot een beter OV-aanbod ten aanzien van de lijnfrequentie.

De huidige haltevoorziening van Heerewaarden is gelegen op de Variksestraat nabij de aansluiting met de N 322. Hierdoor dient de bus altijd de N 322 te verlaten om te halteren op de Variksestraat. Indien er geen reizigers in of uit willen stappen zal de bus toch ter hoogte van de Variksestraat moeten afslaan, aangezien de chauffeur vanaf N 322 niet kan zien of er reizigers staan te wachten bij de halte. Vervolgens draait de bus op het pleintje gelegen langs de Variksestraat om vervolgens zijn weg te vervolgen op de N 322. Door de situering van de halte in Heerewaarden, verliest de bus enkele minuten.

3.3 Conclusie

Uit de probleemanalyse blijkt dat qua objectieve verkeersonveiligheid er geen grote problemen zijn ten aanzien van de ontsluiting van Heerewaarden. Ter hoogte van de Langestraat is een ongevallenconcentratie geregistreerd van 6 ongevallen waarvan 2 letselongevallen in 5 jaar. Ter hoogte van de belangrijkste ontsluiting van Heerewaarden, de Variksestraat, zijn geen ongevallen geregistreerd. Echter in verband met de hoog gereden snelheid op de N 322 is er ten aanzien van een veilige oversteek voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers wel een probleem. Momenteel is voor fietsers vanuit Heerewaarden geen veilige oversteek aanwezig. Daarnaast verliest de bus onnodig veel tijd door het halteren op de Variksestraat.

4. Oplossingsrichtingen en maatregelen

Uit de probleemanalyse blijken een aantal knelpunten aanwezig te zijn ten aanzien van de ontsluiting van Heerewaarden op de N 322. In dit hoofdstuk worden hiervoor twee mogelijke oplossingsrichtingen aangedragen.

4.1 Uitgangspunten

De N 322 is aangewezen in de wegennetvisie als gebiedsontsluitingsweg. Vanuit het Duurzaam Veiligbeleid streeft de provincie er naar om op dit soort wegen het aantal kleine aansluitingen te beperken en de overige aansluitingen op deze type wegen veilig in te richten. Hiermee kan deze provinciale weg aan zijn functie voldoen die gericht is op een veilige en vlotte doorstroming voor het gebied tussen de Maas en de Waal.

Ten aanzien van buslijn 165 gaat de voorkeur uit om deze te laten halteren op de hoofdrijbaan om een snelle ontsluiting middels het openbaar vervoer te waarborgen voor dit buitengebied.

Daarnaast is het wenselijk om voor fietsers een duidelijke en veilige fietsoversteek te realiseren, aangezien die momenteel ontbreekt voor Heerewaarden.

Voor deze problematiek worden twee concrete maatregelen voorgesteld op basis van de bovenstaande uitgangspunten.

4.2 Fietsoversteek in combinatie met middengeleider

Aangezien er in de afgelopen vijf jaar geen ongevallen zijn geregistreerd op de N 322 ter hoogte van de Variksestraat biedt dit vanuit verkeersveiligheid weinig mogelijkheden om forse infrastructurele maatregelen aan te dragen voor de ontsluitingsproblematiek van Heerewaarden. Vanuit de oversteekbaarheid voor fietsers en in het kader van de doorstroming van het OV voor buslijn 165 is het echter wel wenselijk om een goede fietsoversteek te realiseren en haltevoorzieningen langs de N 322 aan te brengen.

Een mogelijke oplossingsrichting is het verbeteren van de huidige aansluiting Heerewaarden ter hoogte van de Variksestraat. Hierbij dient een duidelijke fietsoversteek te worden gerealiseerd in combinatie met middengeleiders. Met een middengeleider op deze aansluiting wordt enerzijds de oversteek voor fietsers makkelijker en veiliger en anderzijds wordt de aansluiting geaccentueerd door middel van de verticale elementen. Hiermee ontstaat visueel een compactere aansluiting voor verkeer op de N 322 met als gevolg een lagere aanrijksnelheid voor het kruispunt.

De huidige bushalte aan de Variksestraat zou verplaatst moeten worden naar de N 322. De oversteekvoorziening kan dan ook gebruikt worden voor voetgangers die de halte aan de andere zijde van de N 322 willen bereiken.

4.3 Aansluiting vormgegeven als rotonde

Een forsere oplossingsrichting voor het verbeteren van de aansluiting van Heerewaarden is het realiseren van een rotonde op de huidige aansluiting met de Variksestraat. Een rotonde biedt voor alle modaliteiten een goede ontsluiting voor Heerewaarden. De fietsers kunnen veilig en makkelijk via de rotonde oversteken. Het openbaar vervoer kan nabij de rotonde halteren, waarbij reizigers veilig via de rotonde de haltes kunnen bereiken. Voor het autoverkeer biedt de rotonde eveneens een veilige ontsluiting, waarbij deze kruispuntvorm ook een positieve invloed heeft op het huidige snelheidsgedrag op de N 322. Momenteel wordt de snelheid vaak overschreden door weggebruikers op het gedeelte van de N 322 ter hoogte van Heerewaarden. Een rotonde kan als goede snelheidsregulator werken voor dit wegvak.

Het realiseren van een rotonde is echter een kostbare maatregel. Op basis van het beperkt aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2002 tot en met 2006 is het niet mogelijk om een rotonde te realiseren vanuit het verkeersveiligheidsbudget. Op

de overige aansluitingen van Heerewaarden (Langestraat en Singel) zijn in de afgelopen vijf jaar wel enkele ongevallen geregistreerd. Het afsluiten van deze aansluitingen zou in totaal een besparing opleveren van 8 ongevallen in vijf jaar. Deze besparing zou mogelijkheden bieden om een bijdrage te kunnen leveren vanuit het verkeersveiligheidbudget voor de aanleg van een rotonde.

Een belangrijke randvoorwaarde voor deze variant is het afsluiten van de Singel en de Langestraat om de financiële bijdrage vanuit verkeersveiligheid te kunnen verantwoorden. Bovendien zal een financiële bijdrage vanuit de gemeente Maasdriel noodzakelijk zijn om dit voorstel variant als realistische variant uit te werken. In hoofdstuk 6 zal nader worden ingegaan op de globale kostenraming voor beide varianten.

4.4 Afsluiting Langestraat en Singel

De randvoorwaarde om de Langestraat en de Singel af te sluiten bij de aanleg van een rotonde heeft de nodige consequenties voor de interne verkeersstructuur van Heerewaarden. Met name het afsluiten van de Langestraat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van een buurtcentrum en een bedrijf gelegen aan deze straat. In de afweging om deze aansluiting af te sluiten zal nader onderzocht moeten worden welke consequenties dit heeft voor de ontsluiting van het bedrijf en het buurtcentrum. Hierbij zal ook gekeken moeten worden welke alternatieven er zijn om het buurtcentrum en het bedrijf bereikbaar te houden vanaf de N 322.

De gemeente Maasdriel heeft aangegeven dat zij de mogelijke afsluitingen meenemen in het mobiliteitsplan dat medio 2008 zal zijn afgerond. Er zal dan ook in beeld moeten worden gebracht welke eventuele maatregelen noodzakelijk zijn indien de Langestraat en de Singel worden afgesloten.

Uit een quick-scan blijkt dat de haalbaarheid voor het afsluiten van Langestraat lastig zal worden vanwege de ontsluiting van het buurtcentrum, het bedrijf en de belangrijke functie die deze straat heeft als ontsluitingsroute voor Heerewaarden. Mogelijk is het afsluiten van de Singel realistischer, aangezien hier een kleinere groep mee zal worden benadeeld.

5. Ontwerp

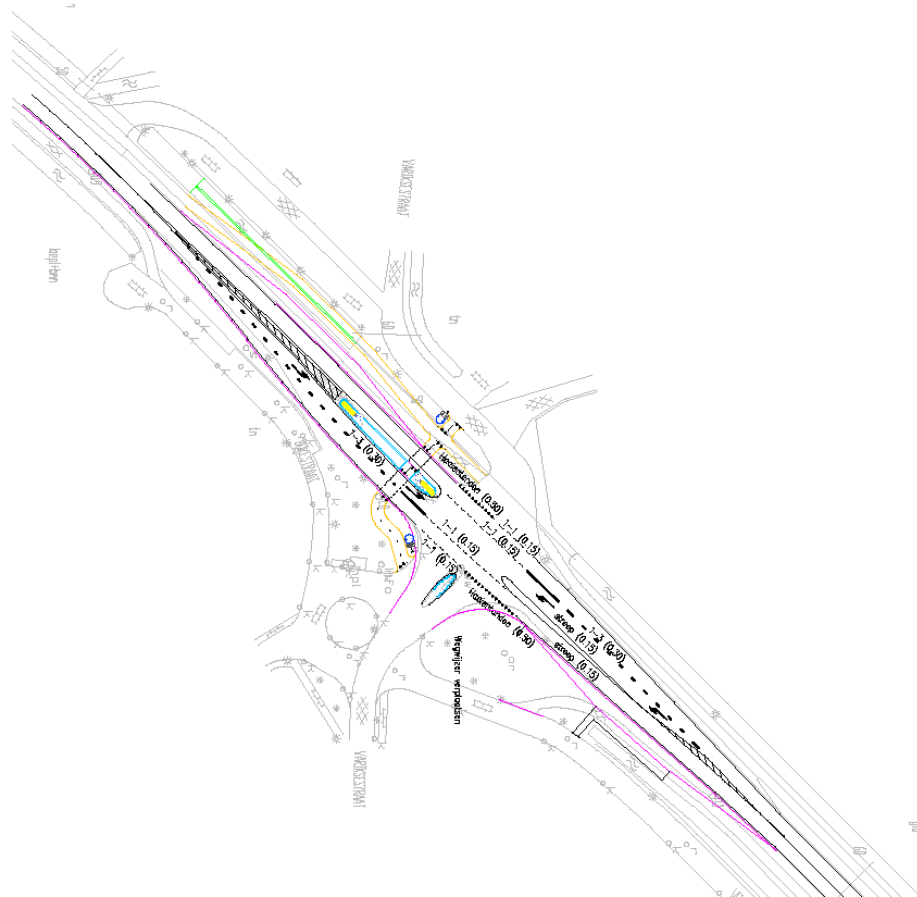
5.1 Schetsontwerp oversteek i.c.m. middengeleider

In deze variant is de aansluiting voorzien van een (fiets)oversteek die in twee richtingen is bereiden. De oversteek is gelegen op de westelijke tak en doorsnijdt de middengeleider. Het rechtsafvak op deze tak is vervallen om ruimte te creëren voor de oversteekvoorziening. Het verwijderen van rechtsafvakken past binnen het provinciale beleid, waardoor afdekongevallen zoveel mogelijk op dergelijke aansluitingen worden voorkomen.

De aansluiting is tevens voorzien van halteplaatsen langs de hoofdrijbaan, zodat de bus snel kan halteren voor Heerewaarden. Hiervoor zal aan beide zijden het huidige vrijliggende fietspad verlegd moeten worden.

Voor het inpassen van deze maatregelen zijn geen grondaankopen of bestemmingsplanwijzigingen noodzakelijk. Voor het realiseren van de haltevoorziening aan de westzijde moet een duikerconstructie worden aangelegd.

Variant oversteek i.c.m. middengeleider

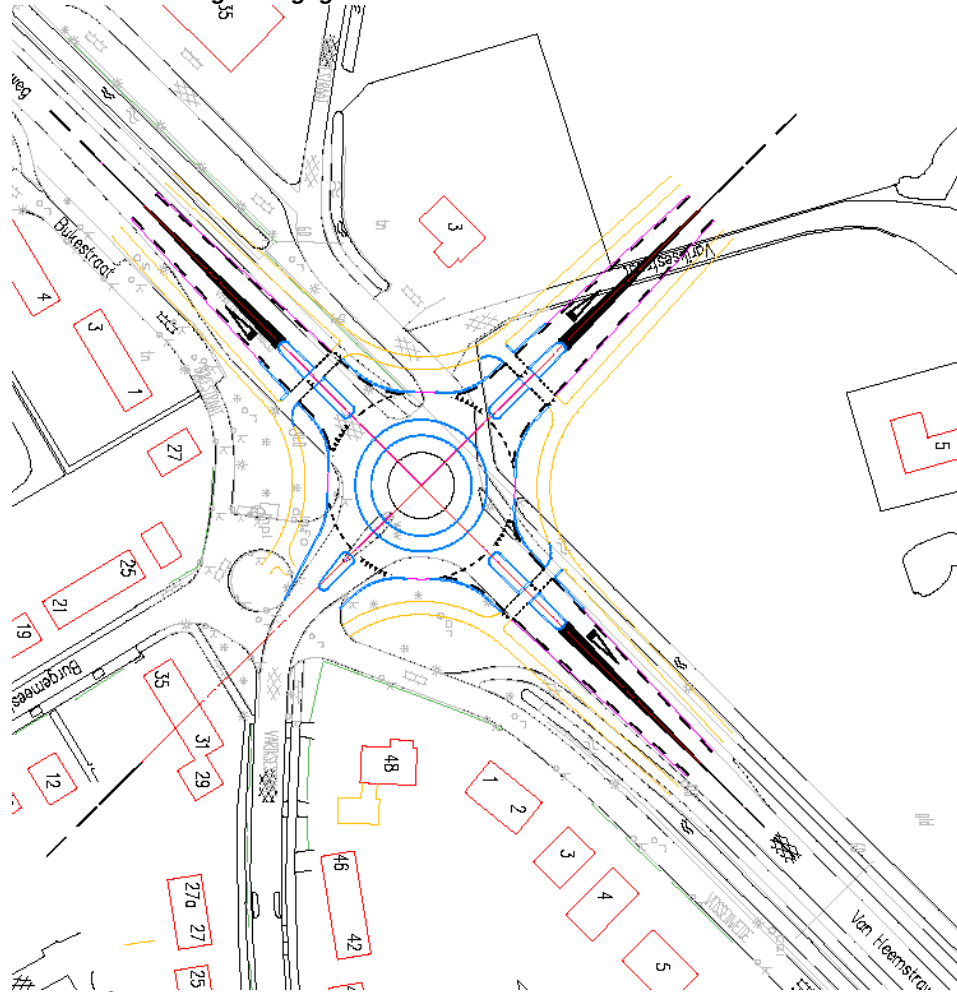


5.2 Schetsontwerp variant rotonde

Het realiseren van een rotonde heeft de nodige ruimtelijke consequenties. Uitgaande van een rotonde met een straal van 18 meter zal voor de noordelijke tak grondaankopen en een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk zijn. De aansluiting van de Variksestraat gelegen aan de noordzijde van de N 322 zal op een andere wijze moeten worden aangetakt op de rotonde. Het realiseren van een rotonde op deze aansluiting leidt er toe dat de noordelijke tak fors moet worden gereconstrueerd. Dit betekent dat een nieuwe verbinding moet worden gerealiseerd tussen de huidige Variksestraat en de noordelijke tak. Hiervoor zijn grondaankopen noodzakelijk en zal

een bestemmingsplanprocedure moeten worden doorlopen. Deze variant heeft forse consequenties voor met name de aan de noordzijde van de N 322 gelegen percelen.

Variant aansluiting vormgegeven als rotonde



In dit schetsontwerp zijn de halteplaatsen nog niet opgenomen. Deze kunnen op dezelfde locaties worden opgenomen als bij de variant met de middengeleider.

6. Kostenraming

In dit hoofdstuk zal nader in worden gegaan op de kostenraming voor beide varianten. De kosten zijn gebaseerd op een globale raming op basis van beide schetsontwerpen.

Verder zal worden ingegaan op de kostenverdeling uit de verschillende programma's die kunnen worden aangesproken als financieringsbron voor beide maatregelen.

Aangezien de ontsluitingsproblematiek van Heerewaarden zich met name richt op de huidige ontsluiting van het openbaar vervoer en de slechte oversteekbaarheid voor fietsers zal de voorgestelde maatregel met name uit deze programma's moeten worden gefinancierd.

6.1 Globale kostenraming oversteek i.c.m. middengeleider

Op basis van het voorliggende schetsontwerp is een globale kostenraming opgesteld. In deze kostenraming zijn de voorbereidingskosten en apparaatskosten nog niet opgenomen. De uitvoeringskosten bedragen minimaal 120.000 euro. Inclusief de voorbereidings- en apparaatskosten zullen de totale kosten voor deze maatregel richting de 200.000 euro gaan.

Deze kosten kunnen volledig ten laste komen van het programma Fiets en OV-doorstroming.

6.2 Globale kostenraming rotondevariant

De eerste raming voor de rotonde (excl. voorbereidings- en apparaatskosten) bedraagt 465.000 euro. Hierin zijn de kosten voor de grondaankopen van de twee percelen en de kosten voor het aansluiten van de noordelijke tak d.m.v. een verbindingsweg op de Variksestraat ook nog niet opgenomen. Een grove schatting is dat de kosten voor de aanleg van een rotonde op deze locatie in totaal 600.000 euro bedragen.

In het onderstaande overzicht is hiervoor een mogelijke verdeling van de kosten weergegeven.

Totale geraamde kosten rotonde:	€ 600.000
Beschikbaar vanuit OV-budget:	€ 250.000
vanuit programma Fiets:	€ 100.000
vanuit programma verkeersveiligheid	€ 60.000
<i>Subtotaal</i>	<i>€ 190.000</i>
Bijdrage gemeente Maasdriel	€ 190.000

De financiële bijdrage vanuit verkeersveiligheid is gebaseerd op de besparing van het aantal ongevallen door het afsluiten van de Langestraat en de Singel. De provincie hanteert hiervoor de zogenoemde Top5 methode. Op basis van het jaarlijks bespaard aantal ongevallen als gevolg van een bepaalde maatregel wordt daar vervolgens een in het PVVP2 een vastgestelde financiële bijdrage aan gekoppeld.

7. Afweging

Op basis van verschillende factoren die in de voorgaande hoofdstukken zijn beschreven is in overleg met de gemeente Maasdriel een afweging gemaakt tussen beide oplossingen voor de aansluiting Heerewaarden.

Oversteek in combinatie met middengeleider

Het aanbrengen van een fietsoversteek in combinatie met middengeleiders zorgt zowel voor het autoverkeer als het fietsverkeer voor een veilige ontsluiting van Heerewaarden. Daarnaast biedt een middengeleider een veilige dekking voor overstekende buspassagiers die de halteplaats, gelegen aan de andere zijde van de N 322, veilig kunnen bereiken.

Een dergelijk vormgegeven aansluiting met middengeleiders biedt geleiding voor verkeer op de N 322 door de verticale elementen van de middengeleider. Hiermee ontstaat een visueel smaller wegprofiel voor dit verkeer, waardoor een snelheidsreducerend effect ontstaat op de aansluiting.

De kosten voor het herinrichten van deze aansluiting bedragen globaal 200.000 euro. Dit is aanzienlijk lager dan de forse investeringskosten voor de aanleg van een rotonde. In relatie tot het beperkt aantal ongevallen ter hoogte van Heerewaarden lijkt een aansluiting in combinatie met een middengeleider dan ook beter te passen bij deze ontsluitingsproblematiek dan een rotonde. Uitvoeringstechnisch kan deze maatregel zonder bestemmingsplanwijzigingen en grondaankopen worden aangelegd. Er zal echter wel een kostbare duikerconstructie voor de halteplaats aan de noordzijde moeten worden aangelegd. Hierover zal overleg moeten plaatsvinden met het waterschap.

Rotonde

Het realiseren van een rotonde ter hoogte van Heerewaarden heeft meer consequenties ten aanzien van het huidige ruimtegebruik. Uit het ontwerp blijkt dat de Variksestraat gelegen aan de noordzijde van de N 322 niet direct kan aansluiten op de noordelijke tak van de rotonde. Hierdoor zal tussen de noordelijke tak en de Variksestraat een verbinding moeten komen over particuliere gronden. Zowel voor het aansluiten van de Variksestraat op de rotonde als wel het realiseren van de rotonde op de aansluiting zijn grondaankopen en is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Gezien het beperkt aantal ongevallen op deze aansluiting in combinatie met de forse ruimtelijke en kostbare inpassing, lijkt een rotonde een te forse maatregel voor de huidige ontsluitingsproblematiek.

Voorgestelde maatregel

Samenvattend kan gesteld worden dat de ontsluitingsproblematiek Heerewaarden zich met name richt op de oversteekbaarheid voor de fietsers en de huidige situering van de halteplaats in relatie tot de doorstroming van de bus. Uit de problemanalyse blijkt dat de problematiek t.a.v. de verkeersveiligheid relatief gezien meevalt. Het realiseren van een kostbare en forse maatregel zoals een rotonde lijkt dan ook niet haalbaar, mede gezien moeilijke inpasbaarheid op deze locatie.

De provincie stelt daarom voor om de huidige aansluiting met de Variksestraat te voorzien van een middengeleider in combinatie met een veilige oversteek. Deze maatregel past in onze ogen beter bij de huidige ontsluitingsproblematiek, dan een forse maatregel als een rotonde.

8. Planning

De budgetten waar financiële dekking voor het realiseren van de oversteekvoorziening in combinatie met een middengeleider wordt gehaald zijn tot en met 2008 beschikbaar. Het gaat om de budgetten Fiets en doorstroming OV. Projecten die uit deze programma's worden gefinancierd moeten in 2008 worden aanbesteed om het budget veilig te kunnen stellen voor uitvoering. Dit heeft tot gevolg dat begin 2008 het definitief ontwerp gereed moet zijn en verder kan worden gegaan met besteksvoorbereiding.

De bestuurlijke besluitvorming t.a.v. de maatregel moet om die reden eind 2007 doorlopen zijn.