



Quick scan spoor- goederenvervoer Oss

25 november 2022

Movares in samenwerking met OOC terminals en OOC rail

Inhoudsopgave

1. Historie spoor en haven
2. Ligging en betekenis
3. Toekomstige ontwikkelingen en ambities
4. Ambities OOC terminals
5. Vervolg



1. Historie spoor en haven



Historie spoor

Het spoor in Oss is in 1881 aangelegd

Oss kent een rijke historie als industriestad en was lang geheel afhankelijk van goederenvervoer via het spoor; er was geen verbinding over water

Na diverse uitbreidingen van het emplacement begin 20e eeuw wordt eind 20e/ begin 21e eeuw door afname van het goederenvervoer het aantal sporen terug gebracht tot de huidige 4 sporen ter hoogte van het centrum

[stadsarchief oss](#)

[historie Oss \(railgoed.nl\)](#)



De industrie bevond zich met name aan de zuidzijde van het spoor; de sporen voor het goederenvervoer zijn om die reden aan de zuidzijde van de reizigerssporen gesitueerd.

Op dit moment bevindt de industrie zich aan de noordzijde van het spoor. Het goederenvervoer moet nu vanaf de sporen aan de zuidzijde het reizigersvervoer kruisen om de haven te kunnen bereiken.



Historie haven

Er bestond al geruime tijd behoefte aan een directe waterverbinding via haven en kanaal; omdat die lang op zich liet wachten trokken diverse fabrikanten weg uit Oss naar Rotterdam (Van den Bergh in 1891 en Jurgens in 1929)

Hoewel al rond 1890 sprake was van het graven van een kanaal van Oss naar de Maas, duurde het uiteindelijk tot 1963 voordat dat kanaal er ook daadwerkelijk kwam.

Oss kreeg in 1968 een haven, die via het Burgemeester Delenkanaal werd aangesloten op de Maas.

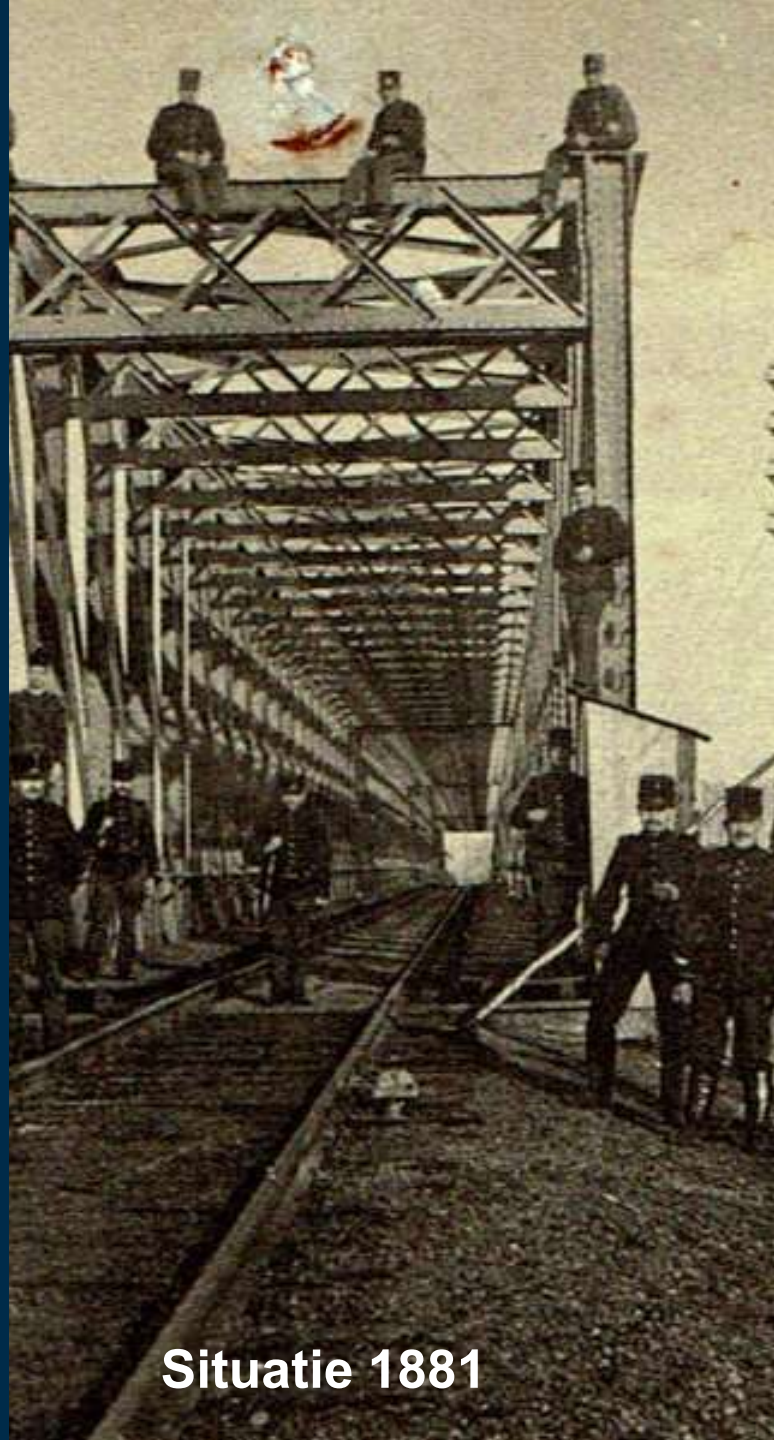


Spoorbrug Ravenstein

De Edith spoorbrug is in 1872 aangelegd en bestaat uit vier boogbruggen achter elkaar

In de Tweede Wereldoorlog is de brug meerdere keren ernstig beschadigd en weer hersteld

De brug is gebouwd op pijlers die breed genoeg zijn om een tweede brug parallel aan de bestaande te dragen. Hoewel de rest van de spoorlijn dubbelsporig is uitgevoerd, is de brug enkelsporig gebleven. De brug vormt hiermee een flessenhals in het spoorstelsel.



Situatie 1881



Situatie 2022

An aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a dense urban landscape with numerous buildings, streets, and green spaces. A dark blue rectangular box is overlaid on the top right portion of the image, containing white text. The text is in a bold, sans-serif font and is arranged in two lines. The background image shows a mix of residential and commercial buildings, with a prominent railway line curving through the middle ground. The overall scene is captured from a high angle, providing a comprehensive view of the city's layout.

2. Ligging en betekenis

Ligging Oss in spoornetwerk Europa

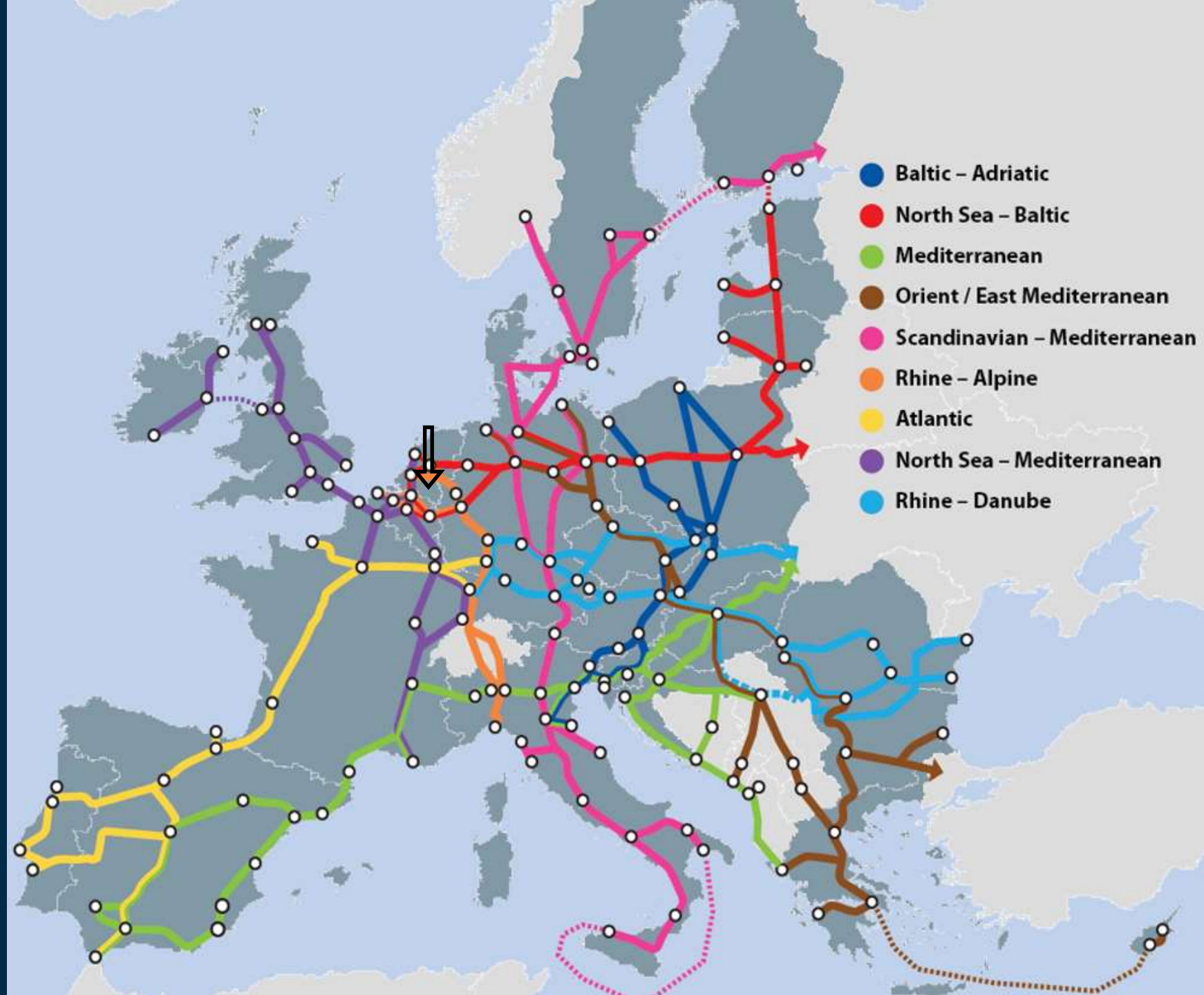
Oss speelt een rol in het Europese spoornetwerk

Oss is gelegen tussen 2 grote hoofd transport routes over het spoor van het Trans-European Transport (TEN-t) Network:

- de North Sea – Baltic (Oost – West corridor via de Betuweroute) (rood)
- De Rhine – Alpine corridor (oranje)

Ook is Oss logistiek gekoppeld aan de corridor Rhine – Danube (licht blauw)

Oss vervult een functie in het 'comprehensive network' en heeft daarmee een voedende functie voor het hoofdnetwerk



Ligging Oss in Europees waterwegen-netwerk

Oss speelt voor regionaal container verkeer van en naar de zeehavens een rol in het Europese waternetwerk met haar verbinding via de Maas naar Rotterdam en Antwerpen

Voor droge bulkclading, vloeistoffen en stukgoedlading verbindt Oss bovendien de waterwegen in de Benelux en Europa.

Via de combinatie spoor en vaarwater verbindt Oss bovendien spoorlocaties in Europa met vaarweglocaties in de Benelux

Deze logistieke systemen (3 modaliteiten) versterken elkaar



Ligging Oss in het Nederlands wegen-netwerk

Oss ligt in centraal Oost Nederland, direct aan de A50 en A59 en kort bij de A73 en A2 waarmee met name Centraal en Oost Nederland over de weg goed zijn ontsloten.

Met de N329 als lokale ontsluitingsweg heeft Oss haar haven en goederSpoor over de weg goed ontsloten.

- Voor- en natransport over de weg kan vanuit Oss een groot gebied bestrijken
- De randstedelijke infrastructuur van Nederland kan worden ontlast bij inzet van Oss als haven voor maritieme en continentale multimodale lading
- Oss zal hierdoor lokaal meer verkeer aantrekken.

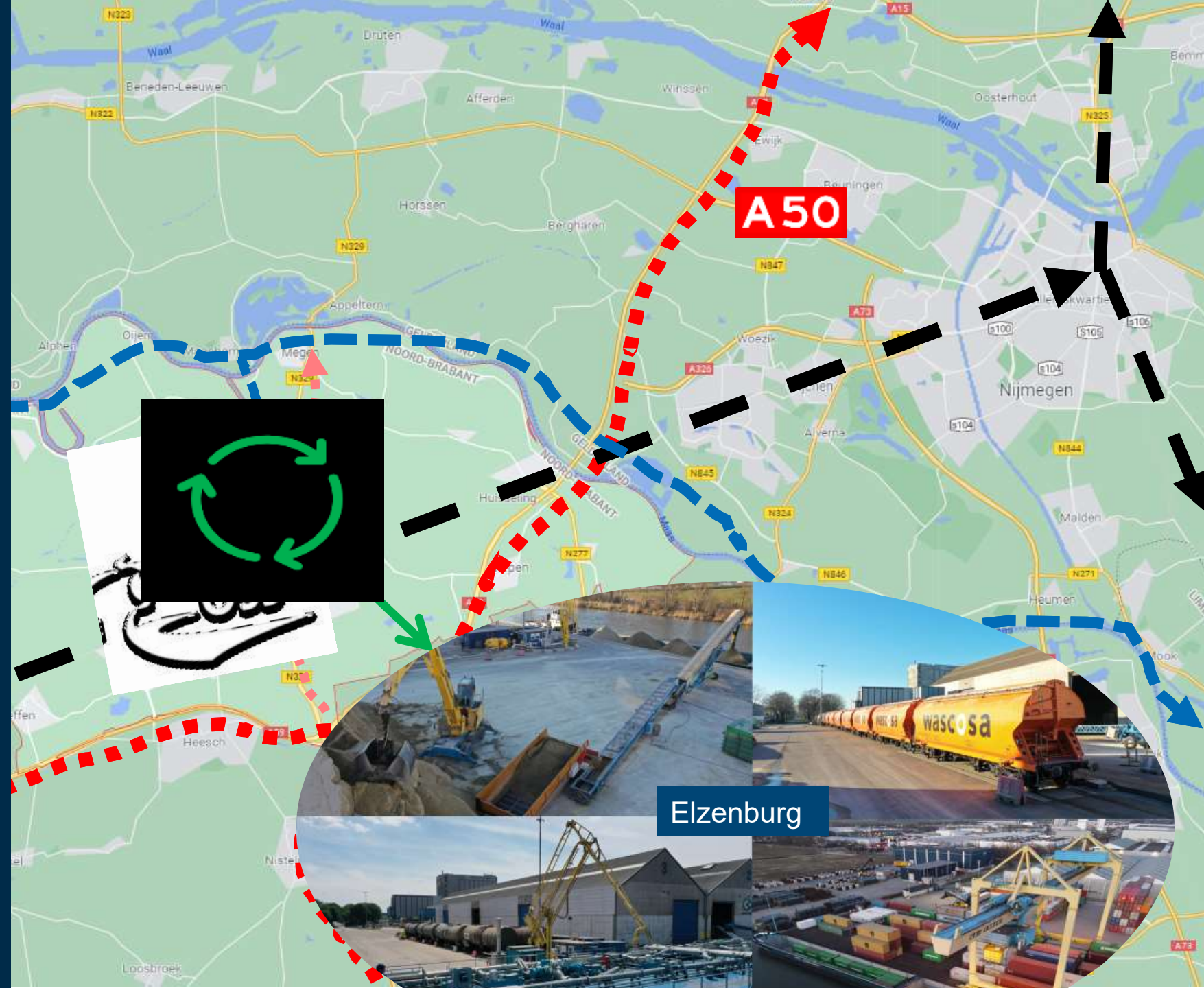


Ligging Oss regionaal

Oss is dus uniek vanwege de directe ontsluiting van vaarwater, weg en goederenspoor; dit trimodale knooppunt ligt op industriegebied Elzenburg in Oss. Het biedt duurzame kansen voor de modal shift van vervoer over de weg naar spoor en water.

Het spoor loopt door de kern van Oss en omliggende gemeenten.

Gemeente Oss heeft grote ambities voor stedelijke ontwikkelingen in combinatie met het spoor. Hier liggen zowel knelpunten als kansen. Die onderstaand verder worden uitgewerkt.



Ligging lokaal

- Het goederenspoor loopt vanaf het Centraal Station naar de haven op het bedrijventerrein Elzenburg.
- De haven geldt als de grootste binnenhaven van Brabant en is een tri modaal logistiek knooppunt van hoofdwegennet, goederenspoor en groot binnenwater. Het ontsluit een grote industriële regio met logistieke aantrekkingskracht en biedt een uitgesproken mogelijkheid tot modal shift.
- Op het goederenspoor bevinden zich 3 bewaakte overwegen en 8 onbewaakte overwegen waarvan 5 bedrijfsinritten.
- De lokale en regionale verkeerstructuur in Oss is verweven met het spoor; de overwegen vormen een cruciaal onderdeel van de verkeerscirculatie.
- Binnen de gemeente Oss liggen op het spoor van 's-Hertogenbosch naar Nijmegen:
 - 17 bewaakte overwegen (1 voor langzaam verkeer)
 - 2 bewaakte overwegen voor voetgangers op het Centraal Station en in Ravenstein
 - 2 ongelijkvloerse overwegen bij de N329 – Weg van de Toekomst en de Dorpenweg in Ravenstein.



Legenda

- ← - - - - - → Spoor 's-Hertogenbosch – Nijmegen
- ← - - - - - → Goederenspoor Elzenburg
- Bewaakte spoorwegovergang
- Ongelijkvloerse spoorwegovergang
- Onbewaakte spoorwegovergang

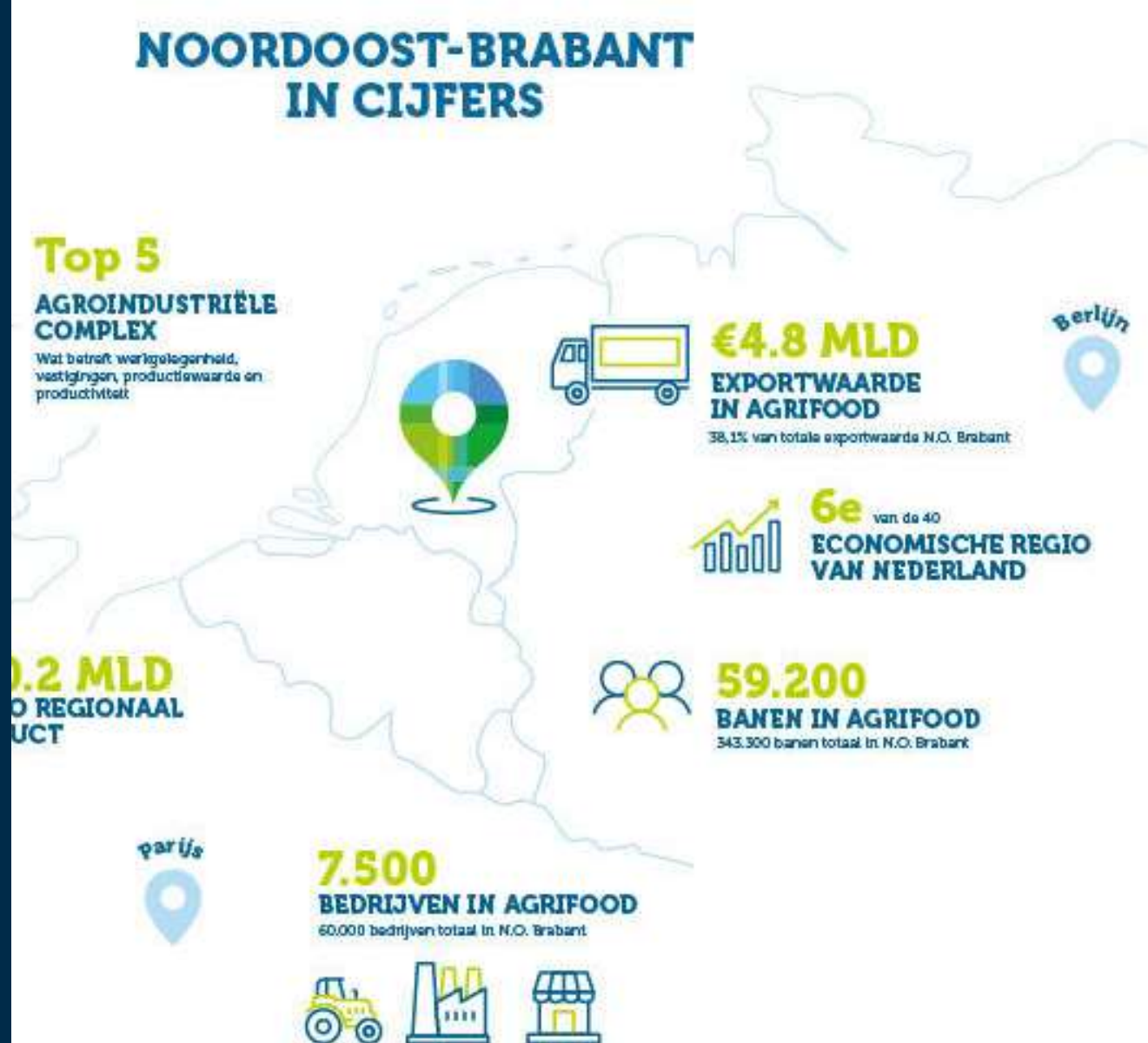
Industrie complex regionaal

Oss is sterk verbonden met het agri Feed- en Foodcomplex. Niet voor niets is de Osse haven de grootste binnen haven van Nederland in het Agri complex, meer dan 2mln ton graan en feed/food grondstoffen gaan er jaarlijks doorheen.

Ter vergelijking: In Rotterdam was dat in 2021 8,6mln ton

Verder is de regio gekenmerkt door een sterke aanwezigheid van logistiek, handel en maakindustrie.

Zowel de handel als de productie industrie hebben omvangrijke goederenstromen en zijn voor hun bestaansrecht (ook werkgelegenheid) aangewezen op goede en betrouwbare verbindingen vandaag maar zeker in de nabije toekomst.



Belang van de Osse haven

De goederenstromen van en naar de haven van Oss hebben dus veelal betekenis voor de regionale economie. Die regio is niet éénduidig:

Voor zeecontainers, bouwgrondstoffen en reststromen is dat veelal een bereik van ca 40km om Oss.

Voor diervoedergrondstoffen en andere hoogwaardige producten is dat veelal een regio van ruim 80km om Oss.

Voor droge bulk, vloeistoffen en stukgoedlading verbindt Oss bovendien de waterwegen in de Benelux met het Europese spoorwegnetwerk waardoor “de regio” nagenoeg de gehele Benelux incl. de zeehavens beslaat



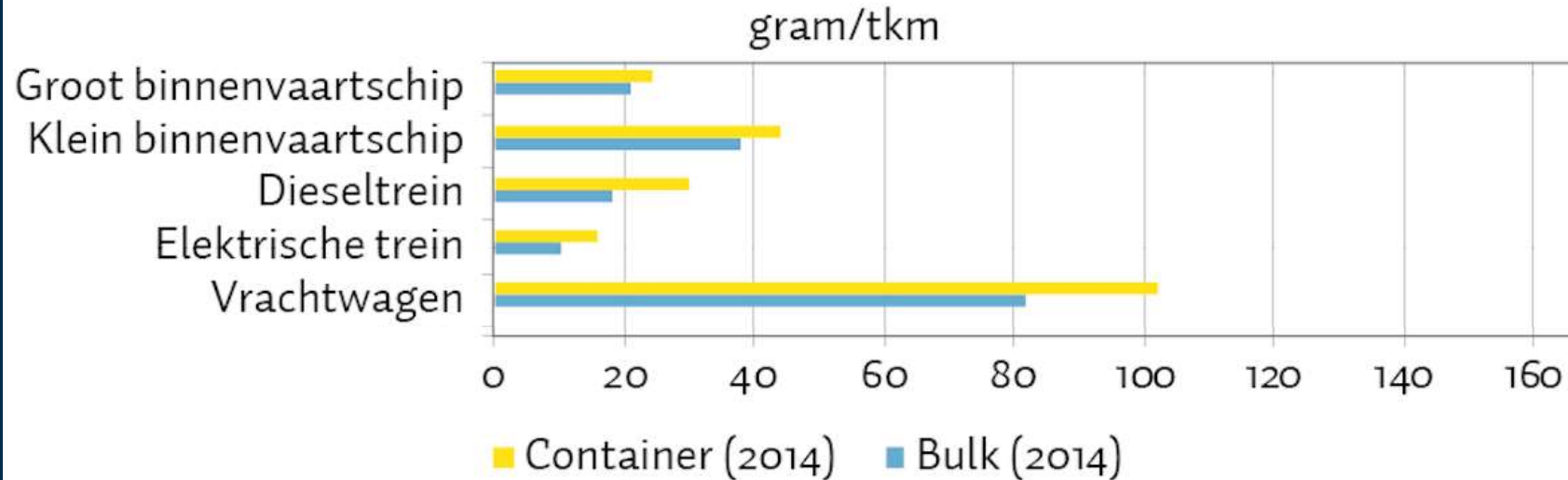
De betekenis van Modal Shift

Modal shift gaat uit van inzet van schip en trein op lange afstand en vrachtverkeer voor de “aan en afvoer” naar het overslag punt. Die beweging wordt aangejaagd door:

- Veelal goedkoper, soms ook betrouwbaardere logistiek
- Een groeiend tekort aan chauffeurs
- Toenemende kosten op de weg als gevolg van congestie, nachtverboden en tol.
- De reductie van de Co2 footprint door verladers a.g.v. het klimaatakkoord
- Een sterke stimulans en ontwikkeling vanuit Europa

Het verschil in emissie op de lange trajecten door Europa is significant.

Gemiddelde CO₂-emissies van verschillende vervoerswijzen (well-to-wheel)



Bron: CE Delft, 2014; 2017a | ESB

3. Toekomstige ontwikkelingen en ambities

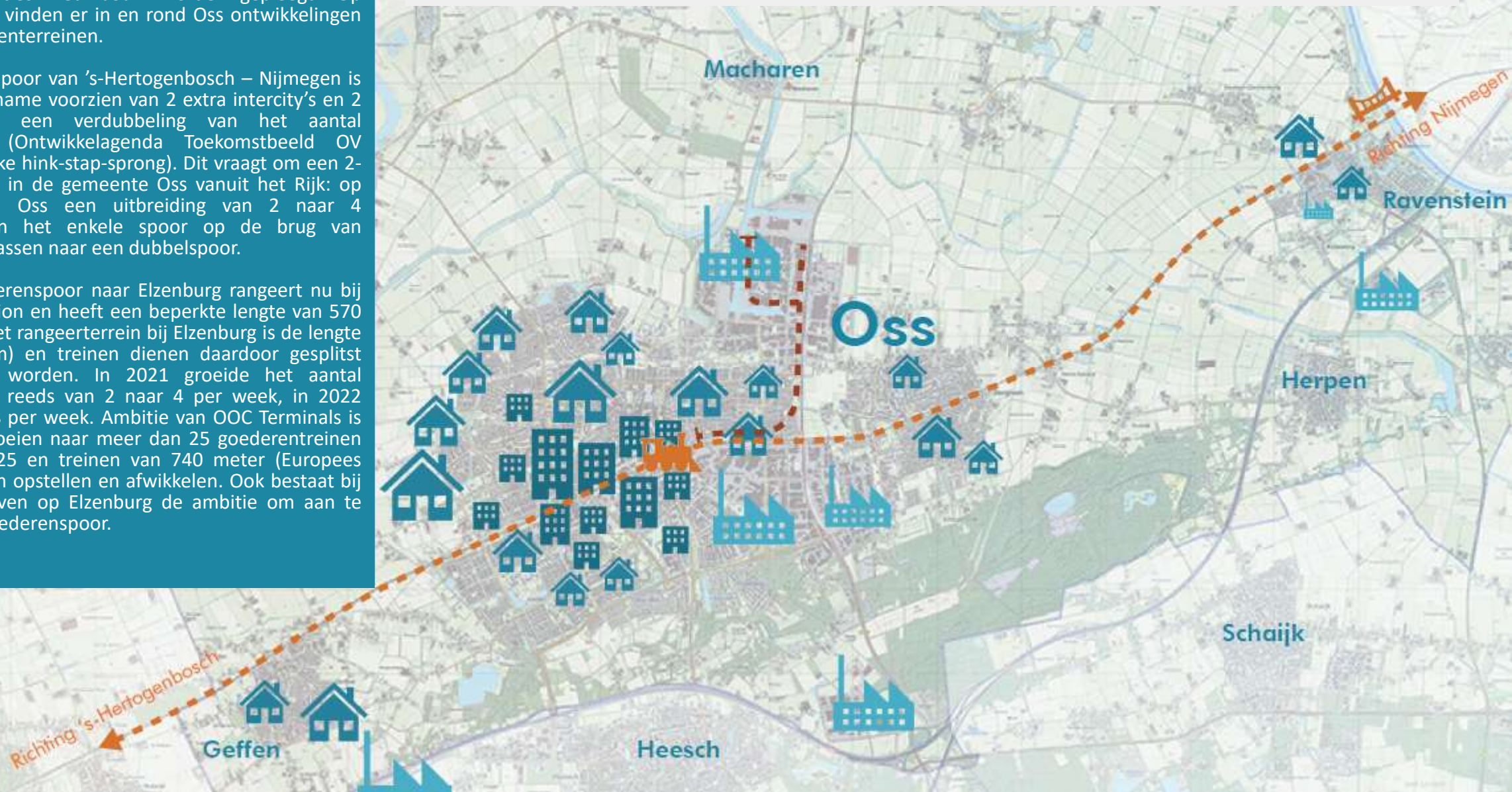


Blauw: Oss heeft de ambitie om te groeien naar ruim 100.000 inwoners door 8.000 woningen bij te bouwen. Het zwaartepunt voor de uitbreidingen ligt in de Spoorzone: In de nabijheid van het spoor zijn plannen voor verdichting met woningbouw met onder andere diverse woontorens. In ongeveer 15 jaar tijd zullen via inbreiding en uitbreiding op tal van locaties nieuwbouw worden gepleegd. Op economisch vlak vinden er in en rond Oss ontwikkelingen plaats op bedrijventerreinen.

Oranje: Op het spoor van 's-Hertogenbosch – Nijmegen is in 2040 een toename voorzien van 2 extra intercity's en 2 extra sprinters: een verdubbeling van het aantal reizigerstreinen (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong). Dit vraagt om een 2-tal investeringen in de gemeente Oss vanuit het Rijk: op Centraal station Oss een uitbreiding van 2 naar 4 perronsporen en het enkele spoor op de brug van Ravenstein aanpassen naar een dubbelspoor.

Rood: Het goederenspoor naar Elzenburg rangeert nu bij het centraal station en heeft een beperkte lengte van 570 meter. Ook op het rangeerterrein bij Elzenburg is de lengte beperkt (2x350m) en treinen dienen daardoor gesplitst afgehandeld te worden. In 2021 groeide het aantal goederentreinen reeds van 2 naar 4 per week, in 2022 naar meer dan 8 per week. Ambitie van OOC Terminals is om verder te groeien naar meer dan 25 goederentreinen per week in 2025 en treinen van 740 meter (Europees beleid) te kunnen opstellen en afwikkelen. Ook bestaat bij meerdere bedrijven op Elzenburg de ambitie om aan te sluiten op het goederenspoor.

Ambitie en toekomstige ontwikkelingen rond het spoor





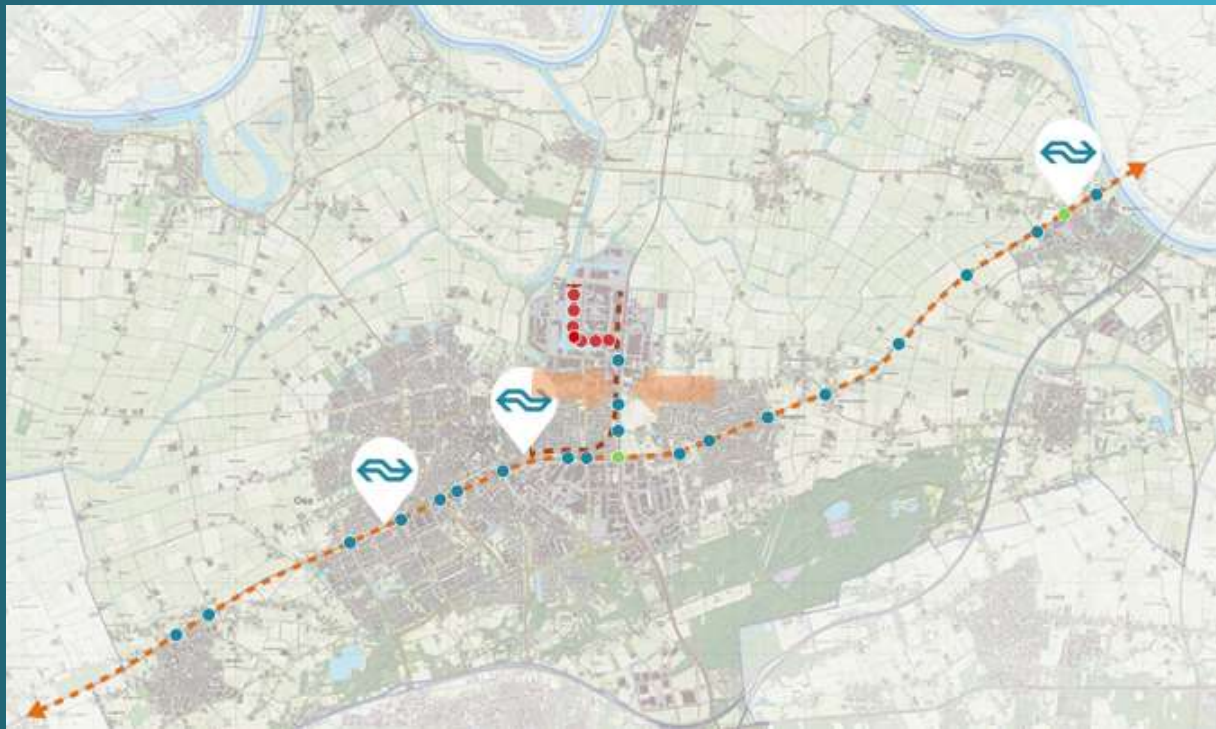
Welke opgaven spelen er in de Spoorzone in Oss?

De gemeente Oss staat voor een bredere opgave en heeft de ambitie om Oss op de lange termijn aantrekkelijk en bereikbaar te houden, en in nauwe samenwerking met betrokken partners gezamenlijk de huidige en toekomstige knelpunten om te buigen tot kansen.

Een integrale aanpak van de verstedelijkingsopgave tezamen met de mobiliteitsopgave is nodig.

Een toekomstbestendig Oss heeft de volgende ambities:

- Versnellen en vergroten bouwopgave (richting 50.000 woningen Oss)
- Juiste woning op de juiste plek (variatie, specifieke woonvragen, etc.)
- Aanpak station Oss Centraal en
- Mogelijk verplaatsen station Oss-West
- Ontwikkelen Stationskwartier Ravenstein, incl. langzaam verkeerstunnel onder het station
- Verminderen barrière werking spoor
- Spoorbrug Ravenstein i.v.m. frequentieverhoging
- Aanleg groen blauw in projecten spoorzone en Oss
- West Aansluiting energie- en natuurnetwerken
- Voldoende opstelcapaciteit goederentreinen
- Door ontwikkelen haven
- Incubator Pivot Park
- Aanpakken knelpunt Paalgraven als onderdeel van verkenning A50 (Ewijk-Paalgraven)



Belangrijkste knelpunten goederenspoor

- Veiligheid: risico op ongevallen bij de inritten op Elzenburg
- Groei van het goederenvervoer en de groei van het reizigersvervoer in de toekomst kunnen elkaar in de weg zitten.
- Opstelcapaciteit- en lengte
- Goederenvervoer kent een groot ad-hoc karakter
- Effecten toename spoor- en wegverkeer:
 - Groei van het aantal inwoners heeft naar verwachting een toename van het kruisend verkeer van het spoor tot gevolg
 - Intensivering van de modal shift in het havengebied en meer gebruik van de haven spoorlijn heeft naar verwachting meer dichtligtijd van de overwegen tot gevolg en mogelijk ook geluid- en trillingshinder
 - Er zijn nog onvoldoende gegevens van de dichtligtijden, effecten op het onderliggend wegennet van Oss en eventuele geluidsruimte voor geambieerde toename. Er is meer data en onderzoek nodig om hierop verdere uitspraken te kunnen doen.

An aerial photograph of an industrial port facility. In the foreground, a large green and white barge is docked at a concrete pier. A smaller tugboat is positioned next to it. Behind the barge is a large, light-colored warehouse with two gabled roofs, labeled '1' and '2'. A yellow forklift is visible near the warehouse. To the right of the warehouse is a large pile of yellow material, possibly grain or sand. In the background, there are several tall, grey silos and other industrial buildings. The facility is situated along a river or canal, with green trees in the foreground and a clear blue sky with scattered clouds in the background.

4. Ambities OOC terminals (Organising Oss Connections)



Nederland

Duitsland

België

Luxemburg

Parijs

Frankrijk

Zwitserland

Oostenrijk

Praag

Tsjechië

Polen

Warschau

Roemenië

Moldavië

Wit-Rusland

— Barge connections (water)
— Rail connections (spoor)

Movares

**Huidige lijndiensten
Oss**



Ambities OOC terminals met spoorgoederenvervoer in relatie tot de haven

OOC Terminals is een dienstverlenende terminal die ten doel heeft zoveel mogelijk partijen te ontsluiten naar water en spoor. Zij is nu de enige operationele aangesloten gebruiker van het spoor.

Het is haar ambitie om het spoorgoederenvervoer van, en naar Oss in de breedste zin te ontwikkelen en efficiënter en aantrekkelijker te maken.

Hiervoor is nodig:

1. Verbeteren veiligheid (constante)
2. Uitbreiden en verbeteren van de opstelcapaciteit- en lengte
3. Onttrekking aan HSWI t.b.v. veiliger, efficiënter en duurzamere afhandeling treinverkeer
4. Regie op operaties en ontwikkeling in één hand
5. Nieuwe terminalaansluitingen
6. Ontvlechten van reizigers- en goederenverkeer





1. Verbeteren veiligheid

- Het goederenspoor (ook wel stamlijn genoemd) kruist 8 inritten van bedrijfsterreinen. Dit zijn onbeveiligde overwegen, ofwel in ProRail termen 'Niet-Automatisch Beveiligde Overweg (NABO)'; in de toekomst worden dit er mogelijk 9, indien het huidige braakliggend terrein aan de Waalkade 19-23 wordt bebouwd /in gebruik wordt genomen. Bij deze onbeveiligde overwegen bestaat een risico op aanrijdingen en ongevallen (in 2019 hebben enkele ongevallen plaatsgevonden). Ambitie is om dit risico te verminderen en de veiligheid te verbeteren door:
 - Onttrekking aan de status hoofd spoor weg infrastructuur "HSWI" en nieuwe status "Privaat" Dit maakt het mogelijk door inzet van andere tractie middelen om het kruisen van inritten met ruim 50% te beperken.
 - Verlichting op de sporen langs de Waalkade. Dit kan in de donkere uren de zichtbaarheid op bewegingen op het spoor t.p.v. in/uitritten aanmerkelijk verbeteren
 - Markeringen van spoorvrije zone langs het spoor en op de overweg. Zo kan het overige verkeer zien welke ruimte de trein nodig heeft om veilig te kunnen passeren.
 - Het aantal inritten waar mogelijk beperken bij toekomstige ontwikkelingen en geen nieuwe gelijkvloerse en onbeveiligde uitritten meer toestaan.



2. Uitbreiden en verbeteren van de opstelcapaciteit- en lengte

Op dit moment treden knelpunten op met de afwikkeling van goederentreinen op het Centraal Station (CS) en op Elzenburg. De oorzaak hiervan:

- Er zijn slechts 2 sporen voor ontvangst van goederentreinen beschikbaar op Oss centraal met een lengte beperking van 574m. Internationaal wordt gestreefd naar 740m waarmee treinen ook aanmerkelijk efficiënter worden benut. Het is wenselijk de opstelsporen te verlengen naar deze 740m.
- Deze 2 sporen zijn géén vrij beschikbare opstelsporen; alle sporen gelden als processpoor. Samen met de geringe capaciteit op Elzenburg loopt het systeem vast bij aanwezigheid van meer dan 3 treinen. Het is wenselijk tenminste 2 (1 vertrek en 1 aankomst) sporen uitsluitend voor goederen te hebben.
- Er is een gebrek aan opstelsporen op Elzenburg. Er is géén ruimte voor overstaande wagonsets of schade wagons en te repareren wagons. Het is wenselijk op Elzenburg extra opstelspoor(-en) te realiseren.
- Beschikbare sporen op Elzenburg “mn Waalkade” worden niet optimaal benut omdat deze de status “Hoofd Spoorweg Infra (HSWI)” hebben. Dat leid tot ondoelmatige gebruiksbependingen die de wenselijke flexibiliteit in de “lokale bediening” in de weg staan.
- Doordat de haven spoorlijn valt onder de “HSWI” is aanpassing en of uitbreiding nodeloos complex, tijdrovend en kostbaar.



3. Veiliger, efficiënter en duurzamer afhandelen treinverkeer

Het is de ambitie van OOC om het spoorvervoer van en naar Oss maximaal te laten groeien. Daarbij zet OOC hoog in op het verduurzamen en verbeteren van de overslag en trein en schip manipulaties om haar eigen impact op de omgeving zo gering mogelijk te houden.

- Inzet van een elektrische rangeermachine op de Waalkade sporen (als dit geen HSWI meer is) leid tot:
 - verbeterde veiligheid door minder (tot 50%) vaak met wagons en treinsets over de onbeveiligde inritten te rijden.
 - Duurzaam: minder bewegingen en meer daarvan elektrisch
 - Beter gebruik spoor: 1 trein meer opstel capaciteit!
 - Ontkoppeling terminal en lok proces waardoor ruimte voor meer trein afhandeling met één lok in het gebied Oss.
- Aanpassen overslag installatie waardoor reduceren gebruik fossiele energie bij overslag, reduceren stof en mors en versnellen overslag proces
- Aanschaf duurzamer (waar mogelijk elektrisch) equipment voor de overslag manipulaties.
- Een veilige opstelplaats voor de lok op Oss centraal (tegen vandalisme / graffiti) zou wekelijks ca 10 losse lok bewegingen van en naar Oss kunnen voorkomen.
- Bij verdere ontwikkeling Elzenburg de vermindering van het aantal inritten en overwegen nastreven.



3. - Al gerealiseerde verbeteringen

In de afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in verbeteringen van de trein afhandeling waardoor het verkeer al heeft kunnen groeien van 0 naar nu ca 9 treinen per week.

- Extra kopspoor op Oss Centraal
- Bocht verruiming aftakking Elzenburg en realisatie geluidswal
- Uitbreiding centraal beveiligd gebied met geïntegreerde AHOB-verkeerslicht installaties tot aan de Kanaalstraat. Hierdoor kan de goederentrein in één keer van centraal station naar Elzenburg
- Stop verlichting oversteekplaats Rijnstraat
- Andreas kruisen, hekwerken en bebording langs stamlijn
- Een sterkere locomotief voor de rangeerbewegingen zodat per trein maar één keer van en naar Oss hoeft te worden gereden.



3. - Ambitie voor verbeterde exploitatie:

- Ontvlechten personen en goederenverkeer op station. De goederensporen bij voorkeur met een dedicated 3^e spoor verbinden met de stamlijn.
- Eénduidige inrichting capaciteitsmanagement:
 - ProRail openbaar spoor (HSWI) tot sein Elzenburg
 - OOC rail achter sein Elzenburg
 ProRail en OOC rail stemmen aankomsten en vertrekken Oss centraal onderling af voor alle goederenverkeer van en naar Oss
- Minder “spot treinen” en meer lijndienstverkeer met vaste vertrekken en aankomsten volgens een vaste productie planning. Sinds augustus-september 2022 loopt 70% van het verkeer in vaste weekschema's en wordt het spotvervoer in resterende beschikbare vensters ingedeeld.
- Eén gedeelde planningstool met spoorvervoerders, OOC en ProRail waarin de spoor capaciteit op Oss centraal / Elzenburg kan worden gemanaged en geraadpleegd.



4. Regie op operaties en ontwikkeling in één hand

Oss heeft een kleine spoorbundel waarop mits goed georganiseerd en volgens dit plan doorontwikkeld redelijk wat treinen kunnen worden afgehandeld. Dat vereist wel dat er een centrale regie op de capaciteitsplanning en het onderhoud wordt gevoerd. Die rol moet in één, liefst lokale, hand liggen om de mogelijkheden optimaal te benutten en geen verdringing van goederenstromen te creëren.

OOC rail is de eerste en grootste gebruiker en aanjager van behoud en ontwikkeling van het Osse spoor graag bereid om die rol te vervullen. OOC rail is bovendien de exploitant van het rangeerwerk en verzorgt dat in opdracht van alle spoorvervoerders. In die rol kan zij iedere nieuwe bedrijfsaansluiting aan het goederenspoor neutraal bedienen.

Vanuit het dagelijks gebruik heeft ze direct zicht op de staat van de infrastructuur en de gebruiksplanning en kan ze middels contractering de aannemer voor het spoor onderhoud goed aansturen.

Het is bijzonder onwenselijk om het spoor zonder centrale regie voor eenieder open te stellen omdat:

- Dat leid tot hinder/verdringing van bestaand verkeer
- Dat leid tot onveilige operaties met meerdere lokken in onbeveiligd gebied, eo machinisten met onvoldoende instructie op lokale afspraken en regels.

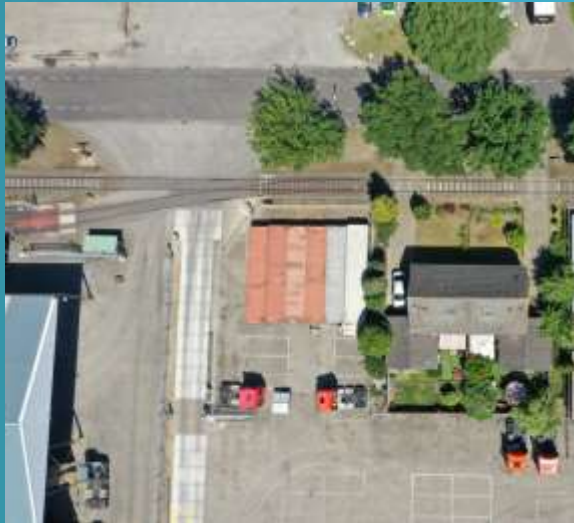
Onder de juiste voorwaarden kan ieder goed worden bediend.



5. Nieuwe terminalaansluitingen

In de nabije toekomst zijn er nieuwe terminalaansluitingen op het goederenspoor vanaf de haven gewenst voor:

- OOC terminals T1 tbv een nieuwe breakbulk / intermodal terminal aan Waalkade 21-23
- Aannemingsbedrijf Vissers Ploegmakers aan de Nieuwe Waterweg
- Vos Logistics aan de Waalkade 17 overweegt haar bestaande aansluiting weer in gebruik te nemen





6. Ontvlechten van reizigers- en goederen-verkeer

Op het spoor van 's-Hertogenbosch naar Nijmegen groeit het reizigersvervoer op termijn met 2 extra intercity's en 2 extra sprinters ((2030-2040). Dit betekent een verdubbeling van het aantal reizigerstreinen (*Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040: de zuidelijke hink-stapsprong – programma Ministerie – provincie*).

Het goederenvervoer is in 2021 gegroeid naar 3 tot 4 en in 2022 naar meer dan 8 per week. OOC verwacht in 2025 naar ca 25 goederentreinen per week te groeien. Indien er nog meer partijen gebruik gaan maken van het goederenspoor (intentie is er) dan wordt het nog drukker.

Ideaal zou het zijn als de opstel plaats voor goederen langer wordt, naar de noordzijde verplaatst, met een eigen spoor wordt aangesloten op de haven spoorlijn en dat er bij het station een 3^e passeerspoor voor overige treinen komt.

Dan is na aankomst in Oss géén inmenging van het goederenverkeer in het personenverkeer meer nodig tot de trein weer vertrekt!





Modal shift op
Elzenburg
Oss

OOC terminals (Organising Oss Connections) verbindt in Oss het Europese spoor met het Benelux binnenvaart netwerk.

Het trimodale logistieke knooppunt biedt duurzame kansen voor de modal shift. Dit vindt hier reeds plaats en zorgt voor een reductie in maatschappelijke belasting (veiligheid, drukte op weg en CO₂)



Samengevat komt de ambitie van OOC Terminals op het spoorgoederenvervoer naar de haven op het volgende neer:

- Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) vanaf het huidige sein overdragen en privatiseren sporen in havengebied
- Beheer en exploitatie in handen geven aan één bedrijf (bv OOC Rail)
- Aanleg extra opstelspoor Elzenburg
- Aanleg extra bedrijfsaansluiting Waalkade 19-21
- Betere verlichting en markering overwegen eo zie agenda.
- Verminderen aantal overwegen waar mogelijk
- Ontvlechten van goederen- en reizigersvervoer op het spoor in Oss. Hierbij rekening houdend met:
 - Station reizigers zuid en goederen noord positioneren
 - Verlenging van de goederentreinen naar 740m
 - Aansluiting naar Elzenburg op 3^e spoor naar afslag
 - Verplaatsen van het sein bij de Singel naar de Noord zijde van de Kanaalstraat.

5. Vervolg



Gezamenlijke ambitie op goederenspoor in beeld brengen met andere partijen en in samenhang met andere ontwikkelingen

De (logistieke) bereikbaarheid van het multimodaal bedrijventerrein Elzenburg-De Geer is een systeem met duurzame en economische potentie op lokaal, regionaal en nationaal gebied. Op dit bedrijventerrein komen vervoer over water, weg en spoor bij elkaar. Het vraagt wel om een robuust systeem, wat het nu niet is. Om de mogelijkheden van deze logistieke knoop verder te benutten, is een goede aansluiting op het hoofdspoor nodig en zijn voor een toekomstbestendig systeem (forse) investeringen van gezamenlijke partijen (onder meer Rijk, provincie, gemeente, markt) noodzakelijk, zowel ten behoeve van de duurzame logistiek als voor de leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid.

Om het ambitie- en investeringsvraagstuk te kunnen beantwoorden is een breder perspectief nodig op de ontwikkelingen in Oss. Met name daar waar goederen- en reizigerstreinen elkaar ontmoeten. Een integrale en gedragen visie op de ambities en ontwikkelingen van de betrokken partijen, is nodig om gezamenlijk tot een toekomstbestendige oplossing te komen.

Het handelingsperspectief vormt een goed instrument voor om hierin met elkaar de eerste stap te zetten.



Eerste vervolgacties

- Naast het beeld van de ambities van OOC Terminals verder verkennen van een breder beeld op knelpunten en ambities (bedrijven en samenhang lokaal / regionaal / nationaal)
- In beeld brengen van de (juridische) verantwoordelijkheden op en rond het spoor
- In gesprek met betrokken overheden over korte en lange termijn ambities van spoorgoederenvervoer irt de haven in Oss; Heeft het goederenspoor toekomst in Oss?
- In beeld brengen van de lange termijn voor- en nadelen van het spoorgoederenvervoer in Oss

