

Betreft	Inspraakavond Verslag - Nieuwe Hescheweg reconstructie 2e fase - Julianasingel kruispunt Nw Hescheweg en S.v Zwanenbergsingel
Datum	30 mei 2016
Locatie	Gemeentehuis Oss

Aanwezig:

Ca 18 personen volgens presentielijst

Wijkraad Oss Zuid

Gemeente Oss: R. Davids (Projectleider)

J. de Groot (gebiedsbeheerder)

S. Roche (specialist geluid)

Megaborn: J. van Alphen

Afgemeld met kennisgeving:

Wijkraad Ruwaard. Laat inspraak over aan wijkraad zuid.

Plannen weinig invloed voor hun gebied. Vragen wel aandacht voor de omleiding bij uitvoering.

Wensen geen omleiding via de Amelsestraat ivm fietsers.

R. Davids heet iedereen van harte welkom.

Deze inspraak omvat twee projecten.

- Reconstructie Nieuwe Heschewe 2^e fase

- Jullianasingel aanpassing kruispunten met S. van Zwanenbergsingel en Nieuwe Hescheweg.

Presentatie Nieuwe Hescheweg

De Nieuwe Hescheweg is in 2007 overgedragen van de Provincie naar de gemeente Oss.

Daarbij de verplichting tot reconstructie i.v.m. achterstallig onderhoud.

Aanleiding, de gefaseerde aanpak, en ontwikkelingen rond de Nieuwe Hescheweg na 2010 worden aan de hand van een presentatie toegelicht.

Wat wil de gemeente uiteindelijk met de Nieuwe Hescheweg gaan doen:

- De betonweg vervangen door stiller asfalt.
 - Rijbaan eenduidige maatvoering van b= 7.20 buiten de bebouwde kom.
b=6.60 binnen bebouwde kom
 - Komgrens verplaatsen in zuidelijke richting voorbij de St. Wilpertslaan.
 - Inritten t.h.v. Nooijen beheer B.V. terug van drie naar één inrit met voorsorteerstrook conform contract.
 - Aanbrengen van dassen- en kleinwildtunnel.
 - Aanleg van fietsoversteek Benedictuslaan in kader van ontwikkelingen groene geleidingszone.
 - Kappen van enkele bomen uitsluiten waar nodig.
 - Nutsbedrijven weinig werkzaamheden uit te voeren.
- BrabantWater gaat wel haar watertransportleiding vervangen.
Dit gaat buiten het project om.

Vragen en opmerkingen Nieuwe Hescheweg

De betonverharding wordt vervangen door asfalt.

Is er gekozen voor asfalt dat het meeste geluid reduceert?

Nee, onder andere door ervaring die is opgedaan bij de reconstructie van de Dorpenweg wordt gekozen voor een "normaal" asfaltmengsel. Speciale asfaltmengsels vragen over het algemeen meer onderhoud en worden door vuil aangetast, waardoor uiteindelijk de geluidsreductie niet wordt gehaald. Op de Hescheweg wordt gekozen voor een fijn mengsel (SMA 0/8) waardoor de wettelijke reductie van -3dB wordt gehaald.

Er wordt opgemerkt dat het bestaande fietspad van beton aan de oostzijde komt te vervallen.

Is het daarom mogelijk om deze ruimte te benutten om er bijvoorbeeld een geluidscherm te plaatsen?

Afhankelijk van het lopende onderzoek wordt bepaald welke maatregelen er worden getroffen. Een geluidsscherm is niet erg aangemelijk. Deze functioneren pas, wanneer deze voldoende hoog worden aangebracht, bijvoorbeeld 4,0m. Er komen daarom vaak andere aspecten bij kijken die plaatsing van geluidschermen bemoeilijken, zoals stedenbouwkundige aspecten en het bestemmingsplan. Eerder zal worden gekeken of gevelmaatregelen noodzakelijk zijn.

Ten aanzien van het geluidsvraagstuk wordt door de gemeente aangegeven dat het saneringsprogramma geluid Nieuwe Hescheweg los staat van de reconstructie van de Nieuwe Hescheweg. Dit saneringsprogramma is nog niet afgerond. Onderdeel van dit saneringsprogramma is een akoestisch geluidonderzoek. Volgens dit akoestisch onderzoek heeft de gemeente de verplichting om in geval van een wegreconstructie rekening te houden met de bron van het geluid en daarom ook maatregelen te treffen. Het bestaande geluidsniveau ligt rond de 65 dB. Het terugdringen naar het niveau van stedelijk gebied (48 dB) is niet mogelijk vanwege omgevingsgeluid (wegverkeer).

Bronmaatregelen bij de voorgestelde wegreconstructie:

- Vervangen beton door asfalt. Hierdoor wordt het pulsgeluid (voegen van de betonverharding) weggenomen en het bandengeluid minder.
- Terugbrengen van de maximum snelheid van 80km/h naar 50km/h tussen St Wilpertslaan en huidige bebouwdekomgrens.

Door deze maatregel aan de bron wordt het geluid met -3dB gereduceerd en voldoet daarmee aan de reconstructiewet geluidhinder.

Na de wegreconstructie zal het saneringsprogramma uitsluitel geven of aanvullende maatregelen nodig zijn. Hierbij wordt specifiek gekeken naar geluidsniveau in de woning. Deze kunnen bestaan uit:

Vanuit het geluidsaneringsprogramma hoeft alleen te worden gekeken naar de geluidsbelasting op de gevel en naar het binnenniveau in de woning. Ook wordt gekeken naar de bouwkundige staat van de woning.

Is het mogelijk om de maximum snelheid voor de hele Nieuwe Hescheweg te verlagen naar 50km/h?

Nee, door de huidige status van de weg (gebiedsontsluitingsweg) is het niet mogelijk om de maximum snelheid te verlagen. De bestaande komgrens wordt wel verlegd.

Wie gaat de kosten maatregelen geluidssanering betalen?

Alle kosten voor onderzoeken met betrekking tot geluid liggen bij de gemeente. Als blijkt dat er een hoge geluidsbelasting plaatsvindt, (meer dan 43 dB) is de gemeente ook verantwoordelijk voor de vervolgcosten (saneringsmaatregelen). Terugdringen van sluipverkeer zal volgens bewoners ook helpen met het terugdringen van geluidshinder.

Watertransportleiding BrabantWater

Een bestaande watertransportleiding (BrabantWater) ligt onder het huidige fietspad aan de oostzijde en gaat vervangen worden (na de reconstructie van de Nieuwe Hescheweg).

Rekening houden met klein stukje nieuw fietspad t.h.v. Nooijen terreininrichting.

Werkzaamheden worden grotendeels los van dit project uitgevoerd.

Uitvoegstrook (linksaffer) inrit Nooijen

Er wordt opgemerkt dat de uitvoegstrook bij de inrit van Nooijen wat aan de korte kant lijkt.

Vrachtwagen combinaties en diepladers moeten het terrein van Nooijen kunnen bereiken en deze moeten zich tijdelijk kunnen opstellen op de rijbaan van de Nieuwe Hescheweg.

De situatie wordt met behulp van rijcurve simulatie bekeken. Dit betekent dat de bewegingen van vrachtauto's door gebruik van software op tekening kunnen worden gezet. Mogelijk kan er meer ruimte worden gevonden door de middengeleider in de richting van Oss te verkorten.

Aansluiting met zijweg St. Wilpertslaan

Door bewoners wordt opgemerkt dat het in de praktijk moeilijk blijkt om de St. Wilpertslaan te verlaten (richting Nieuwe Hescheweg), wanneer er een voertuig vanaf de Nieuwe Hescheweg de St. Wilpertslaan in wil. De bestaande breedte van de St. Wilpertslaan wordt in combinatie met de beide aansluitende bochten bekeken. De huidige fietsoversteek St Wilpertslaan wordt niet altijd door fietsers gevolgd. Aansluiting nu is tijdelijk en zal verder geoptimaliseerd worden.

Aansluiting De Kock

Door de Kock wordt voorgesteld om de inrit ca. 3,0m naar Heesch (zuidzijde) te verplaatsen. Dit wordt door de gemeente beoordeeld.

De gemeente stelt voor om de kruising met het fietspad licht omhoog te brengen. (5 – 10 cm). Eventueel aangevuld met LED verlichting (attentie verhogend). Hier wordt over het algemeen door de aanwezigen niet negatief op gereageerd.

Algemene vragen/opmerkingen

Door bewoners wordt aangegeven zorgvuldig om te gaan met het verwijderen van groen. De gemeente geeft aan dat we er niet aan ontkomen dat er een aantal bomen moeten worden gekapt. Dit zullen er niet meer zijn dan strikt noodzakelijk. Daarnaast zijn er legio mogelijkheden om bomen terug te plaatsen. Hier zal in de verdere uitwerking rekening mee worden gehouden.

Voor wie zit de bushalte ter plaatse van de Bremlaan er?

Deze vraag is door gemeente ook gesteld aan Arriva.

In een later stadium wordt daarom gekeken hoe om te gaan met nut en noodzaak van deze bushalte.

Voetgangers die nu gebruik maken van het te verwijderen fietspad aan de oostzijde krijgen hier in de toekomst geen voetpad voor terug.

Kan de fietsstraat tussen DK en Strausslaan afgesloten worden voor autoverkeer. Er wordt erg hard gereden.

Een afsluiting is punt van onderzoek geweest maar heeft erg veel impact op de ontsluiting van wijk De Witte Hoef. Er is niet voor een afsluiting gekozen.

Presentatie Julianasingel kruispunten

Aanleiding:

Het mobiliteitsplan geeft aan dat zowel de Nieuwe Hescheweg als de Julianasingel op termijn een probleem gaat geven met betrekking tot de doorstroming. De wegen en kruispunten kunnen de verkeerscapaciteit niet meer aan. Verkeerskundig onderzoek heeft twee oplossingen onderzocht.

- Een tunneloplossing voor de fietsstraat.
Deze oplossing blijkt te kostbaar en is negatief voor de ontsluiting Witte Hoef en de Ruivert.
- Verlenging/aanpassing van voorstorteer stroken

Wat wil de gemeente gaan doen:

- Voorstel is extra voorsorteer vakken op beide kruispunten te maken
- Zo nodig bestaande voorsorteer vakken verlengen
- Vervangen van beide Verkeersregelininstallaties door beter programmeerbare systemen.
- Aanbrengen van een zgn. CAR systeem voor bussen om de reistijd te verminderen.

Vragen en opmerkingen Julianasingel

Verkeersregelininstallatie (stoplichten)

De bewoners geven aan dat in de bestaande situatie de verkeersregelininstallatie (stoplichten) door zonlicht moeilijk zichtbaar is. Ook hangen ze voor de voorste auto's die zich moeten opstellen heel hoog.

Mogelijk aanbrengen lage mast (bijlicht) aan zijkant. De nieuwe lichten zijn LED lampen
Deze zijn veel feller dan de huidige gloeilamp

Optimalisatie verkeersregelininstallatie regeling voornamelijk ten behoeve van de fietsers op de fietsstraat.

De linksaf beweging bij het Shell-station richting de fietsstraat en de rechtsaf beweging bij het Shell-station richting de Nieuwe Hescheweg krijgen gelijktijdig groen. Deze groentijden zorgen voor veel stagnatie, ondanks dat er weinig voertuigen gebruik maken van deze richtingen. Een optimalisatie is gewenst.

De verkeersregelininstallatie aan de noord-oostzijde van de kruising Julianasingel ten behoeve van de fietsers is slecht zichtbaar.

Hier zal naar gekeken worden en zo nodig een onderlicht bij geplaatst worden

Middengeleiders

Bij het verlaten van het Shell-station zijn er voertuigen die hun weg willen vervolgen richting het oosten. Doordat deze voertuigen om de geleider rijden zorgt dit voor een conflict wanneer de fietsers, komende uit de fietsstraat, de kruising met de Julianasingel oversteken.

De gemeente geeft aan dat er wordt gekeken of de middengeleider kan worden verkort.

Brede midden geleider voor inrijden van Shell station, komende vanuit de zuidkant aanpassen, zodat inrijden op het Shell-terrein makkelijker wordt.

Door het versmallen van de middengeleider ter hoogte van de aansluiting Meidoornlaan, ontstaat er volgens de bewoners een probleem wanneer de kruising volloopt met verkeer.

De gemeente geeft aan dat de optimalisatie van het kruispunt er juist voor moet zorgen dat het verkeer zich makkelijker afwikkelt en dat daardoor minder verkeer opgesteld zal staan voor de verkeersregelininstallatie.

In de huidige situatie is er een kruis op het wegdek aanwezig. De gemeente neemt deze opmerking mee in de uitwerking van de plannen.

Shell

Shell wil graag praten met gemeente om de uitrit te verbreden of te optimaliseren.

Overige vragen/opmerkingen

Ronding middenberm aan de noordzijde van Julianasingel, komende vanaf de Ruwaardsingel richting Oss optimaliseren.

Proces en vervolg

- Inspraak loopt tot 27 juni.
- Verwerken inspraakreacties en evt aanpassingen op het plan.
- Verzending verslag aan aanwezigen.
- Aangepast ontwerp ter advies voorleggen aan wijkraad Zuid.
- Plan naar het college ter goedkeuring.
- Start uitvoering Nieuwe Hescheweg. Najaar 2016 mits proces goed verloopt.
- Start kruispunten Julianasingel. Voorjaar 2017 liefst direct volgend op Nieuwe Hescheweg.