

Verkenning Dronterringweg



Verkenning naar voor-
keursmaatregelen

Omdat we ons verplaatsen

Provincie Flevoland
Hoofdrapport

Verkenning Dronterringweg

Verkenning naar voorkeursmaatregelen

Datum	14 januari 2013
Kenmerk	TMD309/Nbc/1000
Eerste versie	18 december 2012

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Flevoland Hoofdrapport
Titel rapport	Verkenning Dronterringweg Verkenning naar voorkeursmaatregelen
Kenmerk	TMD309/Nbc/1000
Datum publicatie	14 januari 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren A. (Arnoud) Turkstra, J. (Johan) Pruijm, J. (Jack) de Rijke en mevrouw P. (Pauline) Lodewegens (provincie Flevoland) en de heer G. (Gerben) Boekhout (gemeente Dronten)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.P. (Henk) Talsma, M.C.J. (Marco) Aarsen, M.M. (Mark) de Bakker en C. (Christiaan) Nab van Goudappel Coffeng en de heer C. (Cosmo) Smeets van Tauw
Projectomschrijving	Verkenning naar oplossingsrichtingen voor het wegvak van de Dronterringweg inclusief de aansluitingen met de Biddingweg, De Poort/De Kolk, Beverweg en Swifterringweg.
Trefwoorden	verkenning, Dronterringweg, Swifterbant, provincie Flevoland, schetsontwerp

	Samenvatting	I
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	2
1.3	Werkwijze	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Inventarisatie	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Huidige situatie	5
2.2.1	Doorstroming (huidige inrichting)	6
2.2.2	Fietsroutes	8
2.2.3	Verkeersveiligheid	9
2.2.4	Omgevingsaspecten	11
2.3	Toekomstige situatie	13
2.3.1	Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen	13
2.4	Groslijst van maatregelen	14
3	Trechtering naar voorkeursmaatregelen	16
3.1	Inleiding	16
3.2	Visie functie Dronterringweg in netwerk	16
3.3	Uitgangspunten en kader	16
3.4	Naar de kruispuntoplossingen	17
3.5	Maatregelen op de wegvakken	20
3.6	Inpassing tankstation	22
4	Conclusies en voorkeursmaatregelen	24
4.1	Inleiding	24
4.2	Conclusies	24
4.3	De voorkeursvariant	25
4.3.1	Oplossingen op de aansluitingen	26
4.3.2	Verleggen fietsoversteek	26
4.3.3	Oplossing op het wegvak	27
4.4	Totaal pakket maatregelen in relatie tot de knelpunten	28
4.5	Kostenraming	28
4.6	Aandachtspunten uitwerking	29
	Bijlagen	
1	Verslagen participatiebijeenkomsten	
2	Geluidsbelastingen	
3	Groslijst met maatregelen	
4	Ontwerp voorkeursvariant	

Samenvatting

Aanleiding

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT 2013-2017) is voor het jaar 2015 niet jaarlijks onderhoud gepland aan de Dronterringweg tussen de Swiferringweg en de rotonde ter hoogte van de Overijsselseweg. In de voorbereiding daarop is het zinvol om te onderzoeken of het noodzakelijk is om aanvullende maatregelen te treffen om de verkeerssituatie te verbeteren. Aangezien de weg tegen de kern Swifterbant ligt, er meerdere ontwikkelingen in de omgeving zijn en er meerdere vraagstukken spelen is besloten om een verkenning uit te voeren.

Participatie en communicatie

Om dit proces zorgvuldig te doorlopen en draagvlak te creëren bij gebruikers van de weg en omwonenden is uitgebreid met de omgeving gecommuniceerd. Zowel in de fase van probleeminventarisatie als bij de totstandkoming van de voorkeursmaatregelen zijn informatiebijeenkomsten in Swifterbant georganiseerd. Specifieke aandacht was er daarnaast voor vertegenwoordigers van belangengroeperingen en direct belanghebbenden. Hiervoor zijn aparte bijeenkomsten georganiseerd. Aangezien de weg binnen de gemeentegrenzen van Dronten valt is het van belang de gemeente te betrekken bij het project. Daarom maakte de gemeente onderdeel uit van de begeleidende ambtelijke kerngroep.

Inventarisatie problematiek en mogelijke oplossingen

De Dronterringweg is op dit moment een provinciale gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Ten westen van het kruispunt met de Swiferringweg en ten oosten van het kruispunt met de Biddingweg kent de Dronterringweg een profiel met 1x2 rijstroken (één rijbaan met twee rijstroken met een onderbroken asstreep). Tussen de Biddingweg en De Poort is het profiel 2x2 rijstroken. Tussen de Swiferringweg en de Poort bestaat de weg uit 2x1 rijstroken. De kruispunten zijn in de huidige situatie vormgegeven als voorrangskruispunten.

De belangrijkste punten die uit de inventarisatiefase naar voren kwamen waren:

- Er gebeuren veel ongevallen op de kruispunten met De Poort/De Kolk en de Biddingweg. Dit zijn voornamelijk flankongevallen waarbij verkeer uit de zijweg geen voorrang verleend aan verkeer op de Dronterringweg. Omdat de oorzaak van de ongevallen gelegen is in het type kruispunt (4 taks) en niet gerelateerd is aan de verkeers-

intensiteit blijft dit ook in de toekomst een probleem. Op de fietsoversteek ter hoogte van de Beverweg is in 2010 een fietser omgekomen.

- Hoge snelheden op het traject.
- Subjectieve onveiligheid fietsoversteken Dronterringweg.
- Conflictsituaties als gevolg van verkeer van en naar het aanwezige tankstation.
- Gevoel van onveiligheid op het kruispunt met de Swiferringweg. Hier gebeuren echter dusdanig weinig ongevallen dat niet gesproken kan worden van een objectief verkeersonveiligheidsknooppunt.
- Ervaren geluidhinder.
- Er is nu bij De Poort geen mooie entree naar het dorp.
- Sluipverkeer door Swifterbant als gevolg van de realisatie van de Overijsselseweg en het gemis van een aansluiting van de Swiferringweg op de Overijsselseweg ter hoogte van observatorium Morris. Deze beide punten vallen buiten het kader van dit project.

In de inventarisatiefase zijn ook mogelijke oplossingen benoemd. Met name vanuit de participatiebijeenkomsten zijn veel verschillende oplossingen aangedragen die verwerkt zijn in een groslijst met mogelijke maatregelen.

Trechtering

De groslijst is getrechterd naar uiteindelijk een set van voorkeursmaatregelen. Bij de afwegingen zijn de volgende kaders en uitgangspunten gehanteerd:

- De Dronterringweg houdt zijn ontsluitende functie in het provinciale wegennetwerk dus blijft een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h.
- Geld is schaars, maatregelen moeten kosteneffectief zijn en een substantiële bijdrage leveren aan het oplossen van knelpunten.
- Pas bij een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal op doorsnede worden op provinciale wegen met een wegprofiel van 1x2 rijstroken aparte passeer-voorzieningen voor landbouwverkeer aangelegd (passeerstroken of een parallelweg).
- Veilig oversteken voor de fiets/voetganger op oversteekplaatsen met middeneiland is goed mogelijk tot circa 11.000 mvt/etm op doorsnede.
- Ontwerp moet ruimtelijk inpasbaar zijn (pomstation, rotondes).
- Mogelijkheden voor het benutten van kansen om de entree en aanzicht van Swifterbant te verbeteren/verfraaien.

Voorkeursmaatregelen

De trechtering heeft geleid tot een set van voorkeursmaatregelen voor de kruispunten en wegvakken.

Kruispunten

Op de kruispunten met de Poort en de Biddingweg worden rotondes (grote uitvoering) voorgesteld. Dit is een beproefde kosteneffectieve maatregel waarbij zeker is dat het verkeersveiligheidsprobleem op deze kruispunten zal worden opgelost. Door de rondes wordt ook de passeersnelheid op het gehele traject getemperd. Verwacht mag worden dat de rotonde bij De Poort een gunstige invloed heeft op de snelheid ter hoogte van de Swiferringweg. Met de toepassing van rotondes met een groot middeneiland wordt het mogelijk om (met name bij De Poort) de entreesituatie van het dorp vanaf de provinciale weg te verfraaien.

Daarnaast wordt voorgesteld de fietsoversteek ter hoogte van de Beverweg te verplaatsen naar de te realiseren rotonde bij De Poort. Hiervoor wordt een nieuw fietspad aan de noordzijde van de Dronterringweg aangelegd tussen de Beverweg en de Poort. De verkeersveiligheid voor overstekende fietsers van en naar de Beverweg wordt hierdoor sterk verbeterd omdat de passeersnelheid van het autoverkeer ter hoogte van de Poort lager ligt dan ter hoogte van de Beverweg.

Wegvakken

Voorgesteld wordt het profiel van de wegvakken ten westen van De Poort en ten oosten van de Biddingweg te handhaven. Wel worden in verband met de aanleg van de rotondes de linksafvakken verwijderd. Ten aanzien van het traject tussen De Poort en de Biddingweg zijn drie varianten bestudeerd:

1. 2x2 met middenberm (huidige situatie);
2. 2x1 (weghalen 1 rijstrook per rijbaan);
3. 1x2 (weghalen 1 gehele rijbaan).

Conclusie hiervan is dat handhaving van het huidige wegprofiel de beste oplossing is. Doorslaggevend hierbij is dat het de veiligste oplossing is (veiliger inhaalsituatie dan op de aangrenzende wegvakken) en dat met dit profiel de doorstroming op dit traject kan worden gegarandeerd (gezien aanwezigheid landbouwverkeer). Het introduceren van een doelgroepenstrook voor landbouwverkeer wordt niet zinvol geacht, omdat verwacht wordt dat deze oneigenlijk zal worden gebruikt en handhaving niet of nauwelijks mogelijk is.

Geluid

In de inventarisatiefase is geluidsoverlast naar voren gebracht door bewoners van de bebouwing aan de zuidzijde van de weg. Uit onderzoek blijkt dat de situatie ten aanzien van geluid sterk is verbeterd met de halvering van het verkeer op de Dronterringweg als gevolg van de openstelling van de Overijsselseweg. Hierdoor is er op dit moment geen sprake van een prioritair geluidsknelpunt. Verdere reductie zou kostenneutraal mogelijk zijn door de toepassing van DESA asfalt. Dit relatief nieuwe type asfalt zou in aanleg even duur zijn als 'gewoon' asfalt en even lang meegaan. De effectiviteit en de levensduur heeft zich echter in de praktijk nog onvoldoende bewezen.

Ontsluiting tankstation

Om het tankstation veilig te ontsluiten wordt voorgesteld de aansluiting te verplaatsen naar de Dronterringweg. Het tankstation is door middel van een in- en uitrit op de Dronterringweg ontsloten. Voor verkeer richting de A6 (noorden) is een doorsteek aangebracht door de middenberm. Gezien de reacties in de participatie zal in de uitwerking de ontsluiting van het tankstation en de directe omgeving met de direct belanghebbenden nog eens goed tegen het licht worden gehouden.

Groen

Door handhaving van het huidige wegprofiel zijn de mogelijkheden voor de toepassing van extra groen/bomen beperkt. In het Groenbeleidsplan van de gemeente Dronten, wordt ten aanzien van de Dronterringweg aangegeven dat het huidige groenstramien aan de zuidzijde (dicht-open-dicht) gehandhaafd moet blijven. Ten aanzien van de noordzijde is de wens voor laanbeplanting in de vorm van een transparant venster. In de uitwerkingsfase zal in overleg met de Gemeente Dronten worden bekeken wat mogelijk en haalbaar is.

Kostenraming

De kosten van de verkeersveiligheidsmaatregelen zijn geraamd op € 713.000,- (onnauwkeurigheid 30%). De kosten voor het totale niet jaarlijks onderhoud voor het gehele traject tot de aansluiting op de Overijsselseweg zijn geraamd op € 1.867.000,-.

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT 2013-2017) is voor het jaar 2015 een bedrag van 1,5 miljoen euro opgenomen voor de aanleg van twee rotondes op de Dronterringweg ter hoogte van Swifterbant (zie figuur 1.1 voor de ligging van de Dronterringweg). De rotondes zijn voorzien op de kruispunten met de Biddingweg, aan de zuidzijde van Swifterbant, en De Poort/De Kolk ter hoogte van het centrum van Swifterbant.



*Figuur 1.1: Ligging Dronterringweg ter hoogte van Swifterbant
(Bron ondergrond: Google Maps)*

Naast de hiervoor genoemde investering is er voor het jaar 2015 ook niet jaarlijks verhardingsonderhoud gepland voor de volgende wegvakken:

- Dronterringweg tussen de aansluiting met de Overijsselseweg en het kruispunt met de Swiferringweg;
- Kamperhoekweg noordbaan tussen de Swiferringweg en de rijbaansplitsing.

Op het traject spelen echter meerdere vraagstukken met meerdere partijen die belang hebben bij het goed functioneren van de Dronterringweg. Op dit moment zijn onder andere te noemen:

- Er liggen meerdere kruispunten op het traject. Wellicht dat ook op een andere manier de verkeersveiligheid kan worden verbeterd. Is bijvoorbeeld realisatie van een rotonde op het kruispunt met de Swiferringweg een betere 'totaaloplossing' dan de realisatie van een rotonde bij De Poort/De Kolk?
- Het traject bestaat grotendeels uit een profiel met 2x2 rijstroken. Uit oogpunt van wegcapaciteit is dit overgedimensioneerd. Een profiel van 2x1 of 1x2 rijstroken is tevens goedkoper betreffende de onderhoudskosten.
- De krappe situatie van het benzinestation bij het kruispunt met De Poort.
- Ontwikkelingen ten aanzien van toekomstige uitbreiding van de woningbouw te Swifterbant.
- Leefbaarheidaspecten ten aanzien van aanliggende bebouwing.
- Aanwezigheid van landbouwverkeer op de Dronterringweg.
- Invloed van de realisatie van de N23 (deel ten zuiden van Swifterbant geopend in april 2012) op het functioneren van de Dronterringweg en de wegen die hierop aantakken.
- De kruispunten met de Swiferringweg en Beverweg die erg kort bij elkaar liggen.
- Subjectieve onveiligheid op het kruispunt met de Swiferringweg.

Om deze redenen is het zinvol om een brede verkenning uit te voeren naar datgene wat er op en om het traject speelt, nu en in de toekomst, en samen met belanghebbende partijen te komen tot de voorkeursoplossing(en). De verkenning richt zich op het wegvak ter hoogte van Swifterbant inclusief de aansluitingen met de Swiferringweg en Biddingweg.

1.2 Doel

Doel van de verkenning is te komen tot een breed gedragen beeld van de problematiek en de voorkeursoplossing(en) voor de Dronterringweg ter hoogte van Swifterbant. Voorwaarde is dat het verkeer op dit deel van de Dronterringweg op een verkeersveilige manier wordt afgewikkeld, zonder doorstromingsproblemen. Rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen en zaken die op of rondom de weg in de omgeving spelen.

1.3 Werkwijze

Deze verkenning is breed opgezet. Communicatie is een belangrijk onderdeel geweest in het complete proces. In de volgende groepsverbanden is inhoudelijk overleg gevoerd:

- met een begeleidingsgroep vanuit de provincie;
- met een ambtelijke expertgroep;
- met bewoners en belanghebbenden.

Begeleidingsgroep/kernteam

De begeleidingsgroep geformeerd voor deze verkenning bestond uit medewerkers van de provincie Flevoland, de verkeerskundige van de gemeente Dronten en het projectteam van Goudappel Coffeng. Gedurende de verkenning is intensief overleg gevoerd met de begeleidingsgroep. Op deze manier heeft afstemming over de uitgevoerde werkzaamheden plaatsgevonden.

Ambtelijke expertgroep

De ambtelijke expertgroep bestond uit de begeleidingsgroep aangevuld met kennis vanuit andere disciplines binnen de provincie Flevoland, die relevant zijn binnen deze verkenning. Te denken valt aan bijvoorbeeld groen en geluid. Onder leiding van Goudappel Coffeng zijn een tweetal bijeenkomsten gehouden. In de eerste bijeenkomst is gediscussieerd over de toekomst van het wegvak en de kruispunten. Tevens is ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen. In een tweede bijeenkomst zijn de varianten en het beoordelingskader bediscussieerd. Doel was te komen tot een voorkeursvariant. Gedurende de bijeenkomst bleek er ruimte voor discussie ten aanzien van het wegprofiel. Uiteindelijk zijn alle argumenten meegenomen en is besloten verder te gaan met meerdere varianten.

Bewoners en belanghebbenden

In eveneens een tweetal bijeenkomsten zijn de bewoners van Swifterbant en belanghebbenden bijgepraat over de verkenning en de uitkomsten. De eerste bijeenkomst, gehouden op 5 juni 2012 in De Hoeksteen te Swifterbant, kende een hoge opkomst geïnteresseerden. De bijeenkomst was vormgegeven als een inloopavond, waarbij op twee momenten een centrale presentatie is gehouden. Door middel van reactieformulieren konden aanwezigen reacties achterlaten. In totaal zijn 40 reacties binnengekomen met uiteenlopende op- en aanmerkingen ten aanzien van de voorgestelde plannen.



Figuur 1.2: Impressie bijeenkomst bewoners/belanghebbenden

Op 29 november 2012 is de tweede informatieavond voor bewoners en belanghebbenden gehouden. De locatie was eveneens kerkgebouw De Hoeksteen te Swifterbant. In het middagprogramma zijn de lokale ondernemers en belanghebbenden geïnformeerd over de opgestelde plannen. Vertegenwoordigd waren onder andere Veilig Verkeer Nederland, de politie en de eigenaar van het naast gelegen mechanisatiebedrijf. In de avond is opnieuw een bijeenkomst gehouden voor de bewoners van Swifterbant. De opkomst bedroeg circa 60 personen. Naar aanleiding van een inleidende presentatie zijn op de informatiemarkt de gestelde vragen beantwoord. Tevens hadden bewoners opnieuw de mogelijkheid te reageren door middel van het invullen van een reactieformulier. In totaal zijn 19 opmerkingen binnen gekomen. Deze gingen met name over de fietsveiligheid bij het oversteken en verlichting langs de Dronterringweg. In de nadere uitwerking wordt hiermee rekening gehouden. Over het algemeen is positief gereageerd op het voorstel van de rotondes en behoudt van de 2x2 rijstroken.

Verslagen van de verschillende bijeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1 van deze rapportage.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit de volgende hoofdstukken met de volgende inhoud:

- Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie van de Dronterringweg. Ingegaan wordt onder andere op de functie in het netwerk, het profiel en de aansluitingen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een groslijst aan mogelijke oplossingsrichtingen.
- In hoofdstuk 3 vindt een trechtering plaats naar voorkeursmaatregelen op de kruispunten en de wegvakken. Door middel van een kader en uitgangspunten wordt een set voorkeursmaatregelen bepaald.
- Tot slot worden in hoofdstuk 4 conclusies getrokken en ingegaan op de voorkeursmaatregelen. Tevens worden aandachtspunten meegegeven voor het vervolgonderzoek.

2

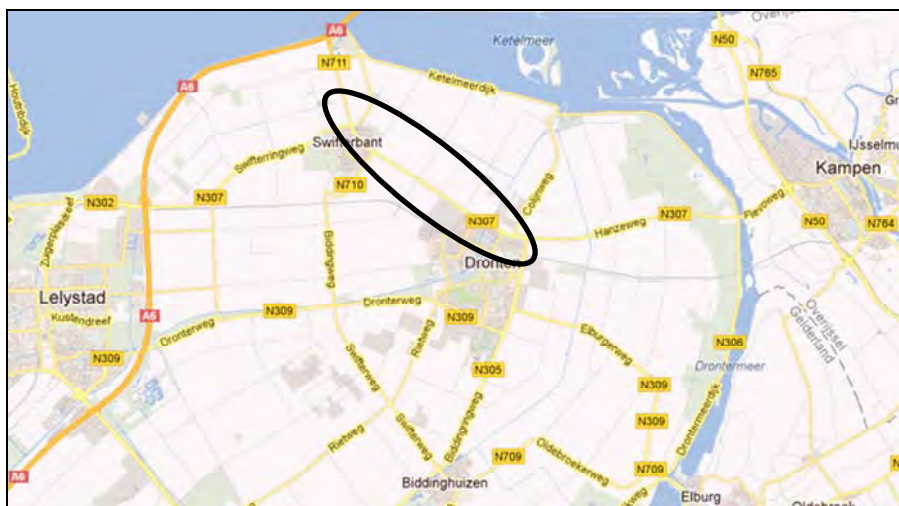
Inventarisatie

2.1 Inleiding

De verkenning is gestart met een inventarisatie van de inrichting en het gebruik van de Dronterringweg in de huidige en toekomstige situatie. Ingegaan wordt onder andere op het huidige profiel en de objectieve verkeersonveiligheid, geanalyseerd met behulp van Viastat Online. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een groslijst van mogelijke maatregelen die bijdragen aan het oplossen van de geïnventariseerde knelpunten.

2.2 Huidige situatie

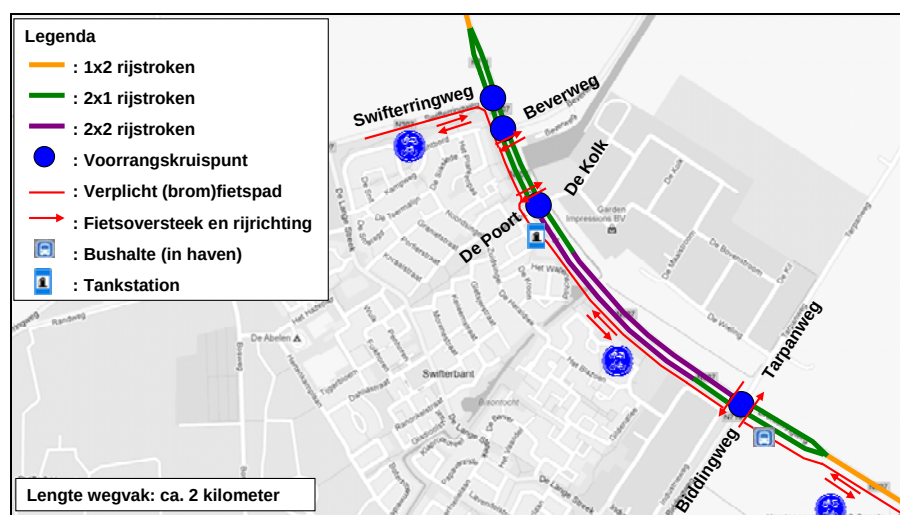
De Dronterringweg (N307) is onderdeel van het provinciale wegennet en vormt de verbinding tussen Dronten, via Swifterbant en de A6. De maximumsnelheid op de Dronterringweg bedraagt 80 km/h op het zuidelijk deel (tot en met Swifterbant). Ten noorden van Swifterbant gaat de Dronterringweg over op de Kamperhoekweg (N711). Vanaf dat punt betreft het een provinciale stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/h. Deze verkenning richt zich op het wegvak tussen de nieuwe aansluiting met de Overijsselseweg en de aansluiting met de Swiferringweg aan de noordzijde van Swifterbant. De lengte van dit wegvak bedraagt ruim 4,5 kilometer.



Figuur 2.1: Ligging Dronterringweg (N307) (bron ondergrond: Google Maps)

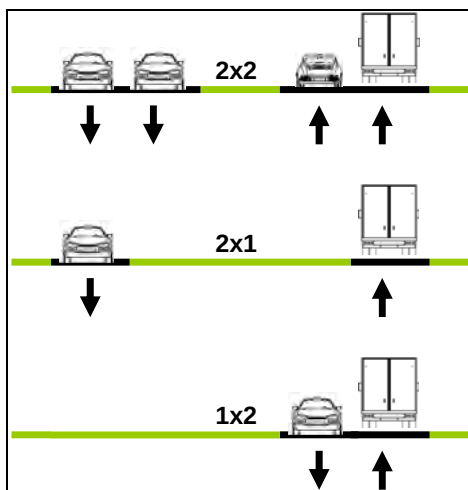
2.2.1 Doorstroming (huidige inrichting)

In de huidige situatie bestaat het complete wegvak tussen Dronten en de A6 uit verschillende profielen. In figuur 2.2 zijn de verschillende profielen van het wegvak ter hoogte van Swifterbant weergegeven. Ten noorden en zuiden daarvan bestaat het profiel uit 1x2 rijstroken.



Figuur 2.2: Profiel Dronterringweg ter hoogte van Swifterbant in de huidige situatie (Bron ondergrond: Google Maps)

Op het wegvak tussen de kruispunten met de Biddingweg en De Poort bestaat het huidige profiel uit 2x2 rijstroken. De maximumsnelheid van 80 km/h geldt ook op dit wegvak. Het biedt door de verdubbeling de mogelijkheid om bijvoorbeeld landbouwverkeer in te halen, wat de doorstroming op de Dronterringweg ten goede komt. In figuur 2.3 zijn de verschillende profielen schematisch weergegeven.

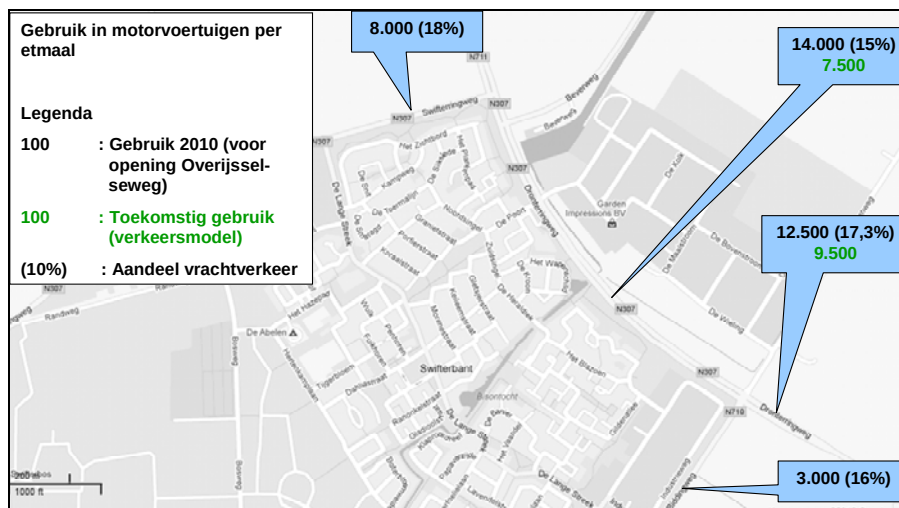


Figuur 2.3: Doorsnede profielen

Alle kruispunten op het wegvak zoals weergegeven in figuur 2.2 zijn vormgegeven als voorrangskruispunten, waarbij de Dronterringweg in de voorrang is. Ter hoogte van de kruispunten wordt het bestaande profiel van 2x2 rijstroken versmald naar 2x1 rijstroken. De linker strook op de Dronterringweg gaat ter hoogte van de kruispunten over in een linksaf voorsorteerstrook.

Gebruik

‘Verkeer en vervoer Flevoland in cijfers’ is een publicatie waarin beschikbare informatie over verkeer en vervoer is gebundeld en inzichtelijk gemaakt. Hieruit wordt duidelijk dat het gebruik op de Dronterringweg op het wegvak tussen de Biddingweg en De Poort tussen de jaren 2000 en 2010 is gestegen van circa 10.500 naar circa 14.000 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. Het gebruik blijft op het complete wegvak van de Dronterringweg tussen de Biddingweg en Swifterringweg nagenoeg gelijk. In figuur 2.4 is voor een aantal wegvakken het ‘huidig’ gebruik (2010) weergegeven. Het toekomstig gebruik betreft de intensiteit na openstelling van de Overijsselseweg.

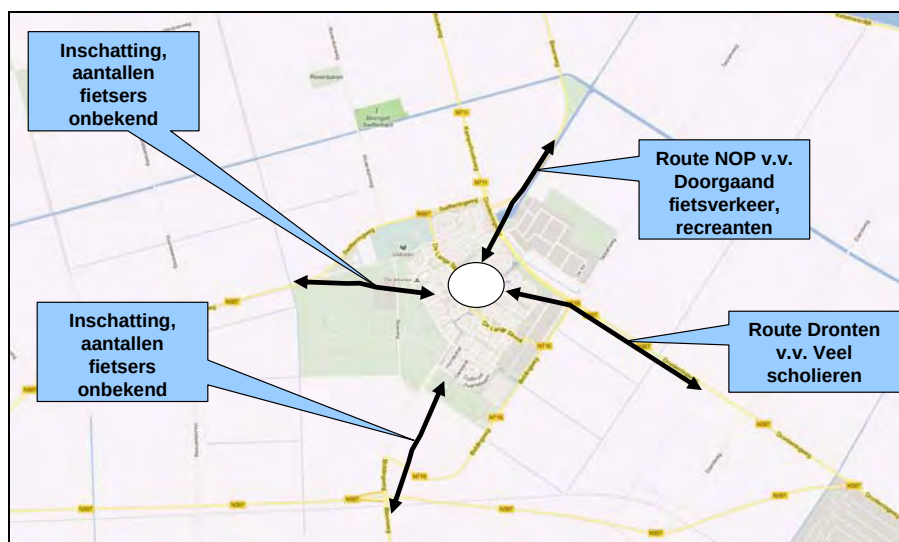


Figuur 2.4: Gebruik 2010 en toekomstig gebruik in mvt/etmaal (Verkeer en vervoer in cijfers 2010)

In de huidige situatie maakt landbouwverkeer gebruik van de hoofdrijbaan. Om welke aantallen het exact gaat is niet bekend. De piek zal liggen in het hoogseizoen.

2.2.2 Fietsroutes

In overleg met de fietsersbond zijn de belangrijke fietsrelaties van en naar Swifterbant inzichtelijk gemaakt. Deze zijn weergegeven op figuur 2.5.



Figuur 2.5: Belangrijke fietsrelaties Swifterbant

Belangrijke fietsrelaties vanuit Swifterbant zijn:

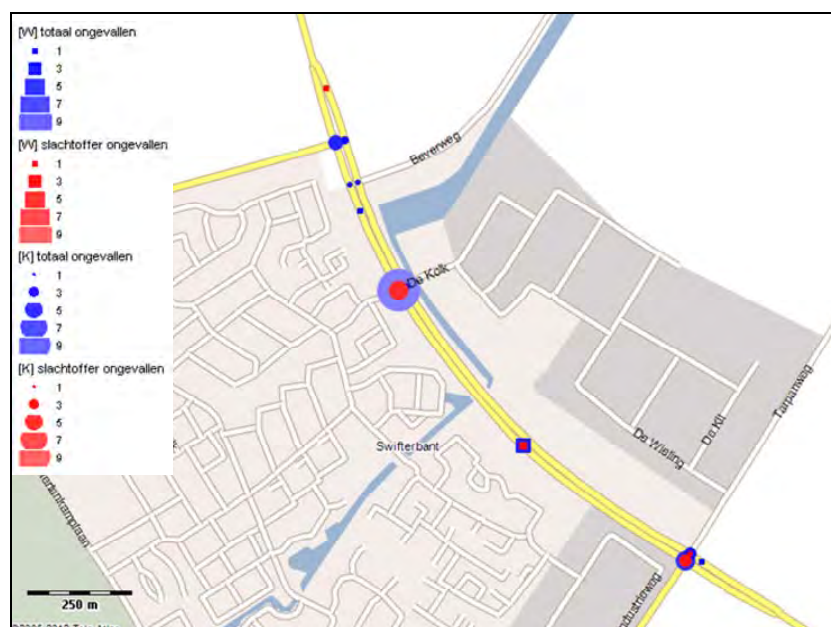
- Swifterbant - Dronten (zuidoost): parallel aan Dronterringweg kruisend met Biddingweg.
- Swifterbant - Biddinghuizen (zuidwest): geen invloed op Dronterringweg.
- Swifterbant - Noordoostpolder (noordoost): Kruisend met Dronterringweg bij Beverweg.
- Swifterbant - Lelystad (west): geen invloed op Dronterringweg.

Op, en parallel aan de Dronterringweg, bevinden zich enkele fietsoversteekplaatsen. De oversteekplaatsen liggen nabij de kruispunten met de Beverweg, De Poort en Biddingweg. De fietsoversteekplaatsen zijn vormgegeven in etappes, dankzij het aanwezige rustpunt in de middenberm tussen beide rijbanen. Op basis van ervaringcijfers is bekend dat de kwaliteit van de oversteek op de Dronterringweg in etappes goed is (beperkte wachttijd voor de overstekende fietser/voetganger) tot een intensiteit van circa 11.000 mvt/etmaal op doorsnede.

2.2.3 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersonveiligheid

Met behulp van Viastat Online zijn de geregistreerde ongevallen op het wegvak van de Dronterringweg tussen de rijbaansplittings in de periode 2003 tot en met 2009 geanalyseerd. In figuur 2.6 staan de geregistreerde ongevallen op de kruispunten (cirkel) en tussenliggende wegvakken (vierkant) weergegeven. De grote van het symbool geeft de aantallen weer, waarbij blauw staat voor ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) en rood voor ongevallen met letsel.

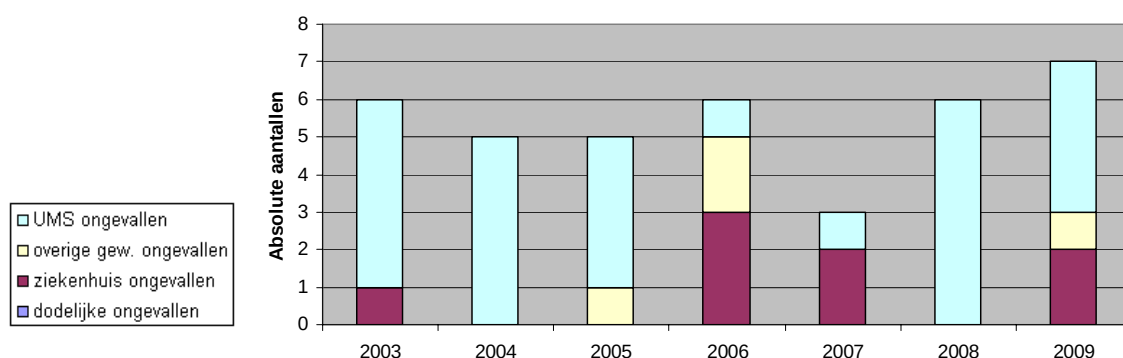


Figuur 2.6: Geregistreerde ongevallen in de periode 2003-2009 op de kruispunten en tussenliggende wegvakken (Bron: Viastat Online)

In de periode 2003-2009 zijn 38 ongevallen geregistreerd. Hiervan zijn 12 ongevallen geregistreerd als slachtofferongevallen met in totaal 18 slachtoffers, variërend van EHBO en overige gewonden tot ziekenhuisgewonden. Er zijn in de genoemde periode geen dodelijke slachtofferongevallen op het geanalyseerde wegvak geregistreerd.

De meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt met De Poort/De Kolk. In totaal zijn hierop in de periode 2003-2009 12 ongevallen geregistreerd, waarvan 8 met als hoofdtoedracht het niet verlenen van voorrang. Ook op het kruispunt met de Biddingweg hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden. In totaal acht, waarvan zes als gevolg van het niet verlenen van voorrang. Zeven ongevallen vonden plaats op de tussenliggende wegvakken, naastgelegen fietspad of bij het tankstation. Diverse oorzaken zijn hierbij geregistreerd.

De grafiek in figuur 2.7 laat het verloop en de afloop van de ongevallen per jaar zien. Het betreft per jaar relatief lage aantallen ongevallen. Hierdoor is er geen duidelijke trend waarneembaar. Gemiddeld worden jaarlijks 5 tot 6 ongevallen geregistreerd, waarvan gemiddeld jaarlijks één een slachtofferongeval betreft.

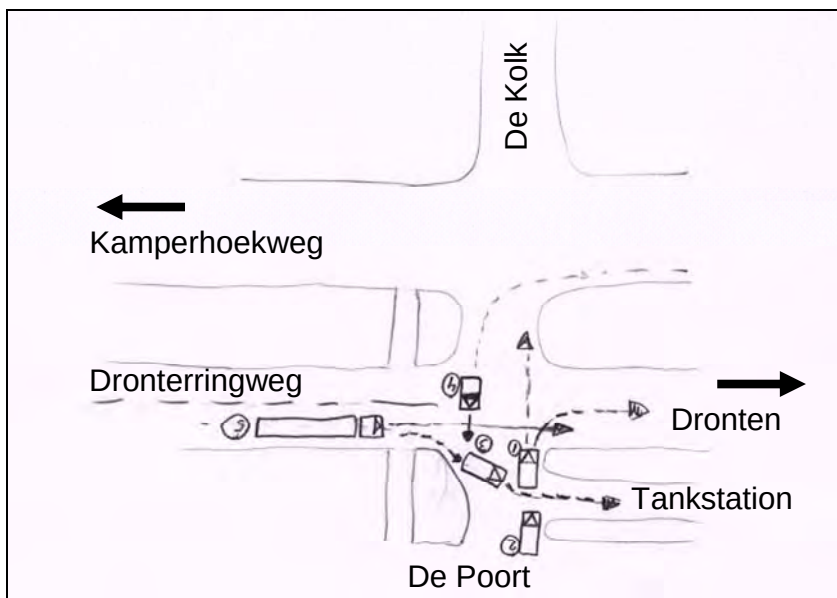


Figuur 2.7: Ongevallen naar jaar en ernst

Subjectieve verkeersonveiligheid

Subjectieve onveiligheid komt voort uit het gevoel bij de gebruikers. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met de oversteekbaarheid en de gereden snelheid. In de bijeenkomst met bewoners en belanghebbenden, gehouden op 5 juni 2012, is aangegeven dat de aansluiting met de Beverweg en Swiferringweg als onveilig wordt ervaren. Reden is hoofdzakelijk de hoge passeersnelheid van verkeer komend uit het noorden rijdend richting Dronten. Gevraagd is ook deze aansluiting mee te nemen in het onderzoek.

Naast de objectieve verkeersonveiligheid op de aansluiting tussen de Dronterringweg en De Poort doet zich op deze locatie ook subjectieve verkeersonveiligheid voor. Dit heeft met name te maken met verkeer van en naar het tankstation. In figuur 2.8 is een schets van dergelijke conflictsituaties weergegeven.



Figuur 2.8: Conflictsituatie aansluiting De Poort/Tankstation

Overige knelpunten

Overige knelpunten aangegeven door de bewoners zijn:

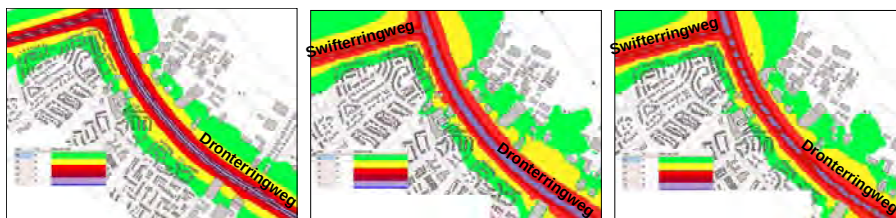
- het ontbreken van uitstraling van de kern van Swifterbant op de Dronterringweg;
- passeren van landbouwverkeer dat op de wegvakken met een 1x2 profiel als problematisch wordt ervaren (buiten het in deze verkenning te beschouwen wegvak);
- sociale onveiligheid bij de bushalte langs de Dronterringweg ter hoogte van de aansluiting met de Biddingweg;
- het drukker worden op de Biddingweg als gevolg van herroutering door de komst van de Overijsselseweg, waardoor de verkeersveiligheid op de fietsoversteek parallel aan de Dronterringweg afneemt;
- veel op- en aanmerkingen over wijzigingen van de routing in de kern van Swifterbant door de openstelling van de Overijsselseweg (maakt geen onderdeel uit van deze verkenning).

2.2.4 Omgevingsaspecten

De Dronterringweg ligt relatief dicht bij de bebouwing van Swifterbant. In figuur 2.9 zijn de gecumuleerde geluidcontouren van de Dronterringweg en Swifterringweg in de huidige situatie op de omgeving weergegeven. Figuur 2.10 geeft de toekomstige gecumuleerde geluidbelasting weer voor de toekomstige situatie¹ (zie tevens bijlage 2).

¹ Het betreft hier een presentatie van de geluidbelasting bepaald op de wijze waarop de provincie iedere 5 jaar geluidbelastingkaarten opstelt. De voorgeschreven rekenmethode is de Standaard Karteringsmethode II. In de resultaten zijn geen correcties toegepast voor het in de toekomst stiller worden van het verkeer (2 dB) en de toepassing van stille banden (2 dB). De geluidbelastingkaarten zijn voor de provincie bepalend voor de selectie van prioritaire geluidsknelpunten. Hiervoor moet de geluidbelasting 60 dB Lden of meer bedragen. Hier is in dit geval voor de Dronterringweg geen sprake van.

In figuur 2.11 is de toekomstige situatie in geval van toepassing van geluidreducerend asfalt (DESA) weergegeven.



Figuren 2.9 (links), 2.10 (midden) en 2.11 (rechts): Gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie, in de toekomstige situatie bij een ongewijzigde inrichting van de weg (midden) en verwachte toekomstige geluidbelasting bij toepassing van geluidsreducerend asfalt (rechts) (Bron: Provincie Flevoland)

In bijlage 2 zijn, naast de gepresenteerde afbeeldingen in de figuren 2.9 t/m 2.11, tevens een figuur opgenomen waarin het effect is beoordeeld van het eventueel opheffen van de rijbaan aan de zijde van de woonkern. Het opheffen van een rijbaan levert maximaal een verlaging van 1,7 dB en een waarnemhoogte van 4,5 meter op. Deze verlaging komt overeen met het te verwachten effect van geluidreducerend asfalt. Daarbij moet opgemerkt worden dat het effect van het opheffen van een rijbaan voor woningen op een grotere afstand minder is.

Omgevingsplan Flevoland 2006

Op 17 juni 2008 hebben de Provinciale Staten het Omgevingsplan Flevoland 2006 vastgesteld. In het Omgevingsplan staat het volledige omgevingsbeleid voor de periode 2006-2015, met een doorkijk naar 2030.

In de twintigste eeuw is het typisch Flevolandse landschap ontstaan zoals wij het nu kennen. Vele bouwkundige objecten en landschappelijke structuren herinneren aan deze inpolderings- en ontginningsfase en zijn nog steeds in het landschap zichtbaar. De provincie wil de Flevolandse karakteristieken behouden door deze in te zetten als ruimtelijke kwaliteit ter versterking van nieuwe ontwikkelingen. Daartoe maakt de provincie onderscheid tussen landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten en basiskwaliteiten. Tot de kernkwaliteiten worden die elementen en patronen gerekend die bepalend zijn voor het karakter van Flevoland, waarmee de essentie van het polderconcept wordt gewaarborgd. Als '*interne ontsluiting*' behoren de wegvakken van de Dronterringweg en Swifterringweg tot landschappelijke infrastructuur. Voor zowel de cultuurhistorische als de landschappelijke kernkwaliteiten als de landschapskunstwerken is het beleid gericht op behoud en versterking.

Inpassing

In de huidige situatie zijn er een aantal criteria, die een bepaalde ruimte claimen en daarmee maatgevend zijn bij de ruimtelijke inpassing. Het gaat hierbij om onder andere:

- De inpassing van het tankstation, waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de bereikbaarheid van het tankstation niet mag verslechteren.
- De ontsluiting van het bedrijventerrein aan de oostzijde van de Dronterringweg. Deze sluit via De Kolk aan op de Dronterringweg. Behoudt van deze aansluiting is gewenst, omdat er geen alternatieven (mogelijk) zijn.
- Onder De Kolk ligt een duiker. Het doen van aanpassingen aan de duiker ten behoeve van infrastructuur is kostbaar. Het is daarom in eerste instantie gewenst de duiker als maatgevend te zien, zodat aanpassingen niet noodzakelijk zijn.
- De ligging van kabels en leidingen langs de Dronterringweg.
- Het handhaven van bestaande bebouwing en de bomenstructuur.

2.3 Toekomstige situatie

In de toekomst zijn enkele ontwikkelingen gepland in de omgeving van de Dronterringweg die van invloed (kunnen) zijn op bijvoorbeeld het gebruik van de Dronterringweg. Te denken valt aan woningbouw en verkeerskundige ontwikkelingen.

2.3.1 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Verkeerskundig

Een belangrijke verkeerskundige ontwikkeling is die van de Overijsselseweg, de van A tot Z route (verbinding tussen Alkmaar en Zwolle). Onderdeel van de Overijsselseweg is de N307 ten zuiden van Dronten (zie figuur 2.12). Het wegvak van de N307 is eind april 2012 gereedgekomen en geopend voor verkeer. Hierdoor zal naar verwachting de intensiteit op de Dronterringweg en Swifterringweg afnemen, maar door een heroriëntatie van het verkeer toenemen op de Biddingweg. Op de Dronterringweg neemt de intensiteit van ruim 14.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal in de huidige situatie af tot circa 7.500 mvt/etmaal in de toekomst (na een gewenningsperiode aan de Overijsselseweg).



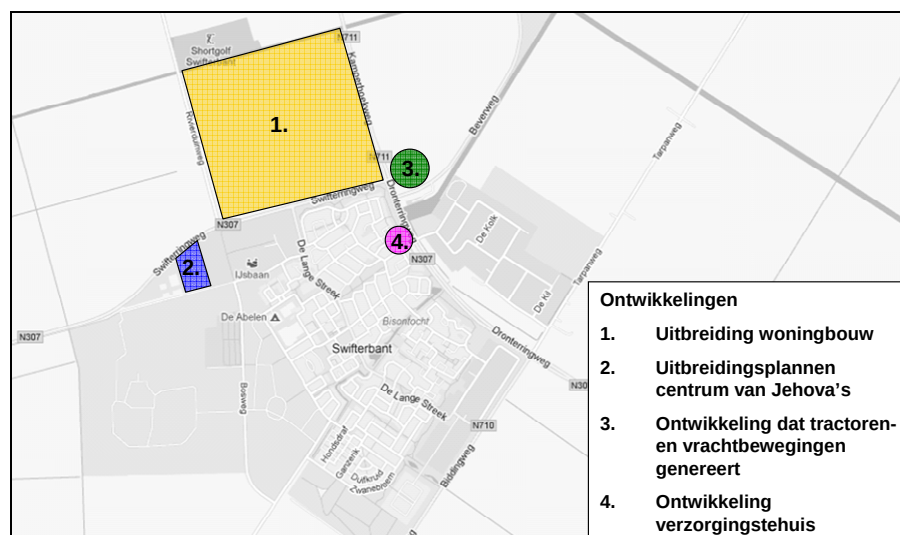
Figuur 2.12: Ligging Dronterringweg (cirkel) ten opzichte van de Overijsselseweg

Ruimtelijke ontwikkelingen

In de kern van Swifterbant zijn vier bouwkundige ontwikkelingen gepland, die in meer of mindere mate concreet zijn (zie ook figuur 2.13):

1. uitbreiding van woningbouw ten noorden van de Swifterringsweg;
2. uitbreidingsplannen voor het centrum van Jehova's gelegen aan de Swifterringsweg tot een nationaal congrescentrum;
3. slibverwerking, dat na realisatie vracht- en landbouwverkeer zal genereren;
4. ontwikkeling van een verzorgingstehuis voor ouderen nabij het kruispunt met De Poort.

De woningbouw ten noorden van de Swifterbant is van de beschreven ontwikkelingen het minst concreet. Alle ontwikkelingen, zoals gepland staan, genereren verkeer. Mensen willen naar een bepaalde functie toe en vertrekken ook weer. In de verkenning wordt met deze ontwikkelingen rekening gehouden.



Figuur 2.13: Bouwontwikkelingen Swifterbant (Bron ondergrond: Google Maps)

2.4 Groslijst van maatregelen

Op basis van de resultaten uit de inventarisatie is een groslijst met mogelijke maatregelen opgesteld. De complete groslijst is opgenomen in bijlage 3 van deze rapportage en is tot stand gekomen met inbreng van de begeleidingsgroep, de ambtelijke expertgroep en bewoners en belanghebbenden. Oplossingsrichtingen die zijn opgenomen zijn onder andere:

- ongelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer;
- ongelijkvloerse aansluiting nabij De Poort;
- verdiepte ligging van de Dronterringweg;
- het aanleggen van een rondweg langs de noordzijde van Swifterbant en de bestaande Dronterringweg afwaarden tot een weg binnen de bebouwde kom;
- minder rijstroken en een passeervoorziening voor landbouw verkeer.

In het volgende hoofdstuk wordt de groslijst met maatregelen op basis van het gestelde kader en uitgangspunten getrechterd tot maatregelen voor de kruispunten en maatregelen voor de wegvakken.

3

Trechtering naar voorkeursmaatregelen

3.1 Inleiding

Om te komen tot één of meerdere voorkeursvarianten voor het wegvak en de aansluitingen heeft trechtering van maatregelen plaatsgevonden. Deze trechtering is gedaan op basis van uitgangspunten en het kader dat in paragraaf 3.3 wordt gepresenteerd. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een set van voorkeursmaatregelen op kruispuntniveau en voor de wegvakken.

3.2 Visie functie Dronterringweg in netwerk

De functie van de Dronterringweg blijft die van verbindingsweg tussen Dronten en de A6. Vanwege het doorgaande karakter van deze verkeersstroom is het uitgangspunt dat de Dronterringweg een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom blijft, waarop de maximum geldende snelheid 80 km/h bedraagt.

In de Nota Mobiliteit Flevoland zijn richtlijnen opgenomen ten aanzien van de vormgeving van provinciale gebiedsontsluitingswegen. Opgenomen is bijvoorbeeld dat voorzieningen voor landbouwverkeer, bijvoorbeeld een parallelweg, worden toegepast op wegen met een profiel met 1x2 rijstroken en een intensiteit van 10.000 of meer motorvoertuigen per etmaal. Daarboven wordt als gevolg van de verkeersintensiteit het kunnen passeren van een landbouwvoertuig lastig. Daarnaast wordt ook de lokale situatie hierin beoordeeld. Op een bochtige weg zijn voorzieningen eerder gewenst dan op een weg met veel overzicht.

3.3 Uitgangspunten en kader

De beschreven toekomstige ontwikkelingen en omgevingsaspecten zijn in de Verkenning vertaald tot de volgende kaders en richtlijnen, waarmee rekening gehouden dient te worden bij de verdere uitwerking.

Uitgangspunten:

- De functie van de Dronterringweg blijft een provinciale gebieds-ontsluitingsweg (maximumsnelheid 80 km/h) met een verbindende functie tussen Dronten en de A6.
- Bij een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 mvt/etmaal wordt het passeren van landbouwverkeer op een weg met 1x2 rijstroken problematisch. Provinciaal beleid is dat er bij een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 mvt/etmaal afhankelijk van de situatie aanvullende voorzieningen voor landbouwverkeer, in de vorm van een parallelweg en/of passeerstrook, noodzakelijk zijn.
- De oversteekbaarheid van fietsverkeer en voetgangers. Op oversteekplaatsen met een middeneiland kan dit goed tot een verkeersintensiteit van 11.000 mvt/etmaal op doorsnede (beide richtingen).

Kader:

- De verkeersintensiteit op de Dronterringweg bedraagt na openstelling van de Overijsselseweg (en de gewenningsperiode) uiteindelijk circa 7.500 mvt/etmaal.
- De ruimtelijke inpasbaarheid, rekeninghoudend met de ligging van kabels en leidingen en bestaande bomen en voorzieningen (o.a. tankstation).
- Waar mogelijk benutten van kansen om de zichtbaarheid vanaf de Dronterringweg op de kern van Swifterbant te vergroten.

3.4 Naar de kruispuntoplossingen

Uit de ongevalanalyse wordt geconcludeerd dat er een aantoonbare objectieve verkeersonveiligheid is op de kruispunten van de Dronterringweg met de Biddingweg en De Poort. De verkeersonveiligheid komt hoofdzakelijk tot uiting in ongevallen met als hoofdtoedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang. Dit is een veel voorkomende hoofdtoedracht op viertaks kruispunten in het algemeen. Ondanks de afname van het verkeer op de Dronterringweg wordt verwacht dat de verkeersonveiligheid op de aansluiting met de Biddingweg en De Poort op hetzelfde niveau zal blijven. Dit blijkt uit onderzoek van de SWOV naar 4 taks kruispunten.

Rotondes zijn voor viertaks kruispunten een beproefde maatregel. Landelijk onderzoek wijst uit dat door het aanpassen van de vormgeving van deze kruispunten naar rotondes ongevallen met als hoofdtoedracht het niet verlenen van voorrang/doorgang met circa 90% wordt verminderd. Rotondes zijn daarom gewenst op de aansluitingen tussen de Dronterringweg en de Biddingweg/Tarpanweg en met De Poort/De Kolk.

Uit onderzoek blijkt dat de aansluiting tussen de Dronterringweg met de Beverweg en Swifterringweg geen objectief verkeersveiligheidsknelpunt is. Het nemen van fysieke

maatregelen is hierop niet noodzakelijk. Wel blijkt uit de participatie dat hier subjectieve verkeersonveiligheid wordt ervaren, als gevolg van een hoge passeersnelheid. Verwacht wordt dat de passeersnelheid op de gehele Dronterringweg lager wordt dan in de huidige situatie als gevolg van de rotondes.

Uitgangspunt voor de rotondevormgeving is dat deze bij een wegprofiel met 2x1 en/of 2x2 rijstroken met een zo groot mogelijke straal wordt uitgevoerd. Dit is fraaier in verband met de breedte van de middenberm. Rekening bij de inpassing wordt gehouden met de ligging van kabels en leidingen en de bochtstalen van grote voertuigen. Bij een profiel met 1x2 rijstroken kunnen de rotondes met een kleinere straal worden vormgegeven.

Kleine rotondes, met een buitenstraal van 20 meter, kunnen relatief eenvoudig worden ingepast. Deze blijven bij zowel de Biddingweg als op de aansluiting met De Poort nagevoel binnen de bestaande contouren van de aansluitingen. Aanvullende maatregelen zijn hiervoor niet noodzakelijk. In figuur 3.1 is een voorbeeld van een kleine rotonde op de aansluiting met De Poort weergegeven. Het wegprofiel is 1x2 rijstroken.



Figuur 3.1: Kleine rotonde (buitenstraal van 20 meter) op de aansluiting met De Poort

Voordeel van rotondes met een grotere straal (een buitenstraal van 25 meter) is dat in dit geval de buitenste rijstroken kunnen worden aangesloten op de rotonde, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Verkeer wordt in dit geval alsnog voldoende geremd. Tevens heeft de rotonde hierdoor een groter middeneiland dat benut kan worden om de entree van Swifterbant te verfraaien.

Op de aansluiting met de Biddingweg is de ruimtelijke inpassing van een grote rotonde relatief eenvoudig. Op de aansluiting met De Poort daarentegen zal de aanwezige duiker onder de Kolk verlengd moeten worden om voldoende ruimte te bieden aan de rotonde en de fietsoversteek. Effect van de grotere buitenstraal is dat de rotonde tevens dichterbij het tankstation komt te liggen. Dit heeft echter geen gevolgen voor de bereikbaarheid van het tankstation.



Figuur 3.2: Rotonde met een grote buitenstraal (25 meter) op de aansluiting met De Poort

Fietsoversteek Beverweg

In de huidige situatie bevindt zich nabij de aansluiting met de Beverweg een fietsoversteek. Om de verkeersveiligheid voor fietsverkeer te verbeteren wordt voorgesteld de fietsoversteek te verplaatsen naar de rotonde met De Poort. Op dit punt ligt de passeersnelheid lager, waardoor de kans op en de ernst bij een eventueel ongeval afneemt. Fietsverkeer wordt vanaf de Beverweg aan de oostzijde van de Dronterringweg over een vrijliggend fietspad naar de oversteek geleid. Buiten de bebouwde kom dient de fietser voorrang te verlenen aan het passerende autoverkeer.



Figuur 3.3: Nieuw te realiseren fietspad aan de oostzijde van de Dronterringweg

3.5 Maatregelen op de wegvakken

Het wegvak tussen de aansluitingen met De Poort en de Biddingweg bestaat in de huidige situatie uit een profiel met 2x2 rijstroken. De volgende mogelijke oplossingen zijn onderzocht:

- een profiel met 2x2 rijstroken (huidige situatie);
- een profiel met 2x1 rijstroken;
- een profiel met 1x2 rijstroken.

Om uiteindelijk naar een voorkeursoplossing te werken zijn de kansrijke oplossingsrichtingen ten aanzien van het wegprofiel beoordeeld op de criteria zoals weergegeven in tabel 3.1. Uitgangspunt is daarbij de huidige weginrichting met een profiel met 2x2 rijstroken.

criteria	2x2	2x1	1x2	toelichting
Verkeersveiligheid (gehele traject Dronten – A6)	++	0	0	■ 2x2 is het veiligst omdat er een veilige inhaalbaarheid van landbouw- en vrachtverkeer wordt geboden. ■ Bij 2x1 wordt landbouw- en vrachtverkeer op aangrenzende (onveiliger) wegvakken ingehaald. ■ Bij 1x2 is er inhaalbaarheid maar deze is duidelijk minder veilig dan 2x2.
Doorstroming	++	-	0	■ Bij 2x2 geen belemmering doorstroming door inhaalbaarheid landbouwverkeer. ■ Bij 2x1 slechte doorstroming in geval van landbouwverkeer. ■ Bij 1x2 minder goede doorstroming in verband met beperktere mogelijkheden inhalen landbouwverkeer over tegengestelde rijrichting.
Groen en zichtbaarheid kern	+	++	++	■ Bij 2x2 mogelijkheden voor invullen van de grote rotondes, geen ruimte voor extra groen aan zuidzijde weg en indien mogelijk in de noordberm. ■ Bij 2x1 extra mogelijkheden voor groeninfilling (middenberm). ■ Bij 1x2 mogelijkheden om tussen fietspad en rijbaan enkele bomenrijen aan te brengen (huidige stramien moet wel in stand blijven).
Kosten	0	-	--	■ De meerkosten van het opbreken van asfalt wegen niet op tegen het uitsparen het niet hoeven overlagen van het opgebroken asfalt. Bij 1x2 wordt meer asfalt opgebroken dan 2x1. ■ Besparen op toekomstig onderhoud compenseert pas op zeer lange termijn de investeringen.

Tabel 3.1: Beoordeling profielvarianten wegvak De Poort - Biddingweg

Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt de bestaande situatie, met 2x2 rijstroken, als meest veilig beoordeeld. De extra rijstroken bieden de mogelijkheid vracht- en landbouwverkeer op een veilige manier te passeren. Verwacht wordt dat verkeer bij het 2x1 profiel op de aangrenzende wegvakken, ten noorden van de aansluiting met de Swifteringweg en ten zuiden van de aansluiting met de Biddingweg, landbouw- en vrachtverkeer gaat inhalen. Op het daar aanwezige 1x2 profiel is dit mogelijk op de rijstrook van verkeer in tegengestelde richting. Inhalen gaat hierdoor ten koste van de verkeersveiligheid op het gehele traject. Ook een profiel met 1x2 rijstroken wordt ten aanzien van de verkeersveiligheid minder positief beoordeeld dan het profiel met 2x2 rijstroken. Er is een inhaalbaarheid op de rijstrook van het verkeer in de tegengestelde richting, dat hierdoor duidelijk ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de doorstroming wordt het profiel met 2x2 rijstroken eveneens als meest positief beoordeeld, vanwege de aanwezige passeermogelijkheid. Vanwege het ontbreken van een passeermogelijkheid op het 2x1 profiel is de doorstroming hierop als 'slecht' beoordeeld. Een langzaam rijdend voertuig zal duidelijk ten koste gaan van de doorstroming. In mindere mate is dat het geval op een profiel met 1x2 rijstroken, omdat passeren hierop mogelijk is. De mogelijkheid tot inhalen is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer in tegengestelde richting. Op drukke momenten zal passeren niet mogelijk zijn, waardoor dit ten koste gaat van de doorstroming.

Ten aanzien van groen bieden de varianten goede kansen. Er ontstaat extra ruimte voor groen. Daarom de positieve score in de beoordeling.

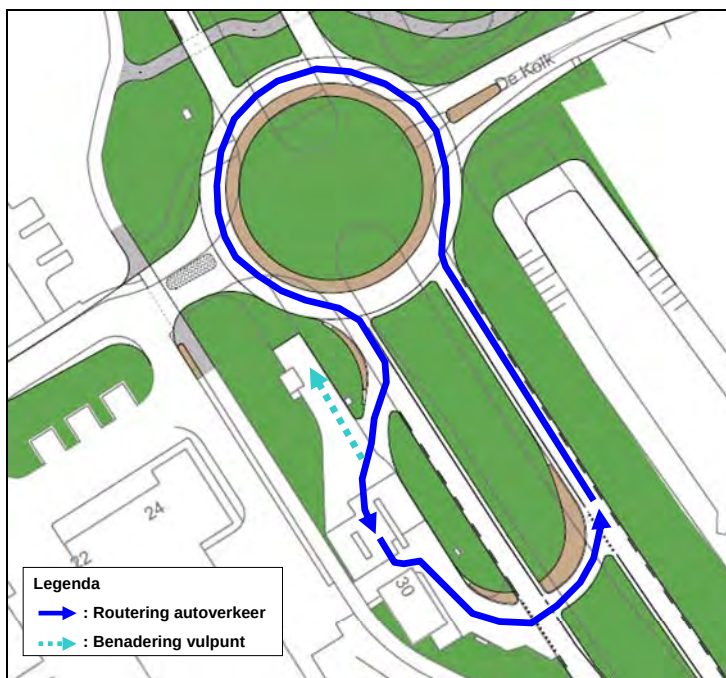
Ten aanzien van de kosten wegen de meerkosten voor het opbreken en afvoeren van het asfalt, in de varianten waarbij rijstroken of de rijbaan wordt opgeheven, niet op tegen de besparing van het niet opnieuw hoeven overlagen. Bij een wegprofiel van 1x2 rijstroken dient meer asfalt geruimd te worden, waardoor de kosten hoger liggen dan in de variant met 2x1 rijstroken.

De situatie ten aanzien van geluid is sterk verbeterd met de halvering van het verkeer op de Dronterringweg als gevolg van de openstelling van de Overijsselseweg. Hierdoor is er op dit moment geen sprake van een prioritair geluidsknelpunt. Verdere reductie zou kostenneutraal mogelijk zijn door de toepassing van DESA asfalt. Dit relatief nieuwe type asfalt zou in aanleg even duur zijn als 'gewoon' asfalt en even lang meegaan. De effectiviteit en de levensduur heeft zich echter in de praktijk nog onvoldoende bewezen.

Geconcludeerd wordt dat het handhaven van het bestaande profiel met 2x2 rijstroken tussen de aansluitingen met de Biddingweg en De Poort de voorkeur heeft boven de varianten met 1x2 en/of 2x1 rijstroken. Het ontwerp van de voorkeursvariant is opgenomen in bijlage 4.

3.6 Inpassing tankstation

In de verschillende varianten is het tankstation op eenzelfde manier aangesloten, op de hoofdrijbaan van de Dronterringweg (zie figuur 3.3). Hiervoor is gekozen om ruimte te winnen op de aansluiting met De Poort. Om vanaf het tankstation verkeer in de richting van de A6 mogelijk te maken, zonder dat het dient te keren op de rotonde met de Biddingweg, is in de middenberm een doorsteek gerealiseerd. Het vulpunt, in figuur 4.10 aangegeven in de cirkel, wordt door een vrachtwagen bereikt door vooruit het terrein van het tankstation op te rijden om vervolgens achteruit rijdend het vulpunt te bereiken. Dit is in figuur 3.3 met een pijl schematisch weergegeven.



Figuur 3.3: Inpassing tankstation

4

Conclusies en voorkeursmaatregelen

4.1 Inleiding

De verkenning heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel voor maatregelen op kruispunt- en op wegvakniveau. In dit hoofdstuk worden de conclusies gepresenteerd. Vervolgens wordt ingegaan op de voorkeursmaatregelen in een totaalontwerp.

4.2 Conclusies

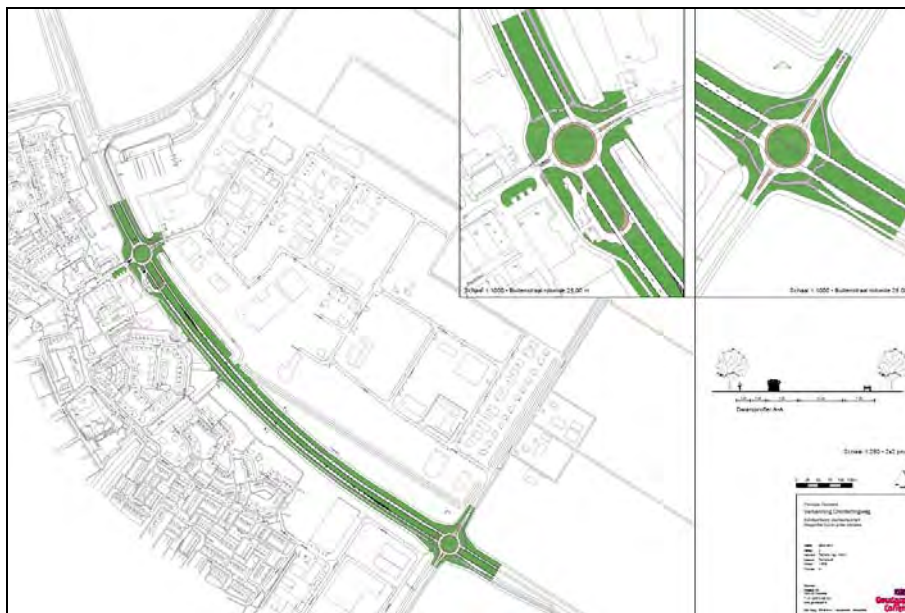
De volgende conclusies worden uit deze verkenning getrokken:

- De aansluitingen tussen de Dronterringweg met De Poort/De Kolk en de Biddingweg zijn objectief een knelpunt ten aanzien van de verkeersveiligheid. Deze onveiligheid ontstaat door de vormgeving van de kruispunten (4-taks kruispunten). Het is daarom gewenst op deze aansluitingen fysieke maatregelen te nemen.
- Rotondes zijn zeer effectief, vanwege de lage passeersnelheid van het autoverkeer. De voorkeur is uitgesproken voor grote rotondes vanwege de verkeersveiligheid en vanwege de ruimte op het middeneiland dat kansen biedt om de zichtbaarheid van de kern Swifterbant te vergroten. Vanuit verkeersveiligheid is uniformiteit van rotondes gewenst. Daarom worden op de aansluitingen met de Biddingweg en De Poort/De Kolk grote rotondes voorgesteld (buitenstraal van 25 meter).
- De aansluitingen met de Beverweg en Swiferringweg worden enkel als subjectief onveilig ervaren als gevolg van de hoge passeersnelheid op de Dronterringweg. Naar verwachting zal de passeersnelheid ter hoogte van de aansluiting met de Swiferringweg als gevolg van de rotonde bij De Poort afnemen. Daarom wordt het niet noodzakelijk geacht op deze aansluiting maatregelen te nemen.
- De verkeersveiligheid voor overstekend fietsverkeer wordt verbeterd als gevolg van de rotondes bij de Biddingweg en De Poort/De Kolk. Omdat de rotondes buiten de bebouwde kom liggen heeft het autoverkeer voorrang op het kruisende fietsverkeer. Vanwege de lage passeersnelheid wordt de oversteeksituatie voor de fietser makkelijker en verkeersveilig. De relatief onveilige oversteek nabij de Beverweg wordt verlegd naar de rotonde bij De Poort. Aan de oostzijde van de Dronterringweg wordt een tweerichtingen fietspad vanaf de Beverweg naar de oversteek bij De Poort aangelegd.

- Ten aanzien van het wegprofiel is behoud van het profiel met 2x2 rijstroken gewenst. Het profiel met 2x2 rijstroken biedt een veilige passeermogelijkheid van vracht- en landbouwverkeer. Tevens komt het de doorstroming ten goede. Aanleg van de rotondes zal een dempende werking hebben op de snelheid van het gehele traject.
- De aansluiting met het aanwezige tankstation wordt verbeterd. Deze is vanaf de hoofdrijbaan te bereiken. Om de omrijd afstand voor de terugbeweging richting de A6 te verkorten wordt voorgesteld een doorsteekje over de middenberm aan te leggen. Om een veilige aansluiting te creëren is het gewenst het profiel van de Dronterringweg ter hoogte van de doorsteek te versmallen tot 2x1 rijstroken. Hetzelfde wordt overigens gedaan ter hoogte van de aansluitingen.

4.3 De voorkeursvariant

In figuur 4.1 is een totaalbeeld van de voorkeursvariant weergegeven. Deze bestaat uit twee grote rotondes (buitenstraal 25 meter) op de aansluitingen met de Biddingweg en De Poort en behoudt van het 2x2 profiel tussen beide aansluitingen. Voorgesteld wordt de fietsoversteek nabij de Beverweg te verplaatsen naar de rotonde met De Poort om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tot slot wordt de aansluiting van het pompstation langs de Dronterringweg aangepast. Een rechtstreekse aansluiting op de Dronterringweg door middel van in- en uitvoegstroken wordt voorgesteld ter voorkoming van mogelijke conflictsituatie nabij de huidige inrit.



Figuur 4.1: Ontwerp van de voorkeursvariant

4.3.1 Oplossingen op de aansluitingen

In de voorkeursvariant is ongeacht van het profiel gekozen voor grote rotondes met een buitenstraal van 25 meter. Naast de verkeerskundige voordelen als het verbeteren van de verkeersveiligheid door een lage passeersnelheid biedt een grote rotonde ook kansen voor het verbeteren van de herkenbaarheid van Swifterbant. Het middeneiland is hiervoor uitermate geschikt. In figuur 4.2 zijn enkele voorbeelden weergegeven. Vanuit uniformiteit van rotondes is het gewenst de rotondes op beide aansluitingen even groot te maken.



Figuur 4.2: Het rotonde ontwerp en mogelijkheden om de herkenbaarheid van Swifterbant te vergroten

Naar verwachting heeft de rotonde op de aansluiting De Poort het effect dat naast de snelheid van het afrijdende verkeer, ook de snelheid van het aanrijdende verkeer omlaag gaat. Ten opzichte van de huidige situatie zal hierdoor de passeersnelheid op de aansluiting Swiferringweg en Beverweg ook omlaag gaan ten opzichte van de huidige situatie. Het probleem dat zich op de Swiferringweg en Beverweg voordoet wordt hierdoor beperkt. Fysieke maatregelen worden daarom op deze aansluiting niet voorgesteld.

4.3.2 Verleggen fietsoversteek

Om de verkeersveiligheid op de fietsoversteek nabij de aansluiting met de Beverweg te verbeteren wordt voorgesteld de oversteek te verleggen naar de rotonde met De Poort. De lage passeersnelheid van het autoverkeer op de rotonde komt de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer ten goede. Fietsverkeer wordt vanaf de Beverweg aan de oostzijde van de Dronerringweg over een vrijliggend fietspad naar de oversteek geleid. Buiten de bebouwde kom dient de fietser voorrang te verlenen aan het passerende autoverkeer.



Figuur 4.3: Verlegging fietspad

4.3.3 Oplossing op het wegvak

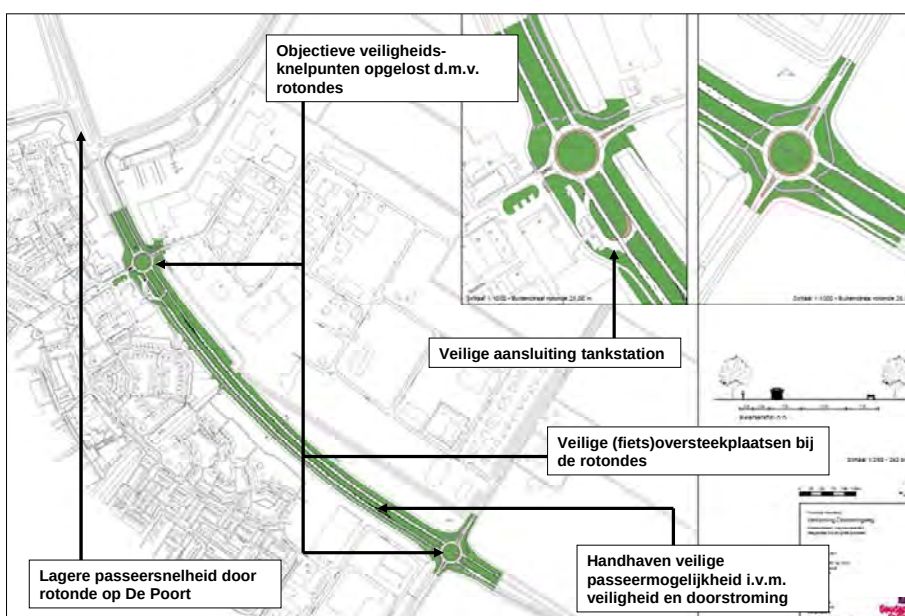
Uitgangspunt in de verkenning is de vormgeving in de huidige situatie met 2x2 rijstroken tussen de aansluitingen met de Biddingweg en De Poort. De huidige vormgeving biedt een veilige passeermogelijkheid van vracht- en landbouwverkeer. In de varianten wordt deze passeermogelijkheid ontnomen, waardoor dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid op het gehele traject. Ook op gebied van de doorstroming wordt de voorkeur uitgesproken voor behoud van de huidige situatie.

Voordeel van de varianten met 2x1 en 1x2 rijstroken is de extra ruimte voor groen dat ontstaat als gevolg van het opheffen van een rijstrook of rijbaan. Dit voordeel is echter beperkt ten opzichte van de meerkosten die nodig zijn voor de sloop en het afvoeren van het asfalt.

4.4 Totaal pakket maatregelen in relatie tot de knelpunten

De volgende maatregelen worden voorgesteld:

- een rotonde op de aansluiting Biddingweg;
- een rotonde op de aansluiting De Poort;
- behoud profiel 2x2 rijstroken met toepassing van geluidreducerend asfalt;
- aansluiten tankstation via in- en uitritconstructie aan de hoofdrijbaan met een doorsteekje over de middenberm naar de oostelijke rijbaan;
- verleggen fietsoversteek van de Beverweg naar De Poort.



Figuur 4.4: Maatregelen in relatie tot de knelpunten

4.5 Kostenraming

De totale kosten van de voorkeursmaatregelen ter hoogte van Swifterbant zijn geraamd op €713.100,- (bandbreedte 30%). De totale kosten van het niet jaarlijkse onderhoud op het traject tussen de Swifterringsweg en de aansluiting met de Overijsselseweg zijn geraamd op €1.829.900,-

4.6 Aandachtspunten uitwerking

Uit de participatie met bewoners en belanghebbenden en deze verkenning zijn de volgende aandachtspunten ingebracht, mee te nemen in de volgende fase:

- verlichting langs de Dronerringweg en het fietspad;
- sociale veiligheid bij de bushalte langs de Dronerringweg;
- het mogelijk plaatsen van een geleiderail tussen de hoofdrijbaan en het fietspad;
- mogelijkheden voor groeninvulling aan de noordzijde van de Dronerringweg in overleg met de gemeente Dronten;
- de ontsluiting en de omgeving van het tankstation;
- de status van de bestaande fietsoversteek Beverweg.

Vestiging Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

T (020) 420 92 17

F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng