

Opdrachtgever	Gemeente Oss
Datum	12 mei 2025
Auteur	5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e
Kenmerk	05.1.2e.N3.02
Status	Concept
Pagina	1/6

Ontwerp kruispunt zwembad Oss

In het ontwerp van het kruispunt bij het te ontwikkelen zwembad aan de Osseweg zijn meerdere varianten overwogen. Een aantal oplossingsrichtingen zijn afgewogen en toegelicht in deze notitie. Het gaat hierbij om:

- Alternatieve aanpassing van het kruispunt N329 – Osseweg
- Locatie van de ontsluiting van de ontwikkeling
- Aanpassingen huidige ontsluiting parkeerterrein/ontsluiting ontwikkeling

Alternatieve aanpassingen van het kruispunt N329 – Osseweg

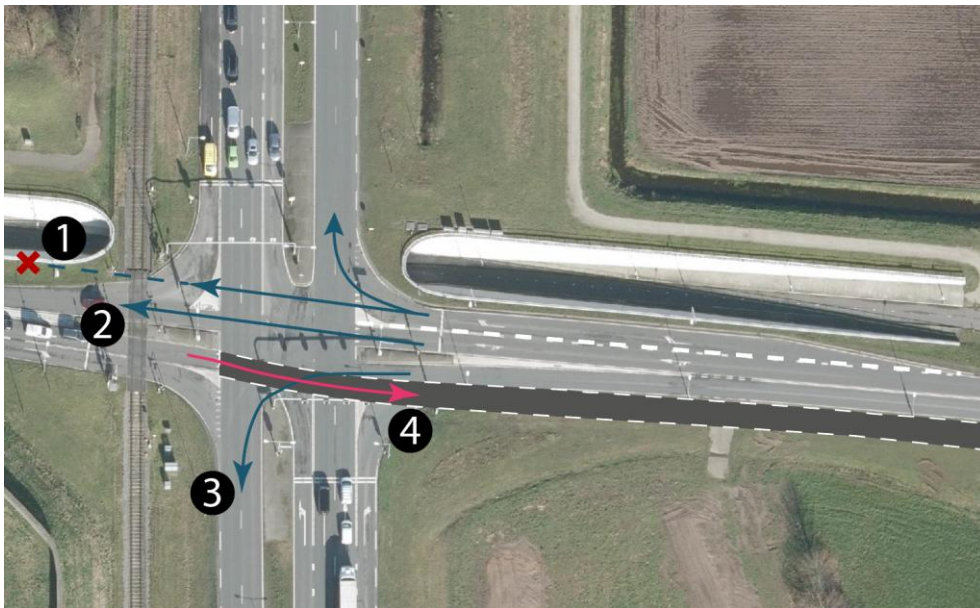
Bij deze variant wordt voorgesteld om een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer toe te passen op de Osseweg. Hiervoor moeten wel enkele opstelstroken verlengd worden. Dit ontwerp zal resulteren in een grote reconstructie van het kruispunt. In de huidige situatie zijn op de Osseweg twee opstelstroken; één gecombineerd voor linksaf en rechtdoorgaand verkeer en één voor rechtsafslaand verkeer. Bij het realiseren van een opstelstrook voor linksafslaand verkeer zijn er twee opties:

- 2 opstelstroken: één voor linksafslaand verkeer en een gecombineerde rechtdoor en rechtsaf
- 3 opstelstroken: één linksaf, één rechtdoor en één voor rechtsafslaand verkeer.

De afrijstrook op de Berghemseweg kan niet naar het noorden worden verplaatst door de aanwezigheid van de fietstunnel (1 in Figuur 1). Hierdoor moet de rechtdoorgaande rijrichting op de Osseweg op dezelfde locatie blijven liggen (2). Bij een aparte opstelstrook voor linksafslaand verkeer moet deze gesitueerd worden ten zuiden van deze opstelstrook, de huidige locatie van de afrijstrook op de Osseweg (inkomend verkeer) (3). De afrijstrook komt hierdoor meer zuidelijk te liggen (4). Als gevolg hiervan moeten alle rijrichtingen naar de Osseweg een nieuwe locatie krijgen. Hierdoor moet nagenoeg het hele kruispunt worden aangepast, inclusief de verkeerslichten.

Het voordeel van een extra opstelstrook voor linksaf verkeer op de Osseweg zou zijn dat gemotoriseerd verkeer die linksaf willen slaan terwijl de spoorbomen gesloten zijn het kruispunt kunnen oprijden en de weg kunnen vervolgen. Echter, is het mogelijk dat de opstelstrook ook wordt geblokkeerd door rechtdoorgaand gemotoriseerd verkeer. Daarnaast zijn het aantal treinbewegingen op dit kruispunt beperkt. Verder kan het kruispunt ook zonder een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer op de Osseweg het verkeer goed afwikkelen indien de opstelstroken worden verlengd.

Samenvattend, een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer op de Osseweg kan alleen gerealiseerd worden door middel van een reconstructie van het kruispunt. Alle rijrichtingen naar de Osseweg hebben dan een nieuwe locatie nodig, inclusief de verkeerslichten en spoorovergang. Echter, is volledige reconstructie van het kruispunt is voor de mate van verkeersafwikkeling op het kruispunt niet nodig.



Figuur 1 Alternatieve aanpassingen kruispunt N329 – Osseweg

Locatie van de ontsluiting van de ontwikkeling

Een directe ontsluiting op de N329 zorgt ervoor dat de ontwikkeling enkel vanaf het zuiden ontsloten is (**Fig. 2**). Verkeer komend uit alle andere richtingen (noord/oost/west) (**Fig. 3,4,5**), kan geen gebruik maken van een directe ontsluiting. De ontsluiting is dan maar voor een beperkt deel van het verkeer te gebruiken.

Bij een ontsluiting op de Osseweg (toegang parkeerterrein) heeft het gemotoriseerd verkeer van en naar de ontwikkeling vanuit het noorden, zuiden en westen geen conflict met ander verkeer. Dit levert qua afwikkeling en verkeersveiligheid geen problemen op. Ook voor de afwikkeling van het verkeer op de ontsluiting op de Osseweg (toegang parkeerterrein) heeft een directe ontsluiting op de N329 geen meerwaarde. Het maatgevende conflict voor de T-aansluiting is het verkeer dat vanaf de parkeerplaats komt en linksaf naar de N329 wil. Dit verkeer heeft niets aan een directe ontsluiting op de N239 omdat hier niet alle richtingen mee bediend worden. Het verkeer kan namelijk niet naar het zuiden vanaf deze ontsluiting. Daarnaast is het de vraag of het mogelijk qua verkeersveiligheid (snelheid) en inpasbaarheid een dergelijke ontsluiting te realiseren zo dicht bij de zuidelijk gelegen tunnel.



Figuur 2 Verkeerstroom Zuid



Figuur 3 Verkeerstroom Oost



Figuur 4 Verkeerstroom West



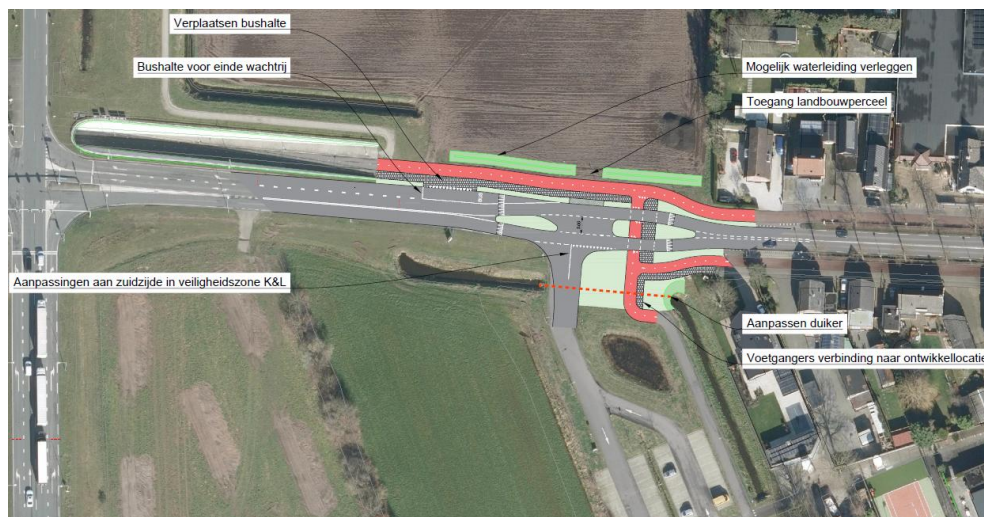
Figuur 5 Verkeerstroom Noord

Aanpassingen huidige ontsluiting parkeerterrein/ontsluiting ontwikkeling

Variant A

De snelheid op de Osseweg is vrij hoog en dit wordt ook zo ervaren. Dit wordt tegengegaan door een slinger met plateau toe te passen om de snelheid eruit te halen. Om de oversteekbaarheid te verbeteren is een middeneiland nodig, voor zowel de auto als fietser. De auto is hierbij maatgevend, daarom is een middeneiland van 5 meter wenselijk. De snelheid van zowel auto's van oost-west als west-oost zijn een belangrijke factor in de verkeersveiligheid. Daarom is in het ontwerp uitgegaan dat in beide rijrichtingen de weg uitgebogen moet worden. Dit resulteert in een uitbuiging naar het noorden en zuiden. Maatgevende voertuigen in het ontwerp zijn tractors en vrachtwagens.

In deze variant is ook rekening gehouden met de noordelijk gelegen perceelgrens en verkeerslichten. Hiermee is de wachtrij lengte bepaald van het verwachte autoverkeer. De bushalte kan door deze lengte niet op de kruising gesitueerd worden en ook niet er net voor/na. De bus moet achter deze wachtrij ruimte hebben om altijd weg te kunnen rijden. Ook liggen ten noorden en zuiden van de weg kabels en leidingen. In dit ontwerp is hier omheen ontworpen, niet bovenop, ofwel, bij deze variant zorgt een middeneiland op de Osseweg voor een veiliger oversteek voor fietsers. De uitbuiging die hiermee ontstaat naar het zuiden remt de auto's af.

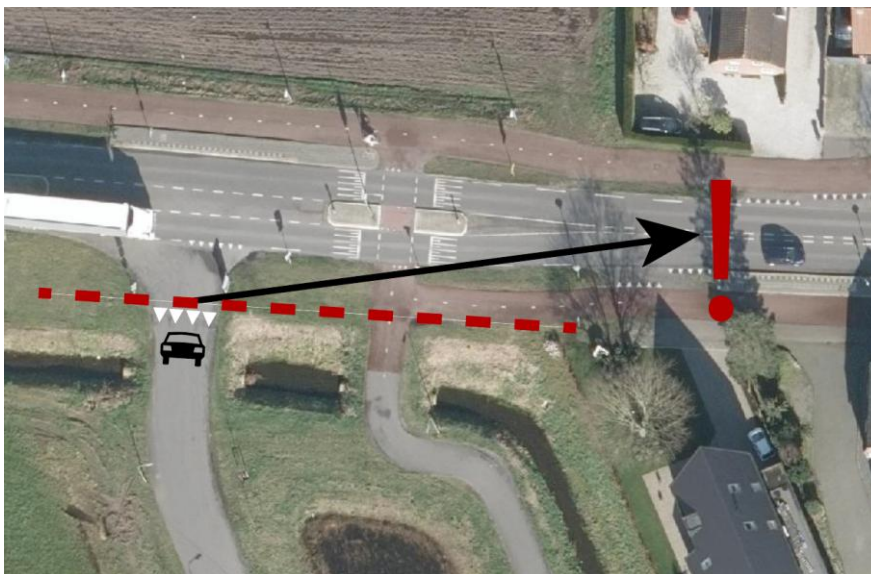


Figuur 6 Aanpassingen huidige ontsluiting parkeerterrein: Variant A

Variant B

Om geen gebruik te maken van het perceel ten noorden van de Osseweg zou het ontwerp zuidelijker verplaatst worden. Indien het parkeereiland zuidelijker komt te liggen zal de ontsluiting van het parkeerterrein ook naar het zuiden verplaatst moeten worden. Dit zal zorgen voor een grote slinger voor verkeer vanaf de verkeerslichten. De snelheid zal hiermee dalen, maar het verkeer vanaf de ontwikkeling heeft slecht zicht op verkeer vanuit Berghem. Dit is weergegeven in figuur 7.

De ten zuiden van de weg gelegen veiligheidszone is in het ontwerp van variant A zoveel mogelijk van weggebleven. Dit geldt ook aan de noordzijde, daar ligt een zelfde veiligheidszone met waterleidingen en midden spanning voor stroom. Deze kabels verplaatsen zal veel extra werk opleveren.



Figuur 7 Aanpassingen huidige ontsluiting parkeerterrein: Variant B (zichtlijn)

Variant C

Een verkeerslichtregeling is een maatregel indien de oversteekbaarheid voor de fietser slecht is, als het te druk is en indien niet voldoende ruimte is voor een middeneiland.

Buiten de spits is het op de Osseweg niet druk genoeg om een verkeerslichtregeling te plaatsen. Rood licht zal meer genegeerd worden wat het gevaarlijker maakt dan wanneer fietsers en auto's zelf opletten wanneer overgestoken kan worden. Daarnaast heeft het plaatsen van extra verkeerslichten een negatief effect op de doorstroming op de Osseweg van gemotoriseerd verkeer. Een verkeerslichtregeling is op dit moment niet wenselijk.

Conclusie: De meest passende variant is variant a, toepassing van het middeneiland op de Osseweg. De overige varianten brengen meer complicaties met zich mee.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1