

Notitie Verkeersontsluiting Gebiedsontwikkeling Amsteleind

Afdeling Strategie en beleid, 2 juli 2024

Deze notitie gaat over de verkeersontsluiting van de nieuw te ontwikkelen woonwijk Amsteleind.

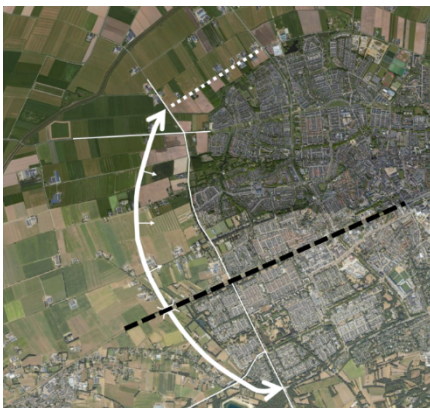
De notitie bestaat uit twee delen:

1. De onderbouwing om niet te kiezen voor een westelijke randweg wordt toegelicht
2. De alternatieven voor de ontsluitingsstructuur van de nieuwe woonwijk worden tegen elkaar afgezet.

1. Toelichting westelijke randweg

In het kader van de Structuurvisie Oss west is in 2021 door het adviesbureau Goudappel een variantenstudie uitgevoerd naar de ontsluiting van Amsteleind. In deze variantenstudie is onderzocht wat het effect zou zijn van een westelijke randweg, versus een ontsluiting via de bestaande wegenstructuur (o.a. Heihoeksingel). Bij deze studie uit 2021 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het gebruikte verkeersmodel is BBMA versie 2018. Het BBMA staat voor 'Brabant Brede Modelaanpak'. Dit verkeersmodel is in 2018 opgesteld voor de gehele provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten en heeft een basisjaar 2015 en zichtjaren 2030 en 2040.
- Het referentiescenario (ook wel 'nulscenario') is gebaseerd op het zichtjaar 2030 en bevat de volledige ontwikkeling van Amsteleind met 3.000 nieuwe woningen inclusief wijkvoorzieningen, evenals de realisatie van de noordelijke randweg fase 1 en 2. De westelijke randweg was géén onderdeel van het nulscenario.
- Het effect van de westelijke randweg is bepaald door een variant door te rekenen waarin de westelijke randweg is toegevoegd aan het nulscenario. Voor de westelijke randweg is een globale ligging zoals in de hiernavolgende figuur aangehouden. Verder zijn de volgende uitgangspunten aangehouden voor de westelijke randweg: Een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur, ongelijkvloerse kruising met het spoor en de westelijke randweg is via de Mikkeldonkweg doorgetrokken naar de noordelijke randweg waardoor deze één doorgaande route vormen.



Indicatieve ligging westelijke randweg uit variantenstudie Goudappel 2021

Validatie verkeersintensiteiten Heihoeksingel

In 2022 is een nieuwe versie van het BBMA verkeersmodel opgeleverd (met basisjaar 2019). In onderstaande tabel staat een vergelijking weergegeven van de verkeersintensiteiten op de Heihoeksingel tussen dit model en het model wat gebruikt is voor het onderzoek uit 2021 (Het BBMA versie 2018). Ook is een recente verkeerstelling uit 2024 toegevoegd aan de vergelijking. Uit de vergelijking blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Heihoeksingel van het in 2021 gebruikte verkeersmodel betrouwbaar zijn en in lijn liggen met de verkeersintensiteiten uit het nieuwe model en uit de recente verkeerstelling (uitgaande van een lichte jaarlijkse autonome verkeersgroei).

	Verkeersintensiteiten Heihoeksingel (aantal motorvoertuigen per werkdagemaal)
Basisjaar 2015 verkeersmodel (BBMA 2018)	14.300
Basisjaar 2019 verkeersmodel (BBMA 2022)	14.900
Verkeerstelling 2024	15.754

Onderzoeksresultaten variantenstudie 2021

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten op de westelijke randweg en Heihoeksingel weergegeven voor de situatie mét en zónder westelijke randweg. In de referentie 2030 liggen de verkeersintensiteiten op de Heihoeksingel zónder westelijke randweg op 17.600 motorvoertuigen per etmaal, en mét westelijke randweg op 13.500 motorvoertuigen per etmaal. De verwachte verkeersintensiteiten op de westelijke randweg liggen op circa 7.200 motorvoertuigen per etmaal. Dat betekent dat de Heihoeksingel na realisatie van de westelijke randweg nog ongeveer 2x zo druk blijft als de westelijke randweg. De reden hiervoor is dat de bestaande (hoofd)wegen (zoals Heihoeksingel) voor de bestaande wijken aantrekkelijk(er) blijven. Een westelijke randweg betekent in veel gevallen immers een behoorlijk stuk omrijden en levert een langere reistijd op richting de A59. De hoeveelheid verkeer die van deze weg gebruik zou gaan maken is daarom relatief beperkt.

	Verkeersintensiteiten Heihoeksingel (aantal motorvoertuigen per werkdagemaal)	Verkeersintensiteiten westelijke randweg ten zuiden van het spoor
Referentiescenario 2030 incl. 3.000 woningen Amsteleind (BBMA 2018)	17.600	-
Variant 2030 mét westelijke randweg (BBMA 2018)	13.500	7.200

Één van de voornaamste doelen van de westelijke randweg zou zijn om de verkeersdruk op de Heihoeksingel te verlichten. Uit bovenstaande onderzoeksresultaten blijkt echter dat het oplossend vermogen van de westelijke randweg voor de Heihoeksingel beperkt is. De richtlijnen van het CROW met betrekking tot de functie en vormgeving van de Heihoeksingel zijn zowel mét als zónder westelijke randweg hetzelfde: Er moet een maximumsnelheid van 50 km/uur worden toegepast en een vormgeving die past bij het wegtype "Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur", met o.a.

geasfalteerde rijbaan/rijbanen, vrijliggende fietsvoorzieningen en veilige kruispunten en oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer. Op dit moment voldoet de Heihoeksingel niet overal aan deze richtlijnen, maar het is gezien de beschikbare ruimte wel mogelijk om dit te realiseren.

Koersnota Mobiliteit Oss

Inmiddels is op 6 juli 2023 de Koersnota Mobiliteit Gemeente Oss vastgesteld, waarin de gewenste hoofdstructuren voor auto, fiets en OV staan beschreven. Het doel van deze hoofdstructuren is om de stad en gemeente in de toekomst bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Hierbij is rekening gehouden met een groei van 8.500 nieuwe woningen tot 2040 binnen de gemeente, waarvan 3.000 op de locatie Amsteleind. Op basis van de genoemde onderzoeksresultaten uit 2021 is de westelijke randweg niet als onderdeel van de gewenste hoofdstructuur opgenomen in de Koersnota.

In de Koersnota zijn de toekomstige verkeersintensiteiten ten gevolge van de ontwikkelingen en gewenste hoofdstructuren bestudeerd met behulp van het regionale verkeersmodel BBMA versie 2022 voor de situatie 2040. In onderstaande tabel zijn de toekomstige verkeersintensiteiten op de Heihoeksingel weergegeven zónder (referentie) en mét (variant) maatregelen uit de Koersnota. Door een verder zichtjaar (2040 in plaats van 2030) en hogere geprognoseerde groei van verkeer ligt de verkeersintensiteit op de Heihoeksingel hoger dan in het referentiejaar 2030 uit het onderzoek van 2021. Dit verandert echter niet de conclusie uit het onderzoek van 2021 dat de Heihoeksingel geschikt gemaakt kan worden om deze verkeersintensiteiten goed en veilig te verwerken conform CROW-richtlijnen, en dat de westelijke randweg slechts beperkt oplossend vermogen heeft voor de Heihoeksingel.

	Verkeersintensiteiten Heihoeksingel (aantal motorvoertuigen per werkdagemaal)
Referentiescenario 2040, inclusief 3.000 woningen Amsteleind, excl. maatregelen Koersnota (BBMA 2022)	19.200
Variant 2040 incl. maatregelen Koersnota (BBMA 2022)	19.600

Conclusie westelijke randweg

Één van de voornaamste doelen van de westelijke randweg zou zijn om de verkeersdruk op de Heihoeksingel te verlichten. Uit de resultaten van het onderzoek bleek dat de aanleg van een westelijke randweg niet voldoende oplossend vermogen voor de Heihoeksingel heeft om de grote investeringen en ruimtelijke impact hiervan te verantwoorden. Om die reden is een westelijke randweg niet meegenomen in de structuurvisie Oss-West, februari 2022 en de Koersnota Mobiliteit Oss.

2. Ontsluitingsstructuur Amsteleind

Voor de ontsluitingsstructuur Amsteleind zijn dan nog twee alternatieven onderzocht en tegen elkaar afgezet:

- Benutten en opwaarderen van de huidige wegenstructuur (Kleinussenstraat-Heihoekstraat).
- Aanleg van een nieuwe noord-zuidverbinding ten noorden van het spoor door Amsteleind (parkway).



huidige wegenstructuur



parkway

Bij het eerste alternatief blijft de bestaande verkeersstructuur gehandhaafd. De grootste aanpassing betreft de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met het spoor, ter hoogte van de bestaande kruising van het spoor en de Heihoeksingel. Daarnaast is over de volle lengte een aanpassing van het wegprofiel noodzakelijk voor een duurzame, veilige ontsluiting. De nieuwe wijk Amsteleind wordt via nieuwe of bestaande aansluitingen (Amsteleindstraat, Brandstraat) verbonden met de bestaande noord-zuidverbinding (Heihoekstraat- Kleinussenstraat).

Bij het tweede alternatief (parkway) buigt de noord-zuidverbinding ten noorden van het spoor af naar het westen. Deze nieuwe verbinding naar het noorden ontsluit de nieuwe wijk Amsteleind en de bestaande wijken. Hiertoe worden bestaande wijkontsluitingswegen als de Hazenkamplaan en Bosschepad aangesloten op de nieuwe parkway. De bestaande wegen ten noorden van het spoor (Heihoekstraat en Kleinussenstraat) zijn dan alleen nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer.

De keuze voor de ontsluitingsstructuur heeft ook de nodige ruimtelijke effecten. De ligging en inrichting bepaalt (de effecten op) het stedelijke gebied, het landschap en de cultuurhistorische waarde van bestaande structuren en elementen. In deze paragraaf zijn per alternatief de positieve en negatieve punten vanuit deze aspecten benoemd.

Huidige wegenstructuur (Heihoekstraat-Kleinussenstraat)

Pluspunten:

- Sluit logisch aan op de bestaande stedenbouwkundige hoofdpzetz van Oss waarbij ontsluitingsroutes in noord-zuidrichting en oost-westrichting de 'ruggengraat' vormen van het stedelijk gebied.
- Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het nieuwe woongebied en het landschap met elkaar te verweven, een geleidelijke overgang te creëren tussen de stad en het aangrenzende buitengebied.
- Ten zuiden van het spoor, in de Ruwaard zal een opwaardering van de bestaande gebiedsontsluitingsweg nodig zijn. De stedenbouwkundige hoofdpzetz van de Ruwaard en de dimensionering van de hoofdontsluitingsstructuur zijn hiervoor wel geschikt.

Negatieve punten:

- Bij het opwaarderen van de huidige wegenstructuur is het vanuit verkeerskundig oogpunt gewenst om de directe huisaansluitingen op de gebiedsontsluitingsweg weg te nemen. Hiervoor zal ruimte gecreëerd moeten worden om parallelstraten aan te kunnen leggen waarop de bestaande woningen (aan de Heihoekstraat en Kleinussenstraat) worden ontsloten. Ook het aanpassen van het huidige wegprofiel naar een duurzaam, veilig profiel kost meer ruimte. De aanwezige ruimte is hiervoor beperkt.
- Het opwaarderen van de huidige wegenstructuur gaat ten koste van het kleinschalige karakter van het (oude) bebouwingslint langs de Heihoekstraat.
- Het opwaarderen van de huidige wegenstructuur gaat ten koste van het landelijke, groene karakter van de Kleinussenstraat. Diverse bomen zullen dus gerooid moeten worden. De bestaande laanstructuur zal hiervoor (deels) moeten wijken.
- Het opwaarderen van de huidige wegenstructuur zorgt ervoor dat op bepaalde plaatsen (delen) percelen aangekocht dienen te worden. Dit om de opwaardering mogelijk te maken.
- Realisatiekosten: De opwaardering van de Heihoekstraat en Kleinussenstraat worden geschat op circa € 9mln. Dit is exclusief de aankoop van particuliere grondpercelen en eventuele woningen. Dit is nog kostprijs verhogend.

Toelichting: Hierbij is rekening gehouden met het aanpassen van het profiel, kruisingen en voorbereiding en-uitvoeringskosten. Eventuele aanpassingen van de ontsluitingsstructuur ten zuiden van het spoor zijn niet meegenomen. De realisatiekosten van eventuele verkeersmaatregelen ten zuiden van het spoor en de ongelijkvloers kruising vallen buiten de scope van de beoordeling. Deze kosten zijn bij beide varianten gelijk.

Dekking: valt binnen het project Amsteleind, en de nog te openen grondexploitatie.

Parkway

Pluspunten:

- Sluit logisch aan op de bestaande stedenbouwkundige hoofdropzet van Oss waarbij ontsluitingsroutes in noord-zuidrichting en oost-westrichting de 'ruggengraat' vormen van het stedelijk gebied.
- Door aanleg van een parkway (op een nieuw tracé) ontstaat de mogelijkheid een goed inpasbare ontsluitingsweg te realiseren, zonder de (fysieke) beperkingen die het opwaarderen van het bestaande wegennet met zich meebrengt.
- De bestaande kwaliteiten (kleinschalig karakter bebouwingslint en groen, landelijk karakter) van de bestaande ontsluitingsstructuur kan grotendeels behouden blijven en versterkt worden.
- Tussen de bestaande en nieuwe ontsluiting ontstaat een zone die door toevoeging van woningen een schakel kan vormen tussen het nieuwe woongebied en de bestaande bebouwingslinten en woongebieden.
- Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het nieuwe woongebied en het landschap met elkaar te verweven, een geleidelijke overgang te creëren tussen de stad en het aangrenzende buitengebied.
- Ten zuiden van het spoor, in de Ruwaard zal - evenals in de eerste ontsluitingsvariant via de bestaande infrastructuur - een opwaardering van de bestaande gebiedsontsluitingsweg nodig zijn. De stedenbouwkundige hoofdropzet van de Ruwaard en de dimensionering van de hoofdontsluitingsstructuur zijn hiervoor wel geschikt.
- Hierdoor ontstaat de kans om van de huidige structuur (Heihoekstraat/Kleinussenstraat) een fietsstraat te maken.

Negatieve punten:

- Voor de aanleg en een goede inpassing van de parkway zullen tussen spoor en Amsteleindstraat een aantal woningen en bedrijven moeten worden aangekocht en worden gesloopt. Deze aankoop kan wel gecombineerd worden met grondaankoop t.b.v. de hier tevens voorziene woningbouwontwikkeling voor Amsteleind.
- Realisatiekosten: De aanleg van de parkway wordt geschat op circa € 13mln.
Toelichting: Hierbij is rekening gehouden met aanleg van de weg, kruisingen, grondverwerving en voorbereiding en-uitvoeringskosten. Eventuele aanpassingen van ontsluitingsstructuur ten zuiden van het spoor zijn niet meegenomen. De realisatiekosten van eventuele verkeersmaatregelen ten zuiden van het spoor en de ongelijkvloers kruising vallen buiten de scope van de beoordeling. Deze kosten zijn bij beide varianten gelijk.
Dekking: valt binnen het project Amsteleind, en de nog te openen grondexploitatie.

Nieuwe parkway is voorkeursoplossing voor de ontsluitingsstructuur

Een parkway heeft vervolgens de voorkeur bij de keuze tussen de twee varianten ten noorden van het spoor. De bestaande noord-zuidverbinding ten noorden van het spoor is niet ingericht op veel verkeer. Aanpassen van de bestaande wegenstructuur heeft grote consequenties voor bestaande woningen en functies langs deze wegen. Bovendien tast dit de karakteristiek en de historische

kwaliteiten van dit gebied aan. Door aanleg van een parkway (op een nieuw tracé) ontstaat de mogelijkheid een goed inpasbare ontsluitingsweg te realiseren, zonder de (fysieke) beperkingen die het opwaarderen van het bestaande wegennet met zich meebrengt. Bij aanleg van een parkway kan de Heihoekstraat en Kleinussenstraat worden 'afgewaardeerd' tot fietsstraat en afgesloten worden voor doorgaand verkeer.

Deze maatregelen worden verder uitgewerkt binnen de plannen voor de woningbouwontwikkeling van Amsteleind.