

Onderwerp

Verkeersontsluiting gebiedsontwikkeling Amsteleind

Datum	2 juli 2024	Naam en telefoon	B. Tax 9327
Afdeling	Projectenbureau	Portefeuillehouder	S. van den Bergh

Wat adviseer je te besluiten?

1. *In te stemmen met de keuze voor een nieuwe noord-zuidverbindingsweg ten noorden van het spoor door Amsteleind, ook wel de 'parkway' genoemd;*
2. *Deze verbinding als zodanig mee te nemen in het nog op te stellen omgevingsplan*
3. *Opdracht te geven om de keuze voor een ongelijkvloerse spoorwegkruising ter hoogte van de huidige kruising Heihoekstraat-Heihoeksingel-spoorwegovergang verder uit te werken;*
4. *De raad hierover te informeren via een raadsinformatiebrief;*
5. *Dit besluit vertraagd openbaar te maken, namelijk op 22 augustus 2024.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

In de 'Structuurvisie Oss-West' en het 'Addendum Structuurvisie Oss West – 2022' zijn twee alternatieve ontsluitingsstructuren beschreven. Er dient een keuze gemaakt te worden over de ontsluitingsstructuur van Amsteleind, zodat de planvorming verder vormgegeven kan worden.

Bij de vaststelling van de 'Structuurvisie Oss-West' op 24 februari 2022 met daarin drie ontsluitingsvarianten heeft de raad een amendement aangenomen. Het amendement ging in op de ontsluitingsmogelijkheden van de wijk Amsteleind ten noorden van het spoor. In de structuurvisie werd aangegeven dat de voorkeur van de ontsluitingsweg de aanleg van een nieuwe weg was, ook vaak de 'Parkway' genoemd, die door het gebied heenloopt van noord naar zuid. De twee andere ontsluitingsalternatieven waren het opwaarderen van de huidige infrastructuur Heihoekstraat-Kleinussenstraat en de zogenaamde westelijke randweg. De raad gaf in het amendement aan behoefte te hebben aan een betere onderbouwing waarom er gekozen werd voor de nieuwe gebiedsontsluitingsweg 'parkway' ten opzichte van de twee andere alternatieven.

In het amendement was opgenomen dat er in de structuurvisie een paragraaf opgenomen moest worden dat als volgt luidt:

"Deze geprefereerde ontsluitingsweg ten noorden van het spoor zal voor de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan nader worden onderzocht op effectiviteit en worden afgezet tegen andere, mogelijke, ontsluitingsvarianten."

Na de vaststelling van de Koersnota Mobiliteit, vastgesteld door de raad op 6 juli 2023, bleven er nog twee ontsluitingsvarianten over. Deze twee varianten, de parkway en de opwaardering van de huidige infrastructuur, zijn opgenomen in het 'Addendum Structuurvisie Oss West – 2022'. De behandeling van het addendum in de raad op 11 april 2024 leidde tot diverse vragen over de westelijke randweg.

Middels de bijgevoegde notitie geven wij een onderbouwing waarom er niet gekozen is voor de westelijke randweg. In dezelfde bijgevoegde notitie wordt ook de afweging tussen de twee overgebleven ontsluitingsvarianten beschouwd. Tevens gaat voorliggend voorstel over deze twee ontsluitingsvarianten.

Hieronder worden kort de twee alternatieven besproken:

1. *Benutten en opwaarderen van de huidige wegenstructuur (Kleinussenstraat-Heihoekstraat)*

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).



2. *Aanleg nieuwe noord-zuidverbinding ten noorden van het spoor door Amsteleind (parkway)*

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 ook de nieuwe wijk Amsteleind. De bestaande wegen ten noorden van het spoor (Heihoekstraat en Kleinussenstraat) zijn dan alleen nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De aansluiting ten zuiden wordt gemaakt middels de ongelijkvloerse spoorkruising ter hoogte van de Heihoekstraat-Heihoeksingel-spoor op de Heihoeksingel.



De keuze voor één van de twee alternatieven dient gemaakt te worden, zodat het project Amsteleind verder vormgegeven kan worden en dus ook verder de planvorming in kan gaan. Door de keuze van een ontsluitingsstructuur wordt ook duidelijk op welke locatie de beoogde tunnel, zoals in de Koersnota Mobiliteit is opgenomen, gerealiseerd moet worden.

Aan welke opdracht draagt dit advies bij?

In Amsteleind willen we een goede en veilige ontsluiting van de wijk realiseren. Ook biedt dit duidelijkheid over de ligging van de ongelijkvloerse spoorkruising.

Welk resultaat willen we bereiken?

Het realiseren van een woonwijk met 3.000 woningen en voorzieningen die bijdraagt aan de verstedelijkingsopgave en de ontwikkeling van de stad Oss.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 De aanleg van een nieuwe noord-zuidverbinding in de vorm van een Parkway zorgt voor een logische en veilige ontsluiting van de nieuwe woonwijk.

De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg zorgt ervoor dat er een veilige noord-zuidverbinding gerealiseerd kan worden. De nieuwe weg kan zo ingericht worden dat de doorstroming verbeterd wordt en de oversteekbaarheid vergroot wordt. Hiermee wordt de overlast en de barrière, zoals de Kleinussenstraat-Heihoekstraat nu wordt ervaren, weggehaald. Door de nieuwe weg zo in te richten dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroot wordt en de barrièrewerking van de Kleinussenstraat weggehaald wordt door de afwaardering van deze weg, kunnen de nieuwe en bestaande woongebieden aan elkaar gekoppeld worden.

Aanvullend hierop ontstaat er ook een mogelijkheid om het nieuwe woongebied met het landschap te verweven. Oftewel, er kan een geleidelijke overgang gecreëerd worden tussen stad en het aangrenzende buitengebied.

1.2 Het karakter van de huidige ontsluitingsweg (heihoekstraat/Huizenbeemdweg) kan behouden blijven, biedt kansen voor een goede ontsluiting van de wijk voor fietsers en de huisaansluitingen kunnen behouden blijven

Door de een nieuwe noord-zuidontsluitingsweg aan te leggen kan de huidige weg Kleinussenstraat-Heihoekstraat afgewaardeerd worden tot fietsstraat waar ook bestemmingsverkeer kan komen. Hierdoor kan de bestaande kwaliteit behouden blijven en versterkt worden. Denk hierbij aan het kleinschalige karakter van het bebouwingslint, de bomenrij en groen en het landelijke karakter. Als er gekozen wordt voor de opwaardering van de huidige ontsluitingsweg dan zal dit ten koste gaan van het landelijke en 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 infrastructuur gaat dus ten koste van het kleinschalige karakter van het (oude) bebouwingslint langs de Heihoekstraat.

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 zorgt ervoor dat op bepaalde plaatsen (delen) percelen aangekocht dienen te worden. Dit om de opwaardering mogelijk te maken.

1.3 De aanleg van een nieuwe noord-zuidverbinding (parkway) geeft meer ontwerpvrijheid

Door het aanleggen van een geheel nieuwe ontsluitingsweg van noord naar zuid in het gebied Amsteleind kan er een goede weg ontworpen worden die niet beperkt wordt door (fysieke) beperkingen. Doordat de weg mee ontworpen wordt in het gehele plan kan er ruimte gemaakt worden voor een dergelijke ontsluitingsweg. De belemmeringen voor het ontwerp van de weg zijn hierdoor vrij beperkt. Dit in tegenstelling tot de opwaardering van de huidige ontsluitingsweg Kleinussenstraat-Heihoekstraat. De ruimte rondom deze weg is beperkt door particulier (grond)eigendom, bomen, watergangen en andere fysieke belemmeringen. Een veel breder profiel voor deze weg is daardoor niet haalbaar. Hierdoor is de ontwerpvrijheid beperkt en wordt het oplossend vermogen van de weg beperkt.

2.1 Keuze voor de ontsluitingsvariant kan juridisch vastgelegd worden in het Omgevingsplan en de Mer

Door nu duidelijkheid te krijgen over de ontsluitingsvariant kan er rekening mee gehouden worden in het Omgevingsplan. Hierdoor kan het juridisch vastgelegd worden. Ook kan duidelijkheid geboden worden in de Milieueffectrapportage, omdat de onderzoeken een eenduidig uitgangspunt hebben

over de keuze van de ontsluitingsstructuur. Door de keuze kan de planvorming verder geconcretiseerd worden.

3.1 in de structuurvisie wordt uitgegaan van realisatie van een spoorwegkruising

In de 'Structuurvisie Oss West' en het 'Addendum Structuurvisie Oss West – 2022' wordt uitgegaan van de realisatie van een ongelijkvloerse spoorwegkruising. Door nu duidelijkheid te krijgen over de ontsluitingsvariant kan ook bepaald worden waar de ongelijkvloerse kruising komt. De ongelijkvloerse kruising is nu voorzien ter hoogte van de kruising Heihoekstraat-Heihoeksingel-spoorwegovergang.

3.2 het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegkruising vraagt veel voorbereidingstijd

Door nu de keuze te maken van de ligging van de ongelijkvloerse kruising kan de spoorwegkruising verder uitgewerkt worden. Een proces voor een dergelijke kruising vraagt namelijk veel voorbereidingstijd.

5.1 Besluit vertraagd openbaar maken in verband met het zomerreces

In verband met het zomerreces en bijbehorende bezetting wordt voorgesteld om dit besluit na de vakantie openbaar te maken. Hierdoor kunnen vragen en reacties direct goed opgepakt worden.

Wat zijn kanttekeningen, tegenargumenten of risico's?

1.1 Een aantal woningen en bedrijven moeten aangekocht worden voor de nieuwe ontsluiting

Voor de aanleg en een goede inpassing van de parkway zullen tussen het spoor en de 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. De grond kan dus niet alleen ingezet worden voor de ontsluiting maar ook voor de te bouwen woningen.

Echter, bij de het alternatief opwaardering van de huidige wegenstructuur dienen deze gronden alsnog aangekocht te worden ten behoeve van de woonwijk.

1.2. De aantakking op de Heihoeksingel zorgt ervoor dat deze weg opnieuw ingericht dient te worden

De aantakking van de ontsluitingsweg aan de noordkant van het spoor op de bestaande Heihoeksingel, ten zuiden van het spoor, zorgt ervoor dat er meer verkeer op deze weg komt. Deze ontsluitingsweg, tracé Heihoeksingel tot aan Cereslaan, dient opnieuw ingericht te worden. De Heihoeksingel is in het verleden ook ingericht als gebiedsontsluitingsweg en kan door het herin te richten geschikt gemaakt worden voor de ontsluiting van een grotere hoeveelheid verkeer. Daarvoor is deze gebiedsontsluitingsweg ook bedoeld. Er is ruimte voor aanpassingen op en rondom het huidige tracé Heihoeksingel tot aan de Cereslaan. Hierdoor kan de grotere hoeveelheid verkeer beter afgewikkeld worden. Door de weg opnieuw in te richten kan er ook rekening gehouden worden met overlast die nu wordt ervaren. Deze herinrichting dient opgepakt en verder uitgewerkt te worden in een afzonderlijk traject.

1.3 De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is duurder dan de opwaardering van bestaande weg

De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is duurder dan de opwaardering van de bestaande infrastructuur. De aanleg van een nieuwe weg wordt geschat op circa €13 mln, terwijl de opwaardering van ene bestaande weg wordt geschat op circa € 9 mln.

Echter, bij de opwaardering van de bestaande weg is nog geen rekening gehouden met mogelijke aankoop van grondeigendom en woningen. Dit is kostprijsverhogend, waardoor de daadwerkelijke kosten dichterbij de kosten van de nieuwe ontsluitingsweg komen te liggen. Zoals eerder is aangegeven zijn de mogelijkheden qua inrichting bij de bestaande weg ook beperkter.

1.4 Met de realisatie van 3.000 woningen op Amsteleind kan de verkeersstructuur aan de westkant van de stad weinig of geen nieuwe ontwikkelingen meer opvangen.

Door de ontwikkeling van 3.000 woningen op Amsteleind neemt de verkeersdruk op de Heihoeksingel toe. Uit de berekeningen blijkt dat de intensiteit op de Heihoeksingel groeit naar 19.000-20.000 motorvoertuigen per etmaal. Met aanpassingen op de Heihoeksingel kan deze intensiteit nog wel verwerkt worden, maar het raakt wel de grens van de capaciteit van de weg. Dat betekent dat eventuele grote nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van de stad alleen nog mogelijk zijn in combinatie met grootschalige aanpassingen aan het wegennet. Hierbij kun je denken aan nieuwe infrastructuur of grote ingrepen aan het bestaande wegennet zoals ongelijkvloerse oplossingen.

Echter, wanneer de maatregelen uit de Koersnota Mobiliteit die gericht zijn op het stimuleren van fietsen en wandelen meer effect hebben dan verwacht, dan kan dit nog invloed hebben op de verwachte intensiteiten.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

1. Opwaardering Kleinussenstraat-Heihoekstraat

Realisatiekosten: De opwaardering van de Kleinussenstraat-Heihoekstraat wordt geschat op circa € 9mln.

Dit is exclusief de aankoop van particuliere grondpercelen en eventuele woningen. Dit is nog kostprijs verhogend.

Hierbij is rekening gehouden met het aanpassen van het profiel, kruisingen 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 variant 1 en 2 gelijk.

2. Nieuwe noord-zuidontsluiting (Parkway)

Realisatiekosten: De aanleg van de parkway wordt geschat op circa € 13mln.

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 variant 1 en 2 gelijk.

Dekking

In de grondexploitatie van Amsteleind is rekening gehouden met een kostenraming van ad. € 13 miljoen voor een ontsluitingsweg noord-zuidontsluiting.

b. Informatiebeveiliging en Privacy

n.v.t.

c. Communicatie

Nadat het college besloten heeft zal de Raad geïnformeerd worden middels een brief over de keuze van de ontsluitingsstructuur. Tevens ontvangt de raad dan een uitgebreide onderbouwing van de twee alternatieven en de westelijke randweg. In verband met de vakantieperiode tot 18 augustus 2024 wordt voorgesteld om het besluit na het zomerreces openbaar te maken.

Zowel de bewoners als omwonenden zijn in diverse bewoners- en informatieavonden geïnformeerd over de mogelijke ontsluitingsvarianten. Ook de wijkraden en dorpsraad zijn hierbij betrokken.

d. Uitvoering

De ontsluitingsstructuur en de aanpalende maatregelen worden verder uitgewerkt binnen de plannen voor de woningbouwontwikkeling van Amsteleind.

e. Overlegd met

Overlegd met:

Afdeling Ibor

Afdeling LWE

Afdeling RO

Afdeling PB

Afdeling VG

Bijlagen

- Notitie ontsluiting Amsteleind
- Raadsinformatiebrief ontsluitingsvarianten

Samenvatting

Voor het project Amsteleind dient er een keuze gemaakt te worden op welke manier de wijk ontsloten wordt. Er zijn twee alternatieven denkbaar, namelijk opwaardering van de huidige infrastructuur of de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Deze ontsluitingen takken aan op een nog te realiseren ongelijkvloerse spoorkruising.