

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Maasdriel

Bestemmingsplan Heerewaarden herziening 2015, MFC Bukestraat - Langestraat

Reactie op zienswijze provincie Gelderland

Datum
Kenmerk
Eerste versie

12 april 2016
MDL016/Vnj/0080.01

1 Inleiding

In Heerewaarden wordt een nieuw multifunctioneel centrum (MFC) gerealiseerd aan de rand van Sportpark De Buke. Het MFC zal onderdak bieden aan een school, het dorpshuis en plaatselijke verenigingen. Het sportpark is in de huidige situatie bereikbaar vanaf de Langestraat, daar is ook een klein parkeerterrein aanwezig. Voor de nieuwe situatie is een ontsluiting langs de Bukestraat voorzien, inclusief een nieuw parkeerterrein. Deze nieuwe ontsluiting is beschreven in de notitie "Ontsluiting MFC Heerewaarden, Toets ontsluitingsweg" van 21 januari 2016 met kenmerk MDL015/Vnj/0077.01. Deze notitie is als bijlage opgenomen.

De verkeersdruk in de Bukestraat blijft beperkt, tussen 350 en 460 verkeersbewegingen per etmaal (Parkeren en verkeersgeneratie, Econsultancy, 2016), het drukteniveau van een woonstraat. Voor voetgangers en fietsers blijft er een toegang vanaf de Langestraat. In het plan is rekening gehouden met de komst van de rotonde in de Van Heemstraweg.

Naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan is door de provincie Gelderland een zienswijze ingediend. In de zienswijze stelt de provincie 'er geen sprake (is) van een duurzame ontsluiting van het MFC met de huidige vormgeving van de Bukestraat'. En dat 'de ruimte ontbreekt om deze situatie aan te passen'. In deze notitie gaan wij hier op in. Wij gaan bij de beantwoording ook in op de verschillen tussen het nieuwe verkeerstech- nisch ontwerp voor de Bukestraat ten opzichte van de situatie zoals die op dit moment aanwezig is en ook op de tekening van het rotonde ontwerp staat. Deze notitie kan daar- mee gezien worden als een nadere toelichting op de eerder genoemde notitie uit januari 2016.

Na telefonisch overleg tussen de gemeente en de provincie is het duurzaamheidsaspect geconcretiseerd op de volgende onderwerpen:

- looproute van en naar bushalte en het MFC
- beïnvloeding doorstroming van het verkeer vanaf de rotonde richting Variksestraat

- veiligheid fiets op de fietsverbinding langs de N322 over de Bukestraat, toegespitst op de bocht in de Bukestraat en het uitzicht
- 'tegenlicht'-hinder door voertuigen op de Bukestraat
- overzichtelijkheid Bukestraat
- hoogteverschil t.o.v. rotonde

2 Looproute bushalte en MFC

In het Voorlopig Ontwerp Inrichting MFC Heerewaarden is de essentie aangegeven van de inpassing van de Bukestraat in de nieuwe situatie (conform de aanbevelingen uit de notitie "Ontsluiting MFC Heerewaarden, Toets ontsluitingsweg" van 21 januari 2016 met kenmerk MDL015/Vnj/0077.01). In aanvulling op het ontwerp van de provincie is een voetpad toegevoegd om de bushalte te kunnen bereiken. Men hoeft in dit ontwerp dus niet over de Bukestraat te lopen, wat leidt tot een duidelijker en veiliger situatie voor de voetgangers. De versmalling van de Bukestraat die noodzakelijk is om dit voetpad in te passen is vormgegeven als een verkeerssluisje. Bezoekers die te voet naar het MFC gaan lopen via de Langestraat of via de Bukestraat. Daarom is het voetpad doorgetrokken langs de verlengde Bukestraat richting het MFC.



Figuur 2.1: Voorlopig Ontwerp Inrichting MFC Heerewaarden, met het voetpad langs de Bukestraat

3 Doorstroming verkeer

De Bukestraat is in het voorliggende ontwerp gelijkwaardig aangesloten op de Burgemeester Woltersstraat, vlak bij de aansluiting van de Burgemeester Woltersstraat op de Variksestraat. Meerdere gelijkwaardige aansluitingen zo kort bij elkaar kunnen verwarrend zijn voor de weggebruiker en daarmee leiden tot vertraging. Deze situatie was in het ontwerp voor de rotonde zo opgenomen, er van uitgaande dat de Bukestraat uitsluitend door fietsers en aanwonenden zou worden gebruikt. De ontsluiting van het MFC via de Bukestraat maakt dat er meer verkeer rijdt. Daardoor kan dit potentiële probleem vaker optreden. Een voorrangskruising Variksestraat - Burgemeester Woltersstraat voorkomt dit. Ook de tegenoverliggende straat Vossenweide is onderdeel van het voorrangskruispunt. Het effect van een iets intensiever gebruik van de Bukestraat op de doorstroming van het afrijdende verkeer vanaf de rotonde is daarmee voorkomen.

De intensiteiten van het auto- en fietsverkeer zijn zodanig laag dat die op zichzelf niet tot vertragingen zullen leiden. Op de Bukestraat zelf zijn de verkeersintensiteiten laag, op woonstraat niveau. De verwachte intensiteit ligt tussen de 350 en 460 voertuigen per dag, 35 tot 50 auto's in het drukste uur. In 2012 is het fietsverkeer langs de Van Heemstraweg geteld. Het aantal fietsers op werkdagen is enige tientallen per dag, gemiddeld 30 fietsers op een gemiddelde werkdag. Dit lage aantal fietsers op deze locatie is te verklaren uit het feit dat doorgaande fietsers veelal de Waaldijk volgen en fietsers met een bestemming in Heerewaarden vooral de Langeweg volgen.

4 Veiligheid fiets

Het fietspad langs de N322 gaat ter hoogte van sportpark De Buke over in de Bukestraat. Dit blijft in de toekomst ook zo, zij het dat het punt van samenvoegen naar het zuiden verschuift. De Bukestraat heeft in de nieuwe situatie een breedte van 5 meter, voldoende voor autoverkeer in twee richtingen in combinatie met fietsers – zeker in het licht van de verwachte beperkte autoverkeersintensiteit. Ter plaatse van de aansluiting van het fietspad op de Bukestraat wordt het autoverkeer afgeremd met een plateau, (een snelheid beperkende maatregelen). Daarmee is een veilige situatie ter plaatse van de aansluiting gegarandeerd. Ter hoogte van Bukestraat 27 is een tweede snelheidsremmer opgenomen in de vorm van een verkeerssluisje. De breedte is 3,10m, voldoende om met een fiets een personenauto te passeren en conform de aanbevelingen van de ASVV hiervoor. Om ervoor te zorgen dat de snelheid van het autoverkeer laag is ook als er geen tegenliggers in zicht zijn, wordt het sluisje gecombineerd met een verkeersdrempeel.

5 Tegenlicht-hinder

Er kan lichthinder optreden tussen verkeer op de Bukestraat en de Van Heemstraweg, daar waar beide wegen parallel lopen. Dit is te voorkomen door een haag tussen de Van Heemstraweg en de Bukestraat. Daarmee wordt ook eventuele lichthinder tussen het

verkeer op de Bukestraat naast de rotonde en het verkeer op de Van Heemstraweg voorkomen.

Het is denkbaar dat verkeer op de rotonde schrikt van koplampen aan de rechterkant van de weg. Dat risico lijkt ons beperkt. Zowel op de rotonde als op de Bukestraat is de snelheid laag. De rotonde is voorzien van verlichting en de rand van de rotonde is aangegeven met Leicon-blokken. Hierdoor is de rotonde duidelijk begrensd en het is goed zichtbaar dat een 'tegenligger' niet op de rotonde rijdt en daar ook niet kan komen. Het trottoir achter de Leicon-blokken versterkt dit beeld. De kans op verblinding is niet groter dan in andere gevallen waarbij auto's elkaar tegemoet rijden. Bijkomend aspect is dat de rotonde iets hoger ligt dan de Bukestraat. Als er onverhoopt tegenlicht-hinder ontstaat, zal die het verkeer op de Bukestraat treffen. De kans op hinder door tegenlicht kan worden geminimaliseerd door de haag tussen de Van Heemstraweg en de Bukestraat voorbij de rotonde verder door te trekken tot aan de Variksestraat.

6 Overzichtelijkheid Bukestraat

In de bestaande situatie is het zicht op de Bukestraat beperkt door hoge beplanting in de voortuin langs de straat. Het overzicht wordt aanmerkelijk beter als de haag in de binnenbocht van de Bukestraat wordt teruggesnoeid tot een hoogte van maximaal 1,20 m. Daarmee ontstaat een beter zicht, zodat auto's die op elkaar moeten wachten elkaar eerder kunnen zien. Ook wordt hiermee bereikt dat fietsers en automobilisten elkaar eerder kunnen zien. Het terugsnoeien van de haag kan hier ook daadwerkelijk worden afgedwongen op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Een verkeersdrempel in de versmalling zorgt ervoor dat auto's langzaam rijden. Dat is hier extra belangrijk, omdat deze weg ook gebruikt zal worden door mensen die ter plaatse goed bekend zijn en bestaat de kans dat ze ook wat vlotter zullen rijden. Juist in deze bocht is het dan gewenst dat de snelheid wordt beperkt.

7 Hoogteverschil tussen rotonde en Bukestraat

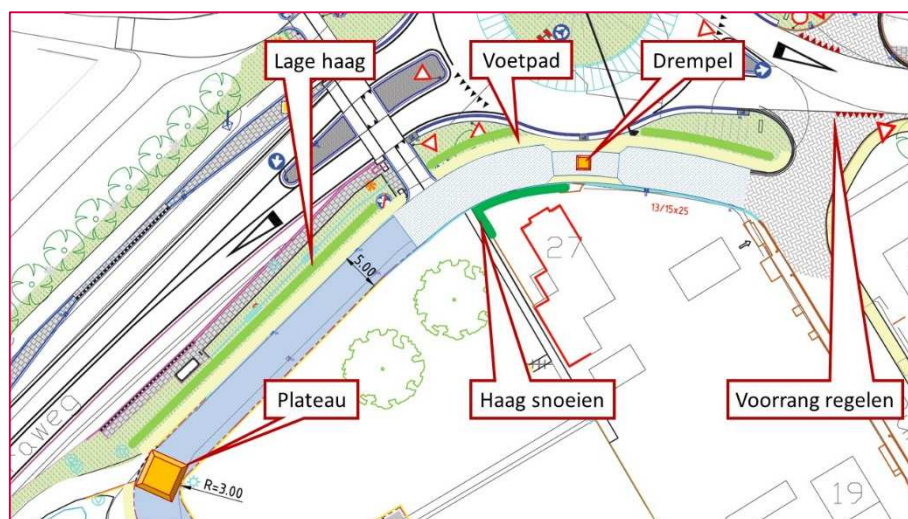
Het wegdek van de rotonde ligt ter hoogte van de Bukestraat op een hoogte van 6,48m, de rand van de banden rond de rotonde ligt op 6,60m. De Bukestraat ligt in de huidige situatie op een hoogte van ongeveer 6,15m, evenals het maaiveld. Dit levert in totaal een hoogteverschil op van 45 cm. In het ontwerp van de provincie is dit hoogteverschil opgevangen in de smalle tussenberm, de laatste 10 tot 15 cm wordt opgevangen met een RWS band en door de Bukestraat enigszins onder afschot te leggen.

Deze oplossing voldoet niet in de situatie dat er ook een voetpad aanwezig moet zijn langs de Bukestraat. Het voetpad moet min of meer horizontaal liggen wil het goed loopbaar zijn en ook nog bruikbaar zijn voor mensen met een rollator of rolstoel. Daarom moet het hoogteverschil anders opgevangen worden. Het trottoir ligt 15 cm lager dan de rotondeband. Door de Bukestraat iets hoger te leggen, wordt voorkomen dat het trottoir te hoog ligt ten opzichte van de weg. Het resterende hoogteverschil (10 à 15 cm ten opzichte van het maaiveld) wordt opgevangen met een molgoot en opsluitband tussen de

verharding en de tuin van huisnummer 27. Over het iets opgetilde deel van de Bukestraat loopt de afwatering in lengterichting van de weg, om te voorkomen dat er wateroverlast ontstaat in de tuin van huisnummer 27. Een en ander is weergegeven in de tekening MDL016-01. Deze tekening is opgenomen als bijlage 2 bij deze notitie.

8 Resumé

Met een beperkt aantal aanvullende maatregelen is op de Bukestraat een acceptabele situatie voor het auto- en fietsverkeer te realiseren, geschikt voor de ontsluiting van het MFC in combinatie met de doorgaande fietsroute. Voor voetgangers naar de bushalte en verder richting het MFC is een voetpad in te passen langs de Bukestraat. Deze maatregelen zijn een aanvulling op de ontsluiting zoals beschreven in de notitie "Ontsluiting MFC Heerewaarden, Toets ontsluitingsweg" van 21 januari 2016 met kenmerk MDL015/Vnj/0077.01. In Figuur 8.1 zijn deze aanvullende maatregelen weergegeven. Een aantal van deze maatregelen is al opgenomen in het Voorlopig Ontwerp voor de Inrichting MFC Heerewaarden (zie de figuur op pagina 2). Hoe het hoogteverschil wordt opgelost is weergegeven in bijlage 2.



Figuur 8.1: aanvullende maatregelen

Bijlage 1

Notitie Ontsluiting MFC Heerewaarden Toets ontsluitingsweg, 21 januari 2016, kenmerk MDL015/Vnj/0077.01

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Maasdriel

Ontsluiting MFC Heerewaarden

Toets ontsluitingsweg

Datum
Kenmerk
Eerste versie

21 januari 2016
MDL015/Vnj/0077.01

1 Inleiding

In Heerewaarden wordt een nieuw multifunctioneel centrum (MFC) gerealiseerd aan de rand van Sportpark De Buke. Het MFC zal onderdak bieden aan een school, het dorpshuis en plaatselijke verenigingen.



Figuur 1.1: het plan met de nieuwe ontsluiting in blauw

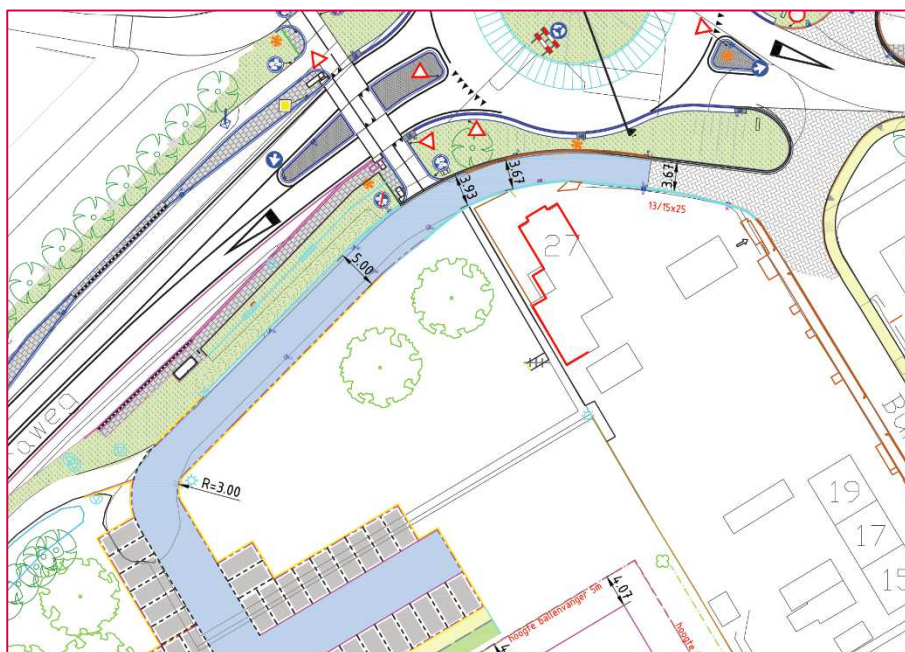
Het sportpark is in de huidige situatie bereikbaar vanaf de Langestraat, daar is ook een klein parkeerterrein aanwezig. Voor de nieuwe situatie is een ontsluiting langs de Bukestraat voorzien, inclusief een nieuwe parkeerplaats. Voor voetgangers en fietsers blijft er

een toegang vanaf de Langestraat. In het plan is rekening gehouden met de komst van een rotonde in de Van Heemstraweg.

Op verzoek van de gemeente beoordelen we de nieuwe ontsluiting. In de beoordeling gaan we uit van de maatvoering en aanbevelingen voor 30 km/uur straten zoals die door het CROW wordt gegeven in de ASVV 2012.

2 Beschrijving

De Bukestraat diende in het verleden ter ontsluiting van zes woningen en als fietsroute voor fietsers langs de Van Heemstraweg. Het smalle straatje met keermogelijkheid aan het einde was daartoe voldoende. Het pand Burgemeester Woltersstraat 27 heeft de voordeur aan de Bukestraat, maar voor de garage ligt de toegang aan de Burgemeester Woltersstraat. Dit pand is voor de ontsluiting dus niet afhankelijk van de Bukestraat.



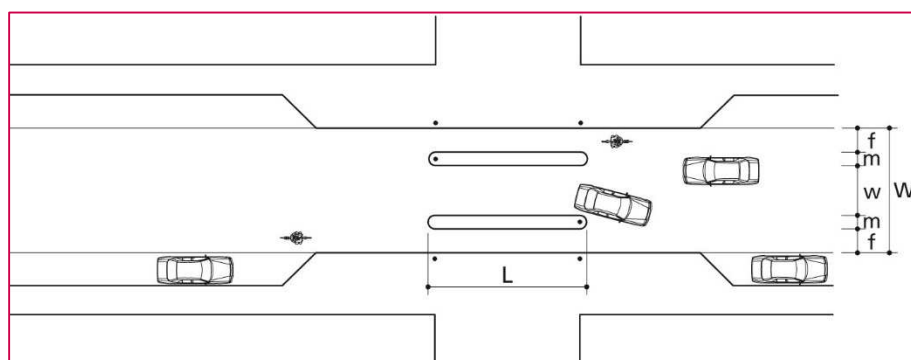
Figuur 2.1: de nieuwe ontsluitingsweg met het parkeerterrein

In de toekomst ontsluit de verlengde Bukestraat een parkeerterrein van een circa 70 parkeerplaatsen. Daarnaast houdt de Bukestraat de functie als route voor fietsers langs de Van Heemstraweg. In de nieuwe situatie met de rotonde moeten ook voetgangers van en naar de bushaltes van de Bukestraat gebruik maken. In het plan zijn voor deze voetgangers geen voorzieningen opgenomen, de voetgangers lopen over de weg.

De verlengde Bukestraat heeft een breedte van 5 meter, voldoende voor autoverkeer in twee richtingen in combinatie met fietsers. Ter hoogte van de rotonde versmalt de weg naar een breedte van 3,67 m. Deze versmalling verloopt geleidelijk in de bocht. Deze breedte is op het smalste stuk onvoldoende voor tweerichting autoverkeer. Deze breedte

is ook onvoldoende voor autoverkeer in één richting in combinatie met tegemoetkomend fietsverkeer. Daarmee is er ook voor de voetgangers geen ruimte.

De ASVV kent een versmalling in een erftoegangsweg als snelheidsremmende of attentieverhogende maatregel. De breedte van de rijbaan wordt daarbij versmald naar 3,10 m over een lengte van 5 tot 10 meter. Bij voorkeur wordt er daarbij voor de fiets een mogelijkheid aangebracht om er omheen te rijden. In het voorbeeld zoals de ASVV dat geeft, kunnen weggebruikers de situatie goed overzien en zo nodig elkaar een seintje geven wie er als eerste mag.



Figuur 2.2: Tweezijdige versmalling tot één rijstrook - met fietsvoorziening (ASVV 2012, 11.2.29)

In het ontwerp voor de Bukestraat is de versmalling meer dan 25 m lang en ligt de versmalling in een bocht. Door het vloeiende verloop kent de versmalling geen duidelijk begin of einde. Door de beplanting langs de erfgrens van de woning op de hoek is er ook geen zicht om de bocht.



Figuur 2.3: de bocht in de Bukestraat in de huidige situatie

Door dit alles is het voor automobilisten of (brom)fietzers niet te zien of er een tegenligger aan komt. Bovendien is het lastig in te schatten op welke plek de weg te smal wordt om elkaar te passeren. Dit alles maakt de kans reëel dat auto's elkaar in de bocht tegen komen en niet verder kunnen. Daarbij moet één van de auto's achteruit steken of de berm in rijden. Ongewenste situaties die bovendien direct gevaarlijk zijn voor (brom)fietzers. Zij lopen het gevaar klem te worden gereden.

Dit zou minder bezwaarlijk zijn indien de fietsers een eigen voorziening hebben buiten de versmalling om. Maar daar is in dit geval geen ruimte voor.

Een tweede aandachtspunt is de aansluiting van het fietspad langs de Van Heemstraweg op de verlengde Bukestraat. De haakse bocht in de verlengde Bukestraat naar het parkeerterrein kan tot voorrangproblemen leiden tussen auto's en fietsers. Fietsers (en vooral bromfietzers) zullen zich niet altijd realiseren dat zij voorrang moeten verlenen aan auto's die vanaf het parkeerterrein komen. Evenzo zullen aankomende automobilisten zich niet altijd realiseren dat in dit geval de rechtdoorgaande (brom)fietser voorrang heeft op het afslaande autoverkeer.

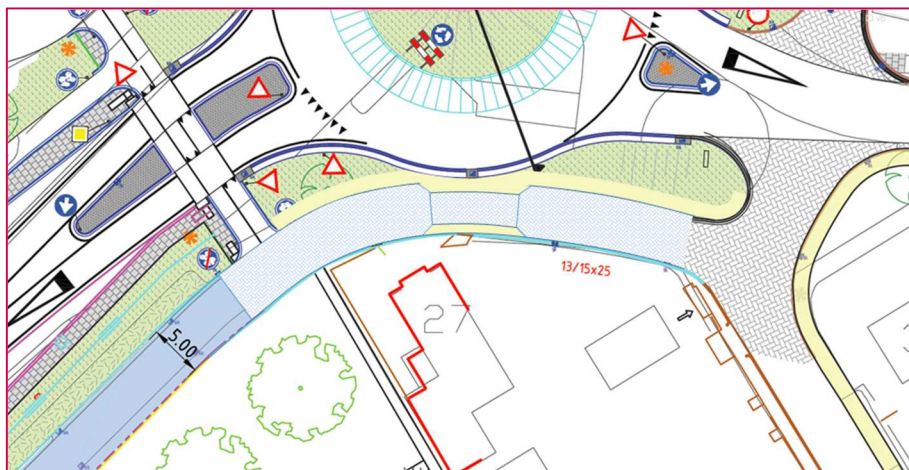
Een belangrijk positief punt voor de verkeersveiligheid is dat leerlingen, sporters en bezoekers uit Heerewaarden te voet en te fiets het MFC via de Langestraat kunnen bereiken. Lopende en fietsende leerlingen uit het dorp zelf hebben daarmee een eigen, verkeersluwe toegang. Ze hebben geen last van haastige ouders op het parkeerterrein. Indien de verwachting is dat er ook scholieren via de nieuwe toegangsweg lopend naar de school komen, moet ook voor deze groep een voetpad aanwezig zijn.

3 Optimalisatie van het ontwerp

Belangrijkste probleem is de versmalling in de Bukestraat ter hoogte van de rotonde. Erfgrenzen en de ligging van de rotonde maken het onmogelijk de weg te verbreden. En de locatie van de rotonde kan niet schuiven. Dit betekent dat een verbetering alleen kan worden bereikt door een beter overzicht en het zo kort mogelijk maken van de versmalling. Het ontwerp kan binnen de beschikbare ruimte geoptimaliseerd worden:

- handhaven van de breedte van 5 m over een zo groot mogelijk deel van de bocht;
- de versmalling een breedte geven van 3,10 m, conform de ASVV aanbeveling
- duidelijk begin en einde maken van de versmalling
- een voetpad naar de bushalte (met opritjes bij de oversteekpunten zodat ook mensen met een rolstoel of rollator er gebruik van kunnen maken).

Het voetpad komt ter plaatse van de wegversmalling direct tegen de rotonde aan te liggen. Voor een rotonde buiten de bebouwde kom ongebruikelijk. Maar door de lage snelheid op de rotonde en de korte lengte van het voetpad leidt dit niet tot een onveilige situatie. Er is geen noodzaak tot aanhouden van een tussenbermpje of bijvoorbeeld het plaatsen van een hekje.



Figuur 3.1: schets van een ingekorte versmalling en voetpad

Aanvullend zijn maatregelen gewenst om het overzicht te verbeteren en de snelheid laag te houden.

Het overzicht wordt beter als de haag in de binnenbocht van de Bukestraat wordt teruggesnoeid tot een hoogte van maximaal 1,20 m. Daarmee ontstaat een beter zicht, zodat auto's die op elkaar moeten wachten elkaar eerder kunnen zien.

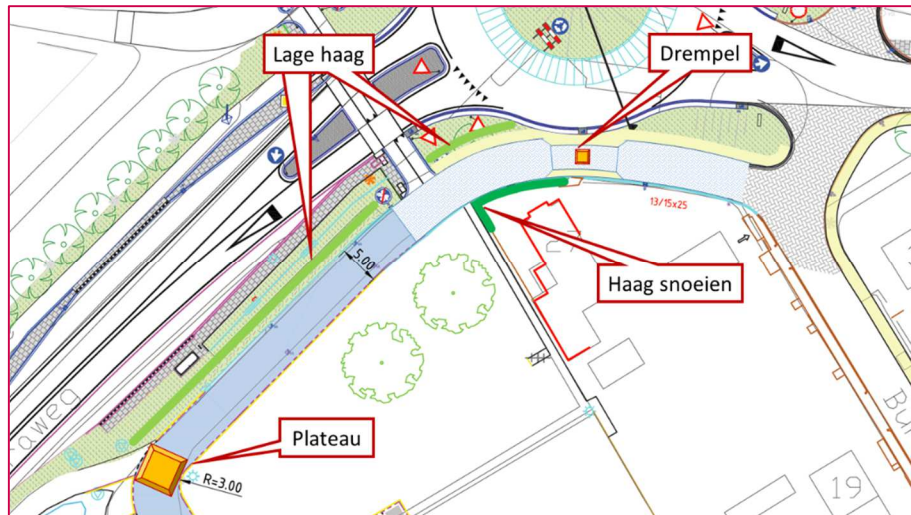
De kans dat fietsers worden klemgereden is kleiner als de snelheid laag is. Een verkeersdrempel in de versmalling zorgt ervoor dat auto's langzaam rijden. Dat is hier extra belangrijk, omdat deze weg vooral gebruikt zal worden door mensen die ter plaatse goed bekend zijn en dus ook wat harder zullen rijden.

De aansluiting van het fietspad in de bocht van de toegangsweg kan veiliger worden gemaakt als ook hier het autoverkeer nog nadrukkelijk gedwongen wordt om langzaam te rijden. Een klein verkeersplateau op deze locatie zorgt daarvoor.

Verder kan het verkeer op de Van Heemstraweg 's avonds hinder hebben van koplampen van auto's op de Bukestraat. Een lage haag tussen de bushalte en de Bukestraat kan dit voorkomen.

Indien het de verwachting is dat er ook leerlingen via de verlengde Bukestraat naar de school lopen, is ook hier een voetpad noodzakelijk (niet op tekening).

Deze punten zijn samengevat in Figuur 3.2.



Figuur 3.2: ondersteunende maatregelen

4 Conclusie

Het nieuwe MFC in Heerwaarden krijgt een auto-ontsluiting in de vorm van een parallelweg langs de Van Heemstraweg (verlengde Bukestraat). Voor fietsers en voetgangers uit Heerwaarden blijft er een toegang vanaf de Langestraat. De ontsluitingsweg naar het MFC heeft een versmalling in de bocht. Dat is vervelend voor automobilisten omdat men elkaar niet aan ziet komen. Het is onveilig voor fietsers en voetgangers (die hier op de weg moeten lopen) omdat zij het risico lopen dat auto's hen snijden of van de weg af drukken.

Door de versmalling zo kort mogelijk te maken en duidelijk als bijzondere locatie in het wegbeeld te presenteren kan een deel van de bezwaren worden ondervangen. Voor gebruikers van het openbaar vervoer is noodzakelijk om een voetpad te realiseren naar de bushalte. Hiermee ontstaat een basis voor een veilige verkeerssituatie.

Aanvullend hierop adviseren we de volgende maatregelen:

- onderzoeken of af te dwingen is dat de hoogte van de erfscheiding langs de Bukestraat wordt beperkt tot 1,20 m;
- een drempel in de versmalling om te zorgen voor een lage snelheid
- een plateau bij de aansluiting van het fietspad langs de Van Heemstraweg op de verlengde Bukestraat
- een lage haag tussen de bushalte en de verlengde Bukestraat
- indien het de verwachting is dat er ook leerlingen via de verlengde Bukestraat naar de school lopen, is ook hier een voetpad noodzakelijk.

Onze conclusie is dat met deze aanpassingen een verkeerssituatie ontstaat die in de praktijk veilig kan functioneren.

5 Wat verder opvalt

Bij de bushalte is in de huidige situatie een fietsenstalling aanwezig. In het ontwerp van de rotonde en ontsluitingsweg zien we deze fietsenstalling niet terugkomen. We hebben begrepen dat er wel een fietsenstalling terug zal komen. Deze moet voldoende groot zijn om te voorkomen dat de fietsen in de directe omgeving worden gestald. Elke lantaarnpaal of paal voor een verkeersbord kan daarbij worden benut om een fiets vast te maken.

Bijlage 2

Tekening nr. MDL016-01

