

| | |
|---------------|-----------------------|
| Opdrachtgever | Gemeente Overbetuwe |
| Datum | 29 maart 2024 |
| Auteur | Joran van Kessel |
| Controle | Floris Frederix |
| Kenmerk | 016766.20240123.N1.02 |
| Status | Definitief |
| Pagina | 1/15 |

Verkenning hoofdwegennet Oosterhout

1. Inleiding

De gemeente Overbetuwe heeft behoefte aan inzicht in de (rest)capaciteit van het wegennetwerk in Oosterhout. Hoeveel extra verkeer kan er worden afgewikkeld voordat er knelpunten ontstaan met betrekking tot de verkeersafwikkeling, verkeerveiligheid en oversteekbaarheid? Zijn er in de huidige situatie al knelpunten en wat is het gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen?

Studiegebied

In figuur 1.1 is het onderzochte studiegebied weergegeven. Er zijn 4 wegen en 3 kruispunten beoordeeld (waarvan 1 kruispunt buiten grondgebied van de gemeente Overbetuwe). Deze wegvakken en kruispunten vormen samen de belangrijkste ontsluitingsinfrastructuur van Oosterhout.



Figuur 1.1: Beoordeelde wegvakken en kruispunten

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een analyse van de wegvakken, een analyse van de kruispunten is opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 volgen de conclusie en aanbevelingen.

2. Analyse wegvakken

Per wegvak wordt ingegaan op de functie, vormgeving en het gebruik van de weg. Vervolgens volgt een beoordeling van de relatie tussen deze aspecten en de eventueel aanwezige restcapaciteit. Het huidige en verwachte toekomstige gebruik van de wegen (verkeersintensiteit) is gebaseerd op de intensiteiten uit het Regionale Verkeersmodel Arnhem Nijmegen, waarin de gemeente Overbetuwe ook is opgenomen.

2.1 Stationsstraat



Figuur 2.1: Vormgeving Stationsstraat

| kenmerk | |
|--|--|
| functie | gebiedsontsluitingsweg 50 km/h |
| intensiteit motorvoertuigen [mvt/etmaal] | 7.600 |
| verharding | asfalt |
| rijbaanbreedte | 5,8 meter |
| fietsvoorziening | vrijliggend fietspad (circa 2,0 meter breed) |
| voetgangersvoorziening | op fietspad |
| parkeren | niet aanwezig |

Tabel 2.1: Kenmerken Stationsstraat

Functie

De Stationsstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/h. De straat vormt de belangrijkste ontsluiting van Oosterhout, als verbinding tussen Oosterhout en de Griftdijk. Via de Griftdijk kunnen de A15 en A325 worden bereikt.

Gebruik

Het verkeersmodel voor de huidige situatie bevat circa 7.600 mvt/etmaal op de Stationsstraat, in het toekomstige prognosejaar (2032) stijgt de intensiteit naar circa 8.100 mvt/etm. Daarnaast is er een buslijn met een frequentie van 2 keer per uur. De Stationsstraat bevat echter geen haltes.

Vormgeving

De verharding bestaat uit asfalt met een rijbaanbreedte van circa 5,8 meter. Er is asmarkering aanwezig en de weg ligt tussen opsluitbanden. Fietsers maken gebruik van een fietspad naast de rijbaan. Dit fietspad ligt op korte afstand van de rijbaan, maar wel verhoogd. Ook voetgangers dienen gebruik te maken van dit fietspad.

Beoordeling

De weg is in grote lijnen vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/h. Positief voor de verkeersveiligheid is de scheiding van gemotoriseerd verkeer en fietsers/voetgangers. De ligging van de rijbaan tussen opsluitbanden draagt bij aan een meer geloofwaardige limiet en lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

De volgende aandachtspunten gelden:

- De rijbaanbreedte van de weg voldoet, maar is minimaal. Er is binnen het huidige profiel geen ruimte voor verdere verbreding. Toepassing van een dubbele in plaats van een enkele asstreep heeft daarnaast de voorkeur.
- Het fietspad aan beide zijden van de weg is vrijwel direct aan de rijbaan gelegen. Bij uitwijkacties of valpartijen van het fietsverkeer richting de rijbaan is er geen bufferruimte (door bijvoorbeeld aanwezigheid berm) aanwezig en komen de verkeerdeelnemers direct met elkaar in conflict. Het fietspad is niet vergevingsgezind. Bovendien hebben de fietspaden niet de door de CROW minimale gewenste breedte van minimaal 2,3 meter.
- Aan de weg zijn een supermarkt en diverse woningen gelegen. Toepassing van een gescheiden voetpad naast het fietspad heeft daarom de voorkeur. Dit resulteert in een betere scheiding van voetgangers en fietsers en daarmee in een lagere kans op conflicten/onveilige situaties. Binnen het huidige profiel is echter geen ruimte voor de inpassing van een voetpad.
- Er is ruimte voor een verdere groei van het gemotoriseerde verkeer, op een goed ingerichte gebiedsontsluitingsweg met limiet van 50 km/h en twee rijstroken kunnen in principe tot 15.000-20.000 mvt/etmaal worden afgewikkeld. Maar vanaf een intensiteit van 10.000 mvt/etmaal zijn aanvullende oversteekvoorzieningen gewenst om de oversteekbaarheid te verbeteren (bijvoorbeeld ter hoogte van supermarkt). Daarnaast is de intensiteit op wegvakken vaak niet maatgevend, maar de afwikkeling op kruispunten.

Conclusie

Het huidige ontwerp van de weg is het meest optimale gezien de beperkte beschikbare profielruimte. Het belangrijkste aandachtspunt zijn de niet vergevingsgezinde fietspaden. Mede vanwege de scheiding van langzaam en gemotoriseerd verkeer is er echter voldoende

restcapaciteit aanwezig voor verdere groei van het verkeer. Bij een grote toename vormt de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer een knelpunt en zijn aanvullende voorzieningen gewenst.

2.2 Oosterhoutsestraat



Figuur 2.2: Vormgeving Oosterhoutsestraat

| kenmerk | |
|--|--|
| functie | gebiedsontsluitingsweg 50 km/h |
| intensiteit motorvoertuigen [mvt/etmaal] | 5.400 |
| verharding | asfalt |
| rijbaanbreedte | 5,8 meter |
| fietsvoorziening | suggestiestroken (circa 1,3 meter breed) |
| voetgangersvoorziening | trottoir |
| parkeren | niet aanwezig |

Tabel 2.2: Kenmerken Oosterhoutsestraat

Functie

De Oosterhoutsestraat is een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/h. De straat loopt over in de Stationsstraat richting de regionale hoofdwegen. Daarmee vormt de weg met name voor inwoners vanuit het noorden van Oosterhout en vanuit de Peperstraat een belangrijke ontsluitingsweg.

Gebruik

In de huidige situatie maken circa 5.100 mvt/etmaal gebruik van de weg, in de toekomst is een stijging naar 5.400 mvt/etmaal zichtbaar in het verkeersmodel. Er is een haltehaven voor de bus aanwezig (lijn 3 over route Oosterhoutsestraat-Peperstraat-Dorpsstraat).

Vormgeving

De verharding bestaat uit asfalt met een rijbaanbreedte van circa 5,8 meter. Op de rijbaan zijn fietsuggestiestroken aangebracht. Voor voetgangers is er een trottoir aanwezig aan de zuidzijde van de rijbaan.

Beoordeling

De weg is vormgegeven als 'grijze weg' met zowel een verblijfs- als verkeersfunctie. Het belangrijkste knelpunt zijn de fietsvoorzieningen. De volgende aandachtspunten gelden:

- Toepassing van suggestiestroken op een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 50 km/h is niet gewenst vanwege het relatief grote snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Het huidige ontwerp voldoet daarmee niet aan de richtlijnen. Toepassing van een erftoegangsweg is niet gewenst, aangezien de weg ook een behoorlijke verkeersfunctie heeft. Daarom wordt aanbevolen de weg in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/h.
- Vanuit het oosten (Stationsstraat) is de omgeving relatief gesloten met bebouwing en/of groen aan beide zijden van de wegen. Vanaf het kruispunt met de Peperstraat wordt de omgeving echter meer open met alleen bebouwing aan de zuidzijde en vrij zicht richting het noorden. Dit kruispunt vormt daarmee een mogelijke logische overgang tussen beide snelheidslimieten.

Conclusie

Vanwege de functie van de weg en geen gescheiden voorzieningen voor fietsers wordt aanbevolen de functie van de weg te veranderen naar een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/h. Op deze wegcategorie kunnen met een profielbreedte van circa 6 meter tot ongeveer 6.000 mvt/etmaal veilig worden afgewikkeld. Dit betekent dat er in beperkte mate nog ruimte is voor verdere groei van het verkeer.

2.3 Dorpsstraat



Figuur 2.3: Vormgeving Dorpsstraat

| kenmerk | |
|--|---------------------------|
| functie | erftoegangsweg 30 km/h |
| intensiteit motorvoertuigen [mvt/etmaal] | 1.600 (maximaal) |
| verharding | elementverharding |
| rijbaanbreedte [m] | 7,0 |
| fietsvoorziening | geen (gemengd op rijbaan) |
| voetgangersvoorziening | trottoir |
| parkeren | op de rijbaan |

Tabel 2.3: Kenmerken Dorpsstraat

Functie

De Dorpsstraat is een erftoegangsweg met een limiet van 30 km/h. De straat vormt een belangrijke ontsluiting voor het zuiden van Oosterhout en loopt door tot aan de Waaldijk.

Gebruik

De toekomstige intensiteit is circa 1.600 mvt/etmaal op het meest noordelijke gedeelte en loopt af richting het zuiden met nog enkele honderden mvt/etmaal ter hoogte van de Waaldijk.

Vormgeving

De verharding bestaat uit elementverharding met een rijbaanbreedte van circa 7,0 meter. Fietsers maken gebruik van de rijbaan. Voor voetgangers is er een trottoir aan beide zijden van de rijbaan. Er staan regelmatig voertuigen geparkeerd op de rijbaan. Ook zijn er diverse wegversmallingen aanwezig.

Beoordeling

De weg is vormgegeven als brede erftoegangsweg met vooral een verblijfsfunctie. De vormgevingskenmerken zijn passend bij deze functie. Aandachtspunt is de breedte van de rijbaan, deze is relatief hoog met circa 7,0 meter. Hierdoor blijft het ondanks de aanwezigheid van geparkeerde auto's op de rijbaan alsnog mogelijk met hogere snelheid door de straat te rijden.

Aan de andere kant is er echter ook sprake van een snelheidsremmende werking door de aanwezigheid van elementverharding, wegversmallingen en plateaus op (gelijkwaardige) kruispunten waarmee de snelheid wordt gereduceerd. Mocht er toch sprake zijn van te hoge snelheden op structurele basis, dan worden aanvullende snelheidsremmende maatregelen aanbevolen zoals het plaatsen van extra wegversmallingen.

Een alternatieve (meer grootschalige) optie is een volledige herinrichting van het bestaande profiel waarbij de rijbaanbreedte wordt teruggebracht tot circa 5 meter en parkeervakken naast de rijbaan worden geplaatst.

Conclusie

De huidige weginrichting heeft voldoende restcapaciteit en is geschikt voor het verwerken tot 2.500 mvt/etmaal. Wanneer er sprake is van overlast door hard rijdend verkeer wordt aanbevolen aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Daarnaast wordt bij groot onderhoud van de weg aanbevolen het profiel aan te passen en de rijbaan te versmallen.

2.4 Peperstraat



Figuur 2.4: Vormgeving Peperstraat

| kenmerk | |
|--|---------------------------|
| functie | erftoegangsweg 30 km/h |
| intensiteit motorvoertuigen [mvt/etmaal] | 2.700 (maximaal) |
| verharding | elementverharding |
| rijbaanbreedte [m] | 5,0 – 5,5 |
| fietsvoorziening | geen (gemengd op rijbaan) |
| voetgangersvoorziening | trottoir |
| parkeren | op en naast de rijbaan |

Tabel 2.4: Kenmerken Peperstraat

Functie

De Peperstraat is een erftoegangsweg met een limiet van 30 km/h. De straat vormt een belangrijke ontsluiting voor het noorden van Oosterhout op de Oosterhoutsestraat.

Gebruik

De verwachte toekomstige intensiteit is naar verwachting maximaal circa 2.700 mvt/etmaal ten zuiden van De Hoge Hofstraat. De Hoge Hofstraat is een eenrichtingsstraat naar de Stationsstraat. Naar verwachting is het gebruik van het noordelijke gedeelte van de Peperstraat door verkeer in de noordelijke rijrichting daarmee beperkt en is de intensiteit circa 1.500 mvt/etmaal.

Vormgeving

De verharding bestaat uit elementverharding. De rijbaanbreedte van het meest noordelijke gedeelte is 5,5 meter (tussen de Oosterhoutsestraat en De Hoge Hofstraat). Ten zuiden van De Hoge Hofstraat is de rijbaanbreedte 5,0 meter.

Fietsers maken gebruik van de rijbaan. Voor voetgangers is er een trottoir aan beide zijden van de rijbaan. Er staan regelmatig voertuigen geparkeerd op de rijbaan, met name op het meest noordelijke gedeelte. Verder richting het zuiden zijn er ook haakse en langspaarplaatsen naast de rijbaan.

Beoordeling

De weg is vormgegeven als brede erftoegangsweg met vooral een verblijfsfunctie. De vormgevingskenmerken zijn passend bij deze functie. Aandachtspunt is het meest noordelijke wegvak, tussen de Oosterhoutsestraat en De Hoge Hofstraat. De combinatie van geparkeerde voertuigen op de rijbaan en de ligging nabij een bocht kan leiden tot onveilige situaties. Echter, het verkeer vanuit het zuiden van de Peperstraat kan ook via De Hoge Hofstraat de Stationsstraat bereiken. Hiermee wordt de kans op onveilige situaties op het noordelijke gedeelte van de Peperstraat beperkt.

Het meest zuidelijke deel van de Peperstraat (nabij de dijk) bestaat uit asfaltverharding met een beperkte rijbaanbreedte. De verkeersintensiteit zal hier echter laag zijn, waardoor er geen grote knelpunten worden verwacht. Toepassing van elementverharding heeft echter de voorkeur voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

Recent is het noordelijke wegvak van de Peperstraat aangepakt met de aanleg van een uitritconstructie ter hoogte van de Hoge Hofstraat en twee plateaus op kruispunten met de Gansstraat en Spaanstraat. Deze maatregelen leiden tot een lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer en zijn daarmee gunstig voor de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op korte termijn het zuidelijke wegvak gereconstrueerd met toepassing van elementverharding en een voetpad. Ook deze maatregelen zijn positief voor de verkeersveiligheid.

Conclusie

De vormgeving en het gebruik van de Peperstraat zijn afwisselend. Het noordelijke gedeelte vormt een aandachtspunt vanwege de beperkte rijbaanbreedte en de geparkeerde auto's op de rijbaan. Vanwege de naar verwachting beperkte verkeersstroom in noordelijke richting worden er echter geen knelpunten verwacht.

3. Beoordeling kruispunten

3.1 Kruispunt Oosterhoutsestraat - Peperstraat

Het kruispunt van de Oosterhoutsestraat met de Peperstraat is vormgegeven als een voorrangskruispunt met de doorgaande rijrichting (Oosterhoutsestraat) in de voorrang. Deze voorrangsregeling is passend bij de huidige limieten, aangezien in de Peperstraat de 30 km/h zone begint en de Oosterhoutsestraat een limiet van 50 km/h heeft.



Figuur 3.1: Kruispunt Oosterhoutsestraat - Peperstraat

In het prognosejaar van het verkeersmodel (2032) worden circa 5.400 mvt/etmaal op de Oosterhoutsestraat ten oosten van de Peperstraat verwacht en 1.900 mvt/etmaal ten westen van de Peperstraat. Relatief veel verkeer op het oostelijke deel van de Oosterhoutsestraat is namelijk afkomstig uit de Peperstraat. De intensiteit op de Peperstraat is naar verwachting circa 1.500 mvt/etmaal (met beperkt aandeel verkeer in noordelijke richting door gebruik van De Hoge Hofstraat richting de Stationsstraat).

Op basis van de beschreven intensiteiten heeft de huidige kruispuntvormgeving ruim voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken. Er worden geen problemen met de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid verwacht. Ook is er restcapaciteit om meer verkeer te verwerken. Over het algemeen kunnen tot 8.000 mvt/etmaal op de hoofrichting worden verwerkt bij toepassing van een voorrangskruispunt zonder aanvullende voorzieningen.

Conclusie

De huidige kruispuntvormgeving is passend en heeft voldoende restcapaciteit voor het verwerken van extra verkeer. Bij een eventuele aanpassing van de limiet op de Oosterhoutsestraat (naar 30 km/h) is een heroverweging van de kruispuntvormgeving nodig (bijvoorbeeld aanbrengen plateau in afwijkende kleurverharding).

3.2 Kruispunt Stationsstraat – Dorpstraat

Het kruispunt van de Stationsstraat met de Dorpsstraat is vormgegeven als voorrangskruispunt. Deze voorrangsregeling is passend bij de huidige limieten, aangezien in de Dorpsstraat de 30 km/h zone begint en de Stationsstraat een limiet van 50 km/h heeft.



Figuur 3.2: Kruispunt Stationsstraat - Dorpsstraat

De toekomstige intensiteit op het oostelijke deel van de Stationsstraat is circa 8.100 mvt/etmaal. Hiervan rijden er 1.800 mvt/etmaal in de Dorpsstraat en 6.200 mvt/etmaal verder over het westelijke deel van de Stationsstraat. Hiermee wordt de grens van de huidige kruispuntvormgeving bereikt.

Vanaf een intensiteit van circa 8.000 mvt/etmaal op de hoofdrichting zijn aanvullende oversteekvoorzieningen gewenst. Dit biedt langzaam verkeer de mogelijkheid eenvoudiger en veiliger het kruispunt over te steken.

Voor gemotoriseerd verkeer worden er geen problemen met de afwikkeling verwacht en blijft er voldoende restcapaciteit over. Dit komt mede door de relatief lage verkeersintensiteit op de zijrichting (Dorpsstraat). De toepassing van een voorrangskruispunt zoals aanwezig in de huidige situatie blijft daarmee de meest logische keuze.

Conclusie

De huidige kruispuntvormgeving heeft voldoende capaciteit voor het verwerken van het aanwezige verkeer, ook is er voldoende restcapaciteit aanwezig om extra verkeer op te kunnen vangen. Wel wordt aanbevolen te onderzoeken hoe de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers kan worden verbeterd, zeker bij een verdere stijging van de intensiteit in de toekomst.

3.3 Kruispunt Stationsstraat - Griftdijk

Het kruispunt is vormgegeven als enkelstrookse rotonde en ligt buiten de bebouwde kom. Fietsers steken per richting over in twee stappen uit de voorrang. Hoewel het kruispunt buiten de gemeente Overbetuwe ligt, is deze rotonde wel belangrijk als ontsluiting van Oosterhout in de richting van de A15 en de A325.



Figuur 3.3: Kruispunt Stationsstraat - Griftdijk

De intensiteit op de hoofdrichting (Griftdijk) is circa 15.000-19.000 mvt/etmaal. Op de zijrichtingen (Stationsstraat) is de intensiteit 5.000-8.000 mvt/etmaal. Over het algemeen kan een enkelstrookse rotonde maximaal 20.000-25.000 mvt/etmaal (inkomende rijrichtingen) verwerken in gunstige omstandigheden en zonder aanwezigheid of voorrang van fietsverkeer en voetgangers.

Naar verwachting is de capaciteit van het huidige kruispunt bereikt en is een aanpassing van het kruispunt nodig om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de toepassing van een meerstrookse rotonde of een VRI. Een specifieke doorrekening voor dit kruispunt wordt aanbevolen wanneer meer inzicht in de huidige afwikkelingskwaliteit en geschikte oplossingsvarianten gewenst is.

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is in principe op orde door de mogelijkheden om in twee stappen over te steken met gebruik van het middeneiland. Wel kan sprake zijn van langere wachttijden wanneer er weinig hiaatvorming is (openingen) tussen het gemotoriseerde verkeer op drukke momenten.

De gemeente Nijmegen gaat de rotonde vervangen door een kruispunt met verkeerslichten. Deze maatregel leidt ook tot een betere bereikbaarheid van Oosterhout, zeker als er met de huidige vormgeving als rotonde een slechte verkeersafwikkeling is. De toevoeging van verkeerslichten leidt in het algemeen tot meer afwikkelingscapaciteit op het kruispunt en geeft een betere doorstroming op alle rijrichtingen. Alleen op rustige momenten buiten de spitsen kan de wachttijd/verliestijd langer zijn in vergelijking met de huidige situatie.

4. Conclusie en aanbevelingen

Wegvakken

- De vormgeving van de Stationsstraat is het meest optimaal gezien de beperkte beschikbare ruimte. Toepassing van een breder profiel met meer vergevingsgezinde fietspaden heeft de voorkeur om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij een grote verkeerstoename zijn aanvullende voorzieningen gewenst om de oversteekbaarheid te verbeteren.
- Voor de Oosterhoutsestraat wordt de toepassing van een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/h aanbevolen. Dit geeft ruimte voor de verwerking tot circa 6.000 mvt/etmaal, waarmee er in beperkte mate nog restcapaciteit beschikbaar is.
- De Dorpsstraat heeft voldoende capaciteit om het huidige verkeer en een verdere toename te verwerken.
- De vormgeving en het gebruik van de Peperstraat zijn afwisselend. Het noordelijke gedeelte vormt een aandachtspunt vanwege de beperkte rijbaanbreedte en de geparkeerde auto's op de rijbaan. Vanwege de beperkte verkeersstromen in de noordelijke richting worden er echter geen knelpunten verwacht. De al uitgevoerde en geplande infrastructurele maatregelen dragen daarnaast bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid.

Kruispunten

- Op het kruispunt Oosterhoutsestraat - Peperstraat is voldoende restcapaciteit beschikbaar. Het huidige verkeer kan goed worden afgewikkeld, ook is er ruimte voor een verdere groei.
- Het voorrangskruispunt van de Stationsstraat met de Dorpsstraat heeft voldoende afwikkelingskwaliteit om het huidige gemotoriseerde verkeer en een eventuele verdere toename te verwerken. Toepassing van een middengeleider wordt echter aanbevolen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren.
- Het kruispunt van de Griftdijk met de Stationsstraat (rotonde) zit naar verwachting met de huidige verkeersintensiteit op de maximale capaciteit. Daarmee is een aanpassing van de kruispuntvormgeving nodig om meer verkeer te kunnen verwerken. De geplande plaatsing van verkeerslichten door de gemeente Nijmegen leidt tot een betere verkeersafwikkeling.