

Veelgestelde vragen Wordenseweg, versie januari 2021

1. Is in de structuurvisie ook de (eventuele) verdere groei van Kerkdriel meegenomen? Dit i.v.m. de verwachte belasting van de Wordenseweg in de toekomst?

De Wordenseweg is een relatief drukke weg binnen gemeente Maasdriel. Het verkeersmodel 2030 (waarin de ontwikkelingen zijn opgenomen) geeft een 'dagbelasting' aan van ongeveer 12.000mvt/etmaal. Ter vergelijking, in de huidige situatie (pre-Covid 19) kende de Provincialeweg in Velddriel een belasting van circa 17.000mvt/etmaal. Met een profiel dat redelijk gelijk is aan de Provinciale weg en een belasting die ongeveer 30% lager ligt, kan er gesteld worden dat de Wordenseweg met het gekozen profiel de groei aan kan. Met de mogelijke komst van een ontsluitingsroute zal de verkeersdrukke (mogelijk) afnemen.

2. Welke invloed heeft de komst van de zuidelijke ontsluitingsroute op de Wordenseweg?

De gemeente is aan het onderzoeken of de zuidelijke ontsluitingsroute haalbaar is. Stel dat de zuidelijke ontsluitingsroute er komt, dan zal de verkeersintensiteit op de Wordenseweg verminderen.

3. Er wordt gezegd dat de kwaliteit van de weg is verzwakt. Wat is de huidige constructie en waar blijkt die verzwakking uit?

Op basis van een visuele inspectie (waarbij landelijke normen worden gehanteerd), is er een nader onderzoek gestart. Uit dit onderzoek is gebleken dat de 'stijfheid' van zowel het asfalt als de fundering met tenminste de helft is afgenomen. Dit is onder andere veroorzaakt door een 'gevarieerde' fundering.

4. Eenzijdige laanbeplanting vraagt om periodiek onderhoud. Is dit dan een extra kostenpost?

Bomen vragen inderdaad om onderhoud en dit brengt inderdaad kosten met zich mee. Maar bomen hebben ook baten, denk hierbij aan het wegvangen van fijnstof, de luchtkwaliteit, verkoeling, de opslag van CO₂, verkeersgeleiding en aankleding van de weg.

5. Groen en bomen zijn belangrijk, maar waar haal je dan de ruimte voor verbreding van de weg vandaan?

Mocht er onvoldoende ruimte voor groen en bomen zijn, dan wordt er gekeken naar oplossingen (varianten) waarbij de gemeente niet uitsluit dat er gronden verworven moeten worden. De gevolgen van mogelijke oplossingen komen aan bod en worden inzichtelijk gemaakt tijdens de ateliersessies met omwonenden.

6. Waar kan ik de deelvisie 'Groen en Bomen' vinden?

De deelvisie 'Groen en Bomen' vindt u terug op deze website. <https://www.maasdriel.nl/bestuur-en-organisatie/bekendmakingen-regelgeving-en-beleid/regelgeving-en-bekendmakingen>

7. Is de openbare verlichting onderdeel van de scope van dit project?

Ja, de openbare verlichting wordt aangepast binnen de huidige richtlijnen.

8. Zijn de sloten watervoerend (B of C) of alleen waterberging?

A: De sloten naast de Wordenseweg zijn hoofdzakelijk 'C' watergangen. Een 'C' watergang is door het waterschap beschreven als waterbergend. Bij de reconstructie mag de capaciteit van de waterberging niet verminderen.

9. Blijven de sloten behouden?

Het waterschap stelt eisen aan de omvang van het oppervlaktewater. Eén van de eisen is dat de huidige hoeveelheid van het oppervlaktewater en de waterbergingscapaciteit niet mag afnemen.

10. Met welke ondergrondse infrastructuur moet er rekening worden gehouden en welke beperkingen geeft dat?

Er dient rekening gehouden te worden met de riolering en met de kabels en leidingen van derden. De riolering is in goede staat en kan blijven liggen. Echter liggen de kabels en leidingen zeer verspreid. We hebben de intentie om de ligging van de kabels en leidingen te verbeteren en om één hoofdtracé aan te houden. Of dit mogelijk is, is afhankelijk van de bereidheid van de eigenaren (van de kabels en leidingen) om hier aan mee te werken.

11. Wordt er ook gekeken naar de verkeersveiligheid van de weg?

Veiligheid staat voorop bij de reconstructie. Daarbij houden we rekening met de verbindingroutes van het verkeer en de voetgangers. Tijdens de ateliersessies komt het thema veiligheid aan bod.

12. Is er aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers bij de aansluiting op de Bulkseweg?

Veiligheid staat voorop bij de reconstructie. We houden rekening met de verbindingroutes van het verkeer en de voetgangers.

13. Is het mogelijk om aan beide zijden van de weg een fietspad te realiseren?

De fietsverbinding is één van de kaders die wordt opgenomen bij de reconstructie van de Wordenseweg. Het uitgangspunt is dat er één fietspad komt voor beide richtingen.

14. Wat gebeurt er met de fietspaden?

De fietsverbinding is één van de kaders die wordt opgenomen in het 'kaderstellend' document. En komt dan ook terug in het nieuwe ontwerp.

15. Komt er voldoende ruimte voor het prettig en veilig wandelen? en is er voldoende ruimte voor de inritten van aanliggende woningen en bedrijven?

De beschikbare ruimte is beperkt. Daardoor is het niet mogelijk om aparte verkeers-, fiets- en voetpaden te creëren. In de ateliersessies komen de oplossingen over dit thema aan de orde. Er wordt daarbij ook gekeken naar de ruimte die nodig en wat de beschikbare ruimte is.

16. Wordt -in verband met het sluipverkeer- de Ambachtstraat afgesloten?

Het afsluiten van wegen is een verkeerskundige aangelegenheid en valt daarom niet binnen de kaders van dit project.

17. Wat wordt er tussentijds gedaan aan het slechte wegdek?

Tussentijds wordt het wegdek onderhouden. Dit om de weg veilig te houden en de overlast voor aan- en omwonenden te beperken.

18. Wordt de rotonde aan de provinciale weg meegenomen bij de reconstructie van de Wordenseweg?

De rotonde is in beheer van de provincie en valt daarom buiten dit project.

19. Kan de Wordenseweg worden verbreed? Met name bij de rotonde is de weg erg krap vanwege de aanwezige openbare verlichting.

De nieuwe weg moet voldoen aan een minimale breedte en inrichting. Dit alles volgens de huidige regelgeving. De rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer wordt breder.

20. Komen er beperkingen voor zwaar vrachtverkeer, dit in verband met trillingen?

De Wordenseweg is een gebiedsontsluitingsweg voor bestemmingsverkeer. Dit blijft ook in de nieuwe situatie zo. Er komen dus geen beperkingen voor het vrachtverkeer.

21. Kan de verkeersveiligheid worden verbeterd? door bijvoorbeeld het aanbrengen van snelheidsbeperkende maatregelen?

Door het toepassen van remmende maatregelen, kan de snelheid worden beperkt. Of en welke maatregelen er worden toegepast wordt in de ateliersessies besproken.

22. De kruising met de Kerkstraat, de Duitse Weistraat, de Ronde Morgen en de Bulkseweg is heel onoverzichtelijk. Kan de optie van een rotonde worden meegenomen? En/of het plaatsen van verkeerlichten? Dit om de verkeerveiligheid te vergroten.

Het project betreft enkel de reconstructie en het inrichten van de huidige weg. Voor de kruising loopt een separaat onderzoek.

23. Wordt een reconstructie van de Ronde Morgen ook meegenomen bij dit project?

Het project betreft alleen de reconstructie en het inrichten van de huidige weg.

24. Hoe lang gaat het project duren?

De voorbereiding zal 1 tot 1,5 jaar duren. De duur van de realisatie is afhankelijk van het ontwerp en de benodigde vergunningen.

25. Blijft het centrum van Velddriel tijdens het project bereikbaar en hoe wordt het verkeer omgeleid?

In de geplande ateliersessies zal de bereikbaarheid ook één van de thema's zijn die aan de orde komt. Op dit moment zijn er nog geen ideeën of plannen beschikbaar m.b.t. de omleidingsroutes.

26. Blijft de provinciale weg vanaf de Kerkstraat bereikbaar?

In de geplande ateliersessies komt dit onderwerp aan de orde. Op dit moment zijn er nog geen ideeën of plannen beschikbaar.

27. Welke maatregelen worden genomen om de geluidsoverlast te verminderen?

In de ateliersessies wordt het onderwerp geluidsoverlast besproken.