



Gemeente Maasdriel

Afweging alternatieven en varianten

Verkeersafwikkeling buitengebied

Kerkdriel/Velddriel.



Datum: 4 januari 2002

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het buitengebied tussen Velddriel, Kerkdriel en Hoenzadriel liggen verschillende champignonkwekerijen, glas- en tuinbouwbedrijven en boerderijen. Aan de oostenbroekweg liggen twee champignonmest verwerkende bedrijven. De aan- en afvoer van grondstoffen en producten gebeurt doorgaans met grotere en zwaardere vrachtauto's. Verder rijden ook landbouwvoertuigen, fietsers en auto's in dit buitengebied. Fietsers gebruiken sommige wegen vooral voor woon- en schoolverkeer. Met name de Hoenzadrielse dijk is in trek voor recreatief verkeer. Ook verkeer van buiten het gebied maakt deels gebruik van het gebied.

De wegen in het gebied zijn smal (3.00 – 4.50 m) en dus niet geschikt om zwaar (vracht)verkeer af te wikkelen. Het gevolg is kapot gereden berm, bovenmatig wegonderhoud en overlast voor aanwonenden. Verder zorgen de smalle wegen in combinatie met vracht- en fietsverkeer voor onveilige situaties.

Hoewel de verkeersintensiteiten en het aantal plaatsgevonden ongevallen zeker niet de hoogste zijn binnen onze gemeente is de overlast die het verkeer met zich meebrengt een zorgpunt.

De optie is om een vlotte en veilige hoofdroute voor het vracht- en doorgaand verkeer aan te leggen.

De alternatieven en varianten zijn zodanig gekozen dat een eventuele zuidelijke ontsluitingsroute voor Kerkdriel hierop aangesloten kan worden.

1.2 Alternatieven

In deze rapportage worden verschillende alternatieven kort beschreven en afgewogen op de aspecten verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landschap en milieu. Ook wordt inzicht gegeven in de kosten. Dit aspect wordt echter niet meegenomen in de afweging. Uiteraard kan het kostenaspect in de bestuurlijke besluitvorming wel een rol spelen.

De volgende alternatieven zijn onderzocht (zie ook bijlage 1):

• Laarstraat, met drie varianten voor de aansluiting op de Provincialeweg:

- 1 via nieuw tracé vanaf bocht Laarstraat doortrekken richting Provincialeweg (Laarstraat hoog);
- 2 via Sellikstraat;
- 3 via nieuw tracé vanaf het kruispunt Laarstraat/Sellikstraat langs Drielse Wetering (watergang) aansluitend op Provincialeweg bij Veilingweg
- 4 via nieuw tracé vanaf het kruispunt Laarstraat/Kooiheuvelweg richting de aansluitend op Provincialeweg bij Valkstraat;

• Geerdenweg met twee varianten:

- 5 via Drielse Veldweg;
- 6 via nieuw tracé naar Rooijensestraat;

• Wordenseweg met een variant:

- 7 via nieuw tracé vanaf Laarstraat/Oostenbroekweg naar Wordenseweg.

Bij de beoordeling wordt als referentie de huidige situatie aangehouden, met dien verstande dat deze is ingericht volgens de eisen van Duurzaam Veilig wegverkeer; situatie verblijfsgebied.

1.3 Leeswijzer

Voorafgaand aan de beschrijving en afweging van alternatieven en varianten wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op de historie en op het begrip "Duurzaam Veilig". Hoofdstuk 3 gaat in op de huidige situatie en hoofdstuk 4 op de toekomstige situatie. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten voor de beoordeling omschreven.

De beoordeling vindt plaats in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 7 vat deze samen en geeft een totaalafweging tussen de alternatieven en varianten.

2. DE HISTORIE

In het verleden is regelmatig nagedacht en gediscussieerd over de afwikkeling van het (vracht)verkeer in het buitengebied tussen de kernen Velddriel, Kerkdriel en Hoenzadriel. Een definitieve beslissing is echter nooit genomen. In dit hoofdstuk wordt de historie kort beschreven en wordt ingegaan op de ontwikkelingen sindsdien.

2.1 Een korte terugblik

Structuurschets

In 1994 is de structuurschets voor de voormalige gemeente Maasdriel vastgesteld. In deze structuurschets wordt de Laarstraat aangewezen als route die gedeeltelijk de functie van de Wordenseweg over moet nemen. Dit met de nodige aanpassingen van de Laarstraat en de Sellikstraat. De Drielse Veldweg krijgt dan een ontsluitende functie voor het bestemmingsverkeer. De structuurschets werd destijds door de raad vastgesteld met uitzondering van de functieverandering van de Laarstraat.

Uit verkeersveiligheidsoverwegingen was de raad van mening dat een tweede hoofdroute naast de Wordenseweg, lopend via de Drielse Veldweg beter was.

Verkeerscirculatie- en maatregelenplan

In datzelfde jaar is gestart met het opstellen van een verkeerscirculatieplan. Dit is tijdens de voorbereiding opgegaan in het verkeersmaatregelenplan. Dit plan verschijnt in 1995 en beschrijft de hoofdlijnen van het toekomstige verkeersbeleid en het kader, waarbinnen verkeersmaatregelen genomen moeten worden. Nog voor de vaststelling van het verkeersmaatregelenplan is, in overleg met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid, besloten om dit plan op te nemen in een Gemeentelijk VerkeersVeiligheidsPlan.

Verkeersveiligheidsplan 1996

Begin 1996 is het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan vastgesteld door de gemeenteraad. De hoofddoelstelling was:

Het opzetten van een actief en samenhangend verkeersveiligheidsbeleid op lokaal niveau, gericht op het daadwerkelijk en blijvend terugdringen van het aantal ongevallen (objectieve veiligheid) en het verminderen van de dreiging die van het verkeer uitgaat (subjectieve veiligheid).

In dit plan wordt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gesteld dat de Laarstraat dient te worden ontlast van vrachtverkeer. De Drielse Veldweg zou dan deze functie moeten overnemen. Dit met een aanpassing van de wegenstructuur en snelheidsregiem (naar 60 km/uur).

Diverse bezwaren zijn ingediend tegen deze functiewijziging. De gemeente Maasdriel heeft hierop aangegeven dat het verkeersveiligheidsplan een beleidsplan is. Pas als er een besluit genomen wordt met concrete maatregelen kan bezwaar ingediend worden. De bezwaren zijn daarom aangemerkt als zienswijzen en waar nodig en mogelijk verwerkt in het plan.

Bestemmingsplan

Aansluitend op het verkeersveiligheidsplan is gestart met de voorbereiding van een bestemmingsplanwijziging voor de functieverandering van de Drielse Veldweg. Hiervoor bleek een goede afweging tussen de verschillende alternatieven noodzakelijk te zijn.

Notitie ontsluiting agrarisch gebied

Medio 1997 is daarom besloten om een nader onderzoek in te stellen naar mogelijke alternatieven voor het afwikkelen van (vracht)verkeer in het buitengebied. Vier alternatieven zijn onderzocht:

- Doortrekken van de Oostenbroekweg naar de Wordenseweg
- Doortrekken van de Kooiheuvelweg naar de Provincialeweg
- Geschikt maken van de route Drielse Veldweg en Geerdenweg
- Geschikt maken van de route Laarstraat en Sellikstraat

Het rapport geeft aan dat alleen de laatste twee alternatieven het beste aansluiten op de wenslijnen (oost-west) van de verkeersafwikkeling. Een definitieve voorkeur wordt door de opstellers niet uitgesproken. Een lichte voorkeur bestond voor de Laarstraat vanwege de bundeling van verkeer (ook voor fietsers). Wel is een informatieavond gehouden over de notitie en zijn zienswijzen verzameld.

Commissie

Als onderdeel van de procedure wordt in 1998 door de commissie Ruimtelijke Ordening de voorkeur uitgesproken voor het alternatief Laarstraat. Het gaat dan om een variant nabij de Valkstraat (het huidige alternatief 4) welke aansluit op de geplande rotonde bij de Provincialeweg. Uiteraard moest nader onderzoek de mogelijkheden inventariseren. Ook op deze voorkeur zijn diverse zienswijzen ingediend. Een definitief besluit werd ook toen niet genomen.

Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2000 (GVVP)

Per 1 januari 1999 is de nieuwe gemeente Maasdriel ontstaan door de samenvoeging van de gemeenten Ammerzoden, Hedel, Maasdriel, Rossum en Heerwaarden. Besloten is om een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen voor de gehele gemeente. In dit plan wordt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt de voorkeur uitgesproken voor een zwaar verkeersroute via de Drielse Veldweg. De belangrijkste reden is dan het scheiden van fietsverkeer van (vracht)autoverkeer en de veilige, met verkeerslichten geregelde, aansluiting op de Provincialeweg. De niet verkeerskundige aspecten zijn niet meegenomen. Ook op dit plan zijn meerdere zienswijzen ingediend. In dit plan is ook de wegategorisering opgenomen. Belangrijk is daarbij dat de Wordenseweg wordt aangewezen als de ontsluitingsweg voor Kerkdriel (50 km/uur).

Herinrichting Laarstraat/Sellikstraat.

Mede op aandrang van de bewoners is begin 2000 de huidige route via de Sellikstraat en de Laarstraat op een sobere wijze ingericht als verblijfsgebied. De rijsnelheden zijn daarmee teruggebracht naar 30 km. binnen de bebouwde kom en 60 km. daarbuiten. Uit metingen blijkt dat de rijsnelheden licht zijn gedaald. Het gewenste verkeersgedrag wordt toch nog onvoldoende afgedwongen.

Afweging alternatieven (vracht)verkeer

In 2000 is besloten om opnieuw een afweging te maken tussen een aantal alternatieven voor de afwikkeling van het vrachtverkeer in het buitengebied. Die rapportage, opgesteld door het adviesbureau BRO uit Vught, heeft ter inzage gelegen bij de vaststelling van het GVVP. Mede doordat vanuit de raadsfracties nieuwe alternatieven zijn voorgedragen is die notitie nooit ter besluitvorming voorgelegd.

Samenvattend

De afgelopen jaren zijn er meerdere verschillende alternatieven met daarop weer verschillende visies in beeld geweest.

Voor de lezer van deze notitie zal een en ander enigszins verwarrend overkomen. Niet uit het oog moet worden verloren dat meestentijds de voorkeuren puur in het licht van de verkeersveiligheid werden uitgesproken. Een integrale afweging waarbij ook naar andere criteria zoals verkeersafwikkeling, milieu en R.O. aspecten is nooit echt gemaakt..

Duidelijk is wel dat de routekeuze zowel bestuurlijk als bij onze bewoners zeer gevoelig ligt.

Welke variant er ook wordt gekozen, overal zijn (emotionele) bezwaren te verwachten.

2.2 Duurzaam Veilig in het kort

In het Derde Meerjarenplan Verkeersveiligheid (1991) is de term "Duurzaam Veilig" geïntroduceerd. "Duurzaam Veilig" staat voor een nieuwe benadering in de aanpak van verkeersonveiligheid. De essentie ligt in het voorkomen van verkeersonveiligheid in plaats van het achteraf bestrijden. De belangrijkste voorwaarden hierbij zijn herkenbaarheid en eenduidigheid. De weggebruiker moet in één oogopslag kunnen zien welk gedrag van hem verwacht wordt. Onzekerheid over het gewenste gedrag moet voorkomen worden. In de loop der jaren is Duurzaam Veilig als term verder ingeburgerd en ook concreter uitgewerkt.

De landelijke visie op het verkeersveiligheidsbeleid heeft zich ontwikkeld in dezelfde tijd als waarin Maasdriel bezig was met de zwaartransportroute. Bij het lezen van oudere rapportages dient hiermede rekening te worden gehouden.

De belangrijkste principes van Duurzaam Veilig zijn:

- Functioneel gebruik:
gebruik van de weg in overeenstemming met de functie
- Homogeen gebruik:
geen grote verschillen in snelheid, massa en richting
bundelen van de verkeersstromen op zo min mogelijk wegen
- Voorspelbaar gebruik:
geen onzeker verkeersgedrag

Elke weg krijgt een functie: een verkeers- of een verblijfsfunctie. Wegen met een verkeersfunctie zijn gericht op het afwikkelen van verkeer (stromen). Op wegen met een verblijfsfunctie is de auto te gast.

Een visie op de wegenstructuur (categoriseringsplan) wordt gegeven in het in september 2000 vastgestelde Gemeentelijke VerkeersVeiligheidsPlan.

3. HUIDIGE SITUATIE

3.1 Wegenstructuur en profiel

De Laarstraat vormt via de Sellikstraat de verbinding tussen (de zuidkant) van Kerkdriel en de Provincialeweg. Uiteraard vervult dit tracé ook een belangrijke functie voor de aanliggende percelen.

Ook het bedrijfsverkeer van het zuidelijk gedeelte van Kerkdriel en Hoenzadriel vindt grotendeels plaats via de Laarstraat, Drielse Veldweg en de Hoenzadrielsedijk.

De bedrijven aan de Oostenbroekweg hebben vooral een relatie buiten het gebied en moeten, op grond van de milieuvergunningen, voor hun ontsluiting gebruik maken van de Laarstraat en Sellikstraat.

De Drielse Veldweg, Kooiheuvelweg en Hamstraat hebben vooral een ontsluitingsfunctie voor de aanliggende woningen en bedrijven. Een deel van het verkeer van het achterland (Hoenzadriel, Kievitsham, Paterstraat) ontsluiten via de route.

De wegen in het buitengebied zijn smal. De Drielse Veldweg, Kooiheuvelweg en Geerdenweg hebben een breedte van 3 tot 3,5 meter. De Oostenbroekweg, Laarstraat, Sellikstraat, Poel en Hamstraat zijn ongeveer 4,5 meter breed. Alle wegen hebben een asfaltverharding. De Drielse Veldweg verkeert door uitgesteld onderhoud in een slechte staat. In de Laarstraat (binnen de bebouwde kom) en de Sellikstraat zijn sobere snelheidsremmende maatregelen genomen.

Voor fietsverkeer heeft de Laarstraat een functie als verbinding tussen Kerkdriel en Velddriel en als schoolroute. De Hoenzadrielsedijk heeft vooral een recreatieve functie. Op geen enkele weg zijn fietsvoorzieningen getroffen.

Op de Laarstraat (binnen de bebouwde kom), de Poel en de Sellikstraat geldt een maximum snelheid van 30 km. per uur. Buiten de bebouwde kom is de snelheid op de Laarstraat begrensd op 60 km. per uur.

De overige weggedeeltes liggen buiten de bebouwde kom (80 km/uur).

3.2 verkeersintensiteiten

Vanaf maart 2000 zijn tellingen uitgevoerd op de diverse locaties.

Per etmaal zijn de verschillende categorieën van de weggebruikers aangegeven

Tabel 3.1: etmaalintensiteiten uitgesplitst naar voertuigcategorie

Locatie	Datum meting	Lichte voertuigen	(middel)zware voertuigen	(brom)fiets	totaal
Drielse Veldweg	4-2000	215	25	70	310
Geerdenweg	4-2000				640
Laarstraat	9-8-2000	1.254	204	260	1.718
Oostenbroekweg	4-2000	430	75	140	645
Sellikstraat	5-10-2000	1.394	492	304	2.190
Rooijensestraat (binnen kom)	16-11-2000	282	84	93	459
Wordenseweg	17-8-2000	8.215	1.117	259*	9.591
Provincialeweg	2000				Ca. 14.000

* In de Wordenseweg is niet gemeten op het fietspad.

In het buitengebied is de Laarstraat/Sellikstraat voor alle categorieën de belangrijkste route.

De Wordenseweg springt eruit als ontsluitingsweg voor Kerkdriel.

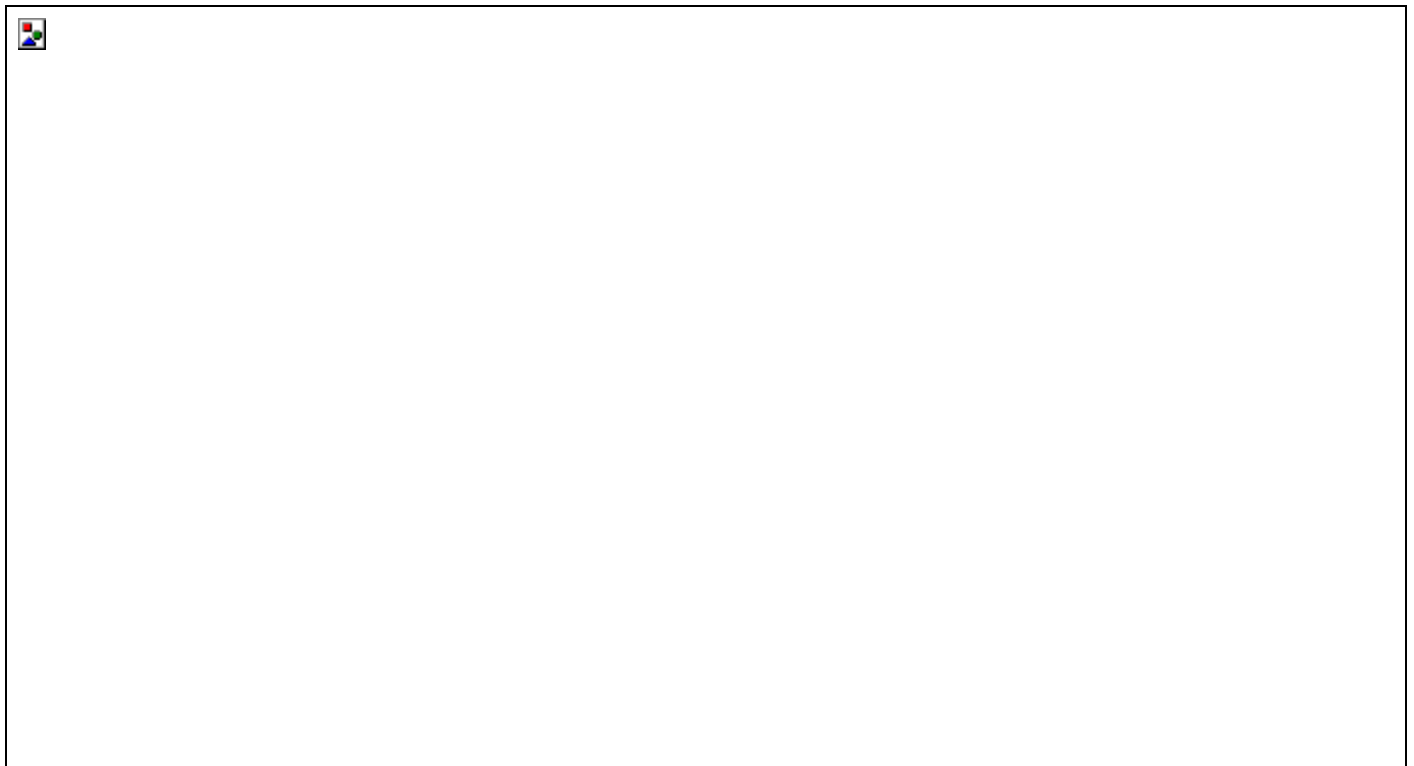
Op de overige wegen rijdt weinig verkeer.

3.3 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid:

De gegevens worden bijgehouden en geregistreerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Niet alle ongevallen worden echter geregistreerd. De schatting is dat ongeveer 25-30% van de ongevallen met alleen materiële schade en 75-80% van de letselongevallen worden geregistreerd.

Op bijgaande kaart staan de ongevallengegevens over de periode 1998 tot en met 2000.



Er zijn geen specifieke gevaarlijke punten aan te wijzen. De meeste ongevallen vinden op de wegvakken plaats.

Het aantal ongevallen is te beperkt om direct conclusies te mogen verbinden over de oorzaak.

Wel is er uiteraard een relatie te leggen tussen de verkeersintensiteit en het aantal ongevallen.

Subjectieve verkeersveiligheid

Als onderdeel van het verkeersveiligheidsplan 2000 is een enquête gehouden onder alle huishoudens in de gemeente Maasdriel. Hierin is gevraagd om aan te geven waar men het verkeer als onveilig ervaart. Een selectie voor het onderzoeksgebied geeft het volgende klachtenbeeld.

Tabel 3.1: klachten uit enquête uitgesplitst naar categorie*

Klacht	snelheid	overzicht	Intensiteiten	Fietsvoorz.	Vrachtverkeer	overig	totaal
Drielse Veldweg							0
Geerdenweg							0
Laarstraat	8	1	2	4	8	2	25
Oostenbroekweg							0
Sellikstraat	1			1			2
Rooijensestraat	4				3		7
Wordenseweg	9	2	1	1	1	7	25

* Voor de interpretaties van de getallen moet bedacht worden dat niet overal evenveel huizen staan. Hierdoor zal het aantal reactie zijn beïnvloed

Naast de wegvakken zijn ook diverse kruispunten genoemd als onveilige locaties. Het gaat om de kruispunten op de Laarstraat en Wordenseweg, waar een gebrek aan overzicht, snelheid en vrachtverkeer als belangrijkste redenen voor een onveilig gevoel worden aangegeven.

Uit de subjectieve onveiligheid blijkt dat de Laarstraat en Wordenseweg er negatief uitspringen.

Drie redenen worden vaak genoemd: de hoge snelheid, de aanwezigheid van vrachtverkeer en het ontbreken van goede fietsvoorzieningen.

Deze klachtentendens wordt overigens ook op andere wegen waargenomen.

3.4 Landschap

Het rivierenlandschap rond Kerkdriel en Velddriel

Kerkdriel en Velddriel liggen in het rivierenlandschap van de Maas. Dit landschap is opgebouwd uit hoge, droge oeverwallen en lage natte komgronden. Op de oeverwallen ontstonden van oorsprong de dorpen en daar concentreerden zich ook de wegen. Bovendien lagen hier de beste gronden, geschikt voor akkerbouw en fruitteelt. De komgronden waren aanvankelijk onbebouwd en slecht ontsloten. Zij deden vooral dienst als wei- en hooilanden en er kwamen broekbossen voor.

Als onderdeel van de ruilverkavelingen en boerderijverplaatsingen zijn ook in de komgebieden nieuwe agrarische bedrijven terechtgekomen. Door diepere ontwatering zijn bovendien de gebruiksmogelijkheden van de komgronden voor de landbouw toegenomen. Tussen de oeverwallen en komgronden liggen de overgangsgebieden.

In het gehele rivierengebied is goed te zien dat deze gebieden steeds vaker in gebruik worden genomen voor uitbreidingen van bebouwing en dergelijke. Dit is voornamelijk het geval wanneer de oeverwallen 'vol' raken.

Daarmee verdwijnt steeds meer het onderscheid tussen oeverwallen en komgronden. Er heeft in de loop der tijd als het ware een inversie van het landschap plaatsgevonden. De oeverwallen en overgangsgebieden zijn steeds meer bebouwd en daardoor dichter geworden. De broekbossen in de kommen zijn grotendeels verdwenen, waardoor de komgronden veel opener van karakter zijn geworden.

Het Drielse Broek

Doordat de Maas door de eeuwen heen regelmatig haar loop verlegde is rond Kerkdriel een grillig patroon van oeverwallen en komgronden ontstaan. Eén (zuidelijk gelegen) oeverwal loopt van Kerkdriel, langs de rivier en de rivierdijk, via Hoenzadriel richting Hedel. Een andere (noordelijke) oeverwal loopt van Kerkdriel via Velddriel naar Hedel. De Laarstraat is een oude weg en loopt aan de rand van deze noordelijke oeverwal. Ter hoogte van de Drielse Wetering (watergang) bevindt zich vermoedelijk een oude rivierdoorbraak door de noordelijke oeverwal heen. Deze doorbraak is later gebruikt voor de aanleg van de Drielse Wetering en daarmee voor de afwatering van het Drielse Broek. Beide oeverwallen omvatten samen dit lager gelegen komgebied. De Drielse Veldweg is van recenter datum en loopt dwars door het Drielse Broek heen. Hij ontsluit de agrarische bedrijven in dit gebied. De vroegere Broeksteeg lag ook midden in het komgebied, maar is inmiddels voor het grootste deel verdwenen. Een deel van die weg maakt nog wel onderdeel uit van de Drielse Veldweg.

Oorspronkelijk werd het Drielse Broek grofweg begrensd door de Laarstraat, de Wertsteeg, de Hoenzadrielsedijk en de Hamstraat. Tegenwoordig zijn ze echter minder uitgesproken. Dit komt enerzijds door grootschalige bebouwing langs de Oostenbroekweg en de Kooiheuvelweg. Met name de tunnelbedrijven van Hooymans en Peffer liggen gevoelsmatig midden in het komgebied. Anderzijds is ook door de komst van jonge fruitboomgaarden en dichte erfbeplantingen de herkenbaarheid verder vervaagd. Het centrale deel van het Drielse Broek is nog vrij open en vlak met hoofdzakelijk grasland. De randen van het Broek zijn thans moeilijk te definiëren. Grofweg worden ze gevormd door de naar het centrale deel van het Broek gerichte (achterkanten van) erfbeplantingen, boomgaarden en bedrijfspercelen.

4. TOEKOMSTIGE SITUATIE

4.1 Autonome situatie

De afgelopen jaren zijn op diverse wegen in de gemeente Maasdriel de intensiteiten gestegen.

Verwacht mag worden dat er de komende jaren een verdere groei van het verkeer te zien is. Het autobezit neemt steeds verder toe, meer vrouwen werken buitenshuis, het aantal tweeverdieners neemt toe en ook het aantal één- en tweepersoonshuishoudens stijgt.

Met deze intensiteitengroei is geen rekening gehouden omdat deze over alle wegen ongeveer gelijk zal zijn. In de verhoudingen tussen de alternatieven onderling zal het geen verschil opleveren.

4.2 Overige ontwikkelingen en uitgangspunten

Ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het buitengebied zijn de verbreding van de A2 en de herinrichting van de Provincialeweg.

De verbreding van de A2 heeft vooral ruimtelijke consequenties. Duidelijk is dat de verbinding via de Geerdenweg blijft bestaan. Bij de beoordelingen wordt dan ook uitgegaan van het huidige tracé. Voor de afweging van de alternatieven heeft dit geen consequenties.

De herinrichting van de Provincialeweg heeft beperkte invloed op de afwikkeling van het vrachtverkeer in het buitengebied. Verwacht mag worden dat de hoeveelheid sluipverkeer richting Tiel en Nijmegen en daarmee de verkeersdruk op de Provincialeweg afneemt.

Uitgangspunt is de situatie met de hoogste verkeersdruk (in de praktijk kan het dan alleen maar minder worden). Indien een aansluiting worden gemaakt wordt tussen de Laarstraat en de Provincialeweg ter hoogte van de Valkstraat, Veilingweg of Wordenseweg dan is een rotonde als aansluitvorm uitgangspunt. Bij de andere varianten is dat niet de bedoeling.

Ook voor de aansluiting van de verlengde Oostenbroekweg op de Wordenseweg wordt uitgegaan van een rotonde. Verder zal het thans eenzijdige, dubbelbereden fietspad vervangen moeten worden door fietspaden aan twee zijden van de weg.

5. UITGANGSPUNTEN VOOR DE BEOORDELING

5.1 Beschrijving alternatieven

Zoals in de inleiding staat omschreven worden de volgende alternatieven afgewogen tegen een referentievariant

- Laarstraat, met drie varianten voor de aansluiting op de Provincialeweg:

- 1 via nieuw tracé "Laarstraat hoog" (vanaf bocht Laarstraat doortrekken richting Provincialeweg);
- 2 via Sellikstraat;
- 3 via nieuw tracé vanaf het kruispunt Laarstraat/Sellikstraat langs Drielse Wetering aansluitend op Provincialeweg bij Veilingweg;
- 4 via nieuw tracé vanaf het kruispunt Laarstraat/Kooiheuvelweg richting de aansluitend op Provincialeweg bij Valkstraat;

- Geerdenweg met twee varianten:

- 5 via Drielse Veldweg;
- 6 via nieuw tracé naar Rooijensestraat;

- Wordenseweg met een variant:

- 7 via nieuw tracé vanaf Laarstraat/Oostenbroekweg naar Wordenseweg.

- De referentievariant:

Bij de beoordeling wordt als referentie de huidige situatie aangehouden. De route is daarbij verbeterd op de eisen zoals die bij Duurzaam Veilig wegverkeer worden gesteld voor verblijfsgebieden. In het ontwerp moet rekening worden gehouden met ruimte voor alle verkeerscategorieën.

Met name omdat de snelheidsverschillen tussen het langzame en gemotoriseerd verkeer kleiner worden, kunnen de inrichtingseisen sterk afwijken van die van de zwaartransportroute als ontsluitingsweg.

Wat betreft tracé komt de referentievariant overeen met de variant via de Sellikstraat(2)

In bijlage 1 zijn de alternatieven en varianten schematisch weergegeven.

5.2 Algemeen

Uitgangspunt is het principe van Duurzaam Veilig. Dit wil dus zeggen dat alle varianten (m.u.v. de referentievariant) wordt beoordeeld als ontsluitingsweg voor het doorgaande verkeer.

Daarbij geldt dat gestreefd moet worden naar bundeling van verkeer.

De andere routes binnen het gebied hebben alleen een functie voor ontsluiten van de aanliggende percelen (bestemmingsverkeer).

Bestemmingsverkeer

Om inzicht te kunnen geven in welk verkeer omgeleid kan worden via de verzamelroute is het van belang om te weten welk verkeer als bestemmingsverkeer aangeduid kan worden. Omdat weinig gegevens bekend zijn over bestemmingsverkeer is op basis van ervaringscijfers, kentallen en een aantal aannames een inschatting gemaakt van het bestemmingsverkeer. Als bestemmingsverkeer wordt aangemerkt het verkeer dat op beide wegen (Laarstraat en Drielse Veldweg) tussen de Oostenbroekweg en respectievelijk de Sellikstraat en de Hamstraat een herkomst of bestemming heeft. Dit verkeer zal gebruik blijven maken van de huidige route.

5.3 Dwarsprofiel

De keuze van een dwarsprofiel is vooral afhankelijk van welk verkeer en hoeveel verkeer over een route gaat rijden. Een verzamelroute moet dan ook uitgerust zijn om al het verkeer goed en veilig af te kunnen wikkelen. Maatgevend voertuig is in dit geval een vrachtauto (trekker+oplegger/vrachtauto met aanhanger). Twee tegemoetkomende vrachtauto's moeten elkaar kunnen passeren. Echter dit mag met een relatief lage snelheid (30 km/uur). Een dwarsprofiel gericht op een hogere snelheid vergt meer ruimte en maakt het voor "gewoon" autoverkeer extra aantrekkelijk harder te rijden. Met toepassing van marges voor zijdelingse bewegingen en obstakelvrees is een verhardingsbreedte van 6 meter voldoende om vrachtverkeer te kunnen afwikkelen. Omdat fietsers van de routes gebruik maken is een fietsvoorziening op de te kiezen verzamelroute noodzakelijk. Dit vanwege het gebruik door (vracht)verkeer. Vanuit Duurzaam Veilig moet namelijk gestreefd worden naar het beperken van verschillen in snelheid, richting en massa. Door een fietspad aan te leggen wordt hieraan tegemoet gekomen. Het dwarsprofiel wat hierbij hoort is weergegeven in bijlage 2. Uitgegaan is van een zo minimaal mogelijk ruimtebeslag. Dit betekent 1,80 meter brede fietspaden aan beide zijden afgescheiden met een speciale trottoirband van 0,35 meter breed. De totale verhardingsbreedte komt dan inclusief de 6 meter brede rijbaan uit op 10,30 meter. Wel moet worden gesteld dat door de te verwachten intensiteiten het wegprofiel wat overdreven kan overkomen. Voor de overige wegen zal het dwarsprofiel niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

5.4 Snelheidsremmende maatregelen

Zowel op de verzamel- als op de andere routes zijn snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk. Alle wegen behalve de Provincialeweg en Wordenseweg vallen in de categorie "erftoegangsweg" (zie verkeersveiligheidsplan 2000). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur buiten de kom en 30 km. binnen de kom. Huidige wegvakken thans aangewezen als 30 km. gebied (Laarstraat en Sellikstraat) zullen indien zij vallen binnen de nieuwe verzamelroute worden omgezet naar 50 km. of 60 km per uur. Daarbij wordt uitgegaan van snelheidsremmende maatregelen (plateaus) op kruispunten, waarbij op de kruispunten zelf de voorrang niet geregeld is. Dit drukt de snelheden. Voor de niet-verzamelroute geldt dat alleen bestemmingsverkeer hiervan gebruik mag maken. Indien blijkt dat doorgaand verkeer toch deze route gebruikt dan zal een herinrichting noodzakelijk zijn.

6 BEOORDELING ALTERNATIEVEN PER ASPECT

De alternatieven en varianten worden beoordeeld en gewaardeerd ten opzichte van de referentievariant. De beoordelingen zijn, waar mogelijk, met kwantitatieve gegevens gemotiveerd. Indien het niet mogelijk is de effecten te of een normering ontbreekt waaraan getoetst kan worden, is de beschrijving kwalitatief. De beschrijving wordt voor elk aspect afgerond met een samenvattende waardering in een tabel en met een conclusie.

Voor de toetsingscriteria en aspecten zijn voor de vergelijking de volgende waarderingen gebruikt:

++	:	belangrijk positief effect
+	:	positief effect
0/+	:	beperkt positief effect
0	:	geen relevant effect
0/-	:	beperkt negatief effect
-	:	negatief effect
--	:	belangrijk negatief effect

Beperkte verschillen krijgen een gelijke waardering.

Alle effectbeoordelingen vinden plaats ten opzichte van de beschreven referentie variant.

Deze variant zelf scoort dus op ieder aspect 0.

6.1 Verkeersafwikkeling

Beoordeeld wordt de logica om voor een bepaalde route te kiezen.

Rijsnelheden.

Bij alle varianten zullen de rijsnelheden hoger liggen dan bij de referentie situatie.

Het snelheidsverschil tussen routes welke gedeeltelijk binnen de bebouwde kom liggen t.o.v. routes die geheel buiten de kom liggen is te beperkt om in een score uit te drukken (50 km/uur of 60 km/uur).

Tabel 6.1a: rangorde alternatieven op logica van de verkeersstructuur (rijsnelheden)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyense- straat	7 - Wordense- weg
effect	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+

Aansluiting op doorgaande Provincialeweg

Een ander keuzeaspect is de mate waarop voorrang gegeven moet worden aan verkeer op andere belangrijke routes. Dit leidt namelijk tot wachttijden.

Een geregelde kruising met verkeerslichten heeft daarbij een grotere doorstromingscapaciteit dan geregeld via een rotonde. Een rotonde heeft dan weer de voorkeur boven sec een voorrangskruising.

Nergens is een ongehinderde doorgang mogelijk.

Tabel 6.1b: rangorde alternatieven op logica van de verkeersstructuur (aansluiting)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Effect	0	0	0/+	0/+	+	+	0/+

Rijafstanden bestemmingsverkeer

Hoe groter de af te leggen rijafstand, hoe minder logisch de keuze

De afstanden zijn gemeten vanaf het viaduct A2/Provincialeweg tot de aansluiting met de Oostenbroekweg.

Tabel 6.1c: rangorde alternatieven op logica van de verkeersstructuur (rijafstanden bestemmingsverkeer)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Afstand in meters	2.540	2610	2710	2720	2.880	4.400	3.700
Effect	0	0	0	0	0	--	-

De mate waarin het niet bestemmingsverkeer gedwongen wordt om te rijden

Voor het (vracht)verkeer geldt dat al het verkeer dat geen bestemmingsverkeer is om kan rijden. Uitzondering vormt het verkeer wat in de huidige situatie via de Laarstraat en Poel rijdt.

Bij een keuze voor de zwaartransportroute via de Drielse Veldweg worden omrijafstanden dan dusdanig lang dat andere routes (bijvoorbeeld via de Wordenseweg) interessanter worden. Deze groep verkeer wordt dan ook niet meegenomen bij een verzamelroute via de Drielse Veldweg.

Op basis van de meer/minder afstand die het niet bestemmingsverkeer per jaar moet afleggen is de onderstaande tabel opgesteld.

Tabel 6.1c: rangorde alternatieven op verkeersafwikkeling (omrijden niet bestemmingsverkeer)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Afstand in meters	-/ 118.914	0	169.511	186.463	1.233.840	3.809.766	1.847.286
Effect	0/+	0	0/-	0/-	-	--	-

Samenvatting beoordeling op verkeersafwikkeling

Tabel 6.1d: Samenvatting beoordeling op verkeersafwikkeling

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
rij snelheden	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Logica aansluiting	0	0	0/+	0/+	+	+	0/+
Rijafstanden best. verk.	0	0	0	0	0	--	-
omrijafstanden	0/+	0	0/-	0/-	-	--	-
totaal	0/+	0	0	0	0	0/-	0/-

6.2 Verkeersveiligheid

Kwalitatief wordt een beoordeling gegeven, rekening houdend met de principes van Duurzaam Veilig. Belangrijkste hierbij is het beperken van verschillen in massa, richting en snelheid. Dit betekent zoveel mogelijk scheiden van (vracht)autoverkeer en fietsverkeer. Dit op zowel wegvakken als kruispunten.

Aantal kruispunten op de route

Kruispunten zijn plaatsen waar veel onderlinge confrontaties plaatsvinden.

Bij het aantal kruispunten worden alleen die kruispunten geteld waar de voorrang niet is geregeld.

Tabel 6.2a: rangorde alternatieven op verkeersveiligheid (kruispunten)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 – Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Aantal kruispunten	4	5	4	4	4	4	1
Effect	0	0	0	0	0	0	+

Verbeteren fietsroute

De Laarstraat zal bij alle alternatieven blijven functioneren als fietsroute.

De varianten waarbij op de Laarstraat specifieke fietsvoorzieningen worden aangebracht hebben daarom meer effect dan de varianten waarbij alleen het doorgaande (vracht)verkeer van de route wordt geweerd.

Bij de referentiesituatie zullen de maximale rijnsnelheden gehandhaafd blijven op 30 km. per uur. De confrontatiesnelheden tussen de fietser en het overige wegverkeer is daarom laag. Dit geldt uiteraard niet voor het weggedeelte buiten de kom. De beoordelingen hebben daarom alleen plaatsgevonden ten opzichte van de fietsroute Laarstraat buiten de bebouwde kom.

Tabel 6.2b: rangorde alternatieven op verkeersveiligheid (fietsroutes)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Effect	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+

verkeersconcentratie

Getracht moet worden de verkeersconcentraties te bundelen op zo min mogelijk verschillende routes.

Door gebruik te maken van de huidige ontsluitingsweg voor Kerkdriel wordt daar bij het alternatief Wordenseweg maximaal aan tegemoet gekomen.

Tabel 6.2c: rangorde alternatieven op verkeersveiligheid (verkeersconcentraties)

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Effect	0	0	0	0	0	0	++

Samenvatting beoordeling op verkeersveiligheid

Tabel 6.2d: rangorde alternatieven op verkeersveiligheid

Alternatief	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Aantal kruispunten	0	0	0	0	0	0	+
Fietsroutes	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+
Verkeersconcentraties	0	0	0	0	0	0	++
Totaal effect	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	+

6.3 Landschap

Bij de beoordeling is de mogelijkheid om de route visueel te kunnen inpassen in de omgeving doorslaggevend.

Het situeren van de route aan de randen, of buiten het open gebied ligt dan het meest voor de hand.

Het alternatief via de Wordenseweg(7) ligt geheel buiten het gebied. Het gedeelte nieuw aan te leggen route in het verlengde van de Oostenbroekweg, doorsnijdt weliswaar een open gebied, maar deze is uitstekend in te passen in toekomstige ruimtelijke niet agrarische plannen (zie hiervoor de structuurschets). In de contourenkaart, behorende bij het "Experiment ruimtelijk beleid" kan deze weg de westelijke grens van het zoekgebied van Kerkdriel vormen.

De Laarstraat ligt op een plek die zich van oorsprong beter leende voor de aanleg van wegen dan de plek waar de Drielse Veldweg ligt.

Voor zover het tracé de bebouwde kom Laarstraat doorsnijdt is de route qua afmetingen minder goed in te passen.

De Geerdenweg varianten (5, 6) liggen midden in het open gebied.

Vooraf vanwege het langere tracé, het zicht vanaf de recreatieve Hoenzadrielsedijk en het gedeeltelijk samenlopen met de Hoenzadrielsedijk maken de variant via de Rooijensestraat(6) daarbij het ongunstigst.

Dit alles leidt tot de volgende rangorde.

Tabel 6.3: rangorde alternatieven op landschap

	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Effect	0/-	0/-	0/-	0	-	--	0/+

6.4 Milieu

Bij het aspect milieu wordt een onderscheid gemaakt tussen “mens en milieu” (mate van overlast) en “omgeving en milieu” (stank en uitstoot).

De beoordeling van de aspecten vindt op de volgende wijze plaats:

Mens en milieu

Gekeken wordt naar het aantal woningen langs de route en de verwachte procentuele toename van de motorvoertuigintensiteiten per etmaal. Deze zijn verwerkt in de volgende formule: “het aantal woningen x de procentuele toename van de verkeersintensiteit”. Hoe lager de score hoe minder de toename van de overlast.

Alle alternatieven worden lager dan - of gelijk aan de referentievariant beoordeeld (Dit laatste alleen als de verschillen klein zijn). Volgens de wet geluidhinder vindt er binnen 30km. zones immers geen verkeershinder plaats.

Uitgangspunt is dat op de route binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km. per uur gaat gelden.

Buiten de kom zal die 60 km. per uur zijn. De verschillen zijn te minimaal om deze in de beoordeling te betrekken.

Tabel 6.3: rangorde alternatieven op landschap

	1 – Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 – Rooyense- straat	7 - Wordense- weg
Aantal woningen	19	26	23	20	17	10	23 Wordensew. 69 Prov. Weg.
Intensiteit etmaal voertuigen	1.458	1.458	1.458	1.458	240	366	9.332 Word. 14.000 Prov. w
Verwachte toename*	58	58	58	58	1422	1.420	1.420
Coëfficiënt (formule)	19 x 4	26 x 4	23 x 4	20 x 4	17 x 592	388 x 10	23 x 15 69 x 10
Effect	76 0	104 0	92 0	80 0	10.064 --	3.880 -	1.035 0/-

* Voor de berekening wordt verwezen naar de notitie “Ontsluiting buitengebied Velddriel” dd. 28 juli 2000

Omgeving en milieu

De beoordeling op de overige milieueffecten wordt bepaald door het aantal kilometers die voor het gebruik van een route omgreden moet worden. Immers hoe minder kilometers hoe minder belasting van uitstoot en stank.

Tabel 6.4b: rangorde alternatieven op omgeving en milieu

	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyense- straat	7 - Wordense- weg
Afstand in meters	-/- 118.914	0	169.511	186.463	1.233.840	3.809.766	1.847.286
Effect	0/+	0	0/-	0/-	-	--	-

Samenvatting beoordeling op milieu

In de discussie omtrent de afwikkeling van het verkeer in het buitengebied tussen Velddriel, Kerkdriel en Hoenzadriel is steeds het leefbaarheidsaspect voor de bewoners in het gebied het belangrijkste item geweest. Om die reden wordt in deze beoordeling een groter gewicht toegekend aan het aspect mens en milieu dan aan het aspect omgeving en milieu.

De volgende gewichten zijn gehanteerd:

Mens en milieu 75%

Omgeving en milieu 25%

Tabel 6.4c: rangorde alternatieven op milieu

	1 - Laarstraat hoog	2 – Laarstraat Sellikstraat	3 – Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 – Drielse Veldweg	6 - Rooyense- straat	7 - Wordense- weg
Mens en milieu (75%)	0	0	0	0	--	-	0/-
Omgeving en milieu (25%)	0/+	0	0/-	0/-	-	--	-
Totaal effect	0	0	0	0	--	--	0/-

6.5 Kosten

Voor het vergelijken van de alternatieven en varianten is het niet noodzakelijk om een exacte kostenraming te maken. Daarvoor zou een gedetailleerd ontwerp nodig zijn. Omdat eerst een keuze gemaakt moet worden tussen alternatieven en varianten is een globale kostenraming opgesteld op basis van het aangegeven dwarsprofiel en overige uitgangspunten.

De volgende kosten zijn meegenomen:

- opbreken van de huidige (teerhoudende) verharding (voor zoverliggend op nieuwe tracé) incl. verwerkingskosten;
- grondwerken (ontgraven en ophogen cunet);
- rijbaan en fietspad (menggranulaat, asfalt en zandbed);
- Snelheidsremmende maatregelen, (rotondes etc);
- Ontwatering;
- Staartkosten (bouwplaatskosten 10%, algemene kosten 6%, winst en risico 4%, voorbereiding en toezicht 15%, onvoorzien 10% en BTW 19%).
- kosten voor grondaankoop (€ 22.50 per m2).

Voor het verbreden van de Oostenbroekweg, het verbreden van de Laarstraat tussen de Oostenbroekweg en de Duitse Weistraat en het aanbrengen van eventuele geluidwerende maatregelen zijn geen kosten opgenomen. Om optimaal voordeel te halen uit de nieuw aan te leggen route wordt wel aanbevolen de reconstructies uit te voeren.

Over de eventuele noodzakelijke geluidwerende maatregelen is in het kader van dit onderzoek te weinig bekend.

1. Laarstraat hoog	€ 2.910.000,00
2. Laarstraat Sellikstraat	€ 2.680.000,00
3. Laarstraat Veilingweg	€ 3.020.000,00
4. Laarstraat Valkstraat	€ 2.770.000,00
5. Drielse Veldweg	€ 3.730.000,00
6. Rooijensestraat	€ 5.680.000,00
7. Wordenseweg	€ 2.100.000,00

Om de kosten van de referentievariant te bepalen is een uitgewerkt ontwerp nodig. Deze variant zal waarschijnlijk geen eenduidig dwarsprofiel hebben. In het kader van dit onderzoek is dit niet gemaakt. Waarschijnlijk is dat de ingrepen beperkter zijn dan bij de andere varianten.

7. TOTAALAFWEGING ALTERNATIEVEN

In de onderstaande tabel zijn alle genoemde aspecten uit hoofdstuk 5 opgenomen.

In de discussie over de afwikkeling van het verkeer in het buitengebied tussen Velddriel, Kerkdriel en Hoenzadriel is steeds het leefbaarheidsaspect voor de bewoners in het gebied het belangrijkste onderwerp geweest. Om die reden wordt in deze beoordeling een groter gewicht toegekend aan de aspecten die hier het meest op ingaan. Het betreft dan verkeersveiligheid en milieu(mens en milieu)

Omdat het onderdeel mens en milieu in de afzonderlijke aspectbeoordeling al een groter gewicht wordt gegeven, wordt in deze beoordeling uitgegaan van de volgende gewichten:

Verkeersafwikkeling 20%

Verkeersveiligheid 40%

Landschap 20%

Milieu 20%

Tabel 7.1c: rangorde alternatieven op scores en omrekenfactoren

	1 - Laarstraat hoog	2 - Laarstraat Sellikstraat	3 - Laarstraat Veilingweg	4 - Laarstraat Valkstraat	5 - Drielse Veldweg	6 - Rooyensestraat	7 - Wordenseweg
Verkeersafwikkeling (20%)	0/+	0	0	0	0	0/-	0/-
Verkeersveiligheid (40%)	0/+	0/+	0/+	0/+	0	0	+
Landschap (20%)	0/-	0/-	0/-	0	-	--	0/+
Milieu (20%)	0	0	0	0	--	--	0/-
Totaal effect (100%)*	0/++	0/+	0/+	0/+	0/- - -	0/- - - - -	0/+++
Kosten	€ 2.910.000,00	€ 2.680.000,00	€ 3.020.000,00	€ 2.770.000,00	€ 3.730.000,00	€ 5.680.000,00	€ 2.100.000,00

* om het onderscheid in de alternatieven afzonderlijk te kunnen maken is uitgegaan van een optelsom van het aantal + scores en - scores ten opzichte van de referentievariant.

Daarbij is de score 0/- geteld als 1 keer -
 - geteld als 2 keer -
 -- geteld als 3 keer -
 0/+ geteld als 1 keer +
 + geteld als 2 keer +
 ++ geteld als 3 keer +

De volgorde is te bepalen door het aantal keer + of - achter de 0/ bij elkaar op te tellen.

De variant Wordenseweg(7) wordt als beste beoordeeld.

Onzekere factor is de mogelijke inpassing in het landschap ter hoogte van de kortsluiting Laarstraat Wordenseweg. Indien de referentievariant buiten beschouwing wordt gelaten zal de route via de Wordenseweg de laagste uitvoeringskosten hebben.

Conclusie

Het alternatief Wordenseweg(7) heeft op basis van alle in dit onderzoek gemaakte afwegingen de voorkeur.

Aanbevelingen/opmerkingen

- Overlegd is met de Provincie Gelderland. De variant geeft qua toename van de verkeersintensiteiten geen problemen op de Provincialeweg (N831).
- Indien wordt gekozen voor de variant Wordenseweg(7) dient aandacht te worden besteed aan mogelijk sluipverkeer via de Laarstraat.