Amsteleind Oss

Aanvulling MER

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0470075.100

28 oktober 2025

www.anteagroup.nl

Amsteleind Oss

Aanvulling MER

projectnummer 0470075.100

28 oktober 2025

Opdrachtgever
Gemeente Oss

Gecontroleerd
[redacted]

datum	beschrijving	vrijgave
28 oktober 2025	definitief	[redacted]

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**4**
1.1	MER Amsteleind	4
1.2	Deze aanvulling MER	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	**Aanvulling n.a.v. toetsingsadvies Commissie mer**	**6**
2.1	Inleiding	6
2.1.1	Advies Commissie mer	6
2.1.2	Reactie gemeente	6
2.2	Aansluiting MER en WOP	6
2.2.1	Advies Commissie mer	6
2.2.2	Reactie gemeente	7
2.3	Bijdrage aan gemeentelijke ambities + aandachtspunten keuzes in voortraject erop	8
2.3.1	Advies Commissie mer	8
2.3.2	Reactie gemeente	8
2.4	Effecten als deelgebieden niet worden ontwikkeld + doorkijk langetermijn	13
2.4.1	Advies Commissie mer	13
2.4.2	Reactie gemeente	13
2.5	Stikstofmotivatie	15
2.5.1	Advies Commissie mer	15
2.5.2	Reactie gemeente	16
3.	**Aanvulling verkeerseffecten**	**17**
4.	**Aanvulling n.a.v. ambtshalve wijzigingen**	**20**
4.1	Inleiding	20
4.2	Optimalisatie ontwerp Heihoeksingel en Parkway	20

Bijlagen

Bijlage 1 Koersnota als drager van het mobiliteitsbeleid (gemeente Oss, oktober 2025)
Bijlage 2 Geoptimaliseerd ontwerp Heihoeksingel en Parkway (gemeente Oss, oktober 2025)

1. Inleiding

1.1 MER Amsteleind

Voornemen: Amsteleind

De gemeente Oss is voornemens een nieuwe uitbreidingslocatie voor woningbouw te ontwikkelen aan de westkant van de stad (zie figuur 1.1) in de vorm van de nieuwe wijk Amsteleind. De wijk Amsteleind moet ruimte bieden voor ongeveer 3.000 woningen en bijbehorende maatschappelijke en commerciële voorzieningen.



Figuur 1.1 Globale begrenzing van en deelgebieden in de ontwikkeling van Amsteleind (bron ondergrond: Ontwikkelvisie Amsteleind, gemeente Oss, 2025)

Omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord

Amsteleind wordt gefaseerd ontwikkeld. Voor het eerste deel van deze ontwikkeling, Amsteleind Noord, stelt de gemeente een omgevingsplanwijziging op. In Amsteleind Noord zijn maximaal 1.000 woningen voorzien met bijbehorende voorzieningen. Onderdeel van de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord is de ontsluiting van deze wijk op het onderliggend wegennet (de Kleinussenstraat) en een benodigde aanpassing van de Heihoeksingel en twee van de rotondes op deze wegen.
In later stadium is een omgevingsplanwijziging voorzien voor Amsteleind Zuid en Kleinussen en bijbehorende voorzieningen. Onderdeel van de omgevingsplanwijziging Amsteleind Zuid is de realisatie van een nieuwe ontsluitingsstructuur (de Parkway). Met de omgevingsplanwijzigingen geeft de gemeente een ruimtelijk-planologisch kader voor de ontwikkeling van Amsteleind. De omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord is een globaal plan, het legt nog geen gedetailleerde stedenbouwkundige uitwerking vast. De gemeente doet dit bewust om ruimte te laten aan ontwikkelaars om met “goede plannen” te komen. Tegelijkertijd worden in de omgevingsplanwijzigingen wel kaders en randvoorwaarden (spelregels) vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling moet plaatsvinden. Dit om ervoor te zorgen dat de plannen van ontwikkelaars voldoen aan de wettelijk eisen, de randvoorwaarden vanuit het provinciaal en gemeentelijk beleid en de gemeentelijke ambities en doelstellingen voor Amsteleind. Op deze manier is een goede balans gevonden tussen het stellen van kaders aan de ene kant en het bieden van ruimte vooruitwerking aan de andere kant.
De omgevingsplanwijzigingen voor Amsteleind Zuid en Kleinussen worden concretere plannen op basis van al verder uitgewerkte stedenbouwkundige plannen.

Mer -procedure voor omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord

In het kader van de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord is een mer-procedure doorlopen en een Milieueffectrapport (MER) opgesteld (Antea Group, mei 2025). In dit MER zijn de effecten van zowel Amsteleind Noord als van Amsteleind als totaal beschreven.

1.2 Deze aanvulling MER

Terinzagelegging, zienswijzen en toetsingsadvies Commissie mer

De Omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord en het MER Amsteleind hebben van donderdag 5 juni tot en met woensdag 30 juli 2025 ter inzage gelegen. In deze periode heeft eenieder de gelegenheid gehad om een zienswijze in te dienen op de omgevingsplanwijziging en het MER. Ook zijn de omgevingsplanwijziging en het MER toegestuurd aan betrokken bestuurlijke adviseurs (provincie, waterschap e.d.) en naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) voor een toetsingsadvies. Er zijn in totaal 13 zienwijzen ontvangen. De Commissie mer heeft op 4 september 2025 haar toetsingsadvies geformuleerd.

Aanvulling MER

Deze aanvulling MER gaat in op het toetsingsadvies van de Commissie mer en geeft, daar waar relevant, door de Commissie mer gevraagde aanvullende informatie. Ook geeft deze aanvulling MER aanvullende informatie naar aanleiding van een aantal vragen in zienswijzen. Dit ter ondersteuning van de beantwoording van de zienswijzen in de “Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp omgevingsplanwijziging gemeente Oss – Postzegelplan Amsteleind Noord – Oss” (Gemeente Oss, 28 oktober 2025).
Tot slot gaat deze aanvulling MER in op een aantal ambtshalve wijzigingen en de mogelijke verschillen in effecten die dit geeft ten opzichte van de effecten zoals beschreven in het MER.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het toetsingsadvies van de Commissie mer, in hoofdstuk 3 op de zienswijzen en hoofdstuk 4 op de ambtshalve wijzigingen. Achtergrondinformatie is in de bijlage opgenomen.

2. Aanvulling n.a.v. toetsingsadvies Commissie mer

2.1 Inleiding

2.1.1 Advies Commissie mer

De Commissie mer stelt in haar advies d.d. 4 september 2025:

- Het MER leest prettig en heeft een overzichtelijke opbouw. Achtergrondinformatie en details staan in bijlagen, en het hoofddocument is een zelfstandig leesbare compacte versie van alle bijlagen.
- De argumentatie in het MER is onderbouwd met over het algemeen goed en degelijk onderzoek. Bodem, water, ecologie en landschap zijn als detailonderzoek uitgevoerd als bureaustudie, aangevuld met een aantal uitgebreide veldchecks.
- Resultaten zijn plausibel en conclusies zijn doordacht.
- Het MER geeft een globaal, maar goed beeld geeft van de effecten die samenhangen met de toekomstige wijk Amsteleind als geheel.
- De wijzigingen die het ontwerp-omgevingsplan vastlegt zijn niet in één oogopslag duidelijk. Dit heeft met opmaak en opzet van dit document te maken.

De Commissie stelt in haar advies dat belangrijke informatie ontbreekt voor het besluit over het omgevingsplan Amsteleind-Noord. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij dit besluit. Het gaat om de volgende punten:

- De uitgangspunten in het MER sluiten niet aan op het ontwerp-omgevingsplan Amsteleind-Noord.
- De bijdrage van het plan aan de gemeentelijke ambities is niet in beeld gebracht.
- Effecten die samenhangen met fases in de ontwikkeling van Amsteleind.
- Beoordeling effecten van stikstofdepositie.

De Commissie mer gaat in het vervolg van haar advies verder in op bovengenoemde vier punten.

2.1.2 Reactie gemeente

De gemeente is blij dat de Commissie het MER prettig leesbaar, overzichtelijk en goed beargumenteerd vindt en dat de resultaten plausibel en de conclusies doordacht vindt. De opmerking dat de wijzigingen die het ontwerp-omgevingsplan vastlegt niet in één oogopslag duidelijk zijn, wordt niet helemaal begrepen. Maar in de aanpassing van de omgevingsplanwijziging van ontwerp naar vaststelling zal dit worden meegenomen.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vier punten waar de Commissie mer informatie vindt missen:

- Aansluiting MER en omgevingsplanwijziging (paragraaf 2.2);
- Bijdrage van de omgevingsplanwijziging aan de gemeentelijke ambities (paragraaf 2.3);
- Effecten van een gefaseerde ontwikkeling van Amsteleind (paragraaf 2.4);
- Stikstofmotivatie (paragraaf 2.5).

In elke paragraaf wordt eerst het advies van de Commissie mer samengevat, daarna een reactie en eventuele aanvullende informatie gegeven.

2.2 Aansluiting MER en WOP

2.2.1 Advies Commissie mer

De Commissie mer constateert het MER uitgaat van de stedenbouwkundige en landschappelijke structuur zoals voorgesteld in de Ontwikkelvisie. Maar omdat de ontwerp-omgevingsplanwijziging deze structuur niet vastlegt, mag het MER daar ook niet van uitgaan. De Commissie constateert daarom dat het MER en de ontwerp-omgevingsplanwijziging nu niet op elkaar passen

De Commissie mer adviseert om voorafgaand aan het besluit ervoor te zorgen dat MER en ontwerp-omgevingsplan op elkaar aansluiten. Dat is nodig om het MER ten grondslag te kunnen leggen aan het besluit over het plan.

De Commissie mer geeft twee opties om dit op te lossen.

- Aanvullen van het MER voor wat betreft het onderzoek voor Amsteleind-Noord
  Effectenonderzoek dat specifiek rekening houdt met wat het plan wél vastlegt en wat níet. Dit vraagt een duidelijke omschrijving in het MER welke onderdelen van het plan open en welke gesloten zijn. Vervolgens is het belangrijk dat het MER laat zien wat verschillende manieren zijn waarop de regels uit het omgevingsplan in de praktijk ingevuld kunnen worden en wat daar de milieugevolgen van zijn. Het gaat dan om de uitersten of de bandbreedte; in mer-termen 'de maximale mogelijkheden'. Aanknopingspunten voor de uitersten zijn bijvoorbeeld ambities voor het plan of knelpunten die het huidige MER laat zien. De Commissie benadrukt dat dit niet per definitie vereist dat complete inrichtingsalternatieven uitgewerkt en onderzocht moeten worden. Het gaat erom dat onderzocht wordt of en hoe knelpunten op te lossen zijn en/of ambities (verder) binnen bereik komen. Dat kan bijvoorbeeld met gevoeligheidsanalyses.
- Borgen van de in het MER gebruikte uitgangspunten en spelregels in het omgevingsplan
  Leg uit welke rol het milieubelang heeft gespeeld bij het vaststellen van deze uitgangspunten en structuur, en onderbouw waarom er geen andere redelijke alternatieven voor deze inrichting zijn. De ontwikkelvisie, het landschapsplan en het MER bieden daar al veel informatie voor. Maak keuzes expliciet, in ieder geval voor wat betreft de rol van het milieubelang.

2.2.2 Reactie gemeente

Borging kaders in omgevingsplanwijziging

Het klopt dat de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord een globaal plan is. De gemeente wil de ontwikkelaars de vrijheid geven en tegelijkertijd uitdagen om een voor Oss zo mooi mogelijk ontwerp te maken. Het klopt niet dat er geen kaders gelden en ontwikkelaars een "blanco canvas" hebben voor de ontwikkeling van Amsteleind. Ontwikkelaars krijgen een Ontwikkelkader gebaseerd op de Ontwikkelvisie als randvoorwaarde mee. De gemeente heeft wel in het advies van de Commissie mer aanleiding gezien om de beoogde structuren beter planologisch vast te leggen.
De bestaande wegenstructuur in en rond het plangebied blijft bestaan en is een "skelet" voor de gebiedsontwikkeling. Daarnaast ligt de Parkway: in de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord zijn de Parkway (voor zover gelegen in Amsteleind Noord) planologisch vastgelegd in een vlak. Ook wordt de kern van de beoogde groen- en waterstructuur vastgelegd. Dit met name aan de westrand om een overgang richting het agrarische buitengebied te creëren en om de juridisch geldende spuitzones vrij van bebouwing te houden. In de omgevingsplanwijziging Amsteleind wordt de groen-blauwe zone aan de westzijde planologisch vastgelegd. Voor Amsteleind Noord zijn hiermee alle randen vastgelegd: de bestaande woonlinten aan zuid- en noordzijde, de Parkway aan de oostzijde en de groenblauwe zone aan de westzijde. Daarmee zijn belangrijke kaders meegegeven aan de ontwikkeling van de velden binnen de randen.
Voor Amsteleind Zuid en Kleinussen ligt nog geen omgevingsplanwijziging voor. Maar deze plannen worden concreter op basis van verder uitgewerkte stedenbouwkundige ontwerpen. Er worden dan ook meer kaders vastgelegd dan voor Amsteleind Noord.

Milieueffecten voldoende in MER beschreven

Het klopt dat voor de bepaling van effecten van Amsteleind uit is gegaan van de voorbeelduitwerking zoals in de Ontwikkelvisie. De ruimte die de globale omgevingsplanwijziging biedt aan ontwikkeling van Amsteleind Noord, geeft geen ruimte voor en leidt niet tot wezenlijk andere milieueffecten dan die beschreven in het MER.
Zeker niet met de vastleggen van de belangrijkste structuren in de omgevingsplanwijziging, zoals hierboven beschreven. De randen en de invulling hiervan liggen voor Amsteleind Noord planologisch vast. Voor Amsteleind Zuid en Kleinussen nog niet, maar dat wordt wel gedaan bij de omgevingsplanwijziging(en) voor deze gebieden.
De bronnen voor de hinder op de omgeving liggen ook vast: de ligging van de (bestaande) infrastructuur en Parkway, de aanpassing van de Heihoeksingel en het aantal woningen met bijbehorende voorzieningen en daarmee de verkeersgeneratie hiervan. De verkeersmodelberekeningen zijn worst-case uitgevoerd (nog uitgaande van traditioneel autogebruik), de geluid-, trillings- en luchtkwaliteitsberekeningen langs de Heihoeksingel ook (in eerste instantie nog zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen).
Een andere inrichting van de bouwvelden in het gebied verandert naar verwachting niet wezenlijk iets aan de effecten op de omgeving. Wel kan bij een andere inrichting de verkeersafwikkeling binnen Amsteleind veranderen en daarmee ook het geluid op de nieuwe woningen. Ook wordt het uiteindelijk geluidniveau op de

nieuwe woningen bepaald door de afstand tot de nieuwe wegen en in meer of mindere mate afschermende werking door gebouwen langs de nieuwe wegen. Daarnaast is in de omgevingsplanwijziging een regel opgenomen dat bij uitwerking van deelgebieden aanvullend geluid- en trillingsonderzoek uitgevoerd moet worden.
Vanuit landschap, cultuurhistorie en natuur bezien zijn door de keuzes voorafgaand aan dit MER effecten al in belangrijke mate beperkt. Dit met name door de verkleining van het zoekgebied voor Amsteleind tot het zuidelijk deel en het schrappen van het landschappelijk, cultuurhistorisch en ecologisch veel waardevollere noordelijk deel. Vanuit bodem en water geredeneerd is voorkomen dat er te veel de lagere polder in wordt gebouwd.
Daarnaast hebben de landschappelijke en cultuurhistorische elementen binnen het totale gebied van Amsteleind uitdrukkelijk een plek gekregen in de gebiedsvisie als elementen die het ruimtelijk raamwerk gaan vormen voor de nieuwe wijk.
In het MER zijn de effecten worst-case en daarmee toereikend bepaald.

2.3 Bijdrage aan gemeentelijke ambities + aandachtspunten keuzes in voortraject erop

2.3.1 Advies Commissie mer

De Commissie mer stelt dat de ambities van de gemeente voor de leefomgeving van Oss en specifiek voor Amsteleind hoog zijn, maar dat het MER niet laat zien of deze met het voorliggende plan gerealiseerd gaan worden. De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met:

- Een overzicht van de gemeentelijke ambities voor de leefomgeving in brede zin en specifiek voor Amsteleind, inclusief een vertaling daarvan naar toetsbare doelen die aansluiten op de kwaliteiten zoals verwoord in de omgevingsvisie;
- Beoordelingscriteria gekoppeld aan deze ambities en toetsbare doelen;
- Een beoordeling van het plan voor Amsteleind en Amsteleind-Noord en een overzicht van onderwerpen waarvoor maatregelen nodig of wenselijk zijn gezien de ambities;
- Een beschrijving van de manier waarop maatregelen specifiek voor Amsteleind-Noord geborgd worden.

In aanvulling daarop wijst de Commissie op de in 2025 vastgestelde Omgevingsvisie Oss. In deze visie is Amsteleind als woningbouwlocatie overgenomen uit het addendum, met daar omheen een kernrandzone als overgangsgebied tussen stad en platteland. Voor het besluit bij de omgevingsvisie was een MER opgesteld. De ambities uit de omgevingsvisie zijn relevant voor Amsteleind, omdat daarin de doelen voor de leefomgeving op de lange termijn zijn vastgelegd. De Commissie wijst daarbij op hoofdstuk 6 van de omgevingsvisie, waarin staat hoe ze de visie als afwegingskader voor initiatieven gaat gebruiken en welke vragen daarvoor beantwoord moet worden, waaronder de volgende twee vragen:

1. Draagt de ontwikkeling of het initiatief bij aan de geformuleerde kernambities en sluit het aan op de gebiedsgerichte uitwerkingen en in welke mate?
2. Is er sprake van een negatieve en/of positieve impact op de kwaliteiten van de leefomgeving, zoals verwoord in deze omgevingsvisie?

De Commissie leest in het MER ook hoe bij het besluit over het addendum rekening is gehouden met de impact van een kleiner oppervlak met een gelijkblijvende opgave op de inrichting voor de nieuwe woonwijk. Ze wijst daarop omdat de ambities voor water, groen en bewegen ruimte vragen en met een ruimere begrenzing wellicht beter tot hun recht komen. De Commissie beveelt daarom aan in de toelichting op het besluit over het omgevingsplan dit alsnog te toe te lichten, en te benoemen welke aandachtspunten dat heeft geleid voor de verdere planvorming.

2.3.2 Reactie gemeente

De planontwikkeling heeft plaatsgevonden vanuit gemeentelijke ambities en doelstellingen. Ook bij de verdere uitwerking van deelgebieden zullen gemeentelijke ambities en doelstellingen de basis vormen. Het klopt dat er in het MER niet expliciet getoetst is aan gemeentelijke ambities en doelstellingen. Daarom is hieronder beschreven hoe Amsteleind bijdraagt aan de gemeentelijke ambities en doelstellingen zoals beschreven in de Omgevingsvisie Oss 2040 (2025). Dit voor de vier gedefinieerde kernambities en de sub-ambities eronder:

- Toekomstbestendige verstedelijking en vitale kernen
- Gezonde veilige en groene leefomgeving
- Energieneutraal, circulair en klimaatbestendig
- Ondernemend en uitnodigend

De beschrijving is op hoofdlijnen en kwalitatief beschrijvend gericht op motivatie dat Amsteleind daadwerkelijk invulling geeft. De ambities en doelstellingen worden verder uitgewerkt in het Ontwikkelkader voor de verdere ontwikkeling van Amsteleind

Toekomstbestendige verstedelijking en vitale kernen	Bijdrage Amsteleind
De gemeente Oss maakt een schaalsprong in verstedelijking richting 2040 met ca 8.500 woningen extra	Amsteleind heeft met 1.000 (Amsteleind-Noord) tot 3.000 (Amsteleind als geheel) woningen een belangrijk aandeel in de schaalsprong
De spoorzone in de stad Oss transformeert naar woonwerkgebied, met hoogstedelijk karakter.	Amsteleind Zuid draagt bij aan de transformatie van de zone langs het spoor naar woonwerkgebied met een hoogstedelijk karakter
Het stadscentrum van Oss is een centrale ontmoetingsplek voor alle Ossenaren en dorpen in de regio met een aantrekkelijke mix van stedelijke voorzieningen.	Niet direct relevant voor Amsteleind
De andere kernen langs het spoor (Geffen, Berghem en Ravenstein) groeien in inwonersaantal, met behoud van het lokale karakter. In de andere kernen is ook mogelijkheid tot groei passend bij de schaal van de kern en lokale behoefte.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Het voorzieningenaanbod in Oss-Berghem, Geffen, Herpen, Megen, Lith en Ravenstein blijft op peil en wordt waar nodig versterkt, zodat deze aansluit bij de lokale behoefte.	Niet direct relevant voor Amsteleind
De kleinere kernen zijn goed verbonden met de hoofdkernen waar de voorzieningen te vinden zijn.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Iedere kern/wijk beschikt minimaal over één ontmoetingspunt, passend bij de lokale behoefte en schaal.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Het toevoegen van woningen heeft een brede meerwaarde (verduurzaming, vergroening, klimaatrobuustheid, leefbaarheid) en gebeurt voornamelijk via nieuwbouw, stedelijke verdichting en transformatie.	Amsteleind geeft met 1.000 (Amsteleind-Noord) tot 3.000 (Amsteleind als geheel) woningen invulling aan deze ambities
We bieden ruimte aan sociale huurwoningen voor aandachtsgroepen en innovatieve woonzorg-concepten voor een toekomstbestendige gemeente.	In Amsteleind worden woningen gebouwd die aansluiten bij de woonvraag van de toekomst: in nieuwbouwplannen en vrijkomend vastgoed reserveren we maximaal 30% van de sociale huurwoningen voor huisvesting van aandachtsgroepen. We onderscheiden de volgende aandachtsgroepen: kwetsbare jongeren, psychisch kwetsbaren, dak- en thuisloze mensen, en ouderen. Voor ontwikkellocatie Amsteleind staan 3.000 woningen in het woningbouwprogramma. Minimaal 30% van het woningbouwprogramma bestaat uit sociale huurwoningen. Dat komt neer op minimaal 900 sociale huurwoningen als alle 3.000 woningen worden gerealiseerd. Van deze 900 woningen kunnen we maximaal 270 woningen reserveren voor huisvesting van aandachtsgroepen. Voor enkele aandachtsgroepen kijken we naar de mogelijkheden voor bijzondere woonvormen met specifieke eisen aan bebouwing of locatie. Het grootste deel van deze woningen zal geschikt gemaakt moeten worden voor de huisvesting van ouderen; In Amsteleind is er ook ruimte om 500 woningen te realiseren die geschikt zijn voor ouderen. We kijken nadrukkelijk naar het realiseren van nultredenwoningen, geclusterde woningen en zorggeschikte woningen. In de praktijk komt dit neer op 275 nultredenwoningen, 175 geclusterde woonvormen en 50 zorggeschikte woningen.
We ontwikkelen de spooragenda in lijn met de stedelijke ontwikkeling en verminderen de barrierewerking van het spoor.	Amsteleind draagt bij aan het creëren van draagvlak van ondertunneling van de Heihoekstraat/Heihoeksingel onder het spoor en daarmee bij aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor.

Toekomstbestendige verstedelijking en vitale kernen	Bijdrage Amsteleind
We zetten in op een mobiliteitstransitie naar meer duurzame vormen van vervoer.	In Amsteleind wordt ingezet op ander mobiliteitsgebruik, o.a. door de aanleg van een uitgebreid en aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk
De inrichting van de openbare ruimte faciliteert en stimuleert inwoners om te bewegen, elkaar te ontmoeten en deel te nemen aan de samenleving	Amsteleind wordt groen en beweegvriendelijk ingericht

Een gezonde, veilige en groene leefomgeving	Bijdrage Amsteleind
Landschap, archeologie en cultuurhistorie zijn de dragers voor de identiteit van de gemeente Oss.	Amsteleind verandert het landschap van open agrarisch naar meer gesloten stedelijk. Landschappelijke structuren worden wel als “skelet” gebruikt voor de ontwikkeling. Daar waar mogelijk blijven cultuurhistorische waarden behouden. Daar waar archeologische waarden worden verstoord, worden deze onderzocht en als behoudenswaardig gespaard of opgegraven gedocumenteerd. Op deze wijze wordt Amsteleind ontwikkeld met inachtneming van landschap, cultuurhistorie en archeologie
Het groene buitengebied is de tegenhanger van het verstedelijkte Oss-Berghem.	Amsteleind wordt groen ingepast en heeft daarmee een groene overgang naar het groene buitengebied
In het Osse buitengebied zijn verschillende functies zoals landbouw, wonen, bedrijvigheid, natuur, energieopwek en recreatie en toerisme in balans	Niet direct relevant voor Amsteleind
Water en bodem zijn sturend bij ontwikkelingen. Grondgebruik is daarmee volgend aan de condities van het bodem- en watersysteem. We maken hierbij gebruik van de signaleringskaarten van het waterschap, zoals bij Amsteleind	Bij de planvorming voor Amsteleind is water en bodem sturend als principe ingezet. Dit heeft geleid tot verkleining van het zoekgebied. Binnen het gebied wordt ontwikkeling met respect voor bodem en water. Er moet wel een balans gezocht worden tussen de beoogde woningbouw en het groen/blauw
In de Osse Polder ligt de nadruk op de bescherming van goede landbouwgrond ten behoeve van hoogproductieve kringlooplandbouw	Niet direct relevant voor Amsteleind
Het buitengebied wordt dooraderd door robuuste ecologische verbindingen die hoge natuur- en toeristisch-recreatieve waarden hebben.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Recreatief en verkoelend groen is altijd nabij. We stimuleren ontmoeten, bewegen en ontspannen in het groen.	Amsteleind wordt groen en beweegvriendelijk ingericht
Rondom alle kernen zetten we in op een goede overgang van de kern naar het buitengebied.	Amsteleind wordt groen ingepast en heeft daarmee een groene overgang naar het groene buitengebied
Realiseren van een ecologische verbindingszone tussen de Maasoevers in het noorden en oosten en de natuur in het zuiden van de gemeente.	Amsteleind geeft niet direct invulling aan een verbindende ecologische zone tussen Maasoevers en natuur in het zuiden. Amsteleind wordt wel groen/blauw ingericht met volop kansen voor vergroting van de biodiversiteit en verbinding tussen noord en zuid
Samen met de regio realiseren van een verbinding en versterking van de ecologische en toeristische- recreatieve zone aan de zuidzijde van de gemeente Oss, de Maashorst en de Maasoevers.	
We werken aan de waterveiligheid met het project de Meanderende Maas, , waarbij de kansen benut worden om gelijktijdig de landschappelijke- en natuurlijke kwaliteiten te verbeteren	Niet direct relevant voor Amsteleind
We zorgen voor een gezonde en veilige leefomgeving door de kwaliteit van lucht, water en bodem binnen onze gemeente te bewaken.	Amsteleind leidt uitgaand van traditioneel autogebruik tot een toename van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. De toename ten opzichte van de achtergrondconcentratie beperkt, behalve direct langs de nieuwe wegen. Het effect op de luchtkwaliteit langs de wegen in de omgeving is beperkt. Daarbij worden auto’s steeds schoner en wordt in Amsteleind ingezet op minder autogebruik voor de korte afstand door een uitgebreid en aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk Amsteleind heeft geen negatieve gevolgen op de bodemkwaliteit. Daar waar de bodem verontreinigd is wordt deze gesaneerd of afgedekt met een schone leeflaag voor bewoning. Amsteleind wordt groenblauw ingericht en draagt daarmee bij aan verbetering van de waterhuishouding (oppervlakte en grondwater) en waterkwaliteit.

Energieneutraal, circulair en klimaatbestendig	Bijdrage Amsteleind
We zetten in op stad en land als spons, we houden water vast waar het valt.	Amsteleind wordt groenblauw ingericht en draagt daarmee bij aan verbetering van de waterhuishouding.
We dragen zorg voor voldoende kwaliteit en kwantiteit van de drinkwatervoorraad.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Nieuwe ontwikkelingen zijn natuurinclusief in een klimaatbestendige leefomgeving.	Amsteleind wordt natuurvriendelijken klimaatbestendig ontwikkeld Natuurinclusiviteit wordt bereikt door rekening te houden met het voorkomen van bij het gebied passende flora en fauna in de nieuwe situatie. Dit wordt gedaan door de openbare ruimte zo in te richten dat soorten hier ook gebruik van kunnen maken. We onderscheiden daarbij verschillende leefgebieden met stadsnatuur. Er komen groene structuren die worden ingericht en beheerd gericht op natuurwaarden. Daarnaast verbinden we de groene gebieden met het groene netwerk van Oss en het buitengebied. In de bebouwde omgeving zullen ook de principes van natuurinclusief bouwen worden toegepast. Met het inbouwen van nestgelegenheid en verblijfplaatsen wordt de wijk geschikt voor de typisch stedelijke soorten. Door het hanteren van de Osse Maatlat en de uitgangspunten van het landschapsplan zalinvulling worden gegeven naar het natuurinclusief bouwen.
Bij verdichting in de stad is klimaatadaptatie een randvoorwaarde.	Amsteleind wordt klimaatbestendig ontwikkeld
We werken toe naar een CO2uitstoot vrije en aardgasvrije gebouwde omgeving in 2050.	Amsteleind wordt zoveel als mogelijke CO2-vrij ontwikkeld en draagt daarmee bij aan de gemeentelijke CO2-doelstelling
We zoeken naar een geschikte inpassing van nieuwe grootschalige energieopwek	Niet direct relevant voor Amsteleind
We werken aan een toekomstbestendige en duurzame lokale energievoorziening, samen met onze inwoners, bedrijven en professionele partners: d.m.v. efficiënt energiegebruik, bij elkaar brengen van energieopwek- en gebruik, aandacht voor opslag en conversie en uitbreiding van het energienetwerk.	Bij de ontwikkeling van Amsteleind wordt ingezet op een toekomstbestendige en duurzame energievoorziening. Nog niet voor Amsteleind Noord, wel voor Amsteleind Zuid. Hoe dit vorm gaat krijgen is nog onderwerp van onderzoek
We hebben vroegtijdig aandacht voor drukte in de ondergrond en het inpassen van energievoorziening boven- en ondergronds.	
In 2050 is Oss een circulaire gemeente. We zetten grondstoffen zoveel mogelijk weer terug in de keten, we gebruiken meer herbruikbare materialen, biobased materialen en reduceren de afvalproductie.	Amsteleind geeft invulling aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van circulariteit. Er worden stappen gezet om meer circulair te bouwen: hergebruikte materialen en biobased materialen. D.m.v. industrialisatie kan dit ook in snel tempo.
We geven ruimte aan circulair ondernemerschap op en nabij onze bedrijventerreinen	Niet direct relevant voor Amsteleind

Ondernemend en uitnodigend	Bijdrage Amsteleind
Oss zet in op de profilering van de Pharma en Life Sciences, met Pivot Park als kloppend hart.	Amsteleind draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor toekomstige werknemers van bedrijven
Werken aan een leer- en ontwikkelcultuur in Oss voor alle inwoners	Niet direct relevant voor Amsteleind
Om jongere werknemers te binden aan de stad Oss zoeken we verbinding met HBO en MBO opleidingen die een koppeling hebben met het lokale en regionale bedrijfsleven.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Samenwerking tussen onderwijs-/onderzoeksinstellingen en bedrijfsleven in Oss voor ontwikkeling en innovatie van het bedrijfsleven (Pharma, maakindustrie en circulaire economie) en de agrarische sector.	Niet direct relevant voor Amsteleind
In Oss zit het juiste bedrijf op de juiste plek. Schone economie in en nabij de kernen en waar het kan, ruimte voor de Osse industrie	Niet direct relevant voor Amsteleind

Ondernemend en uitnodigend	Bijdrage Amsteleind
Slim ruimtegebruik op de bedrijventerreinen en optimaal gebruik maken van passende bereikbaarheid over weg, spoor en water.	Niet direct relevant voor Amsteleind
Ruimte voor lokale bedrijvigheid (passend bij de locatie en schaal) voor de vitaliteit van de Osse kernen.	Amsteleind biedt (beperkt) ruimte voor kleinschalige lokale bedrijvigheid
Agrariërs behouden een gezond verdienmodel, de vorm hiervan is afhankelijk van de locatie.	Niet direct relevant voor Amsteleind
We zijn trots op de landschappen en cultuurhistorie van Oss en laten dit graag aan anderen zien. We geven ruimte voor recreatie en toerisme met een passende schaalgrootte. We focussen op de kwalitatieve ontwikkeling van recreatie en toerisme passend bij de plek, spreiden de recreatieve druk en bouwen voort op bestaande hotspots.	Amsteleind legt recreatieve verbindingen naar het buitengebied
Het levendige en economisch gezonde stadshart van Oss biedt zowel inwoners als bezoekers een gevarieerd aanbod van horeca, stedelijke voorzieningen en evenementen.	Amsteleind draagt met nieuwe inwoners bij aan draagvlak voor een gevarieerd aanbod aan horeca, stedelijke voorzieningen en evenementen.

Effect van inkrimping van het zoekgebied in relatie tot ambities en doelstellingen

Ten opzichte van de omvang en begrenzing van het plangebied zoals dat in de 'Structuurvisie Oss-west' was gedefinieerd, is het plangebied flink compacter geworden na de vaststelling van het addendum op de structuurvisie. In de Ontwikkelvisie is deze compacte opzet verder uitgewerkt. Er is gekozen voor deze koerswijziging omdat het beter aansluit op de principes van verstedelijking die o.a. vastgelegd zijn in het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040 van NOVEX Stedelijk Brabant. Ook

Door in het gebied dat aan het spoor is gelegen in hoge stedelijke dichtheid te ontwikkelen, ontstaat er een duidelijke structuur van stedelijke bebouwing langs het spoor. Daarmee ligt het zuidelijk deel van Amsteleind in het verlengde van de spoorzone. Dat hetzelfde aantal van 3.000 woningen in een kleiner plangebied gerealiseerd wordt sluit aan bij de ambitie om zorgvuldig gebruik te maken van de beperkt beschikbare ruimte. De compactere opzet en hogere bebouwingsdichtheid betekenen niet dat er minder ruimte is om te kunnen voorzien in de ambities voor o.a. groen, water en bewegen.

Een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte is essentieel om te garanderen dat de inwoners van een goed woon- en leefklimaat kunnen genieten in een hogere bebouwingsdichtheid. In de openbare ruimte ontmoeten mensen elkaar, wordt gesport en is er ruimte voor ontspanning. De hogere dichtheid vergroot de kans dat mensen elkaar ontmoeten en stimuleert dat mensen gebruik maken van de openbare ruimte.

De ruime opzet van het eerste plan uit de structuurvisie was erop gericht om woningbouw mogelijk te maken in de lagergelegen polders aan de noordwestzijde van Oss. Vanuit het ontwikkelprincipe 'water en bodem sturend' vormde deze planopzet een uitdaging. Door zuidelijker te ontwikkelen, op hoger gelegen gronden die de overgang vormen van zand- naar kleigronden, is de ontwikkeling beter in te passen in bestaande water- en bodemstructuren. Dit betekent dat ten opzichte van het plan uit de structuurvisie geen woonbuurten en ontsluitingswegen op terpen en dijken gebouwd hoeven worden.

De compactere opzet van de wijk zorgt er voor dat de bewoners van Amsteleind op veel kortere afstand van hun woning gebruik kunnen maken van voorzieningen. Zowel de nieuwe voorzieningen in de buurten van Amsteleind, als de bestaande stedelijke voorzieningen zijn in de compacte variant beter bereikbaar voor langzaam verkeer. Dit heeft tot gevolg dat er minder reizen met de auto gemaakt hoeven worden. De meer stedelijke opzet van het plan, de hogere bebouwingsdichtheid en de kortere afstand tot voorzieningen maakt het mogelijk om te werken met de parkeernormen die we ook in de rest van de spoorzone hanteren. Dit resulteert in meer beschikbare ruimte in het plan om te benutten voor groen, klimaat en duurzaamheid.

Door compacter te realiseren blijven bestaande waardevolle linten en structuren in het noordelijk deel van het oorspronkelijke plangebied behouden. Deze noordelijke delen van het oorspronkelijke plangebied naderden ook de Hertogswetering en een nabijgelegen weidevogelgebied. Met de keuze voor een compacter en meer zuidelijk gelegen plangebied worden deze beide gebieden niet verstoord. Dit heeft direct positieve gevolgen voor de natuurwaarden in deze gebieden.

Een belangrijk ontwerpprincipe van het oorspronkelijke plan bestond uit een robuuste groenstructuur die door het plangebied liep om de stad met het platteland te kunnen verbinden. In de huidige opzet van het plan blijft deze robuuste groenstructuur gehandhaafd. Een groot verschil met het oorspronkelijke plan is dat er minder groen en water wordt toegevoegd; de ontwikkeling van een eilandenrijk in een parkachtige setting leidde tot veel extra (verblijfs-)groen tussen de eilanden en in het ringpark. Daar staat tegenover dat in de huidige opzet het bestaande groen van het polderlandschap behouden blijft en een prominentere rol krijgt in de beleving van de nieuwe inwoners. Er bestaat ruimte om groen en natuur toe te voegen in de nabijheid van het plangebied.

De ambities op het vlak van klimaat, duurzaamheid en energie zijn onveranderd ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

2.4 Effecten als deelgebieden niet worden ontwikkeld + doorkijk langetermijn

2.4.1 Advies Commissie mer

De Commissie mer stelt in haar advies het MER niet ingaat op de situaties waarin Amsteleind-Zuid en/of Kleinussen niet of pas veel later dan nu verwacht gerealiseerd gaan worden of een andere inrichting krijgen, bijvoorbeeld door netcongestie of een economische recessie. Dat is relevant voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. De Commissie constateert dat de beoordeling op een aantal vlakken onvoldoende inzicht geeft in de mogelijke milieueffecten, voor zover ze samenhangen met fases in de ontwikkeling van het gebied.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met:

- Een beschouwing op de impact die het heeft als de andere deelgebieden van Amsteleind op een ander dan nu bedacht moment gerealiseerd worden;
- Een helder onderscheid in effecten in de aanleg- en de gebruiksfase van Amsteleind-Noord, inclusief eventuele afhankelijkheden van de realisatie van andere deelgebieden;
- Inzicht in de betekenis van lange termijn ontwikkeling van water en klimaat en welke maatregelen dat nu vraagt.

Voor Amsteleind-Noord is de grondbalans negatief. Wanneer Amsteleind-Zuid niet tegelijk gerealiseerd wordt, zal hiervoor grond aangevoerd moeten worden. Het is niet duidelijk of de effecten hiervan (zoals toch afgraven in Amsteleind-Zuid, aankoop van elders en transport via weg of pijpleiding) zijn meegenomen in het MER, inclusief stikstofberekeningen. Bouwverkeer wordt in het MER alleen vermeld in de context van stikstof. De effectbeschrijving van Amsteleind-Noord benoemt hinder in de aanlegfase als aandachtspunt, maar het komt niet terug in de beoordeling.
Een woonwijk wordt voor een lange periode neergezet. Dan moet het MER verkennen, bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse, wat ontwikkelingen op de lange termijn kunnen betekenen. Voor Amsteleind gaat het naast klimaatscenario's in ieder geval om (grond)water. De Commissie wijst erop dat de huidige grondwatersituatie in de Centrale Slenk in de toekomst kan veranderen. De beoogde beëindiging van de bruinkoolwinning tussen Aken en Keulen en grondwaterherstelwerkzaamheden op de Maashorst kunnen veranderde peilen en diepere (kwel)stromen met zich meebrengen. Verkend moet worden hoe kwetsbaar de nu berekende grondwaterstanden en de daarop gebaseerde bouwwijzen zijn voor deze ontwikkelingen.

2.4.2 Reactie gemeente

Vooraf: ambitie en verwachting is dat Amsteleind geheel wordt ontwikkeld
De gemeente heeft de ambitie en de verwachting dat Amsteleind als geheel kan en gaat worden ontwikkeld. De vraag naar woningen is enorm, de wens en interesse om te ontwikkelen is groot. De gemeente ziet op voorhand nog geen grote belemmeringen die het beoogde ontwikkelproces nu al kunnen frustreren.
Voor de eerste ontwikkeling Amsteleind Noord zijn de gronden al grotendeels in bezit van de gemeente. Amsteleind Noord heeft geen "last" van de netcongestie: Er zijn al afspraken gemaakt met Enexis over de

aansluiting. Voor stikstof is de verwachting is dat er een natuurvergunning verkregen kan worden door gebruik te maken van intern salderen en dat ook voldaan kan worden aan het additionaliteitsprincipe. Ook op andere aspecten worden geen wezenlijke belemmeringen verwacht voor ontwikkeling van Amsteleind Noord. Amsteleind Zuid en Kleinussen staan later op de planning voor realisatie. Voor delen van deze gebieden is de gemeente nog geen grondeigenaar. Ook is er momenteel nog geen uitzicht op aansluiting op het net. Maar de gemeente verwacht dat in de nabije toekomst oplossingen beschikbaar komen om ook Amsteleind Zuid en Kleinussen te ontwikkelen.

Wat als Amsteleind Noord wel maar Amsteleind Zuid en/of Kleinussen niet wordt ontwikkeld
Als (hypothetisch) alleen Amsteleind Noord ontwikkeld wordt geeft dit de volgende effecten/aandachtspunten:

Stedenbouw/landschappelijk
- Amsteleind Noord zal als een "wooneiland" in het buitengebied aan de westzijde van Oss liggen en aan alle kanten omringd worden door nog oorspronkelijk open agrarisch gebied.
- Onderzocht en afgewogen zal moeten worden of Amsteleind Noord voldoende basis biedt voor eigen voorzieningen of niet.

Verkeer en hinder
- Amsteleind Noord zal afwikkelen via een deel van de Parkway op de bestaande wegenstructuur aan de westzijde van Oss.
- Dat betekent dat de Kleinussenstraat / Heihoekstraat en Huizenbeemdweg de toename van verkeer en verkeersgerelateerde hinder blijven houden en de gemeente de afweging moet maken hoe hiermee om te gaan: toch aanleg van de Parkway of niet.
- Aanpassing van de Heihoeksingel wordt al gedaan in het kader van Amsteleind Noord. De Heihoeksingel krijgt minder verkeerstoename en verkeersgerelateerde hinder dan bij realisatie van geheel Amsteleind.
- Ondertunneling van het spoor is ook los van de ontwikkeling van Amsteleind Zuid als maatregel beschreven in de Koersnota Mobiliteit, maar zal een aparte procedure moeten doorlopen los van Amsteleind, waarbij de vraag of de nu voorziene tunnellocatie dan nog de meest optimale is (afhankelijk van de keuze om toch de Parkway te realiseren of niet).

Overige aspecten
- De bestaande waarden en functies in Amsteleind Zuid en Kleinussen blijven behouden.
- In Amsteleind Zuid en Kleinussen wordt niet of minder bijgedragen aan gemeentelijke ambities en doelstellingen.

Wat als Amsteleind-Zuid wel maar Amsteleind Noord en/of Kleinussen niet wordt ontwikkeld
Als (hypothetisch) Amsteleind Noord niet, maar Amsteleind Zuid wel ontwikkeld wordt geeft dit de volgende effecten/aandachtspunten:

Stedenbouw/landschappelijk
- Amsteleind Zuid sluit aan op de bestaande stad ten oosten en ten zuiden. Voor Kleinussen geldt hetzelfde.
- Ten noorden van Amsteleind Zuid blijft het buitengebied oorspronkelijk open agrarisch landschap.
- Onderzocht en afgewogen zal moeten worden of Amsteleind Zuid voldoende basis biedt voor eigen voorzieningen of niet.

Verkeer en hinder
- Amsteleind Zuid zal afwikkelen via een deel van de Parkway op de bestaande wegenstructuur aan de westzijde van Oss. Afgewogen zal moeten worden waar Amsteleind Zuid aantakt op de bestaande wegen: via een tunnel op de Heihoeksingel zoals nu beoogd of al eerder op de Heihoekstraat, zoals nu de aansluiting van Amsteleind Noord op de Kleinussenstraat is beoogd.
- Dat betekent dat de Kleinussenstraat / Heihoekstraat en Huizenbeemdweg veel minder toename van verkeer en verkeersgerelateerde hinder krijgen (maar ook niet afgewaardeerd worden).

- Aanpassing van de Heihoeksingel is sowieso nodig en zal ook gedaan worden in het kader van Amsteleind Zuid alleen. De Heihoeksingel krijgt minder verkeerstoename en verkeersgerelateerde hinder dan bij realisatie van geheel Amsteleind.
- Ondertunneling van het spoor is ook los van de ontwikkeling van Amsteleind Noord als maatregel beschreven in de Koersnota Mobiliteit, maar zal een aparte procedure moeten doorlopen los van Amsteleind, waarbij de vraag of de nu voorziene tunnellocatie dan nog de meest optimale is (afhankelijk van de keuze om toch de Parkway te realiseren of niet).

Overige aspecten

- De bestaande waarden en functies in Amsteleind Noord blijven behouden. Ook de relatie met het buitengebied ten noorden van Amsteleind blijft beter behouden.
- In Amsteleind Noord wordt niet of minder bijgedragen aan gemeentelijke ambities en doelstellingen.

Wat als Amsteleind als geheel niet wordt ontwikkeld

Als Amsteleind als geheel niet wordt ontwikkeld blijft het gebied, het verkeer en de verkeersgerelateerde hinder zoals het nu is. In het kader van de Koersnota Mobiliteit wordt op termijn de Heihoeksingel aangepast en ondertunneld onder het spoor. Oss kan zonder Amsteleind een fors deel van zijn woningbouwbehoefte/opgave niet realiseren.

Aanlegfase, grondbalans en stikstof

Hinder tijdens de aanlegfase is inderdaad als aandachtspunt benoemd in het MER, maar niet meegenomen in de beoordeling. Aangegeven is dat er sprake kan zijn van hinder tijdens de aanlegfase. Hinder tijdens de aanlegfase is over het algemeen niet te voorkomen, wel te beperken. Daarvoor zijn in het MER maatregelen benoemd. Daarmee moet niet verwacht dat hinder tijdens de aanlegfase maatgevend is voor de beoordeling van het effect van Amsteleind (of Amsteleind Noord) op een aspect.
De hinder tijdens de aanlegfase is niet verder uitgewerkt en/of berekend. Dit omdat nog onvoldoende duidelijk is hoe Amsteleind wordt gefaseerd en hoe de aanlegfase eruit gaat zien.
In het MER is inderdaad op basis van een eerste ruwe berekening dat Amsteleind Noord grond nodig heeft en dat Amsteleind Zuid grond over heeft. Bij gelijktijdige aanleg kan werk met werk gemaakt worden. Maar als Amsteleind Noord voor Amsteleind Zuid gerealiseerd moet, zoals de Commissie terecht stelt, grond aangevoerd worden voor Amsteleind Noord en grond afgevoerd worden van Amsteleind Zuid. Dit is nog niet verder uitgewerkt en berekend, omdat dit afhankelijk is van de uiteindelijke stedenbouwkundige uitwerking. De hinder van af- en aanvoer van grond is benoemd in het MER.
In de stikstofberekening is een aanname gedaan voor de aanlegfase, zowel het gebruik van bouwmaterieel als aan- en afvoer van grond. Dit op basis van kengetallen. Uit de stikstofberekening komt dat de aanlegfase niet maatgevend is voor het maximale stikstofeffect. Bovendien laat de stikstofberekening ook zien dat er ruime salderingsmogelijkheden zijn met de veehouderijen die ten behoeve van de ontwikkeling stoppen.

Effect van langetermijn-ontwikkelingen water en klimaat

In de effectbeschrijvingen in het MER is uitgegaan van langetermijn klimaatscenarios. Het voert in deze fase van plan- en besluitvorming te ver om te onderzoeken of het stopzetten van de bruinkoolwinning in Duitsland wezenlijke effecten heeft op de (grond)waterhuishouding in Amsteleind. Hetzelfde geldt voor eventuele veranderingen in drink- en grondwatergebruik. Deze ontwikkelingen zijn nog te prematuur en onduidelijk.

2.5 Stikstofmotivatie

2.5.1 Advies Commissie mer

Het MER legt volgens de Commissie mer onvoldoende uit dat de in het MER beschreven werkwijze ten aanzien van stikstof (intern salderen) juridisch gezien realistisch is in het licht van het benodigde herstel van Natura 2000-gebieden. Ook is volgens de Commissie mer meer uitleg nodig over de uitgangspunten waar de berekeningen op gebaseerd zijn.
De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met een voortoets met:

- Een beschouwing die aannemelijk maakt dat aan het additionaliteitsprincipe voldaan kan worden;
- Een compleet overzicht van gehanteerde uitgangspunten passend bij het te nemen besluit.

Het MER (en de plantoets) maken niet aannemelijk dat bij het besluit over die omgevingsvergunning aan de kaders uit de Natura 2000-wetgeving voldaan kan worden. In dit geval houdt dat in dat onduidelijk is of het beëindigen van de twee veehouderijen niet al nodig is als maatregel om Natura 2000-gebieden te behouden en/of herstellen (het additionaliteitsprincipe). Daardoor is niet duidelijk of de effectbeoordeling (een afname van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden) realistisch is en of het voorgenomen alternatief uitvoerbaar is binnen de kaders van de Natura 2000-wetgeving.
Specifiek voor Amsteleind-Noord constateert de Commissie dat de uitgangspunten voor de stikstofberekening onduidelijk zijn.

2.5.2 Reactie gemeente

Het klopt dat in de stikstofmotivatie in het MER Amsteleind en de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord nog niet rekening is gehouden met de (eventuele) consequenties van de uitspraak van de Raad van State 18 december 2024, o.a. over additionaliteit. Ten tijde van de publicatie van de ontwerp-omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord en het MER Amsteleind was er nog geen duidelijk over de consequenties van de “18-12-2024-uitspraak”. Die is er op dit moment nog steeds niet. De “18-12-2024-uitspraak” heeft betrekking op projecten en de natuurvergunning daarvoor. Daarin mag sinds de “18-12-2024-uitspraak” intern salderen niet meer in een voortoets worden meegenomen, maar moet het als mitigerende maatregelen beschouwd worden in een Passende beoordeling en is er en natuurvergunning voor nodig. Daarnaast moet bij de afweging of intern salderen ingezet mag worden als mitigerende maatregelen getoetst worden aan het additionaliteitsprincipe: is de betreffende stikstofbron waarmee gesaldeerd wordt niet sowieso nodig voor het behalen van de rijks- en provinciale doelstellingen ten aanzien van verlaging van de stikstoflast op Natura2000-gebieden.
Echter er is nog geen uitspraak dat bovenstaande ook op plan-niveau gaat gelden. Daarnaast moeten de provincies nog beleid bepalen hoe met intern salderen en de toets aan het additionaliteitsbeginsel in een natuurvergunning kan/moet worden omgegaan. Voor extern salderen gelden al regels, maar het is nog onduidelijk of deze ook voor intern salderen gaan gelden.

Ondanks dat het formeel nog niet hoeft op plan-niveau en ondanks dat er nog geen duidelijkheid is over de te hanteren beleidsregels, is naar aanleiding van het advies van de Commissie mer een motivatie gegeven waarom de veehouderij(en) in Amsteleind ingezet mogen worden voor interne saldering. Hiervoor is een passende beoordeling opgesteld en een actuele stikstofberekening (Aerius versie 2025, d.d. 7 oktober 2025) gedaan (zie bijlage 2).

Conclusie van deze passende beoordeling is dat er intern gesaldeerd kan en mag worden met de veehouderijen in Amsteleind en dat daarmee sluitend gemotiveerd is dat Amsteleind niet leidt tot toename van stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden.

3. Aanvulling verkeerseffecten

Inleiding

In de zienswijzen zijn diverse inhoudelijke vragen gesteld over milieueffecten zoals beschreven in het MER Amsteleind en de ontwerp-omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord. In de “Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp omgevingsplanwijziging gemeente Oss – Postzegelplan Amsteleind Noord – Oss” (Gemeente Oss, 28 oktober 2025) is een inhoudelijke reactie gegeven op de vragen.
Onderstaand is n.a.v. de gestelde vragen in de zienswijzen in het algemeen ingegaan op de verkeerseffecten en geluid- en trillingseffecten langs de aangepaste Heihoeksingel.

Autonome ontwikkelingen in verkeersmodel

In een aantal zienswijzen is gesteld dat in de verkeersberekeningen onvoldoende rekening is gehouden met autonome ontwikkelingen en dat name de beoogde woningbouw Euterpepark onvoldoende is meegenomen.
In het verkeersmodel is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen zoals de wet en jurisprudentie dat voorschrijft en in het werkveld toegepast wordt.
In het verkeersmodel zijn voor de toekomstige situatie alle op dat moment bekende en realistische bouwprojecten meegenomen. Dit geldt ook voor infrastructurele ontwikkelingen en voor projecten buiten de gemeente Oss. Niet alle ruimtelijke plannen worden opgenomen in een verkeersmodel, alleen diegene met een redelijke mate van zekerheid van realisatie: plannen die al zijn vastgesteld of tenminste in ontwerp ter visie hebben gelegen. In het verkeersmodel is rekening gehouden met alle relevante ontwikkelingen waarvoor planologische besluitvorming heeft plaatsgevonden. Wel is in een verkeersmodel enige marge ten aanzien van het aantal verkeersaantrekkende functies (zoals woningen) aangehouden. Dit om onderschatting van effecten te voorkomen. Specifiek voor Euterpepark zijn in het verkeersmodel (VMO 2022) 830 woningen opgenomen. Dit terwijl in het plangebied Euterpepark vooralsnog twee bestemmingsplannen zijn vastgesteld met in totaal ongeveer 482 woningen en overige voorzieningen. De genoemde uitbreiding naar 2.500 woningen is nog niet zeker en daarom niet opgenomen in het verkeersmodel.

Voorzieningen in verkeersmodel

In een aantal zienswijzen is gesteld dat in de verkeersberekeningen geen rekening is gehouden met het verkeer van en naar voorzieningen in Amsteleind. Dit is niet zo: in het verkeersmodel is wel rekening gehouden met voorzieningen: zie hiervoor het rapport “Uitgangspunten verkeersberekeningen Amsteleind” dat als bijlage bij de vastgestelde omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord is opgenomen. Hierin is aangegeven van welke voorzieningen in Amsteleind Noord en Amsteleind totaal is uitgegaan.

Heihoeksingel geschikt voor afwikkeling toename in verkeer

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat de verkeerstoename op de Heihoekstraat/Kleinussenstraat niet acceptabel is.
De Heihoeksingel is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Deze wegen zijn ingericht om grote hoeveelheden verkeer te kunnen verwerken. De capaciteit van een dergelijke weg, met andere woorden het aantal verkeerbewegingen dat deze weg kan afwikkelen, is 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (CROW richtlijnen). Daarmee is de Heihoeksingel geschikt om het huidige verkeer en de toename van Amsteleind (zie tabel 5.12 en 5.25 in het MER) te kunnen verwerken. In 2040 is de (verkeersmodelberekende) intensiteit inclusief Amsteleind 19.200 mvt/etm en daarmee lager dan de hierboven aangegeven capaciteit.

Verkeerstoename Heihoekstraat/ Kleinussenstraat tot aanleg Parkway acceptabel geacht

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat de verkeerstoename op de Heihoekstraat/Kleinussenstraat niet acceptabel is.

Heihoekstraat

Verkeerstechnisch is de Heihoekstraat in de huidige situatie geschikt voor zijn verkeersfunctie. In het referentiejaar 2030 is de (verkeersmodelberekende) intensiteit 9.300 mvt/etm (zie tabel 5.4 in het MER Amsteleind). Aanleg van Amsteleind Noord leidt, zolang de Parkway nog niet is aangelegd, tot een toename van verkeer op de Heihoekstraat. De 1.000 extra woningen en voorzieningen zijn met het verkeersmodel berekend en leiden tot een toename van de intensiteit van ongeveer 11.800 mvt/etm (zie tabel 5.25 in het MER Amsteleind). Dit is toename van ongeveer 2.500 mvt/etm. Maar deze toename kan opgevangen worden door het huidige wegprofiel van de Heihoekstraat. Na aanleg van de Parkway wordt de Heihoekstraat autoluw.

Kleinussenstraat
Verkeerstechnisch is de Kleinussenstraat in de huidige situatie geschikt voor zijn verkeersfunctie. In het referentiejaar 2030 is de (verkeersmodelberekende) intensiteit 8.000 mvt/etm (zie tabel 5.4) in het MER Amsteleind). Aanleg van Amsteleind Noord leidt, zolang de Parkway nog niet is aangelegd, tot een toename van verkeer op de Kleinussenstraat. De 1.000 extra woningen en voorzieningen zijn met het verkeersmodel berekend en leiden tot een toename van de intensiteit van ongeveer 10.100 mvt/etm (zie tabel 5.25 in het MER Amsteleind). Dit is toename van ongeveer 2.100 mvt/etm. Maar deze toename kan opgevangen worden door het huidige wegprofiel van de Kleinussenstraat. Na aanleg van de Parkway wordt de Heihoekstraat autoluw.

Verkeerstelling versus verkeersmodel
In een zienswijze komt indiener tot een hogere verkeersintensiteit in de huidige situatie, waardoor het planeffect ook hoger zou zijn. Dit gebaseerd op een verkeerstelling.
Hoewel begrepen kan worden dat indiener dit getal gebruikt, is het niet de werkwijze van effectenonderzoek in een MER. Het MER gaat uit van verkeersmodelberekeningen, omdat niet in de toekomst geteld kan worden en in een verkeersmodel rekening gehouden wordt met zowel ruimtelijke als infrastructurele en economische ontwikkelingen in de toekomst. Voor een bepaling van het effect van een ontwikkeling als Amsteleind is het van belang dat met dit model zowel de plansituatie (met Amsteleind) als de referentiesituatie (zonder Amsteleind) berekend wordt. Dit om de verkeersintensiteiten op eenzelfde manier te laten berekenen. Het verkeersmodel berekent jaargemiddelde etmaalintensiteiten (werkdagen). Een telling is een momentopname en daarmee niet representatief voor het jaargemiddelde. Extrapoleren van een telling kan daarmee niet zomaar. Tellingen worden overigens wel gebruikt om verkeersmodellen te controleren en te calibreren.

Effecten op op-/afritten snelweg
Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de verkeersafwikkeling bij aansluiting 52 Oss/Heesch op de A59, mede in relatie tot het voorgenomen bedrijventerrein Heesch West ten zuiden van de A59.

Zoals bekend, wordt het bedrijventerrein Heesch West gezamenlijk ontwikkeld met de gemeenten ’s-Hertogenbosch, Bernheze en Oss. Hiervoor is de Gemeenschappelijke Regeling Heesch West (hierna: GR Heesch West) in het leven geroepen. Eventuele infrastructurele maatregelen in relatie tot de aansluiting A59 Oss/Heesch worden in de GR Heesch West besproken en later tot uitvoering gebracht. Deze uitvoerende handeling is al in gang gezet via het projectteam Heesch West in afstemming met RWS ZN. De civiel-technisch projectleider van Heesch West is in overleg met de contactpersoon van RWS ZN. Het ontwerp van deze aanpassingen van het kruispunt worden opgesteld door aangehaakte ingenieursbureaus. Om deze aanpassingen mogelijk te maken is er budget vrijgemaakt in de GR Heesch West. De GR Heesch West heeft budget voor de planvorming, voorbereiding en de uitvoering. Hiermee is ook dit traject al in gang gezet en afgestemd met RWS ZN.

De vraag van RWS ZN of in het verkeersmodel rekening is gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heesch West en andere relevante ontwikkelingen in omliggende gemeenten, kan bevestigend beantwoorden. Heesch West is meegenomen in de referentiesituatie van het verkeersmodel. Ook overige ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de referentiesituatie als autonome ontwikkeling., voor zover de plannen daarvoor zijn vastgesteld.

In het MER is de toename van de etmaalintensiteiten bij de opritten A59 Richting ’s-Hertogenbosch en Nijmegen inzichtelijk gemaakt. De toenames op de oprit van de A59 (richting Den Bosch) en de oprit van de A59 richting Nijmegen zijn respectievelijk 100 en 500 mvt/etmaal. Op de opritten zelf is dit respectievelijk 1% en 7% toename. Het effect op de snelweg is gezien de veel grotere intensiteiten op de snelweg veel kleiner, maximaal 0,5%. Amsteleind heeft daarmee geen wezenlijk effect op de doorstroming op de opritten en de snelweg.
Op verzoek van RWS ZN zijn kruispuntanalyses uitgevoerd op het kruispunt Cereslaan/A59. Dit is op eenzelfde wijze uitgevoerd zoals dit ook gedaan is voor de 5 kruispunten op het onderliggend wegennet. Expliciet is rekening gehouden met de effecten van fietsverkeer op dit kruispuntcomplex. Het onderzoek heeft aangetoond dat de huidig geregelde kruispunten op de aansluiting A59-Cereslaan het verkeersaanbod in 2030 en 2040 niet goed kan verwerken, de invloed van Amsteleind daarop is beperkt. Door (beperkte) capaciteitsuitbreiding op een drietal takken (signaalgroep 101 (Cereslaan noord rechtsaf), 204 (afrit A59 vanuit Den Bosch rechtsaf) en de aantakking vanaf het bedrijventerrein kan de afwikkeling worden verbeterd.

Uit de verkeersberekeningen blijkt daarmee, zoals ook al in het Verslag omgevingsdialoog is beschreven dat het verkeerseffect van Amsteleind-Noord nauwelijks invloed heeft op de kruispunten op de op- en afritten van de snelweg.

Verkeer MER Amsteleind versus Koersnota mobiliteit

In een aantal zienswijzen is gesteld dat Amsteleind niet in lijn zou zijn met de Koersnota Mobiliteit.
De omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord en het MER Amsteleind zijn juist in lijn met de Koersnota Mobiliteit. Het geeft invulling aan de daarin gestelde maatregelen. Na aanleg van de Parkway en de aanpassing van Heihoeksingel wordt de verkeersveiligheid in dit deel van Oss vergroot en wordt de hinder daar waar kan verminderd. In een separate notitie is hier door de gemeente Oss en Goudappel verder op ingegaan (zie bijlage bij deze aanvulling MER).

Rol Parkway in stedelijk verkeersnetwerk

In een zienswijze is gesteld dat er in het MER onvoldoende aandacht is besteed aan de Parkway als onderdeel van het verkeersnetwerk in Oss, met name dat de Parkway niet alleen dient voor de ontsluiting van Amsteleind, maar ook een bredere stedelijke functie heeft.
Reactie hierop is dat de Parkway, anders dan in de zienswijze wordt gesteld, geen bredere stedelijke functie heeft, maar (alleen) een wijkontsluitingsweg is. De wijkontsluitingswegen hebben als functie het verzamelen van verkeer uit de aanliggende woonwijken en het leiden naar de hoofdontsluitingswegen. De Parkway sluit op de Heihoeksingel aan die vanaf de Schaepmanlaan de functie van hoofdontsluiting heeft.
Dat de Parkway effecten heeft op wegen in de omgeving is evident en in het MER onderzocht.

4. Aanvulling n.a.v. ambtshalve wijzigingen

4.1 Inleiding

Naar aanleiding van voortschrijdend inzicht is een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in de vast te stellen omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord. Deze zijn beschreven in de nota van zienswijzen behorende bij de omgevingsplanwijziging. De belangrijkste wijziging vanuit mer-optiek is de (verdere) optimalisatie van het ontwerp van de aanpassing van de Heihoeksingel en de Parkway. Hieronder is deze optimalisatie gemotiveerd, toegelicht en is beschouwd of dit leidt tot wezenlijk andere milieueffecten dan beschreven in het MER.

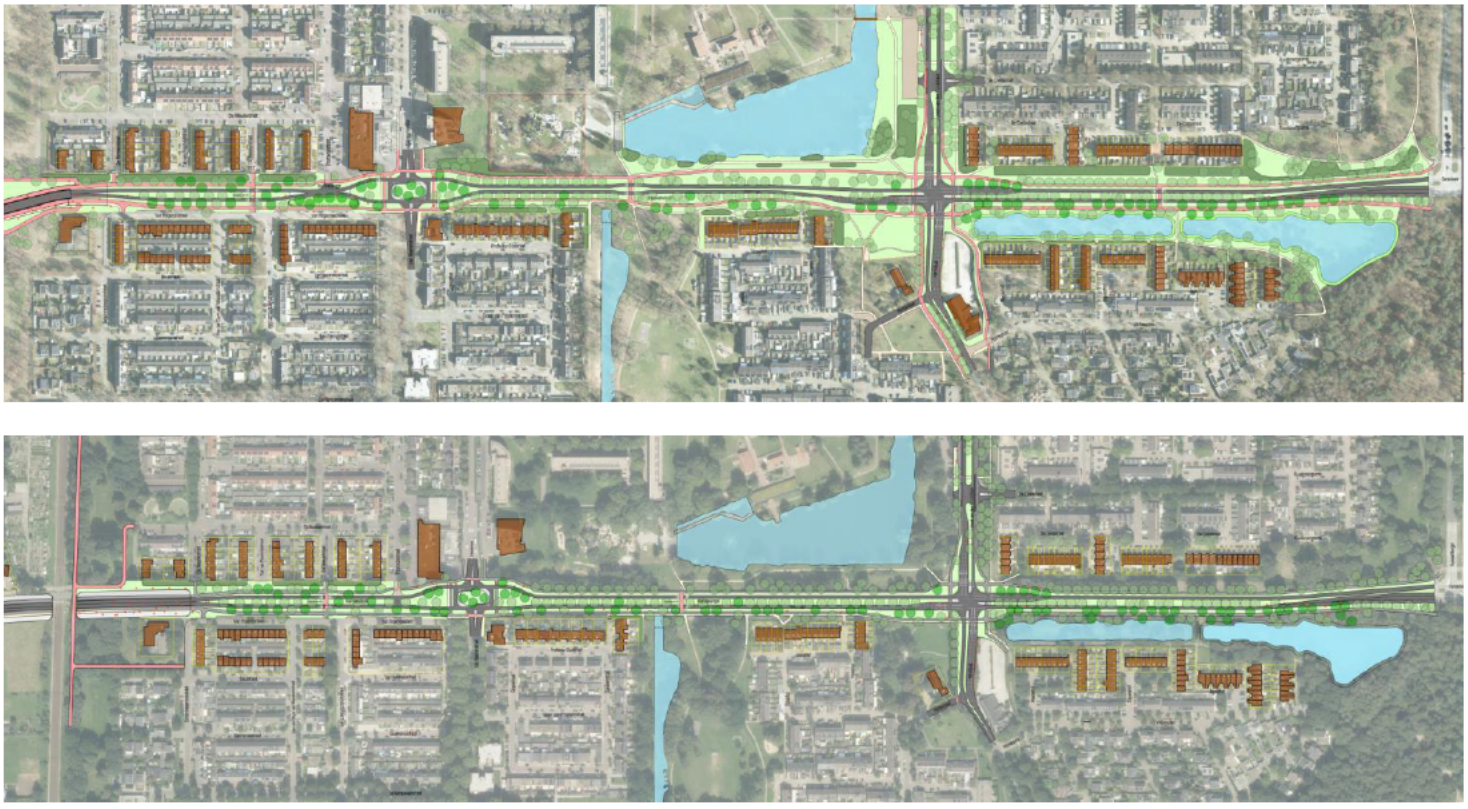
4.2 Optimalisatie ontwerp Heihoeksingel en Parkway

Motivatie optimalisatie ontwerp

Motivatie voor de optimalisatie zijn de resultaten van informatieavonden met de omgeving. Daar is de wens uitgesproken dat de weg zover mogelijk van (bestaande) woningen af moet liggen en zo ingericht moet worden dat het niet meer uitnodigt om te hard te rijden. Daarnaast zijn de kruisingen geoptimaliseerd voor een zo goed mogelijke doorstroming en verkeersafwikkeling en een zo goed mogelijke oversteekbaarheid.

Beschrijving optimalisatie

Figuur 4.1 en figuur 4.2 geven de optimalisatie van het ontwerp van de aangepaste Heihoeksingel en Parkway weer. Voor de vergelijking is ook het ontwerp zoals opgenomen, beschreven en onderzocht in het MER weergegeven. In bijlage 2 van deze aanvulling MER is een grotere weergave van het geoptimaliseerd ontwerp opgenomen



Figuur 4.1 Optimalisatie aangepaste Heihoeksingel (boven) en ontwerp zoals in MER (onder) (bron: gemeente Oss, sept. 2025)

De belangrijkste wijziging in de aanpassing Heihoeksingel is dat rijbanen waar mogelijk dichter bij elkaar liggen en daarmee op ruimere afstand van de woningen aan weerzijden van de weg. Dit geldt met name in het centrale deel tussen de twee aangepaste kruisingen. Daarnaast is de ligging van de twee aangepaste kruisingen geoptimaliseerd en zijn lokaal de rijbanen verschoven. Aan de noordzijde is de tunnel onder het spoor in westelijke richting verschoven. De tunnelbak ligt meer naar het westen dan in het ontwerp in het MER.



Figuur 4.2 Optimalisatie aangepaste Parkway (boven) i.v.m. ontwerp zoals in MER (onder)

De belangrijkste wijziging in de aanpassing Parkway is dat het noordelijk deel anders gelegen is en dat de rotondes verder uitontworpen zijn. Waar mogelijk liggen de rijbanen dichter bij elkaar. Aan de zuidzijde is de tunnel onder het spoor in westelijke richting verschoven. De tunnelbak ligt meer naar het westen dan in het ontwerp in het MER.

Beschouwing invloed optimalisatie op milieueffecten

Verkeer

De optimalisatie van de Heihoeksingel en Parkway hebben geen effect op de verkeersintensiteiten en de toe- en afname hierin door de ontwikkeling van Amsteleind. De verkeerscijfers blijven gelijk aan die zoals weergegeven in het MER.

Geluid

In de optimalisatie zijn de wegassen verschoven ten opzichte van de wegassen zoals onderzocht in het MER. Dit kan lokaal leiden tot enigszins andere geluidbelasting op de omliggende gevels dan beschreven in het MER. De verkeersintensiteiten en de gehanteerde wegdekken zijn niet veranderd.
Er is daarom actualiserend onderzoek gedaan naar de geluidbelasting langs de geoptimaliseerde Heihoeksingel en Parkway (zie bijlage akoestisch onderzoek wijziging Heihoeksingel (d.d. oktober 2025) bij de vastgestelde omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord. Uit het onderzoek blijkt dat de optimalisatie niet leidt tot een hogere geluidbelasting op de langsliggende woningen ten opzichte van de aanpassing van de Heihoeksingel zoals onderzocht in het MER Amsteleind. Op een aantal woningen, waar de rijbanen verder van de gevels af komen te liggen is sprake van een lagere geluidbelasting dan beschreven in het MER Amsteleind.

Trillingen

De verschuiving van de wegassen in de optimalisatie kan lokaal ook leiden tot enigszins andere trillingshinder op de omliggende gevels dan beschreven in het MER. De verkeersintensiteiten en de gehanteerde wegdekken zijn niet veranderd.
Er is daarom actualiserend onderzoek gedaan naar trillingen langs de geoptimaliseerde Heihoeksingel en Parkway (zie bijlage quickscan trillingen (d.d. oktober 2025) bij de vastgestelde omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord. Uit het onderzoek blijkt dat de optimalisatie niet leidt tot andere trillingshinder dan de aanpassing van de Heihoeksingel zoals onderzocht in het MER Amsteleind. Er worden geen normen overschreden.

Luchtkwaliteit

De verschuiving van de wegassen in de optimalisatie leidt niet tot wezenlijke andere effecten op de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt vooral bepaald door de achtergrondconcentratie en de verkeersintensiteiten. Deze veranderen niet door de optimalisatie.

Overige

Op overige milieuaspecten heeft de optimalisatie van het ontwerp geen of geen wezenlijk ander effect dan beschreven in het MER.

Bijlagen

Bijlage 1 Koersdocument als drager mobiliteitsbeleid
Bijlage 2 Geoptimaliseerd ontwerp Heihoeksingel en Parkway (gemeente Oss, oktober 2025)

Bijlage 1 Koersdocument als drager van het mobiliteitsbeleid

Gemeente Oss / Goudappel (oktober 2025)

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Oss is vastgelegd in de Koersnota. In de Koersnota staand de belangrijkste principes en hoofdlijnen voor mobiliteit. De 5 doelen van het beleid zijn:

- Vergroten van de veiligheid en terugdringen van de hinder

  Intensiveren van het treinverkeer en tegelijkertijd het ontwikkelen van nieuwe woningen in de spoorzone kan alleen als we inzetten op meer ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast moeten onveilige verkeerssituaties doelgericht worden aangepakt. Conflicten tussen fietsers en (vracht-)autoverkeer moeten worden beperkt. Met name in schoolomgevingen dient de veiligheid te worden verbeterd. Geluidshinder en uitstoot door doorgaand auto- en vrachtverkeer in de wijken en kernen moet worden teruggebracht.
- Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

  De gemeente wil basisvoorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar maken en houden door deze zoveel mogelijk binnen loop- en fietsafstand (<15 min) te faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat een basisvoorziening voor openbaar vervoer beschikbaar is voor iedereen.
- Verduurzamen van mobiliteit

  De gemeente wil duurzamer vervoer van en naar Oss stimuleren. Dit gebeurt door het verbeteren van het fietsroutenetwerk en het versterken van het openbaar vervoer, inclusief betere verbindingen en comfortabele haltes. Daarnaast wordt ingezet op elektrische mobiliteit met voldoende laadpunten in wijken, op knooppunten en parkeerplaatsen. Ook het goederenvervoer moet schoner worden via elektrificatie en multimodaal transport.
- Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte

  De gemeente wil de openbare ruimte groener en aantrekkelijker maken, en de eigen identiteit van wijken en dorpskernen versterken. In het centrum en rond het spoor moet meer plek komen voor ontmoeting en beleving. Autoverkeer vraagt veel ruimte; door dit te beperken tot bestemmingsverkeer ontstaat meer ruimte. Parkeren kan efficiënter worden georganiseerd. Fietsers en voetgangers moeten minder hinder ondervinden, en fietsroutes worden aantrekkelijker, waardoor afstanden korter aanvoelen.
- Versterken van economisch vestigingsklimaat

  Oss wil economische gebieden goed bereikbaar houden via vlotte wegen, betrouwbaar vrachtverkeer en beter openbaar vervoer. Tegelijk wordt gewerkt aan een aantrekkelijker centrum en spoorzone voor meer beleving.

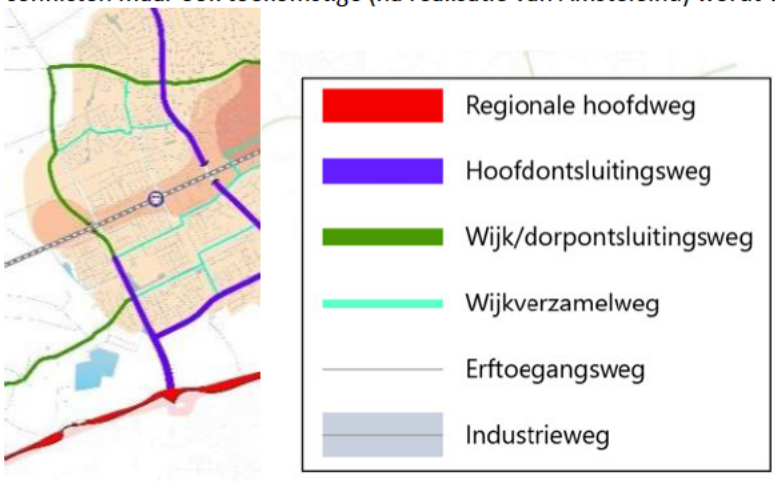
Uitgaande van deze pijlers zijn voor de verschillende modaliteiten de hoofdstructuren vastgelegd. Het STOMP principe is daarbij leidend. Dit heeft geresulteerd in netwerken voor voetganger, fiets, auto en openbaar vervoer en in enkele belangrijke uitgangspunten voor het parkeerbeleid.

Om dit integrale verkeersnetwerk te realiseren zijn veel maatregelen noodzakelijk, zowel op het fietsnetwerk als het autonetwerk. De maatregelen die in de Koersnota zijn beschreven leveren een belangrijke bijdrage aan de gestelde doelen. Door het autoverkeer op hoofdassen zoals bijvoorbeeld de Saal van Zwanenbergsingel en Ruwaardsingel te concentreren kan de kwaliteit van de openbare ruimte op andere locaties verbeterd worden. Door deze verbetering wordt ook het gebruik van de fiets aantrekkelijker en wordt op veel plaatsen het aantal conflicten met autoverkeer sterk teruggebracht. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid op plekken waar nu nog veel incidenten plaatsvinden.

De Koersnota wordt uitgewerkt in een mobiliteitsprogramma waar de stappen richting uitvoering inclusief fasering en prioritering aan de orde komen. Een voorbeeld van een uitwerking is bijvoorbeeld het Ontwerpkader Weginrichting waarin de wegenstructuur uit de Koersnota is uitgewerkt en vastgelegd in wegtypen en inrichtingskenmerken.

Amsteleind in relatie tot de Koersnota

De Koersnota zet de kaders uit voor de uitwerking in ruimtelijke projecten en uitvoeringsprogramma's. De hoofdnetwerken voor fiets en auto uit de Koersnota zijn de basis geweest voor de ontsluitingsstructuur voor Amsteleind en zo opgenomen in de MER.
De realisatie van Amsteleind is een belangrijke stap in de ontwikkeling van Oss. Oss staat voor de verstedelijkingsopgave om ongeveer 10.000 woningen aan de woningvoorraad toe te voegen tot 2040. Het grootste gedeelte van deze woningen zal in bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd, op korte afstand van voorzieningen en goed bereikbaar per fiets en openbaar vervoer. Er wordt dat ook volop gewerkt aan de (her)ontwikkeling van binnenstedelijke locaties in het stadshart en de spoorzone. Aanvullend hierop is de realisatie van Amsteleind een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad. Het meest zuidelijk deel van Amsteleind valt binnen de spoorzone, waar een hogere stedelijkheid wordt nagestreefd met een bijbehorend mobiliteitsprofiel.
Ook Amsteleind wordt vanuit het STOMP principe ontwikkeld: veel aandacht voor voetgangers en fietsers. Maar in Amsteleind-noord is de regulering van het autoverkeer (via onder andere parkeernormen) minder stringent dan in Amsteleind-zuid, wat onderdeel uitmaakt van de spoorzone. Omdat in Amsteleind ook de basisvoorzieningen zoals scholen en winkels voor de dagelijkse boodschappen aanwezig zijn, zijn de verplaatsingsafstanden hier naar toe beperkt en te voet of per fiets af te leggen.
De ontsluiting van Amsteleind voor autoverkeer gaat via de Parkway. De Parkway is de wijkontsluitingsweg van de nieuwe wijk Amsteleind. Deze vervangt de ontsluiting van huidige wijk, waardoor de huidige verkeersfunctie van de Heihoekstraat-Kleinussenstraat afgewaardeerd kan worden. De Parkway wordt hiermee onderdeel van het stedelijke hoofdwegennet maar heeft daarin een secundaire functie. Dat wil zeggen dat de Parkway een functie heeft voor opvangen van het verkeer van de aanliggende wijken en dit te leiden, via de Heihoeksingel, naar de hoofdontsluitingswegen zoals de Ruwaardsingel of de Cereslaan. De aanleg van een ongelijkvloerse spoorwegkruising en de ongelijkvloerse fietsverbinding in Amsteleind zorgt ervoor dat het aantal (huidige) conflicten maar ook toekomstige (na realisatie van Amsteleind) wordt verminderd.



Aan de noordzijde van het plangebied gaat de Parkway over in de Huizenbeemdweg en aan de oostzijde sluit de Parkway aan op de Hazenkamplaan/Leygraaf. De Huizenbeemdweg heeft de functie van een wijk/dorpsontsluitings weg en is vanuit de nieuwe wijk Amsteleind de verbinding naar de wijken aan de noordkant van de stad en naar de kernen in het buitengebied. De Huizenbeemdweg ligt voor een groot deel buiten de bebouwde kom en heeft een andere uitstraling en een ander profiel dan de Parkway. De Hazenkamplaan/Leygraaf heeft de functie van een wijkverzamelweg en verbindt de nieuwe wijk Amsteleind met de aanliggende woonwijk Ussen. De Hazenkamplaan/Leygraaf sluit aan op de J.F. Kennedybaan, die onderdeel uitmaakt van de hoofdontsluitingsstructuur.
Verkeer uit Amsteleind wordt afgewikkeld via de Parkway die zoals hierboven beschreven aansluiting geeft op de hoofdontsluitingsstructuur. Hierdoor is het mogelijk alle overige wegen binnen het plangebied in te richten als erftoegangsweg met een lage verkeersintensiteit. Door de keuze voor de Parkway als nieuwe verbinding is het mogelijk deze in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig (en zoals ook verwoord in het Ontwerpkader Weginrichting). Ook bij de positionering van woningbouw kan bij deze weg rekening worden gehouden met geldende eisen ten aanzien van geluid.
De detaillering van de binnenplanse erftoegangswegen (30 km/uur) wordt in de deelplannen opgenomen maar moet aansluiten op de vastgelegde kaders.



Amsteleind wordt een fiets- en wandelvriendelijke wijk. De fietsroutes vanuit Amsteleind sluiten aan op het bestaande (hoofd)fietsnetwerk van Oss waarbij de Amsteleindstraat een belangrijke (nieuwe) hoofdroute is die Amsteleind met het centrum en het station verbindt. Deze kruist de Parkway ongelijkvloers. Via de Amsteleindstraat-Braakstraat, maar ook via de (afgewaardeerde) Heihoekstraat-Heischeutstraat is ook station Oss-west uitstekend bereikbaar met de fiets. Het centrum en beide stations zijn binnen 15 minuten met de fiets te bereiken. Ten zuiden van de spoorlijn sluit het fietsnetwerk vanuit Amsteleind aan op de regionale snelfietsroute F59. Hierdoor sluit de nieuwe wijk ook prima aan op het regionale fietsnetwerk. Binnen de nieuwe wijk komt een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk, deels ook losgekoppeld van de erftoegangswegen.

Effecten van verkeer

Ruimtelijke plannen genereren verkeer. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk Amsteleind. Om de effecten van het verkeer in beeld te brengen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Oss (versie 2022, Goudappel 2024, gebaseerd op het provinciale verkeersmodel BBMA2022). De beschrijving van de effecten is opgenomen in de verkeersparagraaf in het MER.
Binnen de nieuwe wijk worden de wegen ingericht volgens de principes van duurzaam veilig. Buiten de nieuwe wijk zijn aanpassingen nodig op het bestaande wegennet om het extra verkeer op een goede en veilige manier af te wikkelen. Zo wordt de Heihoeksingel, inclusief de kruispunten, heringericht zodat de doorstroming en de veiligheid op deze weg verbeterd.
En voor de aanliggende wijken Ruwaard en Ussen worden wijkmobiliteitsplannen gemaakt, zoals ook in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit is opgenomen. Deze wijkmobiliteitsplannen worden vanuit het STOMP-principe uitgewerkt. In die plannen wordt onderzocht wat er nodig is om het doorgaande autoverkeer in de wijk te ontmoedigen en om de fiets en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren zoals fietsparkeren, flexvervoer en andere OV-opties. Daarmee willen we de fiets en OV een geschikt alternatief maken.

Aansluiting A59

De aansluiting van Amsteleind op het landelijk hoofdwegen vindt plaats via de Heihoeksingel en Cereslaan op aansluiting 52 van de A59. Om de effecten van het verkeer in beeld te brengen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Oss (versie 2022, Goudappel 2024, gebaseerd op het provinciale verkeersmodel BBMA2022). Hierin is ook de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heesch-West meegenomen.
In het MER is de toename van de etmaalintensiteiten bij de opritten A59 Richting ’s-Hertogenbosch en Nijmegen inzichtelijk gemaakt. De toenames op de oprit van de A59 (richting Den Bosch) en de oprit van de A59 richting Nijmegen zijn respectievelijk 100 en 500 mvt/etmaal. Op de opritten zelf is dit respectievelijk 1% en 7% toename. Het effect op de snelweg is gezien de veel grotere intensiteiten op de snelweg veel kleiner, maximaal 0,5%. Amsteleind heeft daarmee geen wezenlijk effect op de doorstroming op de opritten en de snelweg.
Op verzoek van RWS ZN zijn kruispuntanalyses uitgevoerd op het kruispunt Cereslaan/A59. Dit is op eenzelfde wijze uitgevoerd zoals dit ook gedaan is voor de 5 kruispunten op het onderliggend wegennet. Expliciet is rekening gehouden met de effecten van fietsverkeer op dit kruispuntcomplex. Het onderzoek heeft aangetoond dat de huidig geregelde kruispunten op de aansluiting A59-Cereslaan het verkeersaanbod in 2030 en 2040 niet goed kan verwerken, de invloed van Amsteleind daarop is beperkt. Door (beperkte) capaciteitsuitbreiding op een drietal takken (signaalgroep 101 (Cereslaan noord rechtsaf), 204 (afrit A59 vanuit Den Bosch rechtsaf) en de aantakking vanaf het bedrijventerrein kan de afwikkeling worden verbeterd

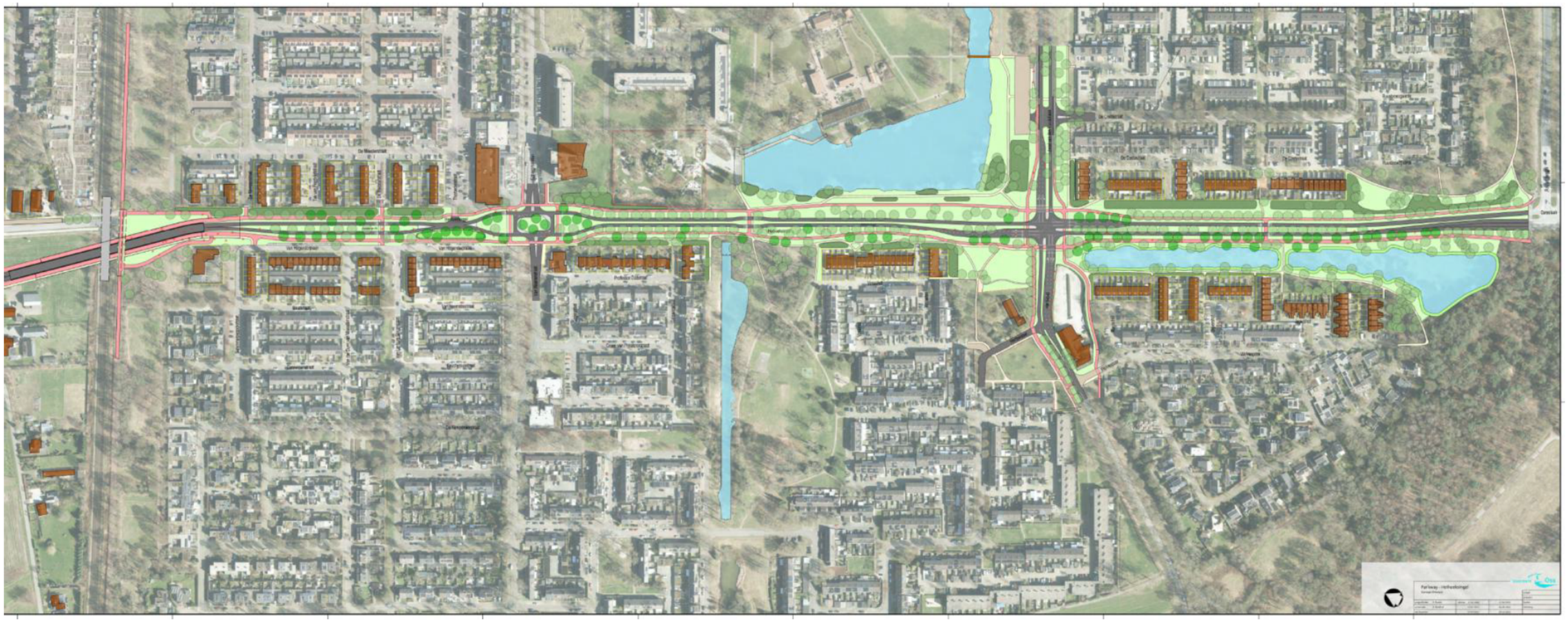
Bijlage 2 Geoptimaliseerd ontwerp Heihoeksingel en Parkway

gemeente Oss, oktober 2025

.



Parkway



Heihoeksingel

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1800 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright ©
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Als u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl