



Bestemmingsplan Midden-Noord - Oss - 2012

Bijlagen 9 - aanvullend verkeersonderzoek
maatregelen januari 2011 tuincentrum

Ontwerp

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Oss

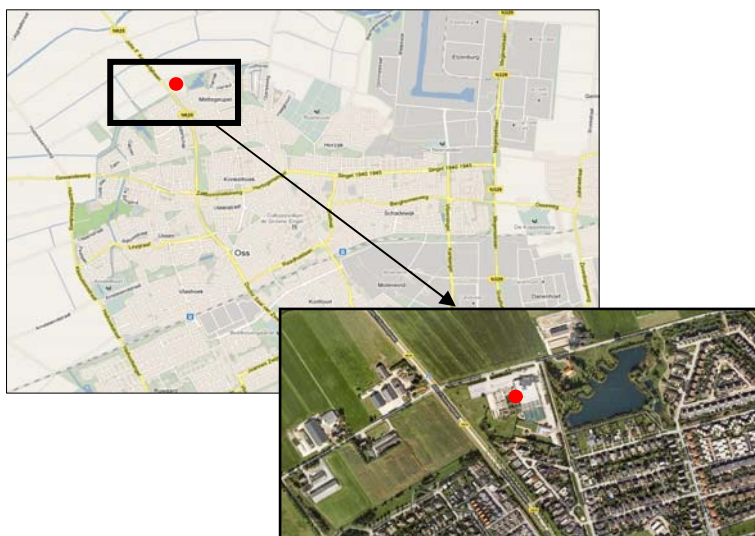
Aanvullend onderzoek Frankenbeemdweg

Datum
Kenmerk
Eerste versie

3 januari 2012
OSS136/Kmb/1136
21 december 2011

1 Inleiding

In april 2011 heeft Goudappel Coffeng BV een studie (kenmerk OSS127/Wrd/1119) uitgevoerd naar de verkeerseffecten van een mogelijke uitbreiding van tuincentrum Coppelmans aan de Frankenbeemdweg in Oss. Met behulp van het regionale verkeersmodel en de CROW-publicatie 'Verkeersgeneratie voorzieningen', is voor het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg de kwaliteit van de verkeersafwikkeling geanalyseerd voor de toekomstige situatie in het prognosejaar 2020. Hierbij is rekening gehouden met de autonome groei van autobezit en -gebruik, de vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, inclusief de voorgenomen plannen in het kader van de Mobiliteitsvisie en de voorgenomen ontwikkeling van Oss-West.



Figuur 1.1: Ligging tuincentrum Coppelmans Oss

In de studie van april 2011 is geconcludeerd dat het verkeer, zowel met en zonder tuincentrum, met een voorrangskruispunt niet kan worden afgewikkeld. Ook niet wanneer rekening wordt gehouden met één extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer naar de Frankenbeemdweg. Voor deze situatie is zowel met als zonder tuinbouwcentrum een enkelstrooksrotonde nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen.

In de eerdere studie van Goudappel Coffeng is rekening gehouden met extra verkeer door de ontwikkelingen Oss-West. Omdat met name de aard en omvang van de ontwikkelingen Oss-West nog onzeker zijn op dit moment, heeft de gemeente gevraagd om te bezien wat de verkeerseffecten op de verkeersafwikkeling met het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg zijn wanneer geen rekening wordt gehouden met deze toekomstige ontwikkelingen. Tevens heeft de gemeente Oss, na het gereed komen van de notitie in april 2011, tellingen uitgevoerd op de John F. Kennedybaan, Frankenbeemdweg en de Mikkeldonkweg. Deze tellingen zijn uitgevoerd in december 2011. De resultaten van deze tellingen worden vergeleken met de intensiteiten uit het verkeersmodel.

Daarnaast heeft de gemeente Oss een mobiliteitsvisie vastgesteld, waarin diverse maatregelen in het wegennet worden genomen. Deze maatregelen hebben effect op de verkeersstromen in de gemeente Oss. In deze analyse is bezien wat het effect is van de maatregelen uit de mobiliteitsvisie op de verkeersafwikkeling van het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg.

2 Huidige situatie

De gemeente Oss heeft in december 2011 (3 t/m 9 december) verkeerstellingen uitgevoerd op het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg - Mikkeldonkweg. Deze tellingen zijn vergeleken met de intensiteiten uit het verkeersmodel voor het prognosejaar 2020. Hierdoor zijn als gevolg van infrastructurele ontwikkelingen (bijvoorbeeld de reconstructie van de N329) verkeersverschuivingen mogelijk. Ten opzichte van de verkeersmodelintensiteiten is te constateren dat de verkeerstellingen op de John F. Kennedybaan hoger liggen.

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--------------------------------------|-----------|--|-------------------------------------|
| Frankenbeemdweg | 1,83 | 82 | >600 (10 min.) |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,41 | 1 | 4 |
| Mikkeldonkweg | 0,79 | 3 | 62 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,08 | 0 | 4 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,25 | 0 | 3 |

Tabel 2.1: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, tellingen, avondspits, zonder tuincentrum

De theoretische verkeersafwikkeling op basis van de telcijfers is doorgerekend, waarbij rekening gehouden is met één extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanuit Lith naar de Frankenbeemdweg. Hierdoor ontstaat automatisch ruimte om tegenover dit linksafvak een middenberm te creëren op de John F. Kennedybaan aan de zuidzijde. Dit kan ook het oversteken voor fietsers vergemakkelijken.

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij | |
|--------------------------------------|-----------|---------------------|-------------------------------------|
| | | in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
| Frankenbeemdweg | 3,22 | 151 | >600 (10 min) |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,45 | 1 | 4 |
| Mikkeldonkweg | 1,10 | 14 | 268 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,11 | 0 | 5 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,25 | 0 | 3 |

Tabel 2.2: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, tellingen, avondspits, met tuincentrum

Uit de resultaten blijkt dat op basis van de verkeersstellingen tijdens het drukste uur het verkeer niet goed kan worden afgewikkeld met een voorrangskruispunt. Het verkeer van de zijwegen kan met deze intensiteiten tijdens het drukste uur geen veilige hiaten vinden om de John F. Kennedybaan op te rijden. Dit is zowel met als zonder uitbreiding van het tuincentrum te constateren op de Frankenbeemdweg. Met de uitbreiding van het tuincentrum is dit effect ook op de Mikkeldonkweg te constateren. In de praktijk zal de verkeersafwikkeling beter zijn dan vorenstaande theoretische benadering, doordat automobilisten het risico nemen in kleine hiaten de voorrangsweg op te rijden. Dit laatste betekent echter een risico voor de verkeersveiligheid.

3 Referentiesituatie 2020

Naast de tellingen is de verkeersafwikkeling beschouwd voor de referentiesituatie 2020, voor zowel de situatie met en zonder de uitbreiding van het tuincentrum. Ten opzichte van de eerder uitgevoerde studie is in deze referentiesituatie niet de ontwikkelingen in Oss-West meegenomen. Wel is rekening gehouden met de ontwikkelingen Talentencampus - Sibeliuspark. Ook is in de referentiesituatie 2020 de capaciteitsuitbreiding van de N329 opgenomen. Door dit laatste neemt de intensiteit op de John F. Kennedybaan af. Hierdoor zijn de intensiteiten in de referentiesituatie in 2020 op de John F. Kennedybaan lager dan tijdens de verkeersstellingen geconstateerd.

De maatgevende periode is de avondspitsperiode. Om die reden is enkel deze situatie beschouwd in voorliggende analyse. Bij het analyseren van de verkeersafwikkeling is rekening gehouden met één aparte opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanuit de John F. Kennedybaan (Lith) in de richting van de Frankenbeemdweg. Dit is een uitgangspunt van de gemeente Oss. Door het extra opstelvak ontstaat aan de zuidzijde van de

John F. Kennedybaan de mogelijkheid een middenberm te creëren wat het oversteken voor fietsers kan vergemakkelijken.

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--------------------------------------|-----------|--|-------------------------------------|
| Frankenbeemdweg | 0,99 | 12 | 115 |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,31 | 0 | 3 |
| Mikkeldonkweg | 0,47 | 1 | 16 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,02 | 0 | 4 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,17 | 0 | 3 |

Tabel 3.1: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan-- Frankenbeemdweg, referentiesituatie 2020, avondspits, zonder tuincentrum

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--------------------------------------|-----------|--|-------------------------------------|
| Frankenbeemdweg | 1,46 | 142 | 583 |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,34 | 0 | 4 |
| Mikkeldonkweg | 0,58 | 1 | 23 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,04 | 0 | 4 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,17 | 0 | 3 |

Tabel 3.2: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, referentiesituatie 2020, avondspits, met tuincentrum

In de referentiesituatie in 2020 kan het verkeer niet met een voorrangskruispunt worden afgewikkeld. Op de Frankenbeemdweg is de I/C-verhouding te hoog (meer dan 0,7), daarbij ontstaan wachtrijen en een te hoge wachttijd. Dit betekent dat het verkeer risico's gaat nemen om de voorrangsweg op te rijden. Dit knelpunt ontstaat zowel met als zonder uitbreiding van het tuincentrum.

4 Toekomstige situatie inclusief mobiliteitsvisie

In de mobiliteitsvisie worden diverse maatregelen genomen, waaronder bijvoorbeeld een nieuwe wegencategorisering. Deze maatregelen zijn met de ontwikkelingen Talentencampus - Sibeliuspark, maar zonder de ontwikkelingen Oss-West doorgerekend. Als gevolg van deze maatregelen veranderen diverse verkeersstromen, en neemt op het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg - Mikkeldonkweg de verkeersintensiteit af.

Geanalyseerd is wat het effect is van deze veranderende verkeersintensiteiten op de verkeersafwikkeling van het kruispunt, zowel met als zonder uitbreiding van het tuincentrum. Daarbij is rekening gehouden met één extra opstelstrook voor linksafslaand

verkeer vanuit Lith naar de Frankenbeemdweg. Hierdoor ontstaat automatisch ruimte om tegenover dit linksafvak om een middenberm te creëren op de John F. Kennedybaan aan de zuidzijde. Dit kan ook het oversteken voor fietsers vergemakkelijken.

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--------------------------------------|------------------|--|---|
| Frankenbeemdweg | 0,64 | 2 | 21 |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,26 | 0 | 3 |
| Mikkeldonkweg | 0,41 | 1 | 15 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,02 | 0 | 3 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,17 | 0 | 3 |

Tabel 4.1: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, situatie mobiliteitsvisie 2020, avondspits, zonder tuincentrum

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--------------------------------------|------------------|--|---|
| Frankenbeemdweg | 0,94 | 8 | 78 |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,30 | 0 | 3 |
| Mikkeldonkweg | 0,51 | 1 | 20 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,04 | 0 | 4 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,20 | 0 | 3 |

Tabel 4.2: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, situatie mobiliteitsvisie 2020, avondspits, met tuincentrum

Wanneer de maatregelen uit de mobiliteitsvisie worden getroffen, kan het verkeer zonder de uitbreiding van het tuincentrum worden afgewikkeld met een voorrangskruispunt. Met de uitbreiding van het tuincentrum kan het verkeer op de Frankenbeemdweg niet meer goed worden afgewikkeld. De I/C-verhouding is boven de 0,7 en de wachttijd en wachtrij zijn relatief hoog. De I/C verhouding is alleen op de Frankenbeemdweg een knelpunt. Ook ligt de I/C verhouding beperkt boven het maximum.

| straatnaam/tak | I/C-ratio | gemiddelde wachtrij in personenauto's | gemiddelde wachttijd in seconden |
|--|-----------|--|-------------------------------------|
| Frankenbeemdweg (linksaf) | 0,60 | 1 | 31 |
| Frankenbeemdweg (rechtsaf/ recht- door) | 0,38 | 1 | 10 |
| John F. Kennedybaan (zuid) | 0,30 | 0 | 3 |
| Mikkeldonkweg | 0,51 | 1 | 20 |
| John F. Kennedybaan (noord, linksaf) | 0,04 | 0 | 4 |
| John F. Kennedybaan (noord) | 0,20 | 0 | 3 |

Tabel 4.3: Resultaten analyse kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg, situatie mobiliteitsvisie 2020, avondspits, met tuincentrum en extra opstelstrook Frankenbeemdweg

Geanalyseerd is of het verkeer wel kan worden afgewikkeld wanneer er op de Frankenbeemdweg meerdere opstelstroken zijn (één voor linksafslaand verkeer en één voor verkeer dat rechtdoor of rechtsaf gaat). Uit de analyse kan geconcludeerd worden dat met een extra opstelstrook het verkeer op de Frankenbeemdweg wel kan worden afgewikkeld.

5 Conclusies

Uit de resultaten van de analyse blijkt dat er op basis van de verkeerstellingen een knelpunt is met de verkeersafwikkeling van het voorrangskruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg - Middeldonkweg, zowel in de situatie met als zonder uitbreiding van het tuincentrum.

Ook voor de referentiesituatie 2020 geldt dat de verkeersafwikkeling van het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg - Middeldonkweg een knelpunt is. Met een voorrangskruispunt kan het verkeer niet worden afgewikkeld, zowel in de situatie met als zonder uitbreiding van het tuincentrum.

Wanneer de maatregelen uit de mobiliteitsvisie worden uitgevoerd, zullen de verkeersintensiteiten afnemen op dit kruispunt. Dit komt met name door de nieuwe wegencategorisering, die zorgt voor een verschuiving van verkeersstromen in de gehele gemeente Oss. Hierdoor kan in de situatie zonder tuincentrum het verkeer worden afgewikkeld met een voorrangskruispunt. Wanneer de uitbreiding van het tuincentrum plaatsvindt, kan het kruispunt John F. Kennedybaan - Frankenbeemdweg - Middeldonkweg niet meer met een voorrangskruispunt (met één opstelstrook extra ten opzichte van de huidige situatie) worden afgewikkeld. Met één extra opstelstrook op de Frankenbeemdweg kan ook het verkeer met een uitbreiding van het tuincentrum worden afgewikkeld.

In voorliggende en voorgaande studie zijn verschillende (toekomstige) situaties geanalyseerd. Omdat in de nabije toekomst veel staat te gebeuren met het wegennet van Oss

en de te realiseren ruimtelijke ontwikkelingen, wordt geadviseerd zich te richten op het prognosejaar 2020. De verkeersafwikkeling op het kruispunt moet immers robuust en toekomstvast zijn. Omdat de ontwikkelingen Sibeliuspark - Talentencampus en de Mobiliteitsvisie inmiddels zijn vastgesteld en de plannen rondom de ontwikkelingen Oss-West nog onzeker zijn, wordt geadviseerd uit te gaan van het prognosejaar 2020 met de Mobiliteitsvisie. Op het betreffende kruispunt geldt voor deze situatie dat enkel maatregelen nodig zijn wanneer het tuincentrum wordt uitgebreid. Zonder rekening te houden met de uitbreiding is reeds een goede verkeersafwikkeling mogelijk, uitgaande van één opstelstrook toegevoegd op de John F. Kennedybaan. Deze opstelstrook biedt ook de mogelijkheid aan de zuidzijde van de John F. Kennedybaan een middenberm te creëren wat het oversteken kan vergemakkelijken. Om ook in de situatie dat het tuincentrum wordt gerealiseerd een goede verkeersafwikkeling te bieden, is ook een extra opstelvak benodigd op de Frankenbeemdweg, namelijk een opstelvak voor linksafslaand verkeer en één voor verkeer dat rechtdoor of rechtsaf gaat.

Advies

Door een extra opstelvak te realiseren op de noordelijke en oostelijke tak van het kruispunt (respectievelijk John F. Kennedybaan en Frankenbeemdweg) ontstaat een verkeersveilige situatie die een goede toekomstige verkeersafwikkeling kent. Door het creëren van een middenberm op de John F. Kennedybaan wordt de oversteekbaarheid daarnaast verbeterd. Dit is vanuit verkeerskundig oogpunt echter niet noodzakelijk. Ook het verlagen van de snelheid heeft weinig tot geen invloed op de verkeersafwikkeling. Wel zorgt het voor een verkeersveiligere situatie (minder kans op letselongevallen). Ook hiervoor geldt dat in deze situatie op dit moment geen noodzaak is voor een dergelijke maatregel. Desondanks kan de gemeente overwegen om toch dergelijke maatregelen te nemen om de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.