GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 19 OKT 2026
Afdeling: RG
kopie: RO

Raad van de gemeente Oss
Postbus 5
5340 BA OSS

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
15 oktober 2026	202600601/1/R2	5678704

Inlichtingen
5.1.2e
5.1.2e

Onderwerp
Oss
Wijziging Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan 5.1.2e - Oss

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

HOOGLANDER

Hooglander B.V.
KVK: 92079709
BTW: 5.1.2f
IBAN: 5.1.2f
www.hooglander-advocaten.nl

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Via Veilig mailen

Helmond, 13 oktober 2026
Onze ref. : D20241439 Omgevingsplan gemeente Oss - Amsteleind | moederdossier
Uw ref. : 202600601/1/R2
Behandelaar : 5.1.2e
E-mail direct : 5.1.2e@hooglander-advocaten.nl

Geachte leden van de Afdeling,

Ter voorbereiding van de (nog in te plannen) zitting, stuur ik u bijgaand een second opinion toe van de door cliënten ingeschakelde verkeerskundige. Mede met het oog op het gestelde in het verweerschrift hebben cliënten gevraagd om een second opinion over de door Goudappel uitgevoerde verkeersstudie (en de uitgangspunten daarvan). In deze rapportage worden enkele van de stellingen van cliënten bevestigd.

Specifiek merken cliënten op dat hieruit volgt dat de doorrekening van de referentiesituatie is onderschat. Dat heeft tot gevolg dat er is uitgegaan van een te lage groei, welke niet is onderbouwd. Verder is uitgegaan van een onjuiste, te lage, doorrekening van het autobezit naar voertuigbewegingen, en van een te laag kengetal voor autobezit in geval van grotere woningen. Daarnaast is geen rekening gehouden met andere relevante ruimtelijke ontwikkelingen die tot een substantiële verhoging van de verkeersintensiteiten op de 5.1.2e kunnen leiden, met gevolgen voor de prognoses in de modelberekeningen. Ten slotte is er verkeerskundig een voorkeur voor een randweg in plaats van de gekozen variant van ontsluiting. Dit is daarom onvoldoende onderbouwd in het plan.

Cliënten stellen samengevat dat met deze rapportage is onderbouwd dat de verkeersgevolgen van het plan zijn onderschat en onvoldoende onderbouwd. Zij verzoeken u deze rapportage te betrekken in de beoordeling van het beroep.

Met vriendelijke groet,
5.1.2e
5.1.2e
Advocaat

HOOGLANDER

Bijlage 1

E: info@hooglander-advocaten.nl T: 5.1.2e 5.1.2e - 5.1.2e - Postbus 971 - 5700AZ - Helmond Eindhoven - Helmond - Deurne

MEMO
Second opinion
Verkeerskundige onderbouwing
Amsteleind Oss

Oktober 2026

Bedrijf	Naam	Handtekening
MobiliTies	5.1.2e	5.1.2e

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Bevindingen 4
2.2 Bevindingen met betrekking tot de referentiesituatie 2030-2040 4
2.3 Input van het verkeersmodel 5
2.4 Visie op het alternatievenonderzoek 5
2.5 Check op verkeerstellingen 6
3. Conclusie en samenvatting 7
4. Bijlagen 8

1. Inleiding

De gemeenteraad van de gemeente Oss wijzigde het omgevingsplan gemeente Oss met het postzegelplan Amsteleind Noord- Oss, waarmee de woningbouwontwikkeling van in totaal circa 3.000 woningen mogelijk wordt gemaakt. Het gehele project bevindt zich nu in fase 1. Binnen fase 1 gaat het om de realisatie van in totaal 1.000 woningen.

5.1.2e Advocaten staat een groep omwonenden bij die onder meer bedenkingen hebben bij de verkeerskundige onderbouwing voor deze ruimtelijke ontwikkeling van 1.000 woningen. De bedenkingen houden verband met de verkeerssituatie. Zij vrezen voor onevenredige toename in hun woonomgeving rondom de 5.1.2e. Deze weg is namelijk beoogd voor de afwikkeling van het verkeer en wordt ook geherstructureerd.

5.1.2e advocaten heeft het verkeerskundig adviesbureau MobiliTies gevraagd om een second opinion uit te voeren naar het verkeersonderzoek dat uitgevoerd is door Goudappel.

Doorgenomen stukken

Ten behoeve van de second opinion is onder andere gekeken naar onderstaande stukken:

- Uitgangspunten verkeersberekeningen Amsteleind
- Rapportage kruispuntberekeningen Amsteleind Oss
- Milieueffectenrapport (MER) Amsteleind
- Verkeerstellingen 5.1.2e Oss

2. Bevindingen

2.1 Inleiding

Gevraagd is om een second opinion uit te voeren op het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het Omgevingsplan Amsteleind. Op een aantal punten is de aandacht gevestigd, met name op de referentiesituatie waarmee is gerekend, de overige ontwikkelingen in de omgeving, het alternatievenonderzoek in relatie tot het verkeer en de verkeerstellingen.

Middels dit rapport is onderzoek gedaan naar het aan het Omgevingsplan ten grondslag liggende verkeersonderzoek. De bevindingen zijn in dit rapport opgenomen.

2.2 Bevindingen met betrekking tot de referentiesituatie 2030-2040

De aanname van 1% autonome groei (MER hoofdstuk 5.1.4 referentiesituatie blz. 75) is niet afwijkend en een prima vertrekpunt voor berekeningen toekomstige verkeersbelasting. De getoonde voorspellingen in tabel 5.4 van het MER rapport zijn te laag. De autonome groei blijft steken op gemiddeld 3 a 4%. Bij lineaire doorrekening moeten de voorspellingen minimaal 10% zijn (verschil 2030-2040). Een lineaire stijging van 1% per jaar moet na 10 jaar namelijk 10% zijn. Past men lagere groeicijfers toe, dan vraagt dat om een expliciete uitleg. Deze nadere uitleg is er niet. Sterker nog; in de MER (hoofdstuk 5.1.3) noemt men expliciet dat het aandeel autoverplaatsingen in Oss groter is dan in vergelijkbare steden. Dit pleit juist niet voor een lage groei.

Motorvoertuiggeneratie per woning.

Voor het bepalen van de voertuiggeneratie wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW. Zij bepaalt de voertuiggeneratie van nieuwe woningen in de publicatie Parkeerkencijfers 2024 (publicatie 744). Dit geeft het gemiddelde aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm) dat een woning genereert. Als basis van deze cijfers liggen onder andere praktijkmetingen, literatuuronderzoek, en ervaringen van gemeenten in Nederland ten grondslag.

Voor woningen hangt de verkeersgeneratie af van meerdere factoren, zoals woningtype (en grootte), stedelijkheidsgraad van gebied waar de woning komt te staan en de ligging van de woningbouwontwikkeling binnen de gemeente. Juist deze factoren beïnvloeden het autobezit en daarmee de verkeersgeneratie.

De variatie is vrij ruim. Kleine woningen in het centrum van een grote stad kennen het laagste autobezit en de laagste verkeersgeneratie. Hoe groter de woning en de ligging ten opzichte van het centrum, des te groter zal de verkeersgeneratie zijn. Zo werkt het mechanisme.

Oss mag gezien worden als matig stedelijk tot sterk stedelijk. Ten opzichte van gemeenten die weinig stedelijk of niet stedelijk zijn is het autobezit (en generatie) dus lager. Uitgaande van standaard woningen als voorbeeld (koop, huis, tussen/hoek) op bewuste ontwikkellocatie (rest bebouwde kom) houdt het CROW rekening met 1,1 tot 1,9 auto's per woning (exclusief bezoekersparkeren). Dit levert een verkeersgeneratie op van 6,7 tot 7,5 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Bij een ontwikkeling van 1000 woningen mag met dit woningtype een verkeersgeneratie worden verwacht tussen 6700 tot 7500 motorvoertuigen per etmaal. In de praktijk zal er een mix zijn van verschillende woningtypes. Dit is van invloed op het eindtotaal.

Onderstaand tabel rekent met 1,3 motorvoertuigen per woning. Dit zou een redelijke aanname kunnen zijn voor het autobezit per huishouden. Het getal 0,75 motorvoertuigen per woning komt

overeen met autobezit van huishouden woonachtig in (sociale) huur appartementen en kleine koopappartementen. Maar voor grotere woningen is het getal 0,75 niet reëel.

De getoonde doorrekening van autobezit naar motorvoertuigbewegingen is onjuist. Een redelijk gemiddelde om mee te rekenen in dit gebied rondom Oss zou 3,0 tot 6,0 motorvoertuigbewegingen per woning (op basis van kencijfers CROW) zijn. Dus 2030: 1000 woningen x 3,0-6,0 = 3.000-6.000 motorvoertuigbewegingen en 2040: 2000 woningen x 3,0-6,0 = 6.000-12.000 motorvoertuigbewegingen.

Jaar	Extra mvt / etm	aantal woningen	aantal voertuig per huis
2030	1300	1000	1.30
2040	1500	2000	0.75

2.3 Input van het verkeersmodel

In de modelberekening van Goudappel is rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkeling die spelen in de gemeente Oss. Echter lijken ruimtelijke ontwikkelingen Euterpepark in Oss en 't Veld in Geffen niet meegenomen in de modelberekening. Zie bijlage 1 voor een overzichtskaart. De ruimtelijke ontwikkelingen Euterpepark en 't Veld zijn van dusdanige omvang dat deze tot een substantiële verhoging van de verkeersintensiteiten op de 5.1.2e kunnen leiden. Daardoor vallen de prognoses in de modelberekening mogelijk lager uit. Het is aan te raden deze ontwikkelingen op te laten nemen in de modelberekening.

2.4 Visie op het alternatievenonderzoek

Ook is het alternatievenonderzoek in relatie tot het verkeerskundig aspect beoordeeld in dit rapport.

Bevindingen

De onderbouwing van het alternatievenonderzoek is summier, maar wel goed te volgen. Een randweg lijkt een goede oplossing te zijn. Echter, de randweg concurreert sterk met bestaande wegen. Indien het alternatief (de randweg) minder aantrekkelijk is, bijvoorbeeld vanwege langere reistijd, dan heeft deze randweg slechts in beperkte zin invloed op de routekeuze. Om concurrentiepositie van de randweg te verbeteren kan voor mitigerende maatregelen worden gekozen. Zo zouden bestaande routes minder aantrekkelijk worden door lagere snelheid af te dwingen door snelheidsremmende maatregelen en kruispuntoplossingen die juist het doorgaand verkeer niet bevoordelen (denk aan rotondes met fietsers in de voorrang). De keuze voor zo'n aanpak is een arbitraire/politieke overweging.

Puur vanuit verkeerskundig oogpunt bezien is er een voorkeur. Deze voorkeur betreft een randweg.

De voornaamste reden daarvoor is dat de 5.1.2e in de toekomst door het extra verkeer een zwaardere barrière gaat worden dan nu. Dit heeft vooral invloed op de west-oost beweging voor fietsers. Het onderzoek van Goudappel richt zich vooral op de ordentelijke afwikkeling van het autoverkeer in de dominante richting noord<>zuid. De kruispunten zijn altijd het knelpunt. Daar vindt uitwisseling van verkeerdeelnemers plaats. Onderstaande oplossingen die Goudappel voorstelt voor kruispunten 5.1.2e pakken in alle gevallen ongunstig uit voor het fietsverkeer;

- 5.1.2e – 5.1.2e wordt een voorrangsplein (bron: kruispunt berekening Amsteleind Oss, Goudappel november 2025). Fietsers en voetgangers moeten voorrang verlenen aan dominante stroom noord<>zuid. Dit is onveiliger dan een standaard rotonde (let wel een standaard rotonde met vrijliggend fietspad, de huidige rotonde voldoet niet aan ontwerprichtlijnen). Daarbij loopt wachttijd voor de fietsers en voetgangers op, ten opzichte van de huidige situatie. Maar ook de snelheid van het autoverkeer is hoger omdat het snelheidsremmend effect van een rotonde ontbreekt. Gezien de voorzieningen (klein winkelcentrum) is het waarschijnlijk een punt dat veel fietsers en voetgangers aantrekt, nu en in de toekomst;
- 5.1.2e – Het Woud – Joost van den Vondellaan wordt omgevormd tot een kruispunt met verkeerslichten (bron: kruispunt berekening Amsteleind Oss, Goudappel november 2025). Deze oplossing vergroot de capaciteit van de doorgaande autoroute ontegenzeglijk, maar is doorgaans onveiliger voor fietsers en voetgangers dan een rotonde. Dit heeft alles te maken met feitelijkheden zoals: meer conflictpunten, hogere naderingssnelheid autoverkeer en hoek van impact. Hier is uitvoering onderzoek naar gedaan door het SWOV. Verder zal de fietser, in tegenstelling tot nu, moeten wachten. Op dit moment is de wachttijd nul voor deze doelgroep. Dit bevordert niet het fietsgebruik en sluit niet aan bij stimulering duurzaam vervoer.

Het niet kiezen voor een randweg is overigens direct strijdig met de belangrijkste randvoorwaarden/ uitgangspunten uit het eigen gemeentelijk beleid, zie koersnota Mobiliteit 2023 (MER tabel 5.1).

- Verbeteren en versnellen fietsroutenetwerk;
- Terugdringen barrièrewerking voor fietsers en voetgangers;
- Vergroten van de verkeersveiligheid.

2.5 Check op verkeerstellingen

Tot slot zijn de meest recente verkeerstellingen bekeken. Uit deze cijfers volgt dat er een verschil is met de eerdere tellingen.

Goudappel maakte het verkeersmodel Oss (versie 2022) projectspecifiek in 2024 en geeft dit weer in tabel 5.3 (MER hoofdstuk 5.1.3 huidige situatie). Specifiek gekeken naar de 5.1.2e , zien we het volgende. In tabel 5.3 gaat het model van Goudappel uit van 14.900 motorvoertuigen als weergave van de huidige situatie 5.1.2e In 2024 zijn tellingen uitgevoerd (21-3-2024 tot 03-4-2024). Op basis van deze telling blijkt het werkdaggemiddelde hoger uit te vallen, 16.000 motorvoertuigen. Dit verschil bedraagt 1.100 motorvoertuigen.

Bevindingen

Er is een verschil tussen modelmatige rekensessies en de feitelijke situatie. Verkeersmodellen zijn bij uitstek geschikt om (toekomst)varianten door te rekenen op verkeerseffecten. Als de verschillen tussen het basisjaar en de huidige situatie groter worden dan 20%, dan is het gewenst om de oorzaak te onderbouwen. Dit geldt als vuistregel. Alle variaties onder de 20% kunnen toe te schrijven zijn aan/ of een optelsom zijn van:

- Een wat ouder basisjaar (autonome groei ontbreekt);
- Andere telperiodes;
- Werkzaamheden/ omleidingen;
- Ruimtelijke ontwikkelingen die na het basisjaar hebben plaatsgevonden;

- Onnauwkeurigheid van het model. Geen enkel model geeft een perfect beeld van de werkelijke situatie.

Het verschil tussen model Goudappel en gehouden telling in 2024 valt binnen de marge. Verkeersmodellen zijn geen perfecte weergave van de werkelijkheid. Verkeer is te complex om dit zonder marge te modelleren. Modellen zijn uitermate geschikt om varianten te vergelijken. Daarnaast zijn tellingen ook niet perfect. Het verkeersmodel rekent met een jaargemiddelde en als je dit vergelijkt met 1 a 2 weken tellen dan kan er een verklaarbare afwijking in zitten. Bijvoorbeeld door omleidingen, weersinvloeden, evenementen, ontwikkelingen, et cetera. Daarom is het gebruikelijk om een marge aan te houden van 20%. Dit is een vuistregel. 1.100 klinkt veel, maar is nog geen afwijking van 10% ten opzichte van 5.1.2f . De afwijking is daarom acceptabel.

3. Conclusie en samenvatting

De doorrekening van Goudappel referentie 2030-2040 is niet robuust. Een verkeerstoename door autonome groei met 10% is niet onwaarschijnlijk. Nu wordt uitgegaan van een gemiddelde groei van 3 tot 4%. Nadere onderbouwing ontbreekt. Dit kan negatieve effecten hebben onder andere op de belasting van het netwerk en leefomgeving. [Zie paragraaf 2.2]

Tabel waarin relatie wordt gelegd tussen aantal woningen en verkeersgeneratie is onjuist. [Zie paragraaf 2.2]

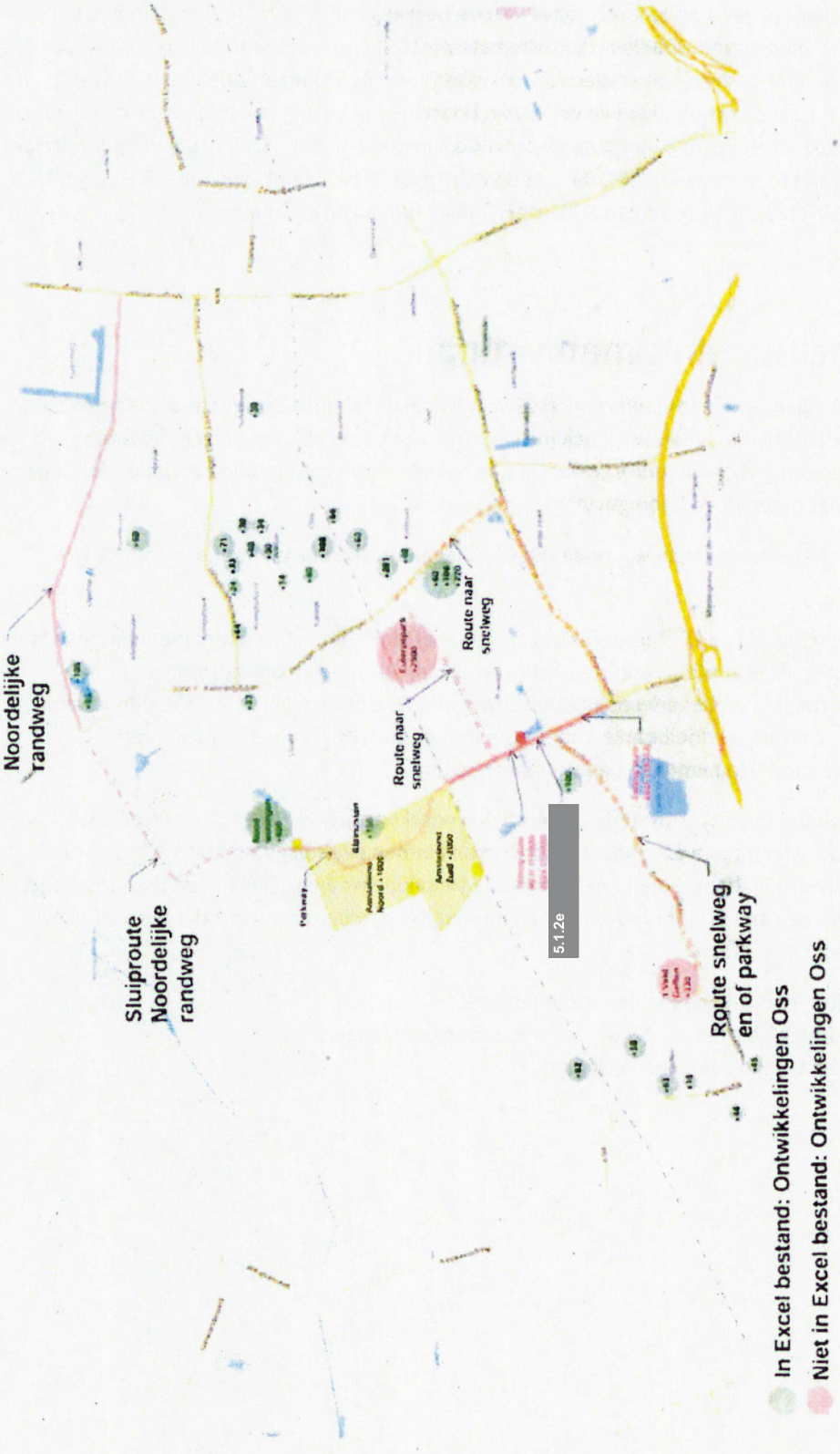
De ruimtelijke ontwikkelingen Euterpepark in Oss en 't Veld in Geffen lijken niet meegenomen in de modelberekening. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn van dusdanige omvang dat ze tot een substantiële verhoging van de verkeersintensiteiten op de 5.1.2e kunnen leiden. Daardoor vallen de prognoses in de modelberekening mogelijk lager uit. Het is aan te raden deze ontwikkelingen op te laten nemen in de modelberekening.

Het alternatievenonderzoek is summier en richt zich vooral op afwikkeling autoverkeer op kruispuntniveau. Maatregelen die voorgesteld worden kunnen een negatief effect hebben op de veiligheid en afwikkeling fietsers en voetgangers. De totaalopgave bekijken in een breder perspectief zou mogelijk tot een ander eindoordeel komen en meer in overeenstemming zijn met het eigen beleid dat aandacht geeft aan:

- Verbeteren en versnellen fietsroutenetwerk;
- Terugdringen barrierewerking voor fietsers en voetgangers;
- Vergroten van de verkeersveiligheid.

4. Bijlagen

Bijlage 1 – Ruimtelijke ontwikkelingen Oss



5.1.2e (5.1.2e)

Van: secretariaat@hooglander-advocaten.nl
Verzonden: dinsdag 13 oktober 2026 17:16
Aan: Afdeling bestuursrechtspraak (Veilig Mailen)
Onderwerp: 202600601/1/R2 - toezending rapportage verkeerskundige
Bijlagen: Brief 5.1.2e betreft toezending rapportage verkeerskundige.pdf

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

ⓘ Dit bericht is verzonden via Bastion 365 Webform "Nieuwe zaak of stukken bij bestaande zaak insturen"

Geachte heer/mevrouw,

Door middel van deze mail, wil ik u op de hoogte stellen van deze brief.
Graag verwijs ik u naar de inhoud van de bijlage.
Mocht u vragen hebben, neem dan gerust contact met ons op.

Met vriendelijke groet,
Namens 5.1.2e, advocaat

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	2, 10