

Vragen noordelijke randweg

Dit zijn de antwoorden op de vragen zoals ze gesteld zijn tijdens de Podium bijeenkomst 26 november over de noordelijke randweg. In deze antwoorden wordt soms verwezen naar eerdere onderzoeken. Op ibabs is een overzicht geplaatst van de eerdere besluiten over de noordelijke randweg/bereikbaarheid Oss Noord. In dit overzicht wordt weergegeven waar u de eerdere onderzoeken kunt terug vinden.

Vraag 1:

Vraag met betrekking tot Singel 40-45: is er uit het onderzoek ook naar voren gekomen wat oplossingen kunnen zijn om de problemen wel op te kunnen lossen

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van de noordelijke randweg en er is specifiek onderzoek gedaan naar de effecten van slimme verkeerslichten op de Singel 40-45. Beide onderzoeken waren niet gericht op andere oplossingen om de problemen op te lossen. Daar kunnen we dus op basis van deze onderzoeken niets over zeggen.

Vraag 2:

Hoe kan het probleem met de invoegende vrachtwagens op de Kanaalstraat worden opgelost?

Voor het probleem met de invoegende vrachtwagens op de Kanaalstraat hebben we nog geen oplossing. Hiervoor willen we samen met verkeersontwerpers, en wellicht in overleg met de bedrijven, kijken welke oplossingen mogelijk zijn.

Vraag 3:

Er gaan stemmen op in de politiek om alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u te laten zijn. Rusheuvelstraat is momenteel nog 50 km/u en wellicht andere wegen ook nog. Heeft u de effecten van 30 km/u ook doorgerekend? Ik zou verwachten dat nog meer verkeer de NRW zal kiezen en dus beter benut. Is dat iets om alsnog uit te rekenen?

We zijn in dit onderzoek uitgegaan van het huidige snelheidsregime. We hebben dus ook niet de effecten van 30 km/uur uitgerekend. Overigens komt de noordelijke randweg ook binnen de bebouwde kom te liggen en zou dan dus ook 30 km/uur worden.

We vinden het vooralsnog geen voor de hand liggend scenario om uit te rekenen.

Vraag 4:

Hoe gaat verdere besluitvorming in zijn werk (besluit tot welke variant)?

En wat is de tijdlijn?

Nadat u uw gedachten over de vijf varianten heeft uitgesproken, bepalen we een voorkeursvariant. Deze werken we verder uit. Dit betekent dat we onder meer de schetsontwerpen optimaliseren, onderzoeken uitvoeren op het gebied van bodem, archeologie, flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit, stikstof etc., een stakeholdersinventarisatie uitvoeren, duurzaamheidsmaatregelen in beeld brengen en een vergunningsscan opstellen.

Hierover zullen wij u nader informeren. We streven er naar om u nog voor de zomervakantie 2021 te informeren. Afhankelijk van welke vervolgstappen nodig zijn, komen we bij uw adviescommissie terug voor besluitvorming.

Vraag 5:

Waarom is er voor dit wegprofiel gekozen. Is een fietsstraat ook een optie?

Voor dit profiel is gekozen omdat dit voldoet aan de ontwerpeisen van het CROW* voor een gebiedsontsluitingsweg.

Bij een fietsstraat worden twee functies gecombineerd: 1. Een doorgaande route voor fietsverkeer (hoofdfietsroute of snelle fietsroute) en 2. Een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer. De noordelijke randweg betreft een gebiedsontsluitingsweg en dit is ook een passende functie. Het is een route/weg die aangelegd wordt om verkeer af te wikkelen. Daarnaast is de noordelijke randweg geen hoofdfietsroute. Een fietsstraat is daarom geen optie.

*CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. CROW werkt daarbij met externe professionals in werkgroepen uit verschillende vakgebieden, die samen aanbevelingen en richtlijnen opstellen over bijvoorbeeld vormgeving en maatvoering van verkeersinfrastructuur

Vraag 6:

De aanvankelijke kruisingsvormen: op basis waarvan zijn die bepaald?

Deze zijn bepaald op basis van de richtlijnen van het CROW.

Vraag 7:

Er is vooral veel lokaal verkeer op de Singel. Is het zinvol om te kijken of je een deel hiervan kunt verleiden om de fiets te pakken middels het aanleggen van 'slimme' fietsstraten?

Het is moeilijk in te schatten of de fiets geschikt is om voldoende verkeersbewegingen op de Singel vervangen. Daarnaast vraagt het aanpassen van gedrag om een grote verandering bij de weggebruiker. Dat is moeilijk te doen. In een eerder onderzoek van RHDHV uit maart 2017 (Singel 40-45 Robuuste oplossing) komt naar voren dat de groep die haar gedrag moet veranderen qua omvang ongeveer gelijk is aan de groep die in theorie haar gedrag zou moeten veranderen om de doorstromingsproblemen op de Singel 1940-1945 op te lossen. Het is zeer onzeker of deze hele groep ook daadwerkelijk op de lange termijn op een goede manier tot de gewenste gedragsverandering te verleiden is.

Vraag 8:

Wat moet er gebeuren om veiligheid van fietsers te borgen wanneer Oijenseweg wordt opengesteld?

De Oijenseweg betreft een fietsroute voor schoolgaande jeugd uit de noordelijk gelegen dorpen. Op de Oijenseweg binnen de bebouwde kom zijn geen maatregelen nodig, de intensiteit van gemotoriseerd verkeer blijft acceptabel voor een erftoegangsweg en de Oijenseweg is als zodanig ingericht. Voor de Oijenseweg buiten de bebouwde kom geldt dat ook. Echter door de aanleg van de noordelijke randweg nemen de intensiteiten gemotoriseerd verkeer toe ten opzichte van de huidige situatie. Deze toekomstige intensiteiten passen bij de inrichting en functie van de Oijenseweg (erftoegangsweg). Dat het een fietsroute betreft is een aandachtspunt waardoor monitoring na openstellen van de noordelijke randweg gewenst is. Mocht blijken dat er toch maatregelen nodig zijn, kan hierop snel geacteerd worden.

Vraag 9:

Fase 1: is de druk op rotonde Koornstraat acceptabel?

Kruispuntvormen worden afgestemd op de intensiteiten die er gebruik van willen maken. Gelet op de wachtrijen die voor de rotonde staan tijdens de ochtend- en avondspits, is de rotonde oververzadigd. Echter is de vraag of het erg is dat weggebruikers op hun route hinder ondervinden en dus even moeten wachten. Het kan een (politieke) afweging zijn, om deze wachtrijen te accepteren.

Vraag 10:

Fase 1: Is de afname op de Singel voldoende om het probleem op te lossen

De afname op de Singel is niet voldoende om het probleem geheel op te lossen.

Vraag 11:

Is mijn indruk juist dat noordelijke randweg nauwelijks invloed heeft op de hoeveelheid verkeer op de Singel?

De noordelijke randweg heeft wel invloed op de hoeveelheid verkeer op de Singel. Ongeveer 10% van het verkeer op de Singel verplaatst zich naar de noordelijke randweg.

Vraag 12:

Is bekend wat de effecten van de noordelijke randweg op de Singel in de spits zijn?

Geeft het een uitwijkmogelijkheid? En kan het files op zaterdag en donderdagavond oplossen?

Tijdens de spitsperiodes is een intensiteitsafname van circa 10% waarneembaar op de Singel 1940-1945. Dit is niet voldoende om het probleem op de Singel in zijn geheel op te lossen.

De situaties voor de zaterdag en donderdagavond zijn niet berekend in deze studie.

Het verkeersbeeld is op donderdagavond en zaterdag wel afwijkend van de spits. We kunnen op basis van dit onderzoek echter geen uitspraak doen over de effecten op de files op zaterdag en donderdagavond.

Vraag 13:

Is het straks niet verleidelijk voor verkeer dat richting Nijmegen wil om bij de N329 linksaf te slaan richting Dorpenweg?

Het onderzoek laat nauwelijks extra verkeer op de Dorpenweg zien. Wij gaan er van uit dat dat verkeer ook nu al vanaf de Singel 40-45 linksaf gaat. Daar voegt de Noordelijke Randweg niet meer verkeer aan toe.

Vraag 14:

Lost de noordelijke randweg de problemen die ontstaan door overstekende fietsers op de rotonde Koornstraat op? Kun je niet beter iets verzinnen voor die overstekende fietsers?
De noordelijke randweg is geen alternatief voor deze fietsersstroom en lost daarmee het probleem van de overstekende fietsers op de rotonde niet op.

Vraag 15:

Het knelpunt is de rotonde wat kan daar het beste aan versleuteld worden?
Deze vraag kunnen we op basis van dit onderzoek niet beantwoorden. In het verleden is hier wel onderzoek naar gedaan, zie het rapport Verkeerskundig onderzoek rotonde Singel 1940-1945 – Koornstraat, juli 2009.

Vraag 16:

In hoeverre is in het verkeersonderzoek naar de doorstroming en slimme verkeerslichten ook gekeken naar de doorstroming van de hulpdiensten op de Singel. Stel dat de slimme verkeerslichten zouden werken, kunnen hulpdiensten dan voldoende snel langs de rest van het verkeer passeren
Hulpdiensten kunnen het verkeer op de Singel lastig passeren, omdat hier onvoldoende ruimte voor is. Het is dus van belang dat de verkeersstroom van de hulpdienst vlot doorrijdt.
De slimme verkeerslichten kunnen de hulpdiensten herkennen. Doordat de verkeerslichten met elkaar communiceren en weten waar de hulpdienst zich bevindt, kan deze sneller door het netwerk rijden door de richting van de hulpdienst groen te geven.

Vraag 17:

Welk deel van de ochtend zijn er wachttijden?
Is dat een uur of duurt het langer?
De drukte in de spits duurt circa 1-1,5 uur. Bij het begin van de drukke periode zie je het verkeer toenemen en dus ook de wachttijden. Nadat de intensiteiten zijn piek hebben bereikt, is zichtbaar dat het nog een tijdje (30-45 minuten) duurt voordat de verkeershinder weer is opgelost.

Vraag 18:

Is een proef met verkeerslichten op de rotonde een idee?
Dat is zeker een idee. De verwachting is echter wel dat er dan meer verliestijd is. Het voorstel zou zijn om eerst met een simulatie te testen of er een positief effect zichtbaar is, voordat een test op straat uitgevoerd wordt.

Vraag 19:

In de ochtend geen impact, avond wel een positieve effect. Conclusie: geen positieve effect toepassen slimme verkeerslichten, deze snap ik even niet. Wat is de winst in co2 en tijd per bestuurder als er gekozen wordt voor slimme verlichting?
Met het toepassen van slimme verkeerslichten is het probleem van de Singel 1940-1945 niet geheel op te lossen. In de avondspits brengt het verlichting en stroomt het verkeer beter door. Hiermee is winst te behalen op het gebied van CO2, maar deze winst is niet berekend in dit onderzoek. De tijdswinst die een bestuurder ervaart is afhankelijk van het moment dat deze over de Singel rijdt. Wanneer men in een colonne mee kan rijden, is er tijdswinst. Men hoeft dan minder te wachten voor een rood verkeerslicht. Deze tijdswinst kan variëren van enkele seconden tot één of een paar minuten over de gehele route die men over de Singel rijdt.

Vraag 20:

Is het een optie om het verkeer andersom de Koornstraat in laten rijden? Dus vanaf de singel richting het centrum?
We gaan er van uit dat hier het deel van de Koornstraat wordt bedoeld, vanaf de splitsing met de Eikenboomgaard (richting Krakenburg).
Het omkeren van het éénrichtingverkeer zou effect kunnen hebben omdat dan de zuidelijke poot van de rotonde minder zwaar belast wordt. Het heeft echter ook effect op de andere aanrijrichtingen van de rotonde. Om te beoordelen of hiermee de doorstroming op de rotonde verbetert, is nader onderzoek nodig.

Vraag 21

Zijn de mogelijkheden onderzocht om de rotonde aan te passen en wat de gevolgen zijn voor de doorstroming op de singel?
Deze mogelijkheden zijn in deze studie niet onderzocht, maar wel in voorgaande studies: Singel 40-45 Robuuste oplossing van RHDHV uit maart 2017 en Verkeerskundig onderzoek rotonde Singel 1940-1945 – Koornstraat, juli 2009.

Vraag 22:

Slimme verkeerslichten lossen het probleem dus niet helemaal op. Maar wel deels? En in welke mate?

Slimme verkeerslichten passen zich aan aan het verkeersaanbod. Colonnas verkeer worden herkend en als dusdanig door het netwerk geleid. Zichtbaar is dat slimme verkeerslichten in de avondspits meer verkeer kunnen verwerken dan de traditionele verkeerslichten. Dit is een positief effect voor de weggebruiker, de wachttijd voor hen wordt hiermee lager. Zie verder ook het antwoord op vraag 19.

Vraag 23:

Wat zou het vervangen van de rotonde door een ondergrondse tunnelbak doen in combinatie met slimme verkeerslichten?

Daar geeft dit onderzoek en ook de eerdere onderzoeken geen antwoord op. Dat zou nader onderzocht moeten worden.

Vraag 24:

Hoe lang is ochtends de wachttijd ?

De wachttijd verschilt per kruispunt. Dus deze vraag moet specifieker om te kunnen beantwoorden.

Vraag 25: (lijkt op vraag 18)

Zijn er verkeerslichten op de rotonde Koornstraat een optie?

De rotonde vervangen door verkeerslichten is een optie, deze mogelijkheid is uit eerder onderzoek naar voren gekomen. Echter is de inpassing van een verkeerslicht een uitdaging in verband met ruimtegebrek op deze locatie.

Vraag 26: (lijkt op vraag 23)

Is het een oplossing wanneer overstekende fietsers over of onder de rotonde Koornstraat worden doorgeleid?

Dit is mogelijk een oplossing. In het Verkeerskundig onderzoek rotonde Singel 1940-1945 – Koornstraat, juli 2009, is hier ook naar gekeken. Hoe groot het effect hiervan is, inclusief de ruimtelijke inpassing, moet nader onderzocht worden.

Extra vraag podiumbijeenkomst 26 november 2020 over de noordelijke randweg.**Vraag:**

Waarom wordt in de overzichtskaartjes stelselmatig het Harnas niet correct weergegeven (binnen en buitenring ontbreken)? Hierdoor lijken de huizen veel verder van de Frankenbeemdweg af te liggen dan het geval is. Dit is een significante afwijking t.o.v. de werkelijke situatie. De geplande weg ligt hierdoor ongeveer in de achtertuin van de huizen die grenzen aan deze weg. Is de toenemende geluidsdruk op deze huizen ook onderzocht? Wat zijn de milieu gevolgen? Stikstof toename e.d.?

Antwoord:

We zijn er niet helemaal zeker van welke kaartjes hier bedoeld worden. We gaan er van uit dat het de kaartjes betreft die in het Verkeersonderzoek Randweg Oss Noord van Royal HaskoningDHV van december 2020 staan, aangezien deze kaartjes ook gebruikt zijn in de presentatie van de podiumbijeenkomst. Deze kaartjes zijn een weergave van het verkeersmodel. In het verkeersmodel is het wegennet van Oss opgenomen, maar niet alle wegen staan hierin. De kleine woonstraten en erven zitten wel in het model, maar worden in de 'plot' niet weergegeven. De kaartjes zijn een schematische weergave van de intensiteiten op de wegen (hoe bredere de balk, hoe drukker de weg). De kaartjes zijn dus ook niet bedoeld om de geplande weg ten opzichte van

woningen te duiden. Ze zijn uitsluitend bedoeld om de (te verwachte) intensiteit op de wegen weer te geven.

De toenemende geluidsdruk en de milieugevolgen zijn nog niet onderzocht. Dit wordt meegenomen in de verder uitwerking als er duidelijkheid is over het tracé van de weg.