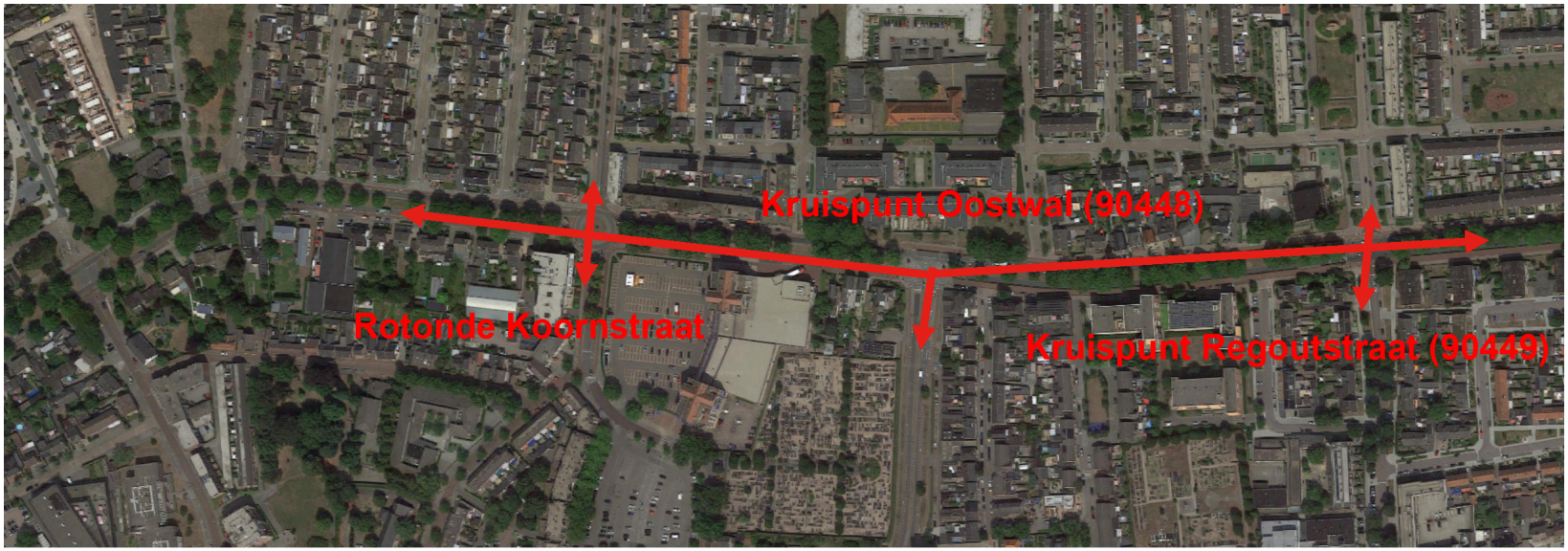
Resultaten verkeerskundig onderzoek

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945 en
Noordelijke Randweg Oss

Anneke Merkx
26 november 2020
Project related

Studiegebied



Aanpak

1. Simuleren huidige situatie
2. Simuleren situatie met Flowtack

Royal HaskoningDHV

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945

Huidige situatie

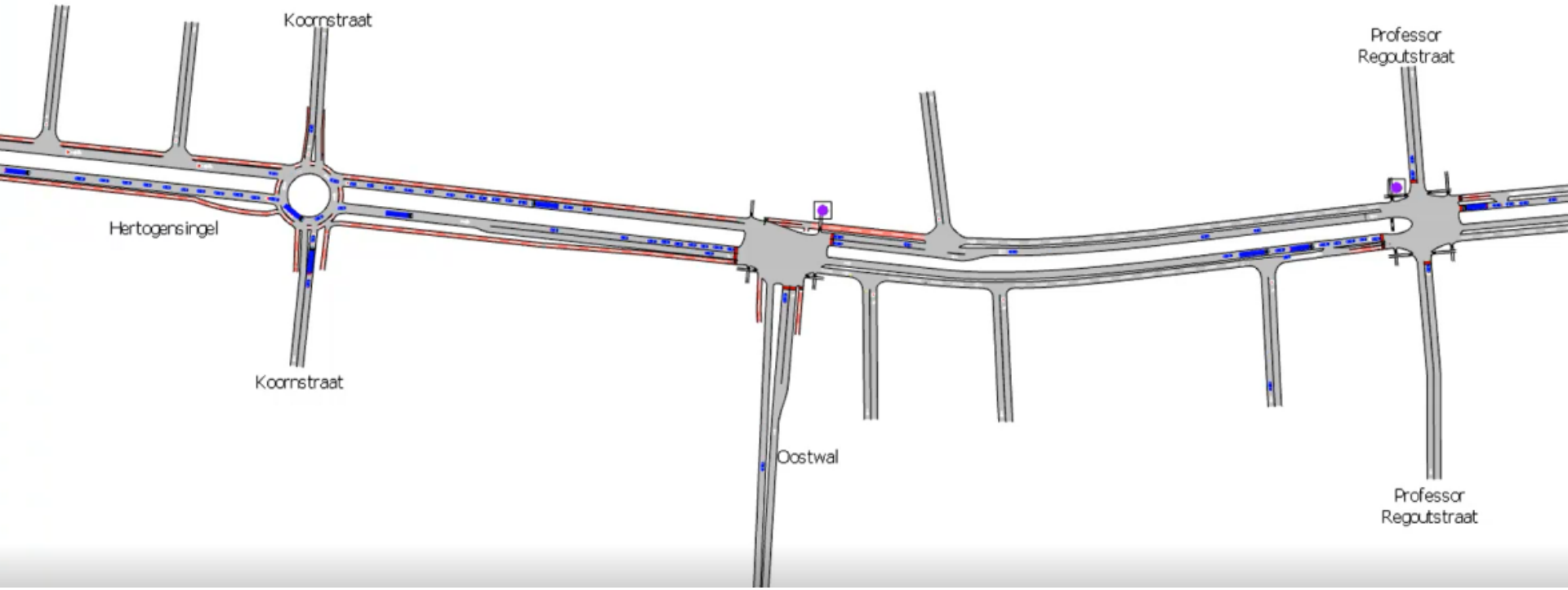
- Verkeerslichtenregeling op basis van CCOL
  - Betreft een voertuigafhankelijke regeling, op basis van detectielussen in het wegdek wordt bepaald of er nog verkeersaanbod is. De verkeerslichten onderling communiceren niet met elkaar.

Slimme verkeerslichten

- Toepassen van Flowtack
  - Een innovatieve oplossing voor het aansturen van intelligente verkeerslichten, die vraag en aanbod continu en realtime op elkaar afstemt, en verkeersstromen op netwerkniveau voorspelt en optimaliseert. Op basis van data vanuit voertuigen in combinatie met detectielussen en ervaringen uit het verleden wordt het verkeersaanbod bepaald.
  - Toepassen van beleidsdoelstellingen

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945

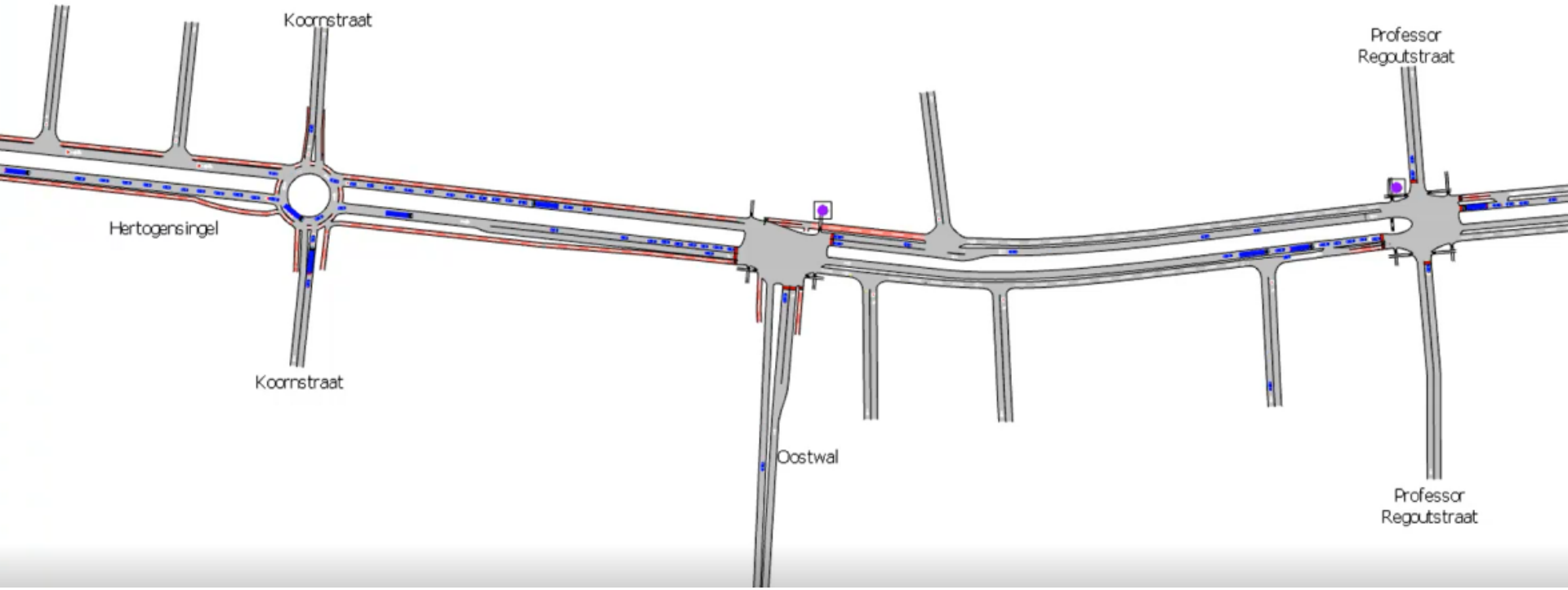
- Ochtendspits – huidige situatie



Royal HaskoningDHV

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945

- Avondspits – huidige situatie



Royal HaskoningDHV

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945 - Conclusies

- Rotonde Koornstraat is bepalend in verkeersafwikkeling
- Ochtendspits: verzadigd door terugslag rotonde. Slimme verkeerslichten bieden geen verbetering
- Avondspits: Slimme verkeerslichten bieden (beperkte) ruimte voor optimalisatie
  - Betere doorstroming Singel 1940-1945
    - Verkeer wordt zoveel mogelijk rijdend gehouden
  - Minder aantal stops -> minder emissies (CO2 en NOx)
- Het toepassen van slimme verkeerslichten biedt onvoldoende om de doorstromingsproblemen in zijn geheel op te lossen.

Verkeersafwikkeling Singel 1940-1945



Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Noordelijke Randweg

Resultaten verkeerskundig onderzoek

Uitgangspunt

Uitgangspunt Noordelijke Randweg:

- Een wijkontsluitingsweg (50 km/uur) over bestaande wegen.



Van Andelstraat te Waalwijk

Stadionlaan te ‘s-Hertogenbosch



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg

Varianten

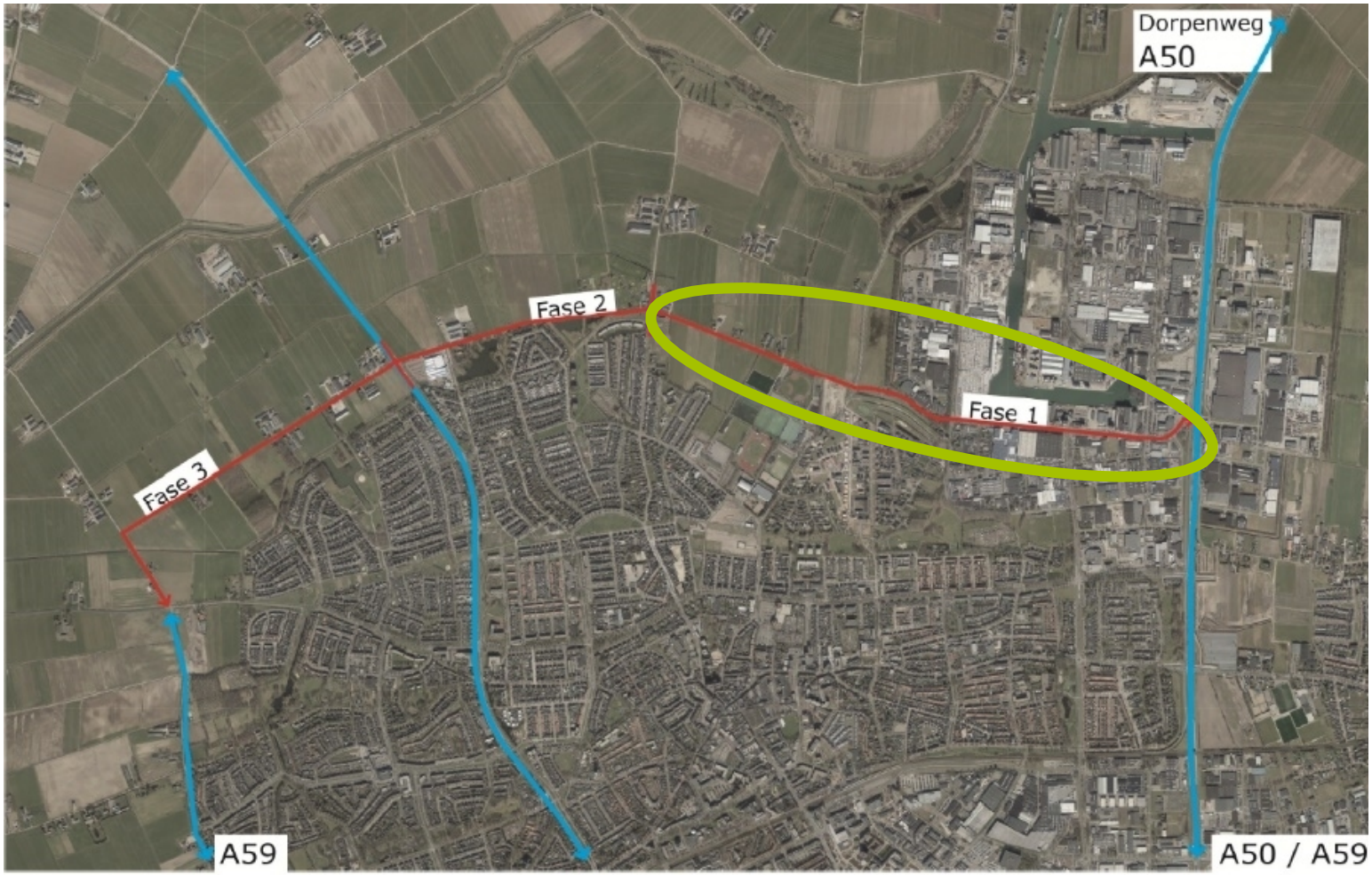
1. Realisatie Noordelijke Randweg fase 1.
2. Realisatie Noordelijke Randweg fase 1+2.
3. Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3).
4. Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2), aansluiting met Oijenseweg open.
5. Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3), inclusief extra woningbouw aan de westzijde van Oss, Oijenseweg open.



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 1

Realisatie Noordelijke Randweg fase 1



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 1

Realisatie Noordelijke Randweg fase 1

- Verkeersaantrekkende werking Noordelijke Randweg
  - Spitsbergerweg 100% toename
  - Frankenbeemdweg 100% toename
  - Kanaalstraat toename van ca. 2.500 mvt/etmaal
    - Menging doorgaand- en bestemmingsverkeer
    - Manoeuvreren (vracht)verkeer i.r.t. doorstroming en verkeersveiligheid
- Lichte verschuiving in routekeuze voor verkeer vanuit de noordelijke kernen
  - Toename verkeer J.F. Kennedybaan en Oijenseweg
  - Afname N329 en Beatrixweg
- Ontsluiting Oss Noord via Macharenseweg naar Noordelijke Randweg
- Afname Singel 1940-1945

Nr.	Weg	2030 Referentie Mvt/etmaal	2030 Variant 1 Mvt/etmaal
1	Huizenbeemdweg	4.290	4.560
2	Mikkeldonkweg	1.960	2.400
3	Frankenbeemdweg	1.750	3.440
4	Spitsbergerweg	2.120	4.130
5	NRW-fase1	0	4.720
6	Kanaalstraat	3.580	6.360
7	Kanaalstraat	6.470	7.700
8	Oijenseweg (noord)	740	1.100
9	Oijenseweg (zuid)	100	100
10	Macharenseweg	3.810	4.270
11	Tournooiveld	1.150	1.130
12	Rusheuvelstraat	5.540	5.500
13	Singel 1940-1945	18.970	17.670
14	Singel 1940-1945	18.050	16.430

Effect Noordelijke Randweg – variant 1

Realisatie Noordelijke Randweg fase 1



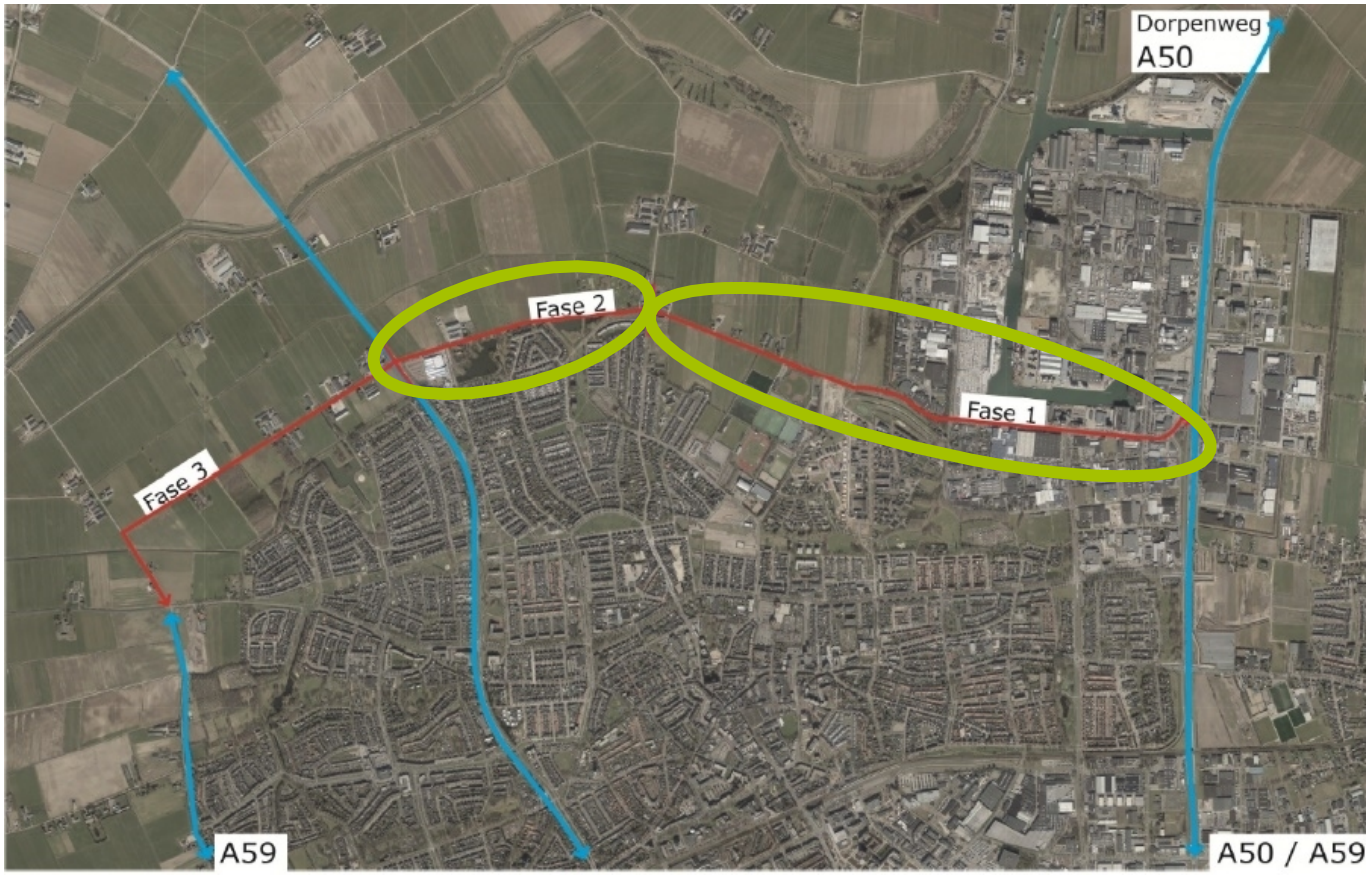
Verschilplot variant 1 t.o.v. model Oss 2030

Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 2

Realisatie Noordelijke Randweg fase 1 + 2

- Resultaten vergelijkbaar met variant 1

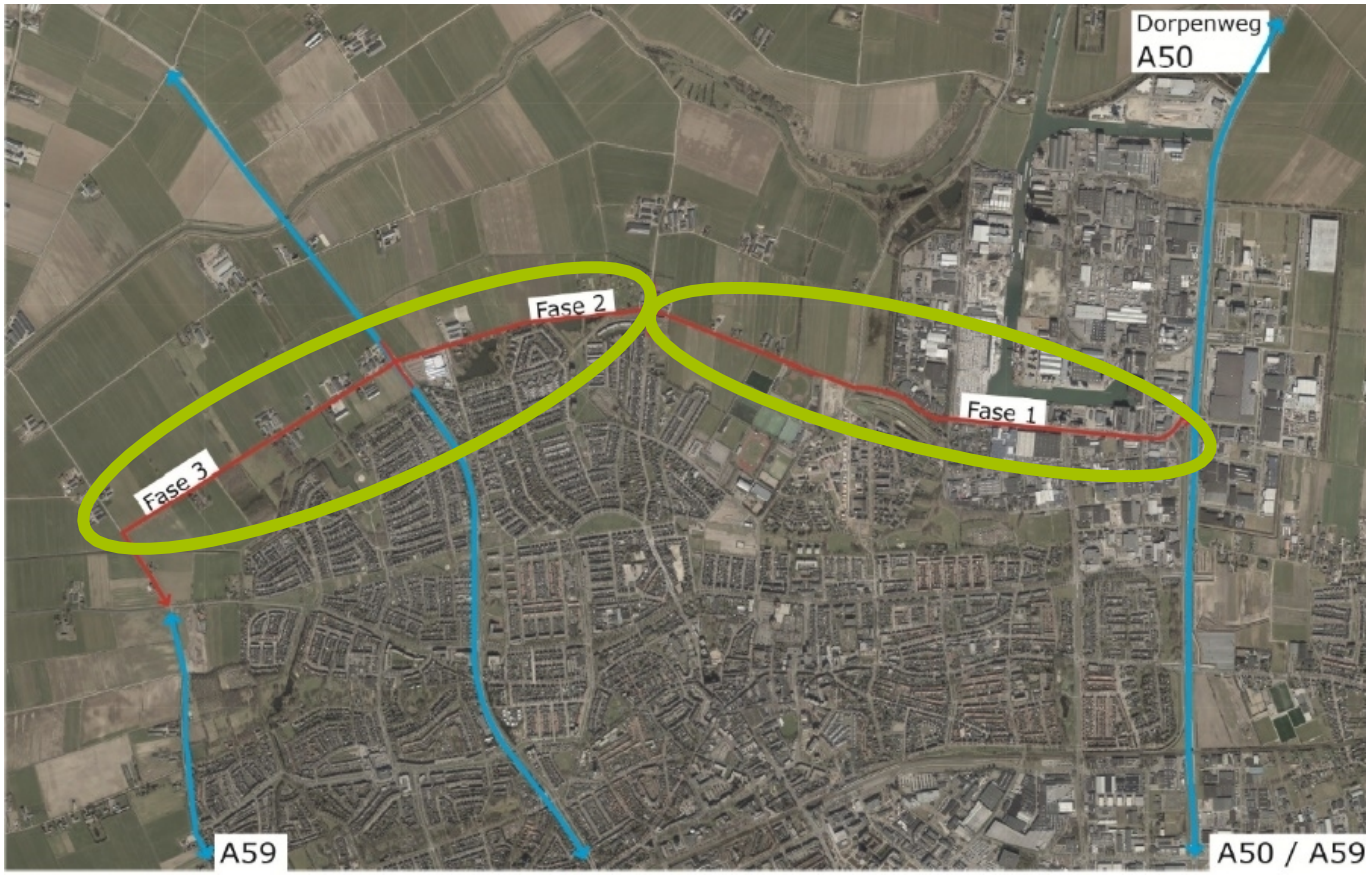


Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 3

Realisatie Noordelijke Randweg fase 1 + 2 + 3

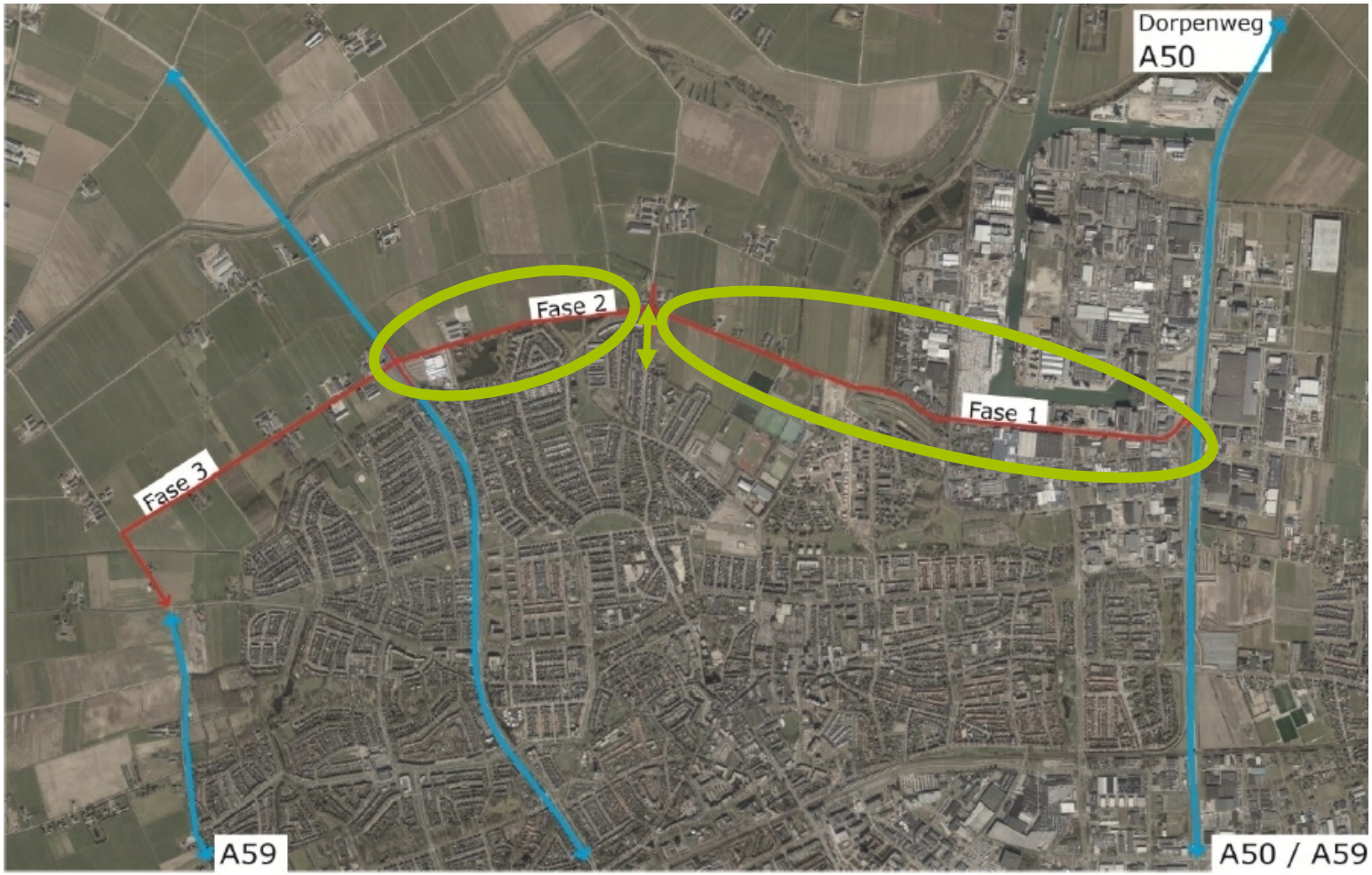
- Resultaten vergelijkbaar met variant 1 en 2



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 4

Realisatie Noordelijke Randweg (fase 1+2), aansluiting met Oijenseweg open



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 4

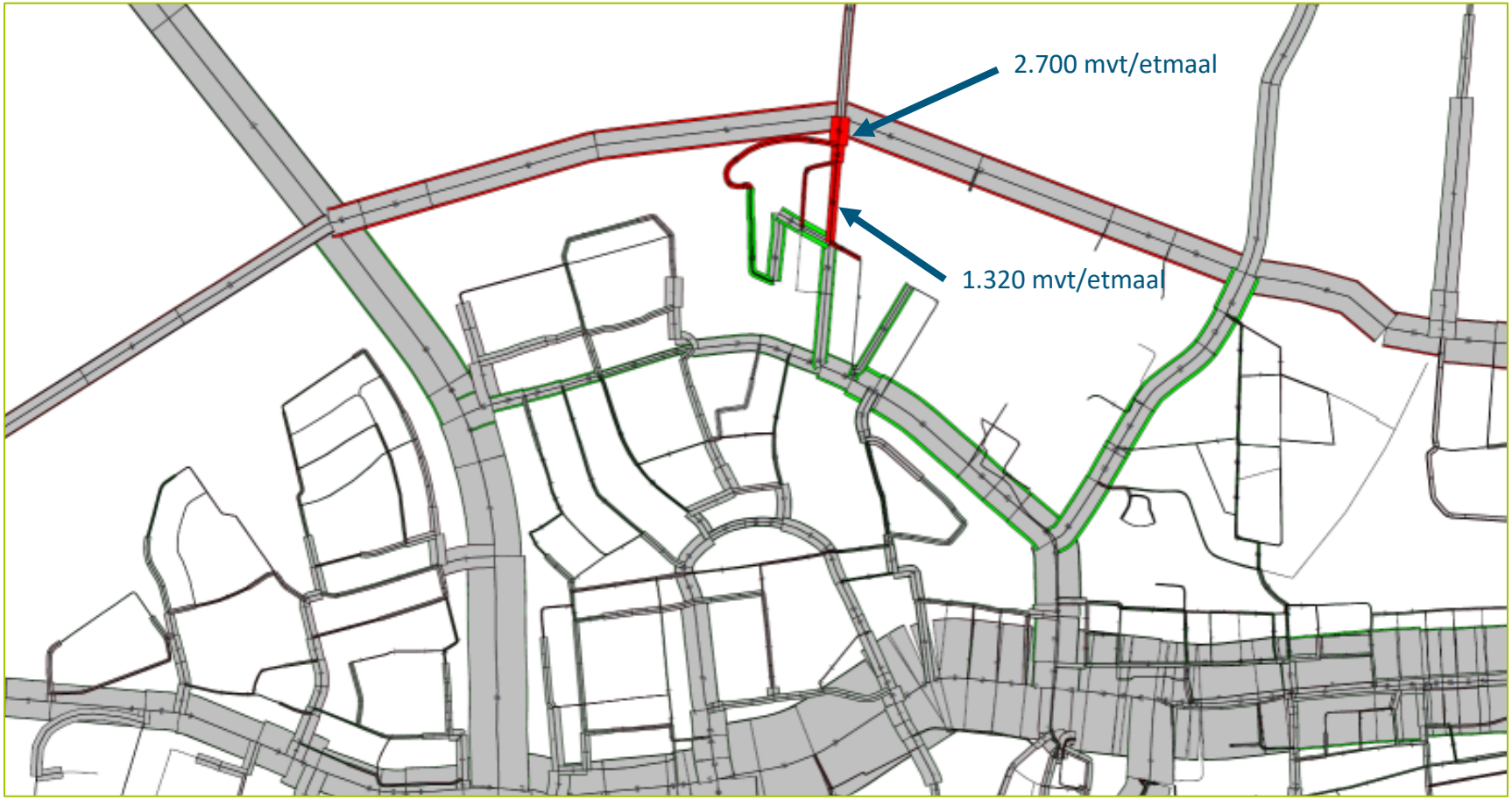
Realisatie Noordelijke Randweg (fase 1+2), aansluiting met Oijenseweg open

- Ca. 2.700 mvt/etmaal maken gebruik van Oijenseweg ter hoogte van kruispunt met Spitsbergerweg
  - Leefbaarheid t.o.v. referentiesituatie
  - Fietsroute
- Lichte verkeerstoename op Noordelijke Randweg t.o.v. variant 2
- Openstellen Oijsenseweg heeft positief effect op de ontsluiting van de woonwijk. Hofvijver/Slotgracht en Westhaag ontsluit richting Noordelijke Randweg. Afname te zien op Voorburcht, Rusheuvelstraat en Macharenseweg.
- De verschuiving in routekeuze voor verkeer komende vanuit het noorden is vergelijkbaar evenals het effect op de Singel 1940-1945

Nr.	Weg	2030 Referentie Mvt/etmaal	2030 Variant 2 Mvt/etmaal	2030 Variant 4 Mvt/etmaal
1	Huizenbeemdweg	4.290	4.680	4.950
2	Mikkeldonkweg	1.960	2.540	2.850
3	Frankenbeemdweg	1.750	3.670	4.370
4	Spitsbergerweg	2.120	4.290	4.930
5	NRW-fase1	0	4.830	5.240
6	Kanaalstraat	3.580	6.370	6.750
7	Kanaalstraat	6.470	7.610	7.890
8	Oijenseweg (noord)	740	1.010	1.380
9	Oijenseweg (zuid)	100	100	1.320
10	Macharenseweg	3.810	4.230	3.360
11	Tournooiveld	1.150	1.130	780
12	Rusheuvelstraat	5.540	5.510	4.720
13	Singel 1940-1945	18.970	17.490	17.260
14	Singel 1940-1945	18.050	16.220	15.800

Effect Noordelijke Randweg – variant 4

Realisatie Noordelijke Randweg (fase 1+2), aansluiting met Oijenseweg open

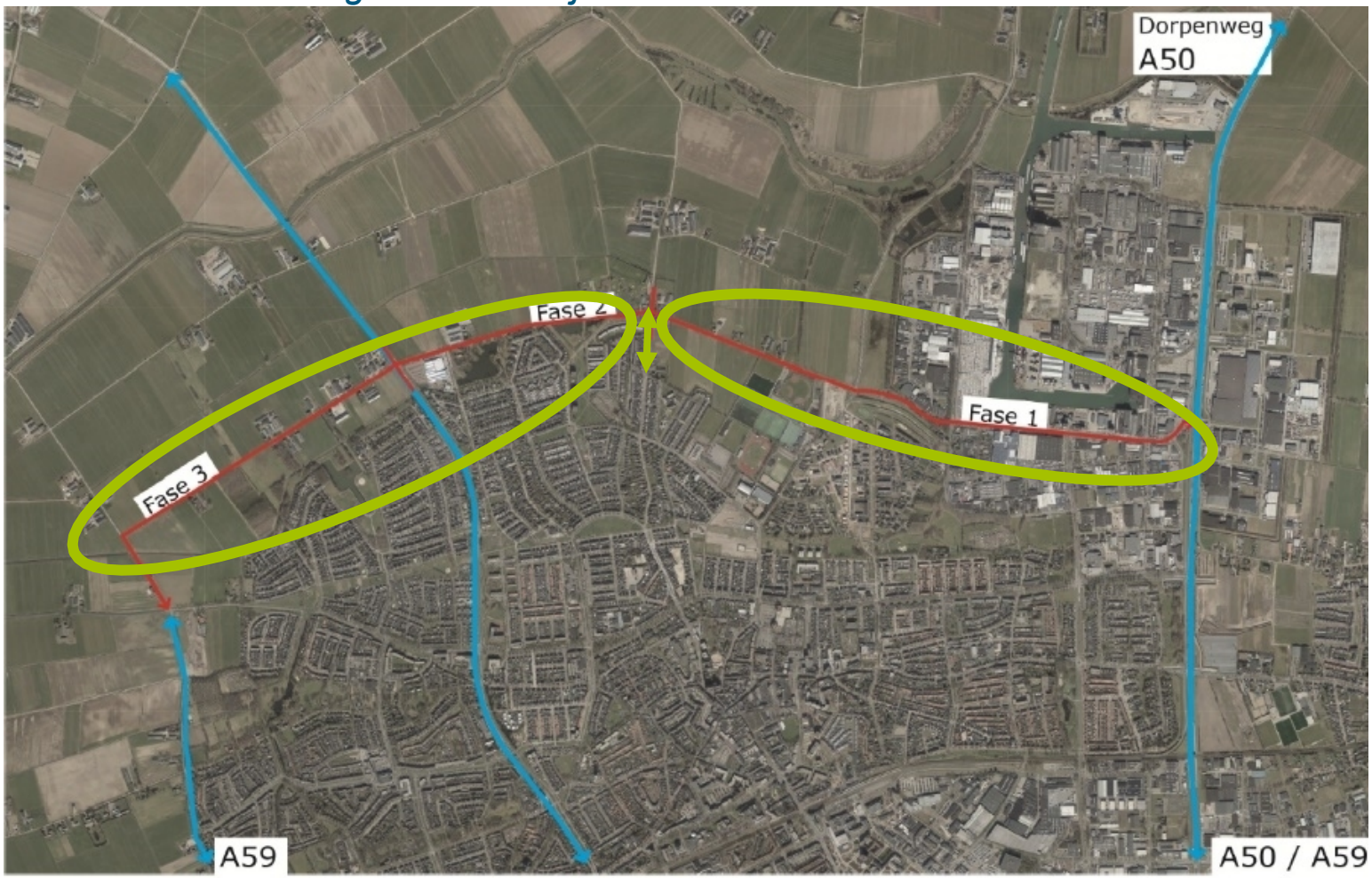


Verschilplot variant 4 t.o.v. variant 2

Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 5

Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3), aansluiting met Oijenseweg open, inclusief extra woningbouw westzijde Oss.



Royal HaskoningDHV

Effect Noordelijke Randweg – variant 5

Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3), aansluiting met Oijenseweg open, inclusief extra woningbouw westzijde Oss.

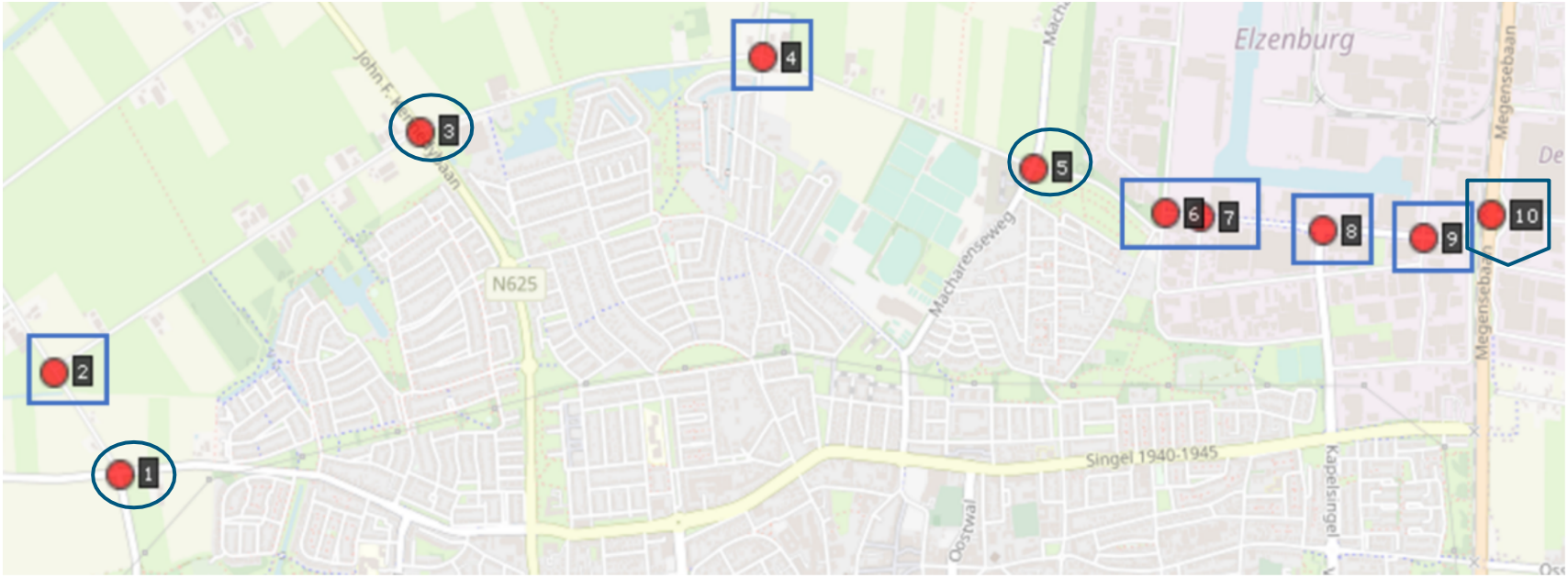
- Toegevoegde woningen: 150 aan westzijde Oss, totaal 600 woningen
- Verschillen beperkt t.o.v. variant 4
- Door wijziging maximum snelheid op Mikkeldonkweg:
  - Kleine verschuiving naar J.F. Kennedybaan en Singel 1940-1945
  - Ontsluiting wijken Ussen en Vlashoek via centrum naar N329
  - Inrichting, doorstroming en aantrekkelijkheid van de Middeldonkweg is essentieel in het uiteindelijke gebruik. Evt. in combinatie met ontmoedigende maatregelen in het centrum.

Nr.	Weg	2030 Referentie Mvt/etmaal	2030 Variant 4 Mvt/etmaal	2030 Variant 5 Mvt/etmaal
1	Huizenbeemdweg	4.290	4.950	4.170
2	Mikkeldonkweg	1.960	2.850	2.260
3	Frankenbeemdweg	1.750	4.370	4.110
4	Spitsbergerweg	2.120	4.930	4.740
5	NRW-fase1	0	5.240	5.080
6	Kanaalstraat	3.580	6.750	6.640
7	Kanaalstraat	6.470	7.890	7.880
8	Oijenseweg	740	1.380	1.380
9	Oijenseweg	100	1.320	1.320
10	Macharenseweg	3.810	3.360	3.400
11	Tournooiveld	1.150	780	770
12	Rusheuvelstraat	5.540	4.720	4.770
13	Singel 1940-1945	18.970	17.260	17.410
14	Singel 1940-1945	18.050	15.800	15.910

Effect Noordelijke Randweg – Conclusie

- Noordelijke Randweg heeft verkeersaantrekkende werking
- Alle varianten laten lichte verschuiving zien voor verkeer van en naar gebieden ten noorden van Oss
- Na realisatie van fase 1 nemen de intensiteiten op de Frankenbeemdweg toe naar ca. 3.450 mvt/etmaal. De huidige inrichting van de weg is hierop niet voorzien. Advies: fase 1 en 2 gelijktijdig realiseren.
- De realisatie van fase 3 trekt modelmatig beperkt extra verkeer, als gevolg van wijziging maximum snelheid Mikkeldonkweg (60 km/h → 50 km/h). Kanttekening: De Mikkeldonkweg wordt heringericht, dit kwaliteitsimpuls is niet meetbaar in het verkeersmodel.
- Intensiteit Singel 1940-1945 neemt bij alle varianten af tot ca. 17.000 mvt/etmaal, onderlinge verschillen tussen de varianten zijn marginaal
  - Uit eerdere onderzoeken blijkt dat er veel bestemmingsverkeer rijdt op de Singel 1940-1945. De geringe afname op de Singel na aanleg van de Noordelijke Randweg bevestigd dat.
- Openstellen Oijenseweg heeft positief effect op Macharenseweg en Rusheuvelstraat/Voorburcht.
- Aandachtspunten t.a.v. Kanaalstraat:
  - Menging doorgaand- en bestemmingsverkeer
  - Manoeuvreren (vracht)verkeer i.r.t. doorstroming en verkeersveiligheid

Kruispuntanalyses Noordelijke Randweg



Royal HaskoningDHV

Kruispuntanalyses Noordelijke Randweg

Conclusie

Nr.	Kruispunt	Kruispuntvorm	Voldoet?	Alternatief
1.	Huizenbeemdweg – Gewandeweg	Rotonde	Ja	
2.	Mikkeldonkweg – Huizenbeemdweg	Voorrangskruispunt	Ja	
3.	Frankenbeemdweg – John F. Kennedylaan	Rotonde	Ja	
4.	Spitsbergerweg – Oijenseweg – Frankenbeemdweg	Voorrangskruispunt	Ja	
5.	Spitsbergerweg – Macharenseweg	Rotonde	Ja	
6.	Kanaalstraat – Maaskade – Achterschaijkstraat	Voorrangskruispunt	Nee (avondspits)	Toepassen enkelstrooksrotonde of verkeerslicht
7.	Kanaalstraat – Vechtstraat	Voorrangskruispunt	Ja	
8.	Kanaalstraat – Havenstraat	Voorrangskruispunt	Nee (avondspits)	Middengeleider aanbrengen op Kanaalstraat of toepassen enkelstrooksrotonde/verkeerslicht
9.	Kanaalstraat – Reggestraat - Rijnstraat	Voorrangskruispunt	Nee (ochtendspits)	Middengeleider aanbrengen op Kanaalstraat of toepassen enkelstrooksrotonde/verkeerslicht
10.	Megensebaan-Veluwemeer-Kanaalstraat	VRI geregeld	Ja	NB nadere analyse gewenst, de praktijk en theorie wijken af

Effect Noordelijke Randweg



Afronding

