Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Oss
Datum	16 juli 2026
Auteur	[redacted]
Kenmerk	024358.20260618.N1.02
Kenmerk opdrachtgever	Groot Amsteleind - 61905.80560 - diensten
Status	Definitief
Pagina	1/4

Toerekening kosten infra Amsteleind-Zuid (update 2026)

De gemeente Oss heeft Goudappel B.V. gevraagd te berekenen wat het te verwachten aandeel motorvoertuigen is, gerelateerd aan de planontwikkeling Amsteleind-Zuid, op geselecteerde, te ontwikkelen, infrastructurele voorzieningen ten behoeve van Amsteleind. Voor deze berekening maken we gebruik van de modelresultaten, eveneens uitgevoerd door Goudappel, ten behoeve van de Milieu Effecten Rapportage (MER) Amsteleind-Zuid. Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van het actuele vigerende gemeentelijke verkeersmodel Oss 2024, gebaseerd op het provinciale verkeersmodel BBMA-Noord Oost Brabant (2024). Voorafgaand aan de modelstudie heeft een ingangscontrole plaatsgevonden.

Figuur 1 toont de geprognosticeerde modelintensiteiten op de wegvakken rondom het plangebied Amsteleind in 2040. Het verkeersmodel heeft berekend dat het plangebied Amsteleind-Zuid in totaal 11.247 autoritten zal genereren. Deze ritten verdelen zich over het Osse wegennet. Per wegvak is het aantal planritten bekend (ritten gerelateerd aan het plangebied Amsteleind). Figuur 2 toont het aandeel planritten ten opzichte van de totale intensiteit. Hieruit kan vervolgens de toerekenbaarheid van de kosten worden afgeleid voor de verschillende segmenten, die de aanleg van nieuwe infrastructuur met zich meebrengt. Tabel 1 toont de toerekenbaarheid die hieruit volgt. Wanneer er geen uitwisseling van verkeer mogelijk is tussen de verschillende segmenten, zijn deze in de tabel samengevoegd.

De kruisingsvlakken zijn samengevoegd bij het voorgaande wegvak-segment, omdat voor het kruisingsvlak geen eenduidige intensiteit kan worden bepaald: het verkeer op het kruisingsvlak is namelijk gevoed door dit wegvak-segment, waardoor gesteld kan worden dat de toerekenbaarheid van het kruisingsvlak identiek is aan het wegvak-segment.

Tabel 1 Aandeel toerekenbaarheid (verhouding planritten ten opzichte van totaal intensiteit)

Nr	Wegvak	Totaal intensiteit	Planritten[1]	Doorgaand / Niet-Planverkeer	Aandeel toerekenbaarheid
A	Parkway	8.820	2.066	6.754	**23,42%**
B	Parkway	4.412	998	3.414	**24,80%**
D_{+C}	Parkway	12.357	3.064	9.293	**22,62%**
F_{+E}	Parkway	12.883	3.460	9.423	**26,86%**
H_{+G+2}	Parkway	14.078	3.871	10.207	**27,50%**
4_{+3}	Parkway	15.300	5.094	10.206	**33,29%**
5[2]	Bosschepad	1.069	255	814	**23,85%**
7_{+5+6}	Spoortunnel	17.073	6.323	10.750	**37,04%**
B_{+A}[3]	Heihoeksingel	17.666	6.108	11.558	**34,57%**
C_{+D}	Heihoeksingel	23.302	4.623	18.679	**19,84%**
E	Heihoeksingel	37.016	3.270	33.746	**8,83%**
D[4]	J v/d Vondellaan	17.507	458	17.049	**2,62%**

Nr	Wegvak	Totaal fietsers	Planritten	Doorgaand / Niet-Planverkeer	Aandeel toerekenbaarheid
1	Fietstunnel	1.390	816[5]	574	**58,71%**

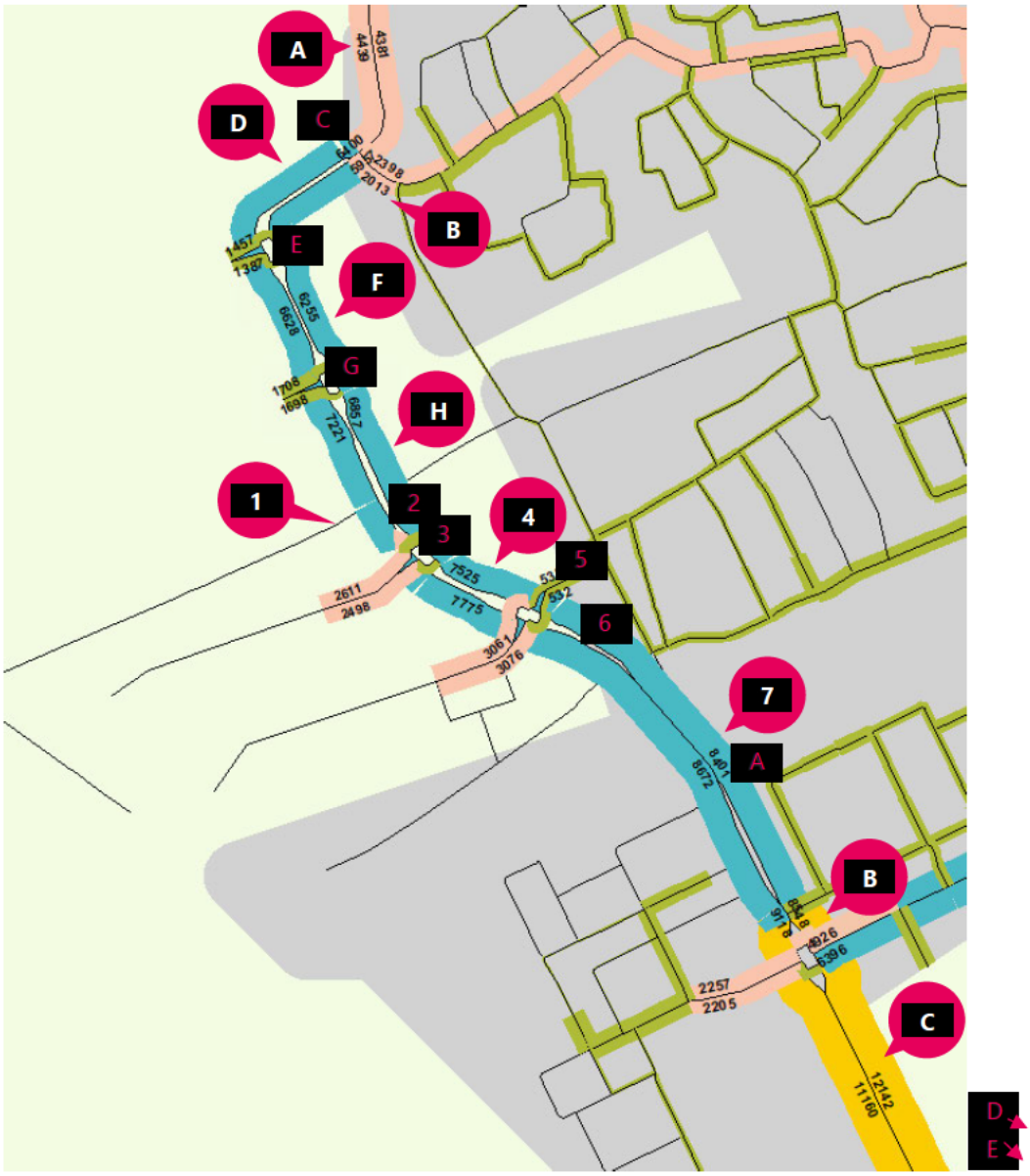
[1] Dit betreft de planontwikkeling Amsteleind Zuid sec. exclusief Amsteleind Noord en Kleinussen.

[2] Dit betreft het segment Bosschepad. Voor kruisingsvlak zie toerekenbaarheid segment 7.

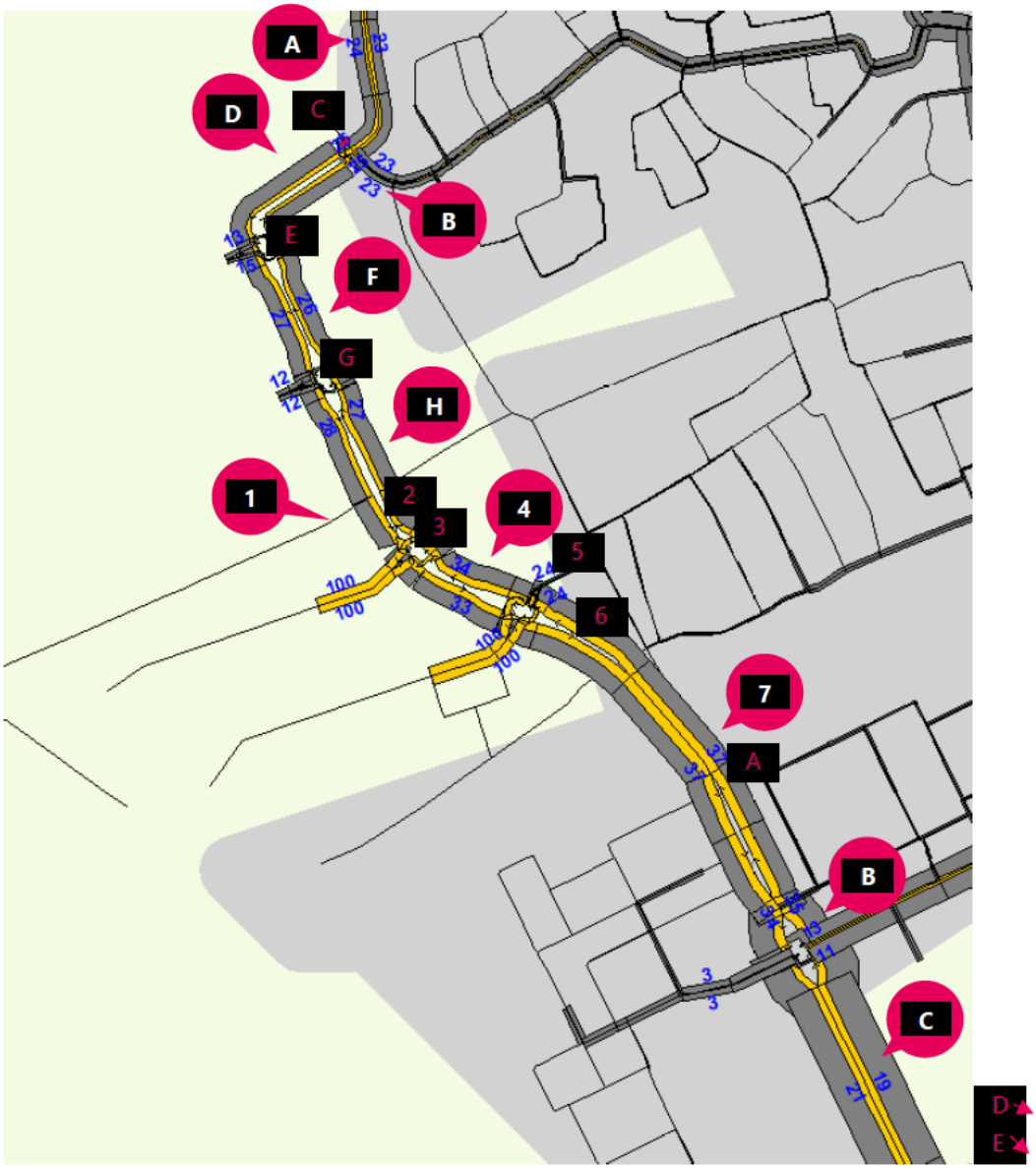
[3] Segment A wordt gezien als het wegvak tussen de Thorbeckestraat en de Schaepmanlaan. Voor het deel ten noorden van de Thorbeckestraat zie toerekenbaarheid segment 7.

[4] Dit betreft het segment Joost van den Vondellaan. Voor kruisingsvlak zie toerekenbaarheid segment C.

[5] Van de 1.370 fietsritten uit Amsteleind is de verhouding bepaald op 59,54% t.a.v. Amsteleind Zuid.



Figuur 1 Intensiteiten Motorvoertuigen Etmaal (Amsteleind incl. Parkway+Heihoeksingel, 2040)



Figuur 2 Verspreiding en aandeel planritten per segment ten opzichte van totale intensiteit