SPRZOOSS

# Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss

Duurame en verbindende strategieën

*maart 2024*

Disclaimer: Dit document bevat een aantal aannames waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Zonder schriftelijke toestemming is het niet toegestaan tekst, fotomateriaal of andere materialen te hergebruiken.

Datum: maart 2024 (1e versie)
Uitgave: gemeente Oss
Beeld en lay-out: West 8 (tenzij anders vermeld)
Foto's: West 8 (tenzij anders vermeld)
Mail: stadmettoekomst@oss.nl
Website: www.stadmettoekomst.nl

STAD MET TOEKOMST

GEMEENTE OSS

WEST 8

# Ontwikkelperspectief

# Spoorzone Oss

Duurzaam en verbindende strategieën

SPRZOOSS















# Inhoudsopgave


Voorwoord 6

Leeswijzer 7

Ambitie samengevat 8

Duurzame en verbindende strategieën 10

Stadsdebat & marktconsultatie 34

Van ontwikkelperspectief naar haalbaarheid 38


In de tweede helft van de negentiende eeuw bloeide Oss op. De stad werd een centrum van vee- en boterhandel. Uit de veehandel kwamen de slagerijen Zwanenberg en Hartog en later vleeswarenfabrieken van Zwan en Unox voort. De zoon van Van Zwanenberg richtte in 1923 het farmaceutische bedrijf Organon in Oss op.

Het bedrijft maakte als eerste in Europa insuline in de strijd tegen diabetes. In de jaren daarna volgde een hele reeks hormonale (genees)middelen, waarvan de anticonceptiepil de bekendste is. Het maakte Organon tot een wereldspeler in de farmaceutische industrie, waardoor het tot op de dag van vandaag een belangrijke economische motor is voor de regio.

# Voorwoord

Duizenden jaren geleden begonnen boeren hier op de rand van klei en zand het land te bewerken. Ze deden dat met zorg en met oog voor de generaties na hun. Zo kon uit deze landbouw de bloeiende vlees- en boterindustrie ontstaan die Oss jarenlang heeft gekend. Vooral de komst van het spoor en het station eind negentiende eeuw, gaf de ontwikkeling van Oss een flinke impuls. En maakte van Oss de stad die ze nu is.

Maar de ontwikkeling van een stad staat nooit stil. Ook nu liggen er uitdagingen en kansen waarmee we Oss verder kunnen brengen. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen, vooral onder jongeren en ouderen. Het spoor heeft ons veel gebracht, maar snijdt ook de stad in tweeën. Die barrière willen we wegnemen. Ook willen we investeren in de stations om zo het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Daarnaast zien we het klimaat veranderen, met hevigere regenbuien en langere perioden van droogte. Dat vraagt om een meer groene omgeving, waarin we bovendien heerlijk kunnen verblijven.

We willen met die uitdagingen en kansen nu aan de slag. Omdat het nodig is en de tijd er rijp voor is. In het gebied aan beide zijden van de spoor vinden op dit moment ontwikkelingen plaats, die ons helpen onze stad verder te brengen. Denk aan Schadewijk, het plan Linck op de plek van het oude belastingkantoor, maar ook Amsteleind en Euterpepark. Daarnaast hebben we met Pivot Park een economische diamant in handen die we moeten koesteren.

We gaan daarom aan de slag. Samen met u. Omdat we niet alleen woningen maar vooral gemeenschappen willen bouwen. En omdat we willen dat u meedenkt en meepraat over de toekomst van Oss. Want Oss is een stad van mensen en moet dat ook blijven.

Sidney van den Bergh
*Wethouder gemeente Oss*



# Leeswijzer

Voor u ligt de uitgave *'Ontwikkelperspectief Spoorzonegebied. Duurzaam en verbindende strategieën voor Oss'*. Dit document schetst de contouren waarbinnen we gaan werken aan de verstedelijkingsopgave voor de spoorzone van Oss. We schetsen acht strategieën die ons helpen om de opgave te vertalen naar concrete uitwerkingen in gebiedsontwikkelingen en projecten. Daarnaast agendeert het document onderdelen binnen de strategieën die vragen om een naderende uitwerking. Het kan gaan om vervolgonderzoeken op reeds afgeronde studies, maar ook thematische uitwerkingen in beleid.

De strategieën zijn gebaseerd op de ontwikkelprincipes die we, als onderdeel van NOVEX Stedelijk Brabant, in 2023 in het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040 hebben vastgesteld en die integraal worden opgenomen in de nieuwe Nota Ruimte. De verstedelijkingsambitie van Stedelijk Brabant en van Oss is groot; met deze strategie laten we zien dat Oss haar ambitie waar kan maken als de kansen die we zien worden benut.

De ambities vormen input voor de nog vast te stellen omgevingsvisie voor Oss. Het ontwikkelperspectief voor de spoorzone wordt overgenomen in de omgevingsvisie, maar biedt daarnaast ook haakjes voor nadere uitwerking van sectoraal beleid of gebiedsgerichte uitwerkingen.

Met dit document bieden we geen masterplan aan. Een masterplan suggereert dat keuzes voor ontwikkelingen vastliggen en afgestemd zijn. We zien dat er binnen Oss voor verschillende gebiedsontwikkelingen masterplannen zijn opgesteld. Het doel van dit document is het samenbrengen van deze verschillende masterplannen door middel van acht strategieën. Deze strategieën worden in dit document nader toegelicht en geven richting aan een robuust en flexibel raamwerk voor het spoorzonegebied. We bieden houvast voor ontwikkelaars en inwoners en zijn we flexibel richting de toekomst. Het perspectief is adaptief en kan veranderingen in de tijd opvangen.

# Samengevat

## Duurzame en verbindende strategieën voor het spoorzonegebied in Oss

### 01 Ontwikkeling en verdichting van het spoorzonegebied
Oss is een mensenstad met vitale buitenruimtes, actieve plinten met een mix van functies. Het spoorzonegebied breidt zich uit: de Wethouder van Eschstraat, Golfbad locatie en Euterpepark worden onderdeel van het nieuwe centrumgebied, waarbij de Molenstraat ‘center of gravity’ zal zijn. Een stedelijk centrum op basis van de ‘7 lagen stad’.

### 02 Integrale benadering opwaardering bestaande wijken
Op naar een gezonde, vitale en toekomstbestendige stad, door het verduurzamen van bestaande woningen, sterk vergroenen van de straten, introduceren van sociale programma’s. We zetten in op educatie en bewegen, verbeteren van zorg, het opwaarderen van voorzieningen. We verbeteren draagvlak door participatie, bouwen op sommige locaties meer woningen en behouden erfgoed zo veel mogelijk.

### 03 Groen als integraal onderdeel van alle plannen
Een groen raamwerk voor de stad door lanen en dreven te versterken, bijvoorbeeld in Raadhuislaan, Molenstraat, Wethouder Van Eschstraat en de Ganzenvoet Schadewijk. Het Elzenhoekpark ontwikkelen we door tot stadspark. We introduceren het nieuwe De Winterplein aan de Molenstraat en zetten in op een aantal sterke stad-landverbindingen. Daarnaast vitaliseren we de volkstuinen en hanteren we steeds een klimaatadaptieve benadering.

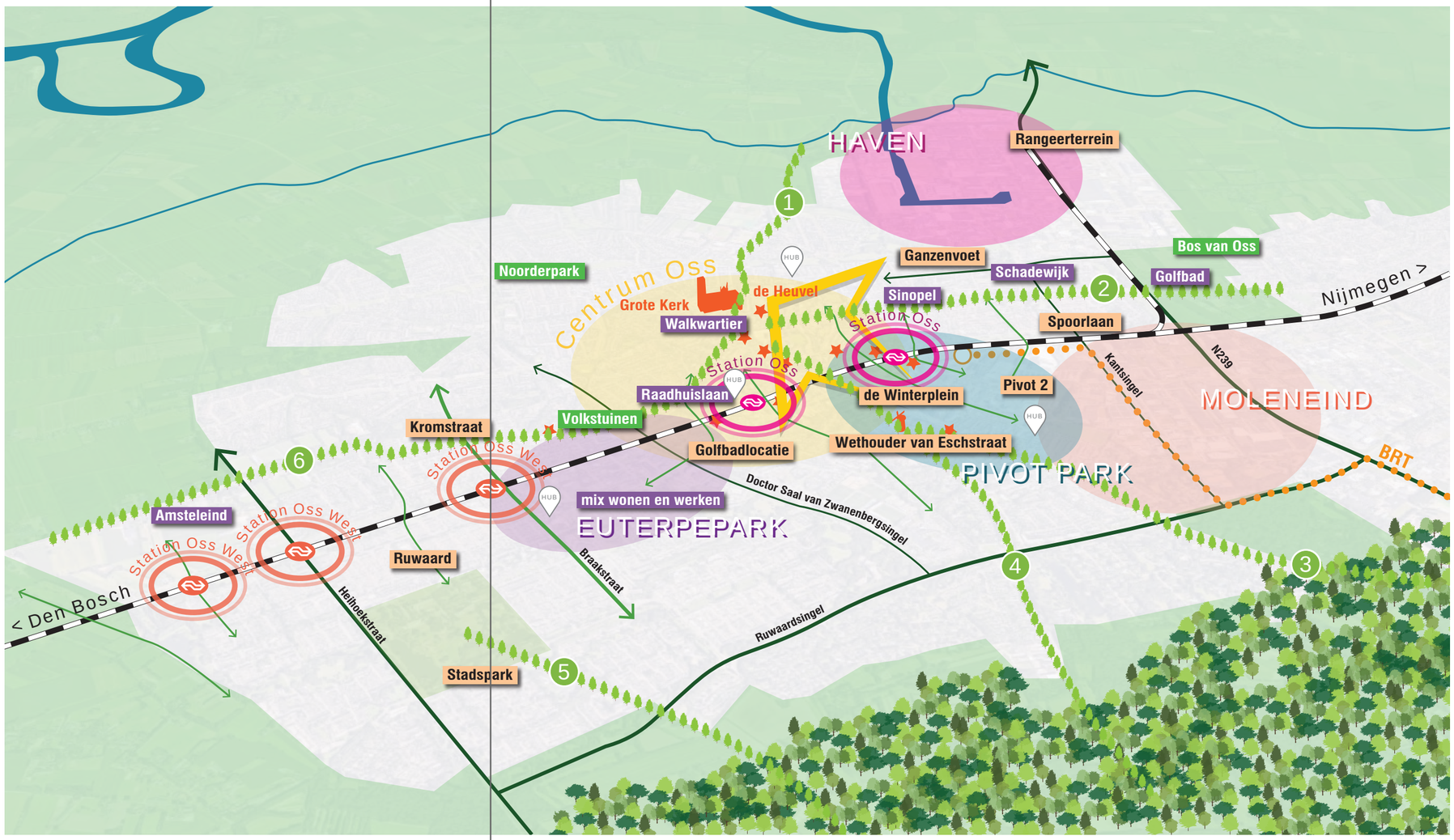
### 04 Hard werken zit in het DNA van Oss
Doorontwikkelen van de drie economische clusters van Oss; Moleneind, haven Elzenburg en Pivot Park. We bouwen hierbij het farmaceutisch cluster uit tot één van de meest innovatieve Brabantse campussen. Ook in Euterpepark houden we nadrukkelijk oog voor werklocaties.

### 05 Verbinding tussen noordelijk en zuidelijk Oss versterken
Een aanvullend onderzoek is vereist om een efficiënte en toekomstbestendige inpassing van de spoorwegomgeving te kunnen realiseren. Deze complexe opgave vraagt om een integrale benadering. Essentieel daarbij zijn de factoren geld en tijd, maar ook de ruimtelijke en technische haalbaarheid spelen nadrukkelijk een rol.

### 06 De verhalen van Oss als erfgoed
Monumenten behouden, de industriële erfenis van Oss zichtbaar maken en – waar het past – verloren erfgoed terugbrengen; op die manier behouden we het DNA van de arbeidersstad Oss. Daarnaast is het belangrijk de stedenbouwkundige en architectonische beeldtaal van de jaren ’20 en ’30 te bewaken (Estourgie, Titus Brandsma Lyceum, Stationsbuurt, Kromstraat, Berghemseweg, Ridderstraat).

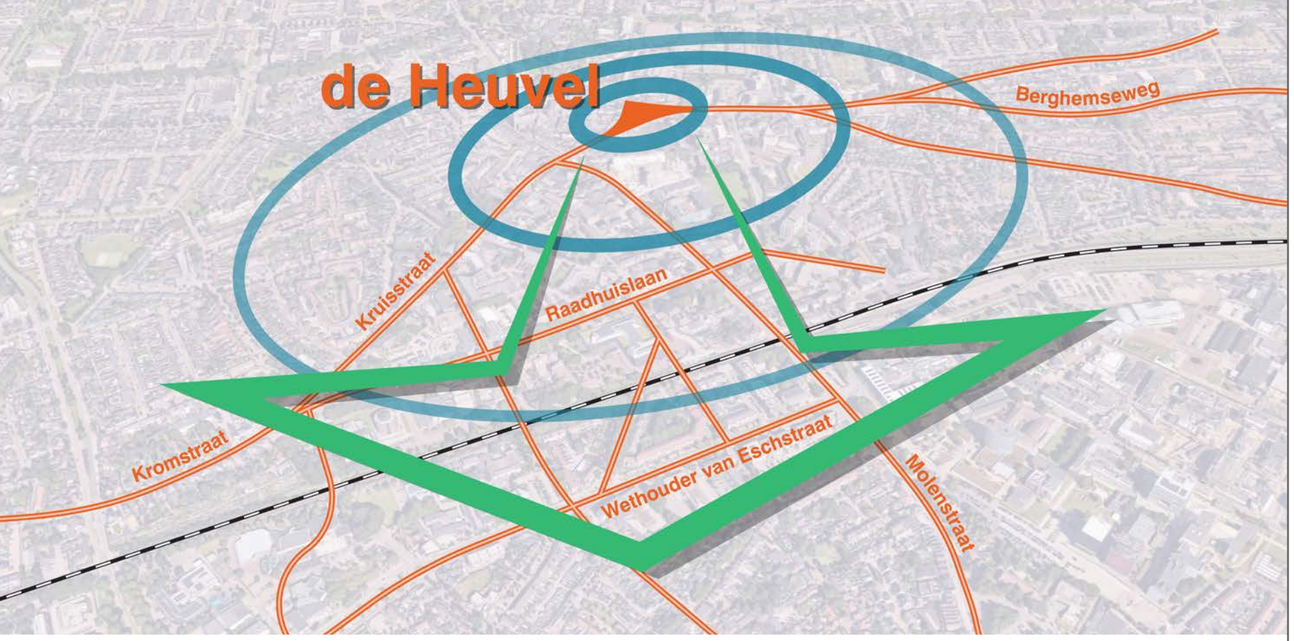
### 07 Oss uitstekend bereikbaar houden
Het creëren van een aaneengesloten, goed doorwaadbare stad door barrières te slechten en in te zetten op duurzame vormen van mobiliteit. Gebruik maken van de sterke OV-positie en de buitenruimtes afstemmen op fietsen en wandelen. De auto wordt geconcentreerd aan de randen van het centrumgebied. De fiets komt op *pole position*.

### 08 Optimaliseren functionaliteit rangeerterrein
Het vrijspelen van een stationslocatie door het binnenstedelijk rangeerterrein in de toekomst te verplaatsen richting de haven. Hierdoor wordt de functionaliteit en frequentie van het rangeerterrein voor haven Elzenburg versterkt.



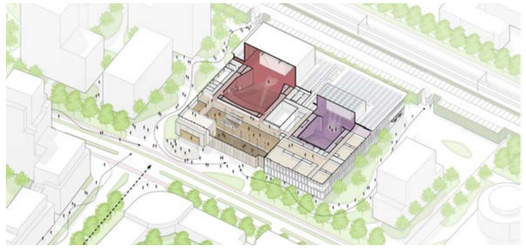

Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss

# Duurzame en verbindende strategieën




# Ontwikkeling en verdichting van het Spoorzonegebied

Oss is een mensenstad met vitale buitenruimtes, actieve plinten en een mix aan functies



Schetsontwerp uitbreiding Theater Lievekamp Oss



Museum Jan Cunen Oss

### Het centrum van Oss ondergaat een ‘urban renaissance’

Oss is een multifunctionele stad met ruimte voor stedelijk programma, zoals retail, detailhandel, horeca, cultuur, wonen, MKB, educatie, R&D en musea. Het historische stadcentrum begint langzaam richting het spoorzonegebied uit te groeien. Langs de Raadhuislaan zijn de afgelopen decennia verschillende stedelijke voorzieningen tot stand gekomen, zoals het gemeentehuis, het politiekantoor, het theater en de bibliotheek. Deze voorzieningen zijn aanvullend op het winkel- en horecaprogramma in het stadshart. Deze ontwikkeling is recent al in gang gezet door het cultuurimpuls van het theater Lievekamp met de komst van het demontabele Zuiderstrandtheater uit Scheveningen, maar ook de gebiedsontwikkelingen van Linck en Euterpepark dragen bij aan de verdichting van het spoorzonegebied.

De verstedelijkingsopgave voor Oss landt in de spoorzone door een verdere ontwikkeling en verdichting van het centrumgebied, die naadloos aansluit op de potentie van Oss als Intercitystation. In het gebied rondom het spoor kunnen woningen, voorzieningen en werkplekken worden toegevoegd. Dit betekent niet dat het winkelgebied in het stadshart wordt uitgebreid; wel is er ruimte voor voorzieningen die het aanbod in het stadshart aanvullen. Daarom is een zorgvuldige afweging nodig om het programma tussen de Kruisstraat en de Wethouder Van Eschstraat te definiëren. Een helder beleid met behulp van een plintenstrategie kan meer richting geven aan vitale plinten op cruciale plekken in de spoorzone. De menselijke maat en vitale, toekomstbestendige buitenruimtes zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.






### De 7 + 1 lagen stad

Oss timmert de laatste jaren hard aan de weg. De Osse verstedelijking is gebaseerd op het model van de Europese stad. Deze bestaat uit een basis van 7 + 1 bouwlagen. Een principe waarbij er altijd contact is tussen de woning en het leven op straat. Oss is en blijft immers een mensenstad.

Incidenteel kan er verdicht worden met woongebouwen van 50 tot 70 meter hoogte, daar waar de context hier aanleiding voor geeft. Een hoogbouwvisie vanuit stedenbouw en bijbehorende hoogtes is nodig om dit te onderbouwen. Hierbij dient extra aandacht te zijn voor een robuust basement, vitale plinten en aansluiting op het maaiveld. Goede recente voorbeelden in Oss zijn bijvoorbeeld het Walkwartier en plan Linck.



# Oss is stevig in ontwikkeling






# Integrale benadering opwaardering bestaande wijken

## Op naar een gezonde en toekomstbestendige stad

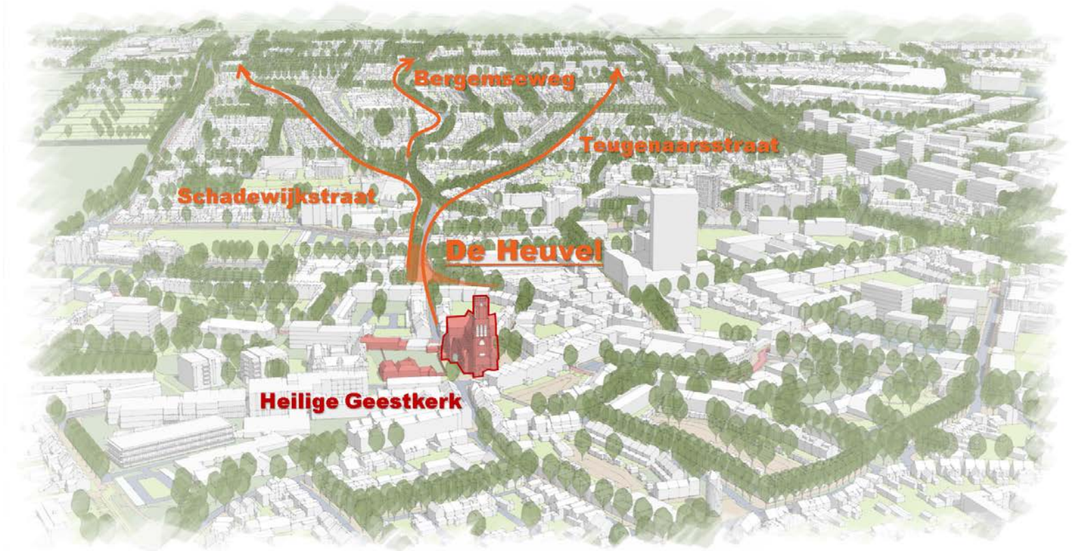
Voor Oss liggen verschillende kansen in het verschiet. Prachtige ontwikkelingen in het spoorzonegebied worden de komende jaren gerealiseerd. Naast deze verdichtingsopgave moet er extra aandacht zijn voor bestaande wijken, zoals de naoorlogse wijken Ruwaard en Schadewijk. Dergelijke wijken kampen met grote opgaves voor de toekomst, zoals verduurzaming (aardgasvrij), vergroening, hittestress, klimaatadaptatie, energie en mobiliteit. Deze opgaves bij elkaar zijn in zichzelf onoplosbaar, de ruimte is schaars, de opgaves complex.

Door op de juiste plekken te verdichten, kunnen koppelkansen ontstaan waarin meerdere ruimtelijke opgaven samenkomen. Potentiële plekken zijn in kaart gebracht waar verdichting kan bijdragen aan het vergroenen en verduurzamen van de wijk. Verdichten kan ook bijdragen aan behoud en versterking van het voorzieningenniveau in de wijken. Door harten in buurten te creëren zorgen we voor voorzieningen op korte afstand. Een integrale benadering is essentieel voor het welslagen van dergelijke complexe opgaves. Ook is een nauwe samenwerking tussen de verschillende stakeholders nodig, moeten we de omgeving steeds blijven betrekken. In zowel de Omgevingsvisie als het Plan Schadewijk wordt aan deze thema's aandacht besteed. Het is belangrijk dat ook voor wijk Ruwaard een dergelijk integraal plan van aanpak wordt opgesteld.



▲ Schadewijk eind jaren 40, bouw Vogelbuurt (Stadsarchief Oss)






Kansen voor Schadewijk

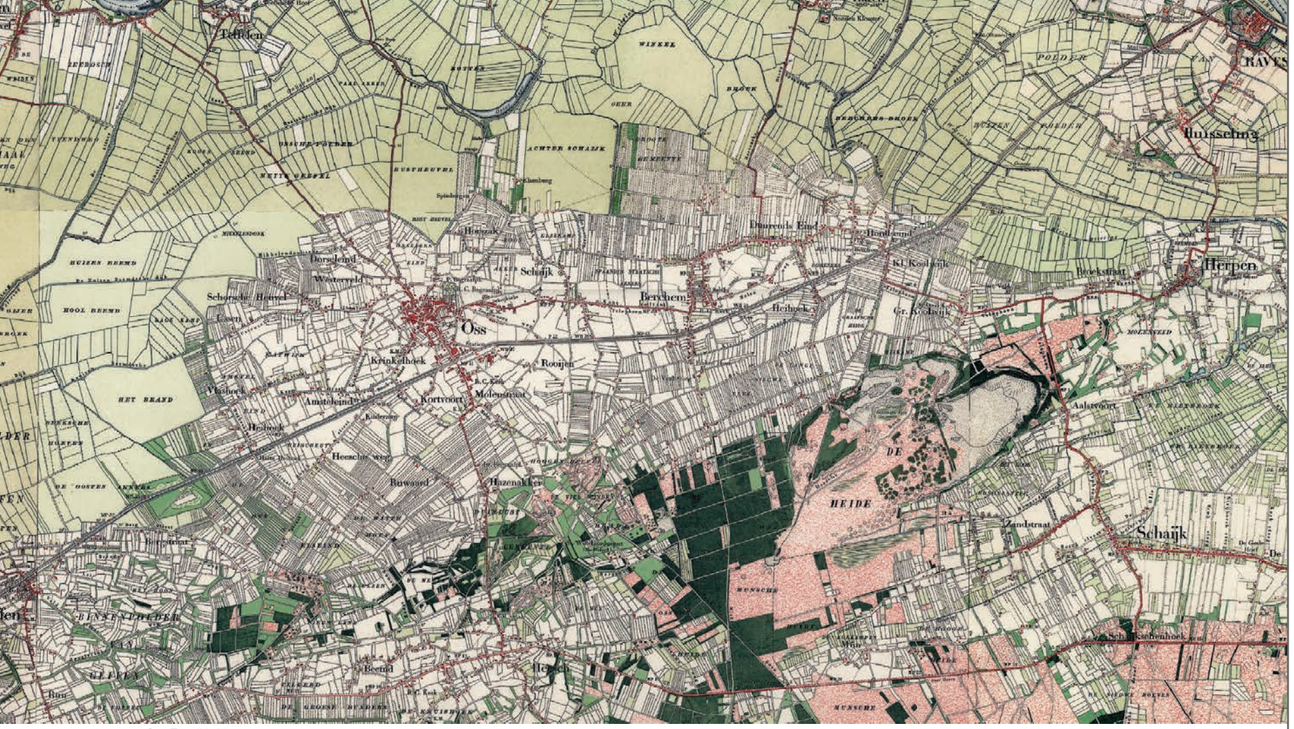
In de Schadewijk komen veel van de zojuist genoemde ruimtelijke opgaven samen: de energietransitie, het eenzijdig woningaanbod, de grote mate van verharding waarbij de nadruk ligt op parkeren en de beperkte biodiversiteit. Dit heeft als gevolg hittestress, droogte en wateroverlast.

Van oudsher kent Schadewijk een prachtige wegenstructuur in de vorm van een ganzenvoet. Op de foto hier links is de bouw van de Schadewijk te zien, waarbij de historische wegenstructuur van de ganzenvoet nog te herkennen is. Als men zijn/ haar neus achternaloopt via de Schadwijkstraat, Berghemseweg of Teugenaarstraat komen ze allen uit bij het hart van Oss: de Heuvel.

We zetten in om historische structuren zoals deze in de spoorzone te behouden. De structuur van de ganzenvoet heeft de potentie om een belangrijke ruggengraat te worden van de wijk, waardoor er een betere hiërarchie en oriëntatie in de wijk en ten opzichte van het centrum ontstaat. Daarnaast kunnen dergelijke ontwikkelingen bijdragen aan de klimaatadapatie, vergroening, verduurzaming en de identiteit van de wijk.




▲ Berghemseweg, Oss (Google)




1900 Oss (Topotijdreis)

# Groen integraal onderdeel van alle plannen

## Een robuust groen raamwerk voor de stad door lanen, dreven en singels te versterken

### Oss kan en moet vergroenen

De verstedelijkingsopgave is onlosmakelijk verbonden met het vergroenen van de stad. Compact bouwen betekent ook ruimte bieden aan biodiversiteit, klimaatadaptatie, ontmoeten, recreatie en gezondheid. Er is in toenemende mate behoefte aan groene verblijfsruimtes in de vorm van parkjes, pleintjes en boulevards.

In veel straten is het groen summier opgezet en is er beperkte ruimte om uit te kunnen groeien tot een robuuste en toekomstbestendige groenstructuur. Om invulling te kunnen geven aan bovengenoemde opgaves, zet Oss in op een robuust en toekomstbestendige groenstructuur met lanen, singels en verblijfsruimtes, die tevens bijdragen aan de herkenbaarheid en oriëntatie in de stad. Groen wordt hiermee een belangrijke drager door alle schalen heen, van Omgevingsvisie tot gebiedsontwikkelingen. We zetten in op vier richtingen: groenstructuren: lanen en singels; groene buffers; parken en verblijfsplekken; en vergroenen op projectniveau.

Oss is gebouwd op vruchtbare enkeerdgronden, die een zeer geschikte bodem vormen voor de meeste boomsoorten. In combinatie met een kwalitatieve groeiplaatsinrichting en toekomstbestendige boomsoorten, kunnen deze lanen uitgroeien tot een groene ruggengraat voor de stad.

Het versterken van de bestaande stadsdreven is een ‘quick win’, waar invulling aan kan worden gegeven in samenwerking met de gemeenschap: de jaarlijkse boomplantdag met scholen en een samenwerking met lokale boomkwekerijen kan een evenement zijn dat het gemeenschapsgevoel van de stad versterkt.

### Groene buffers tussen de kernen

De stad en omliggende dorpen dijen steeds verder uit. Versmelting van identiteiten en een ongedefinieerde stadsrand wil je voorkomen door voldoende maat en schaal van het tussenliggende landschap te bewaken. Hierbij is het belangrijk om zorgvuldig om te gaan met nieuwe ontwikkelingen en bijbehorend programma om een heldere overgang tussen stad en land te creëren. Het landschappelijke karakter staat hierbij voorop. Het Bos van Oss is daar bijvoorbeeld een goed voorbeeld van voorkomt de versmelting van Oss en Berghem te voorkomen.

### Stad-land verbindingen

Het centrum van Oss ligt op steenworp afstand van een verpletterend landschap. Denk aan Herperduin, Geffense Plas en De Maashorst op de hoger gelegen dekzandruggen. Maar vergeet ook de lagergelegen komgebieden en uiterwaarden van de Maas niet. Echter, de kwaliteit van de verbindingen met deze gebieden in de stad is zeer matig. Bij verdere verdichting en ontwikkeling van de stad zetten we dan ook in op het versterken van deze stad-landverbindingen. Ook om daarmee recreatie, gezondheid en duurzame mobiliteit te stimuleren. Uitnodigende, veilige, groene en comfortabele fiets- en wandelroutes verbinden de wijken en het centrum met het omliggende landschap.



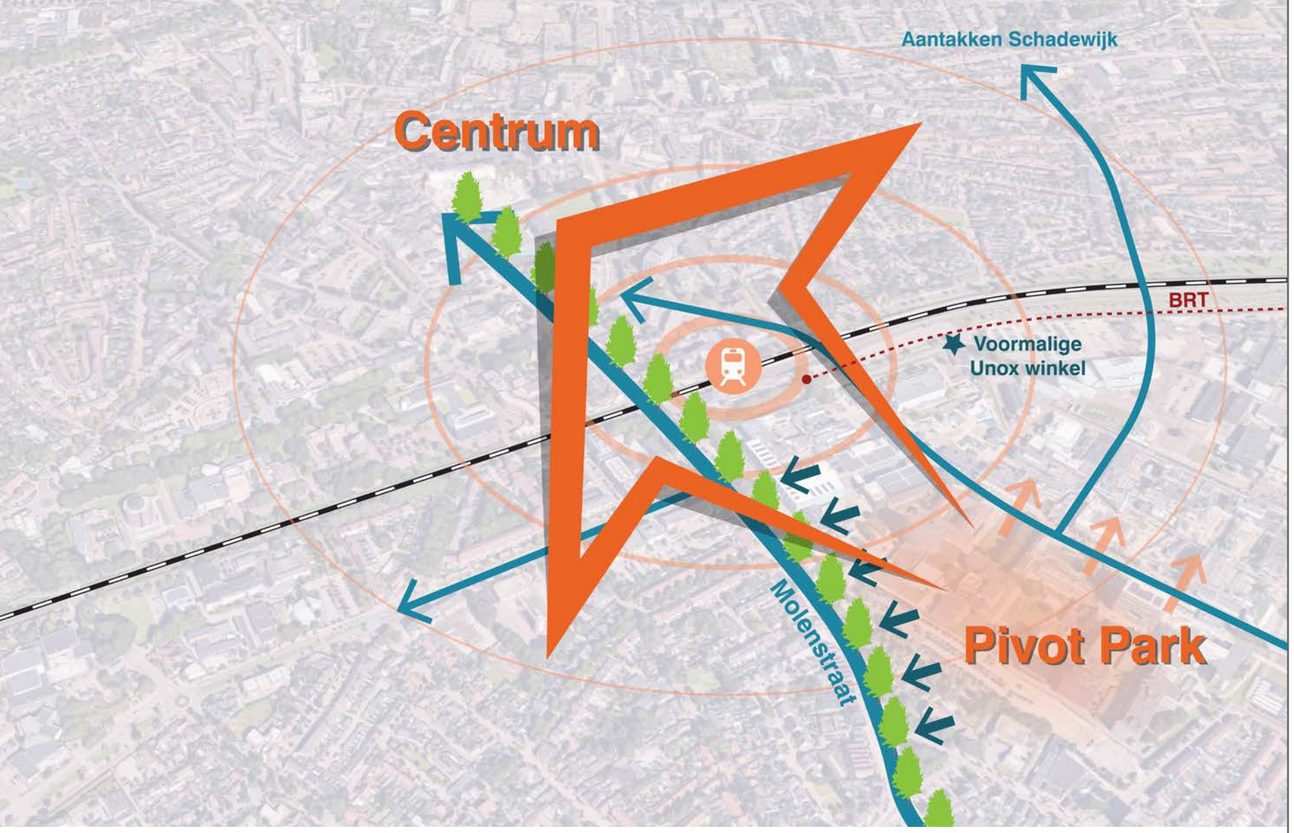



Groene wig in Oss, ‘’Amsteleindpad’’




Molenstraat kijkend vanaf het spoor richting het centrum






# Doorontwikkeling farmaceutisch cluster

## Hoogwaardige campusomgeving als vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en kenniswerkers

Oss kenmerkt zich door een traditie van hard werken. Dit vormt een belangrijk onderdeel van het Osse DNA. De doorontwikkeling van de drie economische clusters - haven Elzenburg (1), bedrijventerrein Moleneind (2) en daarbinnen het farmaceutisch cluster Pivot Park (3) – verdient een prominente plek in de stad. De doorontwikkeling van deze economische clusters kunnen alleen op een duurzame en ruimte-efficiënte manier plaatsvinden. Uitgestrekte parkeervelden op maaiveld en afgeschermde bedrijventerrein passen niet bij hedendaagse binnenstedelijke bedrijventerreinen. We zetten daarom in op nieuw mobiliteitsconcepten zoals het clusteren van parkeren door parkeerhubs en/ of het inzetten van shuttles. Op die manier kunnen we de schaarse ruimte optimaal gebruiken.

Met de ontwikkeling van het farmaceutisch cluster Pivot Park heeft Oss goud in handen. Oss ligt als schakel tussen Brainport, universiteitssteden Nijmegen en Wageningen en het historische Den Bosch met haar kenniseconomie. Dit zorgt voor een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven en creëert potentie voor het verder uitbreiden van het farmaceutisch cluster. Met de bouw van de Grizzly heeft Pivot Park een flinke stap gezet in de verdere doorontwikkeling van de campus. Een verdere gezamenlijke verkenning van toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor Pivot Park binnen Moleneind is vereist om een dergelijke speler te blijven motiveren om te kiezen voor Oss.

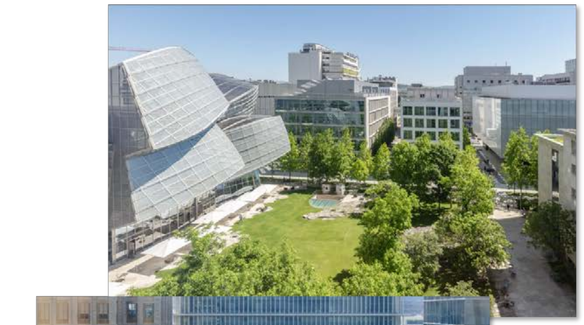
Het is belangrijk dat er een goede samenwerking ontstaat tussen Pivot Park en de universiteiten in Nijmegen, Eindhoven en Wageningen. Op die manier kunnen studenten vroegtijdig kennismaken met het bedrijfsleven en kansen die Pivot Park te bieden heeft.






Pivot Park verdient een gezicht naar de stad. Een goede fiets- en wandelverbinding met het centrum en het station is vereist om de campus te laten groeien. Transformatie van de Molenstraat biedt de kans om Pivot Park sterker te verbinden met de stad. Max de Winter was een van de uitvinders van de anticonceptiepil. Een bekende Ossenaar, dus. Een verblijfsruimte aan de Molenstraat zou aan de geschiedenis van de stad gekoppeld kunnen worden door deze te benoemen tot het 'De Winterplein'. Een plek waar Ossenaren elkaar ontmoeten, met een knipoog naar het verleden.

Een gunstig vestigingsklimaat hangt samen met het netwerk van bedrijvigheid, goede toegankelijkheid tot hoogwaardig openbaar vervoer, een hoog voorzieningenniveau, nabijheid van natuur en landschap, kwalitatieve buitenruimtes en specifieke woonproducten. Deze zijn essentieel om kenniswerkers aan de stad te binden. Oss kan de komende tijd bouwen aan dit vestigingsklimaat om zo deze kenniswerkers ook als inwoners te binden aan haar stad.













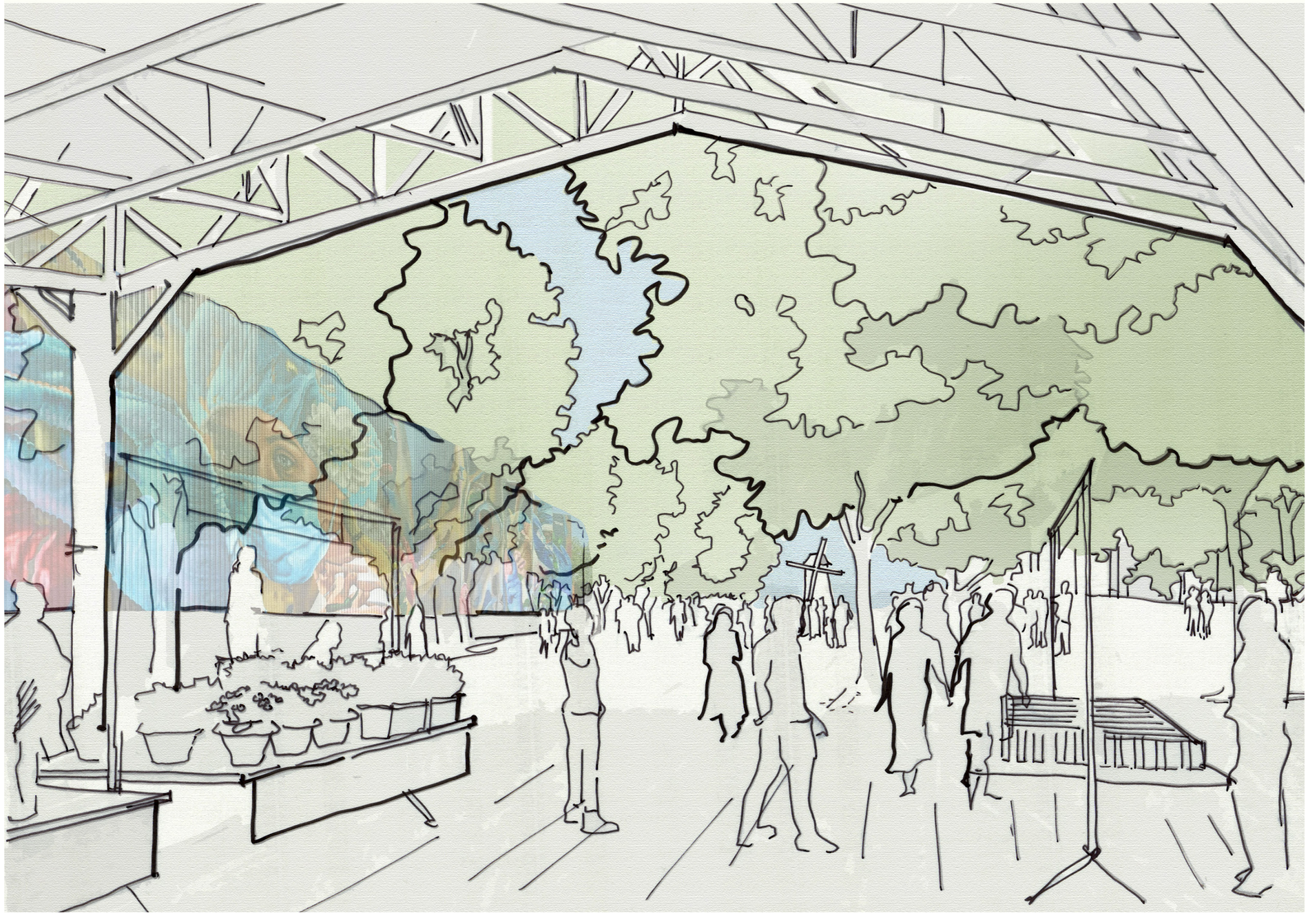






▲ Referentiebeelden campussen op ''wereldniveau''

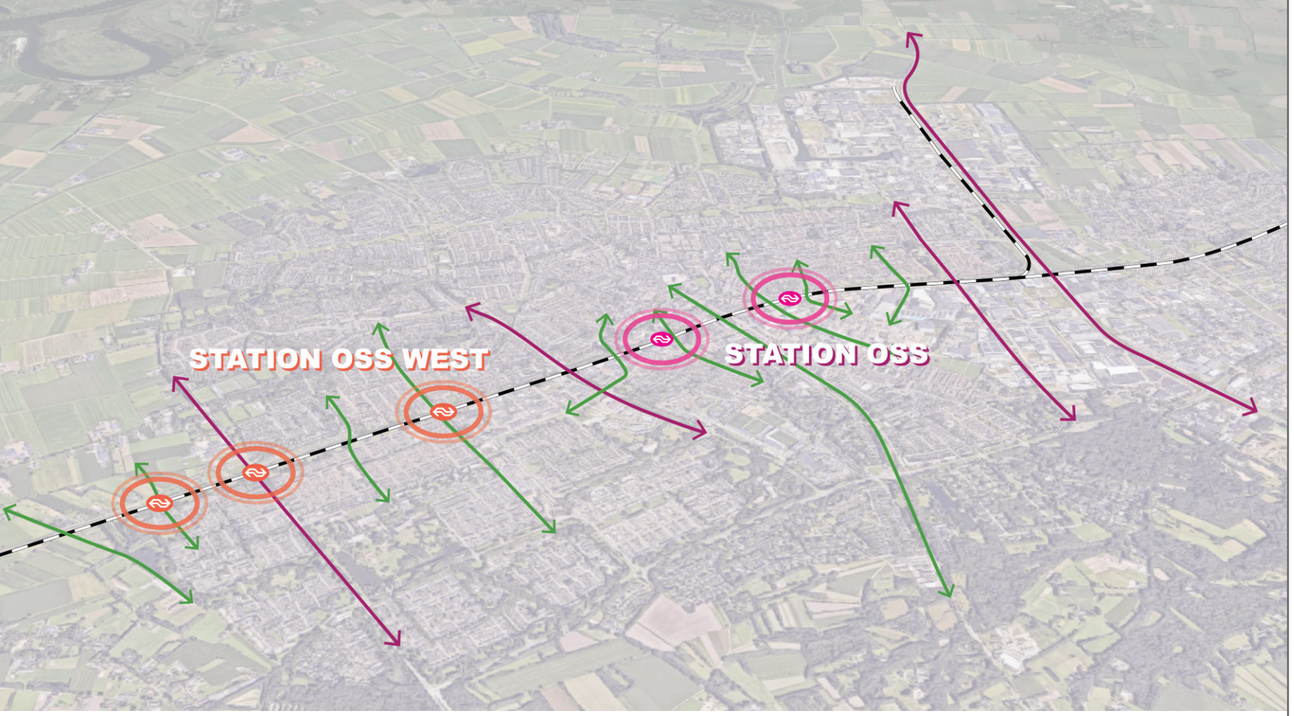
*Perspectief vanaf de Molenstraat richting Organon en Pivot Park*





**Max de Winter:**
‘Osse’ wetenschapper en uitvinder van de anticonceptiepil

**“Het ‘De Winterplein’ als schakel tussen Pivot Park, het station en het centrum.’**




# Verbinding tussen noordelijk en zuidelijk Oss versterken

Integrale diagnose is vereist voor toekomstbestendige inpassing van spoorwegomgeving in de bestaande en toekomstige stedenbouwkundige structuur van de spoorzone

Uit eerder studies van Movares zijn de potenties van verschillende generieke spooroplossingen in kaart gebracht. Er zijn verschillende mogelijkheden om de verbinding tussen het noordelijk deel van Oss met het zuidelijke ter hoogte van het spoor te versterken: dwarstunnels, een verdiept station of een verhoogd spoor.

Een meer specifieke ruimtelijke quickscan onderstreept de noodzaak om de verschillende oplossingen met een integrale benadering vanuit engineering en ontwerp verder te verkennen. Essentieel daarbij zijn de factoren geld en tijd, maar ook de ruimtelijke en technische haalbaarheid spelen nadrukkelijk een rol.

Door middel van verschillende stedenbouwkundige profielen is gebleken dat er een projectgebied voor de spoorscenario's kan worden bepaald. De wijze waarop het spoor wordt ingepast in zijn omgeving is cruciaal voor de toekomst van Oss en bepalend voor de ontwikkeling van de spoorzone. Dit vraagt dan ook om een zorgvuldige afweging. Deze afweging kost tijd, maar hoeft lopende projecten niet te frustreren. Ontwikkelingen kunnen naast elkaar verder worden bestudeerd en tot op zekere hoogte worden uitgevoerd. Het variantenonderzoek moet in 2024 uitgevoerd en afgerond zijn. Hieruit komt een voorkeursmodel (voor spoor, onderdoorgangen en station) waaruit blijkt dat deze ruimtelijke, technische en financieel haalbaar is.





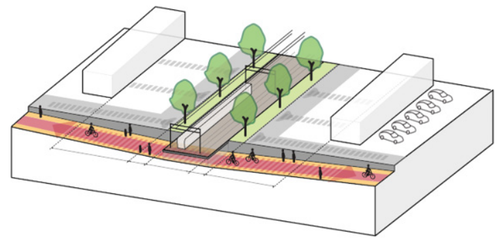


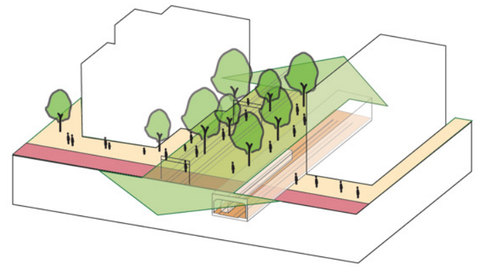


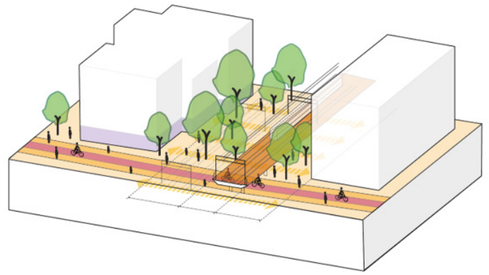
Gelijkvloerse kruisingen in Oss zorgen voor lange wachttijden




Huidige station Oss aan de Spoorlaan







## Dwarstunnels

Het eerste te onderzoeken scenario zijn de dwarstunnels onder het spoor. Deze variant is vanuit kosten en faseerbaarheid een aantrekkelijk scenario. Nader onderzoek moet uitwijzen of drie fiets- en drie autoverbindingen voldoende oversteekbaarheid biedt naar een toekomstig ongedeeld Oss aan weerszijde van het spoor. Daarnaast is er behoefte om dit scenario verder ruimtelijk te onderzoeken; waar zijn deze dwarstunnels wenselijke en hoeveel impact heeft een ongelijkvloerse kruising op de omgeving. Vanuit veiligheid en ruimtelijk oogpunt vraagt dit scenario het nodige onderzoek. De exacte ruimtereservering dient nader in kaart gebracht te worden door middel van locatie specifiek onderzoek.

## Verdiept station

In de studie van Movares werd eerder uitgegaan van een 4km lang verdiept spoor. Uit de laatste studie blijkt dat in het gebied waar Oss de komende jaren flink wil verdichten kansen ontstaan wanneer het station verdiept worden aangelegd. Hierdoor ontstaat er in het stedelijke gebied maximale verbinding tussen noord en zuid en kan het historische karakter van de Molenstraat hersteld worden. Bovendien kan de aanleg van een verdiept station zo worden aangepakt dat, door middel van een parallel spoor, de dienstregeling van NS niet gestaakt hoeft te worden. Om tot de juiste afweging te komen dient deze variant uiteraard ook verder technisch, ruimtelijk en financieel onderzocht te worden.

## Verhoogd spoor

Het gedeeltelijk verhogen van het spoor – op een dijk of op poten – zorgt voor minder impact ter plaatse van de ongelijkvloerse kruisingen. De exacte locatie waar dit wenselijk is dient nader onderzocht te worden. Er kan ook nagedacht worden over slimme meekoppelkansen voor bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Een hybride variant met de hierboven genoemde scenario's is ook denkbaar. Door het toepassen van prefab tunnels die niet onder de grondwaterstand komen, is dit een efficiënte oplossing die gefaseerd uitgevoerd kan worden. Hierdoor kan deze oplossing landschappelijk worden ingepast en is financieel interessant. Op deze manier kunnen meerdere verbindingen tussen noord en zuid ontstaan.




# De verhalen van Oss als erfgoed

## Erfgoed is meer dan monumenten veiligstellen

Oss heeft een fascinerende geschiedenis als industriestad. Van de veehandel naar de boter- en vleesindustrie en de doorontwikkeling naar de farmaceutische industrie. Dit resulteerde in prachtige fabriekspanden, een station en de fabrikantenvilla's langs de Molenstraat. Maar ook de vergeten verhalen mogen verteld worden, zoals het ontstaan van de arbeidersbuurt Schadewijk en de betekenisvolle panden voor deze gemeenschap. Ook de kermisfeesten, ontstaan uit deze arbeidersbuurten, behoren tot dit erfgoed. De herwaardering van beeldbepalende kwaliteiten betreft niet alleen gebouwen, maar ook belangrijke verhalen en historische structuren, zoals bijvoorbeeld de ganzenvoet in Schadewijk.

Ook de parochie aan de Kromstraat, de buurt rondom de Booglaan, het Titus Brandsmalyceum, de Bossche School architectuur en de molens zijn noemenswaardig. Het zijn prachtige parels waar we als stad ontzettend zuinig op moeten zijn. Deze panden en buurten vertellen het verhaal van het verleden. Een herwaardering voor (verloren) beeldbepalende kwaliteiten verdient extra aandacht. Erfgoed dient veiliggesteld te worden. Er dient onderzocht te worden hoe dergelijk erfgoed behouden kan worden, niet alleen de individuele monumenten. Ook vragen we extra aandacht voor historische ensembles en linten. Dit kan door middel van het opstellen van beleid en kaders, supervisie, beeldkwaliteitsplannen en/of een omgevingscommissie. Nader onderzoek moet uitwijzen welke vorm passend is bij de gemeente Oss.



1768, het nieuwe raadhuis en boterwaag op "de Heuvel" (Stadsarchief Oss)





Onderschrift foto (bronvermelding)

### Estourgie, de Berlage van Oss

Charles Estourgie (architect) heeft begin twintigste eeuw veel voor Oss betekend. Hij ontwierp diverse bekende gebouwen in Oss, zoals de Groene Engel en villa's aan de Dr. Hermanslaan. Maar hij ontwierp ook hele wijken met arbeiderswoningen. Ook het uitbreidingsplan uit 1918, dat maar deels is uitgevoerd, is onderdeel van het verleden van Oss en mag meer waardering krijgen in de regio. Dit kan op verschillende manier en op verschillende schaalniveaus. Met behulp van de lokale kennis kunnen we een ode bezorgen aan Estourgie.



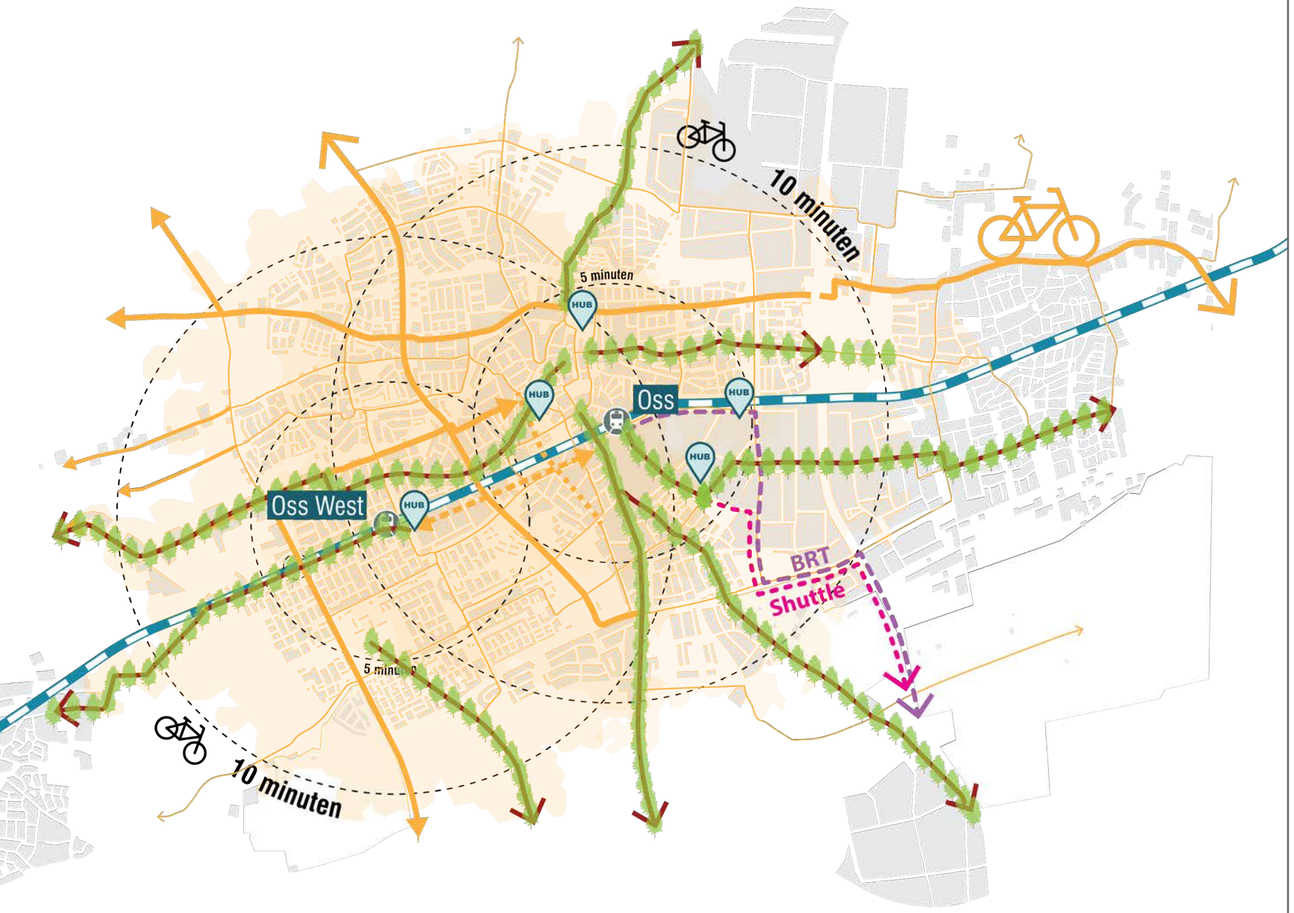
Eerste station Oss (stadsarchief Oss)



Villapark volgens ontwerp Estourgie (huidige Booglaan en Dr. Hermanslaan) (stadsarchief Oss)



Uitbreidingsplan Oss, Estourgie 1918 (stadsarchief Oss)




# Oss uitstekend bereikbaar houden

## Nieuwe mobiliteitsconcepten voor een toekomstbestendig Oss

Oss is in de loop van de eeuwen organisch gegroeid naar een goed bereikbare middelgrote stad, waarbij alle dagelijkse voorzieningen te voet en met de fiets goed te bereiken zijn. Voorzieningen blijven ook in de toekomst goed bereikbaar voor langzaam verkeer. Zoals in de Koersnota Mobiliteit is vastgesteld zetten we in op het concept van de 10-minutenstad. Uitgangspunt is dat voorzieningen voor bewoners te voet of met de fiets binnen tien à vijftien minuten te bereiken zijn. Om dit te blijven stimuleren moet Oss inzetten op goede fietsverbindingen, bestaande fiets verbindingen verbeteren door te vergroenen en de spoorbarrière te slechten. En voor de recreant het faciliteren van nieuwe stad-land verbindingen.

Omdat de ruimte alsmaar schaarser wordt, is het van belang daar kritisch mee om te gaan. Zo zullen we in de toekomst het parkeren van auto's zoveel mogelijk moeten clusteren, onder meer door (bovengrondse) meerlaagse parkeervoorzieningen aan de randen van het stadscentrum te creëren, bijvoorbeeld aan de Raadhuislaan, het Burchtplein en Euterpepark. Voor doelgroepen zoals bewoners, werknemers, bezoekers en OV-gebruikers zijn parkeeroplossingen op maat nodig en kavel overstijgend, maar juist integraal op gebiedsniveau. Op deze manier ontstaat er binnenstedelijk ruimte voor vergroenen, ontmoeten, wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Daarbij vormt het spoor uiteraard een belangrijke opgave om de bereikbaarheid tussen noord en zuid te verbeteren.

Het verbreden van het station van twee perrons naar een toekomstbestendig station met vier perrons en een hogere frequentie sprinters en intercity's draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Oss. Dit stimuleert mensen uit de regio om de auto te laten staan en gebruik te maken van het OV. Zo ook inzetten op de BRT, een snelle busverbinding tussen Eindhoven en Nijmegen via Oss. Hiervoor dient een ruimtereservering te worden opgenomen aan de Gaststraat, ten zuide van het station. Het clusteren van parkeren en inzetten op OV is hierbij het uitgangspunt.





**Parkeren domineert de spoorzone**

▲ Park & ride nabij het station Oss aan de Gasstraat

Niet alleen het stadshart heeft te maken met schaarste aan ruimte. Ook Pivot Park en Moleneind kampen daarmee. Bedrijven willen uitbreiden, maar worden momenteel genoodzaakt om buiten het stedelijk gebied op zoek te gaan. En ook daar biedt een andere kijk op parkeren mogelijkheden. Momenteel wordt het parkeren er voornamelijk opgelost met grote monofunctionele parkeerterreinen, die tevens een barrière creëren tussen Pivot Park, de Molenstraat, het station en het centrum. Het ontbreekt Pivot Park hierdoor aan een gezicht naar de stad en het station. Door het clusteren van parkeren aan de zuidzijde van het bedrijventerrein ontstaat een goede bereikbaarheid voor Pivot Park met de auto vanaf de belangrijke aanrijroutes. Daarnaast ontstaat er een prachtige kans om de campus een gezicht richting stad en spoor te geven.

Bij verdere doorontwikkeling van Pivot Park dient er nagedacht te worden over een hub aan de stadsrand met snelle en zeer frequente shuttleverbinding naar de campus. Op deze manier is het mogelijk om nog verder te verdichten en te sturen op duurzame vormen van mobiliteit. Dit vergt in de nabije toekomst zorgvuldige studies in combinatie met de ontwikkelpotentie van Pivot Park.

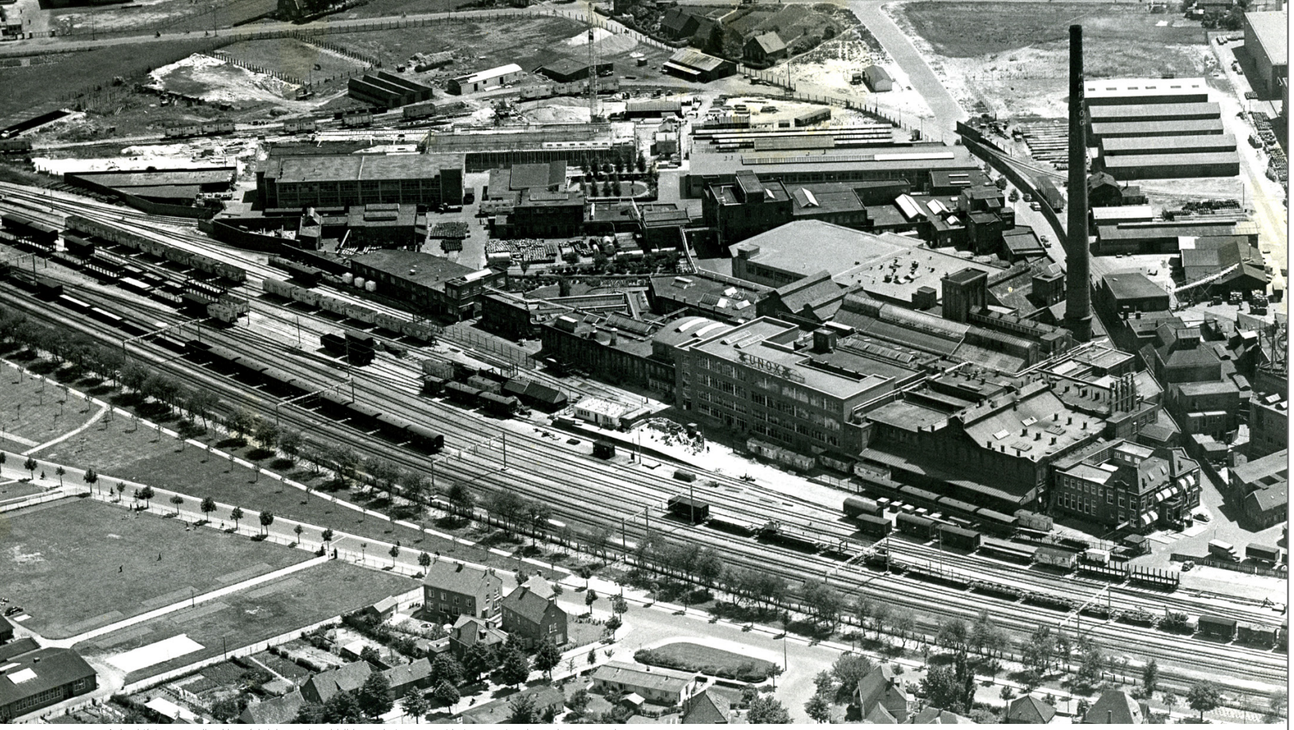


**Parkeren compact en efficiënt: clusteren in het spoorzonegebied**

▲ Bovengrondse geclusterde parkeervoorzieningen op de High Tech Campus Eindhoven



**Shuttle service voor het pharmaceutische cluster**



Luchtfoto voormalige Unox fabriek aan de zuidzijde van het spoor met het rangeerterrein op de voorgrond

# Optimaliseren functionaliteit rangeerterrein

## Het vrijspelen van een centrumlocatie voor een hogere frequentie van het rangeren

Oss dankt de spoorlijn voor een belangrijk deel aan de boterfabrikanten. Het spoor werd toentertijd voornamelijk ingezet voor industriële doeleinden. De plek van het huidige rangeerterrein ter hoogte van het station herinnert daar nog aan. Maar anno 2024 is er geen bedrijvigheid meer die een rangeerterrein op deze plek vereist. Die bedrijven zijn gevestigd rondom de haven Elzenburg. Het ligt daarom voor de hand om het rangeerterrein te verplaatsen richting haven en daarmee de overlast voor het centrum weg te nemen. Met minimale ingrepen is het mogelijk een beter en rangeerterrein met hogere frequentie te realiseren aan de N329 nabij de haven Elzenburg. Dit zorgt ervoor dat Elzenburg voor de toekomst een krachtig trimodaal ontsloten bedrijventerrein blijft. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de aansluiting van het goederenspoor op het hoofdspoor gemaakt kan worden. Het gaat daarbij voornamelijk om de aansluiting richting Nijmegen en het achterland.

Het verplaatsen van het rangeerterrein biedt verschillende kansen:
- Meer slots en dus meer goederentreinen;
- Ruimte voor innovatieve werkgelegenheid;
- Een langer rangeerterrein (740 m) dat voldoet aan de Europese Norm;
- Verminderen barrièrewerking tussen stad en bedrijventerrein;
- Geen geluidsoverlast;
- Binnenstedelijke ontwikkelruimte bij het station.



Rangeren midden in de stad

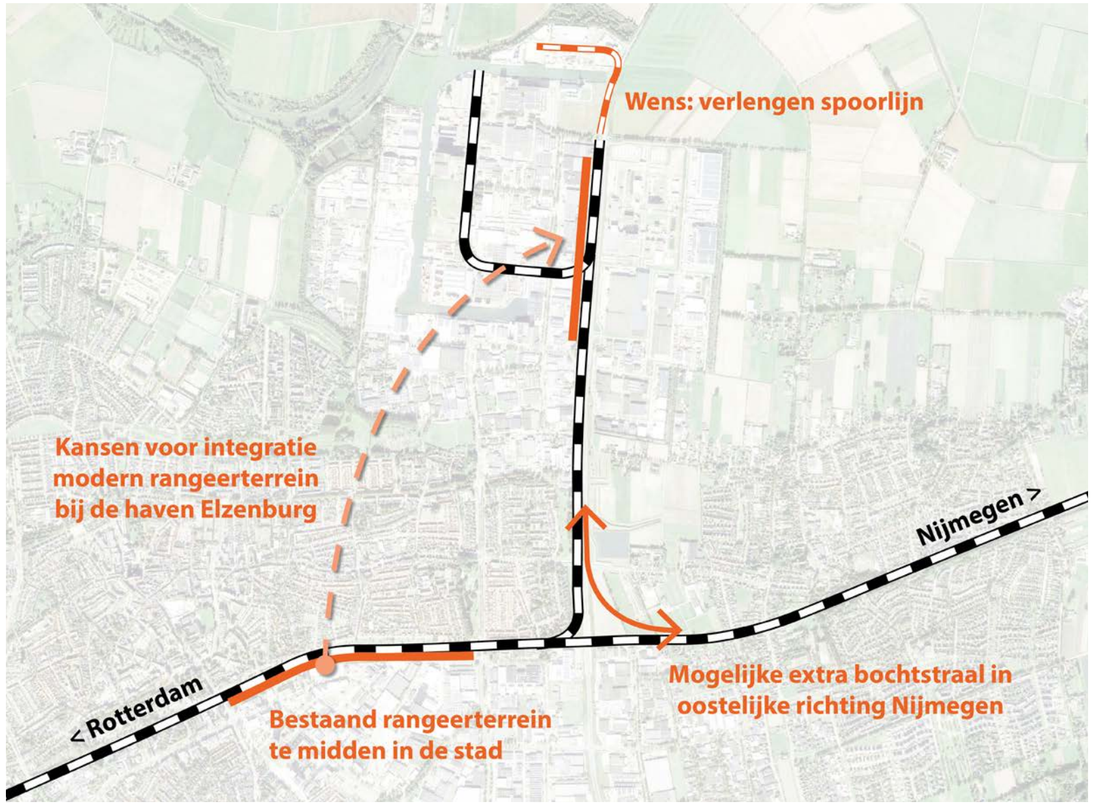




Barrièrewerking tussen noord en zuid



Rangeren langs de N329




Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss

**“De nieuwe stationshal Oss met een knipoog naar het verleden.”**




*Perspectief vanaf de Molenstraat t.h.v.*
*het spoor richting Organon en Pivot Park*

# Stadsdebat & marktconsultatie



# Blijf meedenken en doen over de toekomst van Oss!

Inwoners en ondernemers doen en denken mee over de toekomst van Oss

In de laatste week van januari vond de Week van de Stad plaats. In deze week spraken bestuurders en medewerkers met inwoners en ondernemers over de toekomst van de stad. Zo trokken wethouders er op uit om bij verschillende groepen aan te schuiven en in gesprek te gaan. Van kinderen in het basisonderwijs tot ouderen tijdens een lunch in de wijk en ondernemers in de binnenstad.

Hoogtepunt van de week was een drukbezocht en levendig stadsdebat in theater de Lievekamp. Wethouders Sidney van den Bergh, Frank den Brok en Dolf Warris gingen met diverse podiumgasten in gesprek over de thema's wonen, werken en leven. Ook was er volop ruimte voor vragen vanuit het publiek. En er waren speciale sprekers. Jurgen Pigmans van het Stadsarchief vatte in een kwartier de boeiende geschiedenis van Oss samen. Daarbij kwam de cruciale rol die het spoor en de spoorzone hebben gespeeld bij de groei van de stad nadrukkelijk naar voren.
Marjolein Buijs van Cultureel Oss verzorgde een creatief slotstuk. Cultuur is de motor van verandering, betoogde ze. Dus laat culturele organisaties vooral meebouwen aan het Oss van de toekomst.

Het openingswoord was aan stedenbouwkundige Adriaan Geuze. Hij nam het publiek mee in de strategieën die de basis vormen voor de toekomstige ontwikkeling van Oss en ook in dit document centraal staan. "Het moet vooral niet alleen over stenen en gebouwen gaan. Oss is een stad van mensen en dat moet het ook blijven."

'Bouwen voor generaties'

Tijdens de eerste debatronde stond het thema wonen centraal. Harrie Windmüller van BrabantWonen bracht naar voren dat verdichten van het stedelijk gebied rondom het spoor logisch is. Volgens hem is 85 procent van de woningzoekenden alleen of met tweeën, waardoor er vooral behoefte is aan appartementen in een groene ruimte.

Gelijk opgaand: wonen en werken

In ronde 2 ging het vooral over werken in de stad. Iedereen op het podium is het er over een s dat werken in het dna van de stad. Met name als het gaat om de farmaceutische industrie heeft Oss goud in handen. En niet alleen in economische zin. "Het is een geweldige kans dat we midden in de stad zitten", sprak Brigitte Drees van Pivot Park. "Het verbeteren van de verbinding met de stad is zowel goed voor de stad als voor Pivot Park."

Cultuur als drager van het goede leven

Het derde gesprek op het podium ging over leven in de stad Oss. Daarvoor schoven enkele jonge en oudere bewoners aan. Ze spraken over de leefbaarheid in de stad en het belang van een groene omgeving. "Groen in de stad heeft vele functies. Het is niet alleen goed voor het klimaat, het biedt ook ruimte aan biodiversiteit, sport, cultuur en ontmoeten", aldus Tom Ruijken, initiatiefnemer van het Noorderpark.

De komende tijd blijven we in gesprek gaan met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Meepraten en meedenken is belangrijk. Want Oss is een stad van de mensen en dat willen we graag zo houden.











# Van ontwikkelperspectief naar haalbaarheid



# Een plan dat niet in de la verdwijnt

## Een nieuwe stad wordt niet geboren en niet in een paar jaar gemaakt

De gemeente Oss heeft het vizier gericht op het creëren van toekomstbestendige stedelijke woon-, werk- en leefmilieus in het stedelijke gebied in de nabijheid van spoorweg en stations. Daarbij is het van belang dat zowel vanuit de noord- als de zuidkant van het spoor stedelijke ontwikkelingen en transformaties plaatsvinden die met elkaar in verbinding staan. Zodat zij samen een aantrekkelijke stad vormen waar het goed wonen, werken en leven is.

De oversteekbaarheid van de spoorweg en de ligging van de stations spelen daarbij een cruciale rol. Maar ook de inrichting van het openbaar gebied is belangrijk. Waarbij geparkeerde auto's op maaiveld zoveel mogelijk uit het straatbeeld verdwijnen en infrastructuur voor auto's in het stedelijk gebied afneemt ten gunste van groen in allerlei vormen en infrastructuur voor actieve mobiliteit.

Het DNA van hard werken en de industriële ontwikkeling die Oss heeft doorgemaakt, nodigen uit om het industriële erfgoed te accentueren en een plaats te geven in de stedelijke uitstraling. Een potentie die het bedrijventerrein Moleneind en de farmaceutische campus Pivot Park absoluut hebben.

Een nieuwe stad wordt niet geboren en wordt ook niet in een paar jaar gemaakt. Er is een lange periode van consistent beleid, aandacht, ambassadeurschap en investeringen nodig om de veranderingen te brengen die we nu voor ons zien. Enkele van de belangrijke stappen (groot en klein) die daarvoor nodig zijn, hebben we hier beschreven. In de loop van de tijd komen er meer bij en vallen er ook weer af. Dat is allemaal onderdeel van stedelijke ontwikkeling.

We beginnen absoluut niet op nul. Er is al veel aan beleid, projecten en ontwikkelingen die de gewenste richting ondersteunen. Natuurlijk sluiten we daar in de uitvoering zoveel mogelijk op aan. Neem bijvoorbeeld de hieronder genoemde ontwikkelingen.

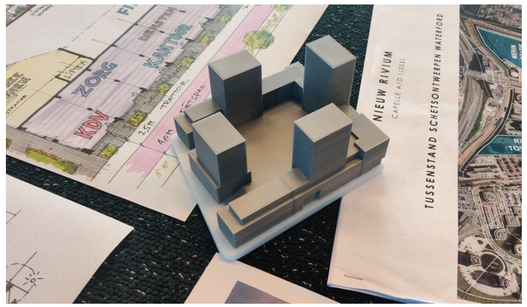
De hiernaast genoemde zaken moeten worden beschouwd als suggesties die een uitwerking kunnen zijn van de beschreven strategieën. In het voorstel voor het vervolg worden deze zaken verder uitgewerkt en worden voor elke strategie de benodigde inspanningen beschreven.





1. Integraal onderzoek naar spoor en stations

Bij het verbinden van de stedelijke ontwikkelingen ten noorden en ten zuiden van het spoor speelt het slechten van de barrière en de ligging, aantrekkelijkheid en functionaliteit van de stations een cruciale rol. Wat de optimale en haalbare oplossing is voor het stedelijk gebied van Oss met betrekking tot de ingrepen in ongelijkvloerse oversteekbaarheid van de spoorweg en de ligging van de stations moet nog blijken. Daarvoor doen we een studie naar de technische, ruimtelijke en financiële haalbaarheid en de haalbaarheid in de tijd. De geschetste mogelijkheden bieden een pallet aan opties. De strategie die wordt voorgesteld is om in de nadere uitwerking alle deze opties (met betrekking tot overgangen en ligging van stations) mee te nemen.




3. Supervisie

Consistent beleid voor meerdere jaren laat zich vertalen in een supervisie traject waarbij de ontwikkelingen en transformaties die zich voordoen in het Spoorzonegebied steeds worden getoetst aan de strategische lijnen uit dit ontwikkelperspectief.



2. De Week van de Stad

Tijdens de Week van Stad afgelopen maand januari zijn de ideeën met betrekking tot de ontwikkelingen voor de stad met toekomst opgehaald bij inwoners, ondernemers en andere betrokkenen van Oss. Opvallend was de positieve betrokkenheid van de mensen bij de geschetste ontwikkelingen en de wens ambassadeur te zijn en betrokken te blijven. Samen bouwen aan de stad met toekomst geeft uitstraling. Een jaarlijkse Week van de Stad kan daaraan mogelijk een mooie bijdrage leveren.



4. Bomenplantdag

Het structureel toevoegen van groen en bomen in de openbare ruimte in het Spoorzonegebied kan op structuurniveau, op gebiedsniveau en projectniveau worden opgepakt. Om op redelijk korte termijn een statement te maken is het planten van bomen op een plek die nu nog wordt ingenomen door geparkeerde auto's of infrastructuur voor de auto in het stedelijk gebied denkbaar.







GEMEENTE OSS

WEST 8