Spooragenda 2025 - 2040

Oss op het goede spoor



Gemeente Oss

Colofon

Gemeente Oss

Titel: Spooragenda 2025 - 2040 - Oss op het goede spoor

Samenstelling: afdeling Leefomgeving, Wonen & Economie – team Mobiliteit
5 maart 2025

Inhoudsopgave

1		**Inleiding**	**5**
2		**Spoor in Oss**	**7**
	2.1	Betekenis van het spoor in Oss	7
	2.2	Positie van Oss in het spoornetwerk	8
	2.3	Onderdeel van de Bandstad en tussen agglomeraties Eindhoven en Arnhem-Nijmegen	9
	2.4	Haven Elzenburg	10
3		**Onderdelen van de spooragenda**	**11**
	3.1	Doelen van de Spooragenda	11
	3.2	Aanpakken van barrièrewerking van het spoor	11
	3.3	Kwaliteitsverbetering van de stations	15
	3.4	Faciliteren van groei van het reizigersvervoer	19
	3.5	Toekomst voor tri-modale goederenoverslag	21
4		**Programma Spooragenda voor korte, middellange en lange termijn**	**23**
	4.1	Korte termijn maatregelen (realisatie voor 2030)	23
	4.2	Middellange termijn maatregelen (realisatie 2030-2035)	24
	4.3	Lange termijn maatregelen (realisatie 2035-2040)	25
	4.4	Overige projecten	26
	4.5	Planning, kosten en dekking	28
5		**Context van de spooragenda**	**32**
	5.1	Samenhang met gemeentelijk beleid en planvorming	32
	5.2	Support van externe organisaties	33
	5.3	Financiële en organisatorische randvoorwaarden	36
6		**Communicatie en participatie**	**37**
7		**Interne en externe organisatie**	**39**
	7.1	Externe samenwerkingsstructuur met ProRail, NS, provincie en I&W	39
	7.2	Interne aansturing, regieteam en afstemming	40

Bijlagen

1	Aanpak spoorse zaken; waar staan we nu?	41
2	Overzicht van alle mogelijke spoorprojecten	43

1. Inleiding

Aanleiding

In Oss bouwen we aan een aantrekkelijke stad, waar iedereen op een prettige manier kan wonen, werken en leven. Waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in een gezonde, groene en veilige omgeving. Een stad ook waar alle benodigde voorzieningen binnen handbereik zijn en je dankzij goede treinverbindingen in een mum van tijd in Amsterdam, Rotterdam, Zwolle of Maastricht bent.

Om dat voor elkaar te krijgen, investeren we de komende jaren flink in de stad. Onder andere in de meer woningen en groen in de stad, maar vooral ook in verbeteringen aan het spoor en de stations. We gaan ervoor zorgen dat het spoor niet langer een barrière vormt tussen noord en zuid. En we dus niet meer lang hoeven wachten voor een gesloten overweg als we van het werk naar huis rijden of voor een boodschap even naar de winkel moeten. Ook pakken we de stations en hun omgeving van de aan zodat reizen met de trein van en naar Oss nog aantrekkelijker wordt.

Om verbeteringen te realiseren op en rond het spoor en de stations is veel tijd, inzet en geld nodig. Op het spoor in Oss liggen namelijk meerdere uitdagingen om op te pakken: veel gelijkvloerse spoorkruisingen, woningbouw nabij het spoor, kwaliteitsverbetering van de stations, aanpassing van de verkeerstructuur, verwachte groei van het treinverkeer en toekomstvaste ontwikkeling van spoorgoederenvervoer naar de haven. Dat is meer dan we aankunnen, financieel en organisatorisch gezien. Daarom moeten we keuzes maken wat betreft prioriteit en planning. Met deze spooragenda bouwen we voort op onze spooraanpak van de afgelopen jaren (een overzicht is opgenomen in bijlage 1).

Waarom een spooragenda?

De spooragenda geeft een update van de stand van zaken op de diverse onderdelen en geeft een doorkijk naar de verwachtingen voor de komende jaren waarmee college, raad en organisatie gestaag verder kan bouwen aan ‘de Stad met Toekomst’. De agenda vormt een overzichtsdocument voor de gemeente Oss en is van belang in de gesprekken met ontwikkelende partijen en partners die nodig zijn om de gewenste ingrepen te realiseren en om kansen te verzilveren.

Beschrijving van de aanpak

Eerst is een zo volledig mogelijke inventarisatie gemaakt van alle onderdelen van de spooragenda waarmee we al een begin hebben gemaakt en de onderdelen die nog opgepakt moeten worden. Vervolgens worden hierin prioriteiten aangebracht. Deze zijn onder andere gebaseerd op ruimtelijke programmering, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en financiële en organisatorische mogelijkheden.



Maatregelen aan het spoor hebben grote impact op de stad. Het gaat om robuuste infrastructuur die bestand moet zijn tegen zware treinen die met een hoge snelheid erover heen rijden. Dat stelt hoge eisen aan fundering en draagconstructie van het spoor. Maar ook aan bovenleidingen en beveiligingsmaatregelen. Gevolg daarvan is dat het niet eenvoudig is om verandering aan de spoorinfrastructuur aan te brengen. Bovendien kan de dienstregeling op het spoor niet langdurig worden stilgelegd. Niet alleen omdat dat vervelend is voor de reizigers uit onze eigen stad, maar ook voor doorgaande reizigers. Dat betekent dat spoorverbetering een lange voorbereidingstijd vraagt. Maar ook de uitvoering is vaak complex en kost daarom geruime tijd. Bij elkaar vraagt dat om een lange adem. Verder gaat het om omvangrijke fysieke ingrepen die een grote invloed hebben op de ruimtelijke omgeving. Deze context komt ook aan bod.

2. Spoor in Oss

2.1 Betekenis van het spoor voor Oss

Oss heeft veel te danken gehad aan de aansluiting op het spoor Tilburg-Nijmegen die op 4 juni 1881 door de Nederlandsche Zuid-Ooster Spoorweg-Maatschappij in gebruik werd genomen. Het heeft de ruimtelijke en economische groei van de stad behoorlijk opgestuwd. In de loop der jaren heeft de industrie in Oss veel gebruik gemaakt van het spoor. Er lag naast het station een uitgebreid rangeerterrein met meerdere aftakkingen naar de fabrieken in de stad. Deze zijn na sluiten van de fabrieken weer grotendeels verwijderd.

Vanaf de drie stations in de gemeente worden dagelijks bijna 10.000 reizen gemaakt. Het grootste deel van de passagiers reist via station Oss, dat het grootste treinaanbod heeft. Ravenstein heeft het kleinste aanbod. De coronapandemie in 2020 en 2021 heeft grote gevolgen gehad voor het gebruik van het openbaar vervoer. Ten opzichte van 2019 is het gebruik van de trein in 2020 meer dan gehalveerd. Na de pandemie is het gebruik van de trein weer aan het groeien, maar het blijft nog altijd ruim onder het niveau van 2019.

Reizen per gemiddelde werkdag (NS)	2019	2020	2021	2022	2023	2023 t.o.v. 2019
Oss	8.608	4.025	4.499	6.232	7.090	82,4 %
Oss West	2.119	969	1.061	1.478	1.577	74,4 %
Ravenstein	1.433	647	739	1.057	1.137	79,3 %
Nationaal	1.348.213	590.805	623.080	948.636	1.100.303	81,6 %

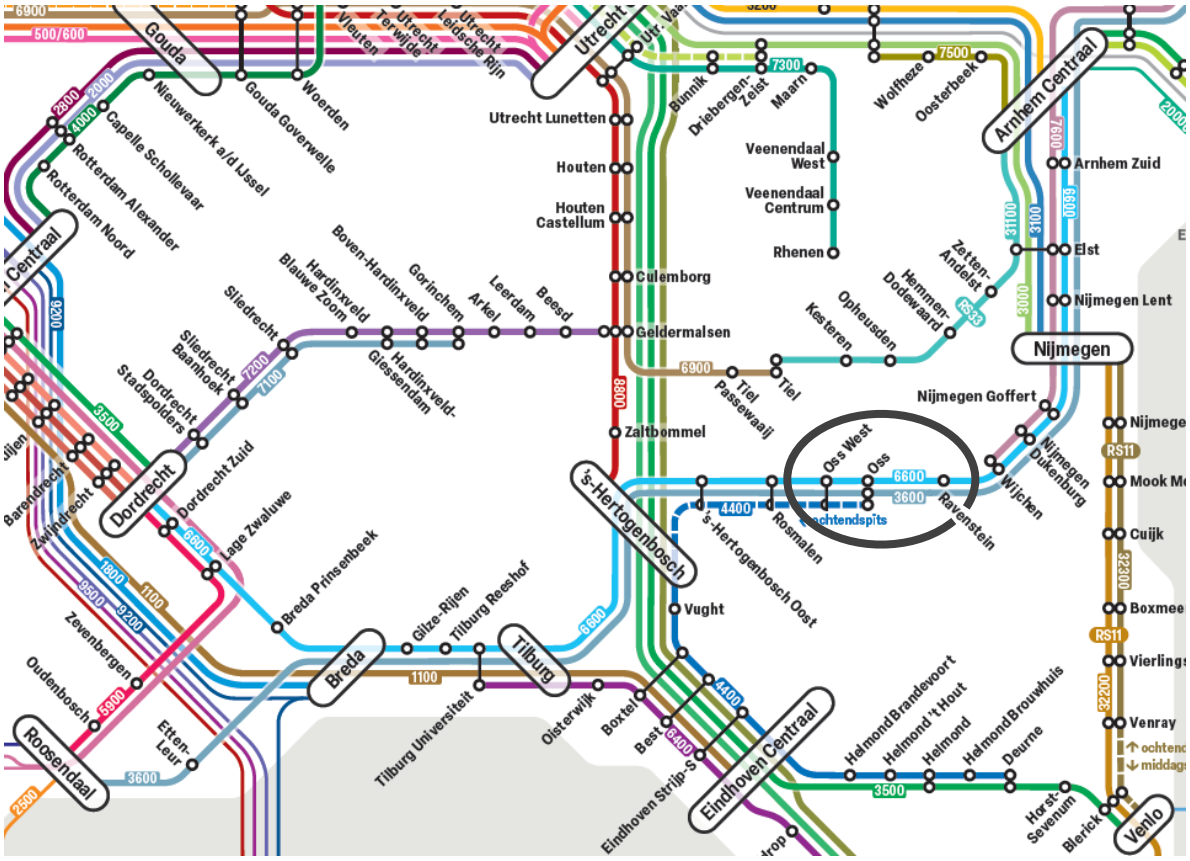
Gegevens uit: Dashboard Reizigersgedrag 2019-2023 (bron: dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag)



2.2 Positie van Oss in het spoornetwerk

Oss is gelegen op de Brabant-IJssellijn. Met een Intercity-halte op de lijn Roosendaal-Zwolle heeft Oss een hoogwaardige treinverbinding met andere steden in Noord-Brabant en Gelderland. De frequentie van 2 IC-ritten per uur per richting is naar onze mening een minimale bediening. Het is de wens van de gemeente om de stap te zetten naar 4 ritten per uur, maar daarvoor is een betekenisvolle groei in vervoervraag nodig. Dat kan niet alleen met meer reizigers in Oss worden gerealiseerd. Daarvoor is vooral ook groei nodig in de andere, grotere steden op deze lijn. Vanaf de dienstregeling 2026 zal de Intercity naar Roosendaal overigens één keer per uur doorrijden naar Vlissingen.

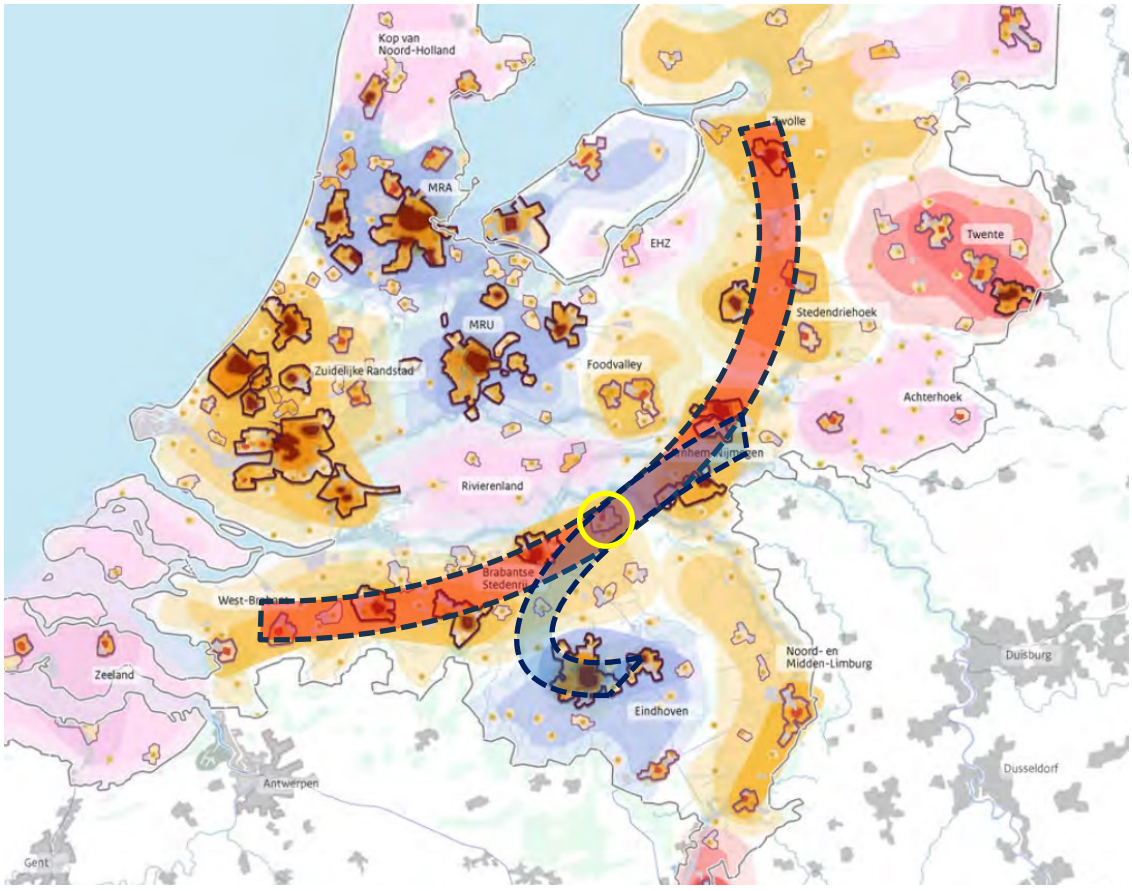
Daarnaast rijdt er twee keer per uur in beide richtingen een sprinter naar Nijmegen en 's-Hertogenbosch en verder. In de ochtendspits rijden op maandag tot en met donderdag nog twee extra ritten tussen Oss, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Wat gemeente Oss betreft is dit een minimale bediening. De dienstregeling van vóór de coronapandemie is niet meer teruggekomen. Toen reden meer treinen in de ochtend- en avondspits tussen 's-Hertogenbosch en Oss.



Detail van Spoorkaart 2025 (bron: NS, 23 december 2024)

2.3 Onderdeel van de Bandstad en tussen agglomeraties Eindhoven en Arnhem-Nijmegen

Traditiegetrouw gaat wat betreft stedelijke ontwikkeling veel aandacht uit naar de Randstad. In de ruimtelijke programmering en in verhuisgedrag zien we echter steeds meer aandacht komen voor juist de band van steden buiten de Randstad die vanuit de Randstad goed bereisbaar zijn. Motieven zijn de betaalbaarheid van de woningen, de toenemende drukte in de grote steden en de hogere ligging ten opzichte van de zeespiegel. Gevolg daarvan is dat veel woningbouw wordt toegevoegd in de band van stedelijke regio's vanaf regio Zwolle, via de Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen naar de Brabantse stedenrij. Deze regio's groeien en de onderlinge verbindingen worden intensiever. Daily Urban Systems gaan elkaar overlappen en de agglomeratiekracht tussen de regio's wordt sterker. Uitbreiding van de IC-dienst tussen de steden in Oost- en Zuid-Nederland doet recht aan de verstedelijking van de zogenaamde Bandstad. Oss heeft met een IC-halte op deze IJssellijn veel potentie om op deze ontwikkeling aan te haken. Voor Oss is uitbreiding van de IC-dienst tussen Arnhem en 's-Hertogenbosch (en verder) een belangrijke wens voor de toekomst.



Detail van Voorontwerp Nota Ruimte (bron: Ministerie van BZK, juni 2024); eigen bewerking.

Tegelijk zien we binnen de stedelijke regio's het belang van regionaal spoorvervoer toenemen. Binnenstedelijke verdichting om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar woningen zien we terugkomen bij alle stations. Ook bij de sprinterstations. Van Arnhem tot 's-Hertogenbosch en verder naar Eindhoven en Helmond. Duizenden woningen worden toegevoegd bij de kleinere stations. Daarmee groeit de noodzaak van een betere bediening van deze stations. Graag zien wij

in Oss dat de regionale treindiensten ruimte krijgen om te groeien. Voor de middellange termijn zien wij graag een frequentieverhoging van de sprinters naar ’s-Hertogenbosch en naar Nijmegen en Arnhem. Voor de langere termijn vinden wij een frequente agglomeratie-spoorverbinding tussen Eindhoven, ’s-Hertogenbosch, Nijmegen en Arnhem een aansprekende ambitie. Wij willen graag met onze partners in de regio een dergelijk toekomstperspectief onderzoeken.

2.4 Haven Elzenburg

Hoewel de eerste ideeën voor een haven dateren uit 1890 duurde het tot 1968 dat de haven in Oss ook er daadwerkelijk lag. In 1979 werd een goederenstamlijn aangelegd vanaf het stationsemplacement in Oss naar bedrijventerrein Elzenburg. De goederenlijn naar de haven werd in de eerste periode vrij onregelmatig benut. Met de komst van de Osse Overslag Centrale (OOC) nam de frequentie van goederentreinen toe. Inmiddels is de ambitie om binnen de bestaande vergunning door te groeien naar vier treinen per dag. In 2024 reden er ca. 500 goederentreinen van/naar de haven van Oss. Het is wat betreft het aantal goederentreinen de derde haven in Noord-Brabant, na Moerdijk en Tilburg.



Tri-modale graanoverslag in de haven van Oss (afbeelding OOC)

In de Osse haven is tri-modale goederenoverslag mogelijk tussen water, spoor en weg. Met de bestaande infrastructuur ligt er de basis om de *modal shift* te maken naar meer duurzaam vervoer. Grote hoeveelheden goederen kunnen worden verplaatst op de meest milieuvriendelijke vervoerwijzen. Hierdoor is een grote besparing van goederenvervoer via de weg mogelijk: niet alleen milieuvriendelijker, maar ook minder verkeerscongestie. In 2022 heeft Movares een quickscan spoorgoederenvervoer Oss opgesteld met bijdragen van OOC. Hierin is het toekomstperspectief voor de tri-modale overslag in de haven beschreven, inclusief kansen en bedreigingen.[1] Het gaat onder andere om de behoefte aan meer spoorcapaciteit in de haven. Of en wanneer verbeterstappen mogelijk zijn, is afhankelijk van de verdere herontwikkeling van stationsemplacement Oss en omgeving. Daarin wordt rekening gehouden met het toekomstvast inpassen van de goederenspoorlijn naar de haven. Ook is het van belang om grip te krijgen op de strategische ontwikkeling van de haven als werkgelegenheidslocatie in de toekomst. In de eerste helft van 2025 stelt de gemeente daarvoor een havenvisie op.

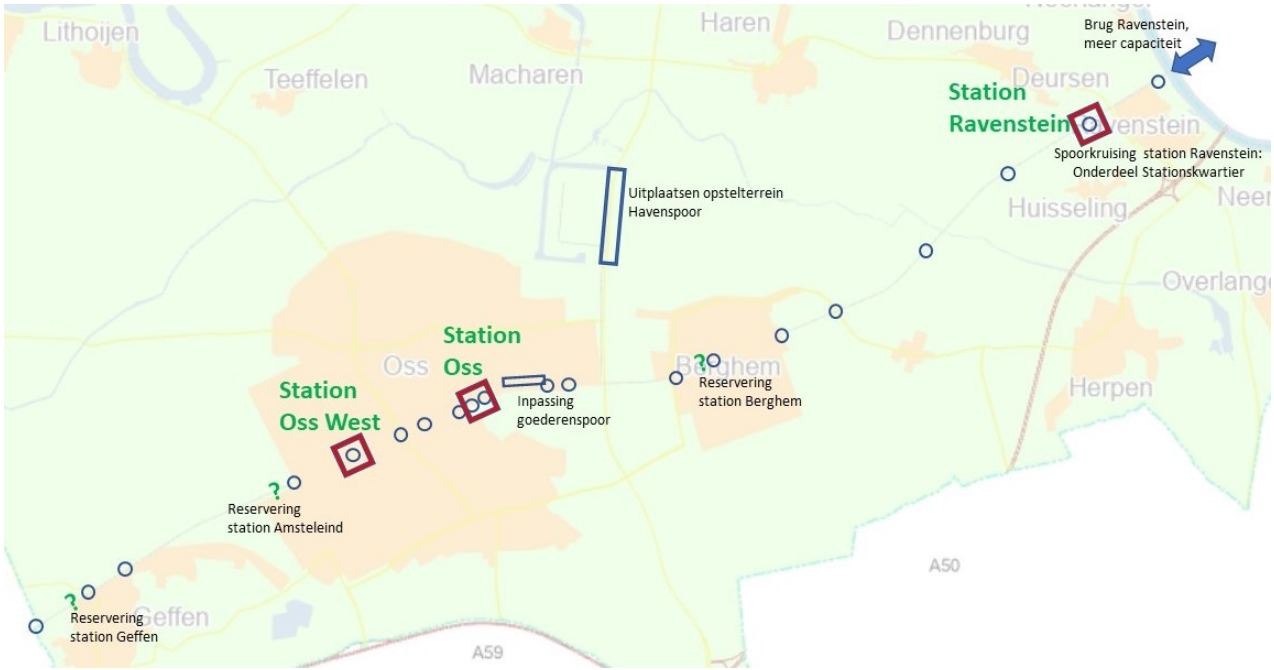
[1] Bron: Quick scan spoorgoederenvervoer Oss, Movares in samenwerking met OOC terminals en OOC rail, 25 november 2022.

3. Onderdelen van de spooragenda

3.1 Doelen van de spooragenda

In gemeente Oss ligt een spoortracé van bijna 16 kilometer lang met daarop 3 stations, 17 overwegen, 2 overpaden, 2 ongelijkvloerse wegkruisingen en een aansluiting van 4 kilometer goederenspoor met 4 beveiligde en 10 onbeveiligde overwegen. De spoorlijn door Oss is enerzijds de levensader van Oss maar anderzijds de grote barrière in de stad. De belangrijkste opgaven t.a.v. het spoor in Oss zijn:

- **Aanpakken van barrièrewerking van het spoor** in het stedelijke gebied in samenhang met verstedelijkingsopgave in de Spoorzone;
- **Kwaliteitsverbetering van de stations** passend bij stedelijke en economische ontwikkeling van de stad;
- **Faciliteren van groei van het reizigersvervoer** als onderdeel van de mobiliteitstransitie en de verstedelijkingsopgave in Noord-Brabant en Gelderland;
- **Faciliteren van een toekomstvaste inpassing van de tri-modale goederenoverslag** in de haven van Oss.



3.2 Aanpakken van barrièrewerking van het spoor

Grootste urgentie gaat uit naar het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in het stedelijke gebied. Op het spoortraject van ca. 16 kilometer liggen binnen de gemeente 19 gelijkvloerse overwegen, waarvan 2 gelijkvloerse overpaden bij de station. Het grootste deel hiervan ligt binnen stedelijk gebied. In 45 jaar hebben zich op de overwegen 66 ongevallen voorgedaan waarbij 36 dodelijke slachtoffers te betreuren waren (excl. zelfdodingen). Het vormt

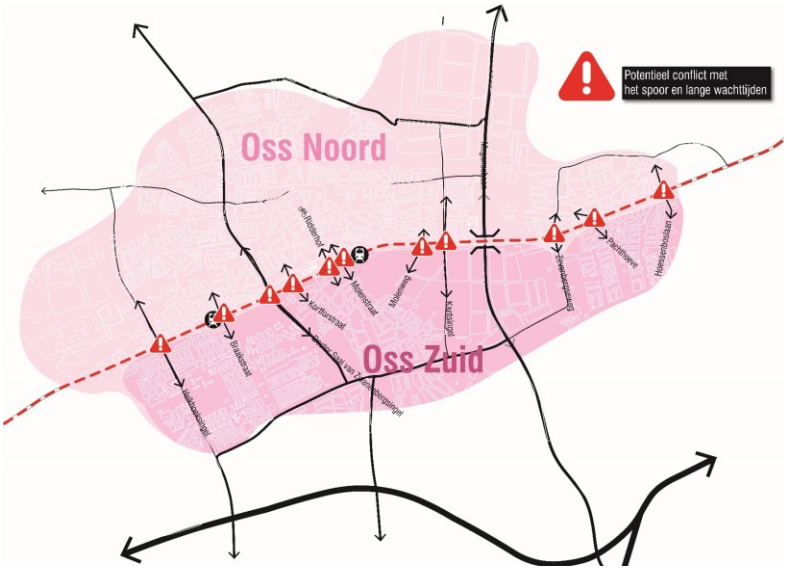
daarmee een grote barrière voor de veiligheid en leefbaarheid in de stad. Ondanks genomen maatregelen om de veiligheid te verbeteren blijft elke gelijkvloerse overweg een onveilig punt.

Waar het gaat om de leefbaarheid willen we graag toewerken naar een ongedeelde stad. Een stad waarin het makkelijk is om van de ene naar de andere kant van de stad te gaan om te werken, naar school te gaan of te sporten. De spoorlijn, die de stad in twee stukken snijdt, kan niet op elke gewenste plek overgestoken geworden, maar alleen waar dat met een spoorkruising mogelijk is. Als die spoorkruisingen ook nog eens geregeld gesloten worden voor een treinpassage neemt de vrijheid in verplaatsen in de stad af. We zien dat het gebruik van de overwegen toeneemt, enerzijds door een toename van mobiliteit (autonome groei en groei fietsgebruik als gevolg van de mobiliteitstransitie) en anderzijds door intensivering van het ruimtelijke programma langs het spoor. Daar tegenover staat dat de spoorbomen vaker en langer dicht zijn, wat het overstekend verkeer beperkt in zijn mogelijkheden. Door de korte afstand tussen de Osse stations rijden treinen relatief gezien minder snel, waardoor spoorbomen naar verhouding soms lang gesloten blijven. Daardoor komt de bereikbaarheid van het stadscentrum en het station in de knel.

3.2.1 Oss

<u>Oss Centraal</u>

Stedelijke verdichting van de stad als gevolg van de grootschalige woningbouwopgave is aanleiding om ook de ruimtelijke en maatschappelijke samenhang van de stad te vergroten. Concreet betekent dit dat wij ons willen inzetten op een ongedeelde stad. De uitdaging is om de spoorbaan zodanig in te passen dat de oversteekmogelijkheden maximaal zijn. Dat kan gerealiseerd worden door op zoveel mogelijk plekken het spoor te kunnen passeren. Vooral bij het centrum is een grote behoefte aan een betere oversteekbaarheid van het spoor. Van de Saal van Zwanenbergsingel tot en met het station liggen vijf gelijkvloerse overwegen binnen een afstand van ongeveer 1 kilometer.



Afbeelding uit Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss, West8/gemeente Oss, 5 september 2024.

In de afgelopen jaren zijn diverse scenario's onderzocht om de spoorbarrière te verkleinen. Het gaat om drie uiteenlopende en elkaar uitsluitende scenario's: Verdiepte ligging van het spoor, verhoogde ligging van het spoor of spoor op huidige hoogte met verkeerstunnels. Scenario's die variëren in onder andere ruimtelijke kansen en impact, uitvoerbaarheid, doorlooptijd en

investeringskosten. Meest recent is een scenariostudie van Movares/West8 als uitwerking van de vastgestelde ontwikkelperspectieven voor Spoorzone Oss. In deze studie is een eerste grove raming gemaakt van de drie genoemde scenario's. Afhankelijk van het scenario (verdiepte ligging van het spoor, verhoogde ligging van het spoor of huidige ligging spoor met verkeerstunnels) lopen deze ramingen uiteen van € 150 miljoen tot € 725 miljoen.[2] In het quickscan-onderzoek, waarover in het najaar van 2024 met Rijk en provincie een afspraak is gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport), doen we verder onderzoek naar een haalbare en effectieve oplossing. De scenariostudie is een bouwsteen voor deze quickscan. Het perspectief is gericht op de lange termijn (10-15 jaar).

<u>Heihoeksingel, station Oss West en Braakstraat</u>

Het quickscan-onderzoek Oss Centraal moet oplossingen aandragen voor de spoorbarrière in het centrale deel van de stad op basis van drie uiteenlopende scenario's (verdiepte ligging van het spoor, verhoogde ligging van het spoor of huidige ligging spoor met verkeerstunnels). Voor het westelijke deel van Oss ligt een oplossing van een tunnel voor het wegverkeer echter voor de hand. Hiervan heeft de aanleg van een ongelijkvloerse kruising van de Heihoeksingel de hoogste prioriteit. Voor de ontwikkeling van Amsteleind moet de Heihoeksingel worden verbeterd en vooral duurzaam verkeersveilig ingericht. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit heeft deze reconstructie een hoge prioriteit. In aansluiting daarmee willen wij ook de gelijkvloerse overweg ombouwen. Gelet op de doorlooptijd van voorbereiding en uitvoering van spoorinfrastructuur en op de het beoogde bouwtempo van Amsteleind willen wij als eerste met een tunnel in de Heihoeksingel beginnen.



[2] Voor het bepalen van de investeringskosten voor de drie scenario's zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- Kosten voor grondverwerving (vastgoed en percelen) zijn niet meegenomen;
- Kosten voor het eventueel amoveren van gebouwen zijn niet meegenomen;
- Kosten voor planschade zijn niet meegenomen;
- Kosten hebben een bandbreedte van -25% tot +40%, incl. BTW, prijspeil 2024;
- Kosten voor het stationsgebouw, het stationsplein en de inrichting daarvan zijn niet geraamd;
- Parkeerplaatsen, fietsenstallingen en aanpassing van toegangswegen zijn niet geraamd;
- Er is rekening gehouden met één goederenspoor aan de noordzijde van de hoofdbaan, voor aankomst en vertrek van goederentreinen uit/in de richting Nijmegen. Tevens is voorzien in één extra rangeerspoor tussen de Kanaalstraat en de Merwedestraat;
- Alle sporen van de stamlijn voor goederentreinen tot aan de Merwedestraat zijn geëlektrificeerd;
- In het scenario Dwarstunnels is rekening gehouden met het wijzigen van 8 overwegen in onderdoorgangen. Hierin zijn in elk geval de Heihoeksingel, Dr. Saal van Zwanenbergsingel, de Braakstraat en de Kantsingel meegenomen. De overige 4 zijn nader te bepalen;
- Er wordt in de scenario's Verhoogd en Verdiept één tijdelijk spoor aangelegd. Dit spoor wordt na realisatie weer verwijderd;
- Kabels en leidingen ten behoeve van het spoor zijn meegenomen; kabels en leidingen van derden zijn niet meegenomen.

(bron: Scenariostudie Spoorzone Oss, Movares en West8, januari 2025)

De nieuwbouwwijk Amsteleind ligt in het verzorgingsgebied van station Oss West. Dit heeft een positief effect op het gebruik van deze halte. Nog in sterkere mate leidt de transformatie van Euterpepark tot meer passagiers die via station Oss West reizen. Mede daardoor zullen de voorzieningen zoals fietsenstallingen, op het station moeten worden uitgebreid. Ook willen we het station meer uitnodigend maken als onderdeel van de gebiedstransformatie in Euterpepark. Tenslotte willen we de omgeving van het station verkeersluw inrichten, waardoor het verblijfsklimaat rond het station verbeterd. De verbinding Braakstraat-Gerbrandylaan blijft dan alleen voor fietsers en voetgangers in stand.[3] We willen graag het ontwerptraject starten voor herontwerp van station Oss West als samenhangend onderdeel van Euterpepark met een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers en aantrekkelijk ingerichte voorpleinen.

Volgens afspraak in het bestuurlijk overleg MIRT maakt station Oss West op dit moment nog deel uit van het gehele onderzoekstraject van de quickscan. Wij achten de kans groot dat na de quickscan in het najaar van 2025 wordt geconstateerd dat op het kerndeel nabij het centrum van Oss nadere studie nodig is. Maar tegelijk dat een herontwerp van station Oss West met een langzaam verkeerstunnel in de Braakstraat als oplossing wel gestart kan worden.

3.2.2 Aanpak overwegen in de andere kernen

<u>Ravenstein</u>

In Ravenstein wordt een nieuwe onderdoorgang bij het station aangelegd vanwege de ontwikkeling van een woonwijk aan beide zijden van het spoor. Omdat het de eerste woonbebouwing is ten noorden van het spoor moet dit deel voor fietsers en voetgangers op een veilige manier verbonden worden met het zuidelijke en bestaande deel van Ravenstein. Het is op dit moment financieel niet haalbaar de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel samen te laten vallen met een nieuwe inrichting van de stationsomgeving. Daardoor moet het bestaande overpad bij het station in gebruik blijven. Om te voorkomen dat veel doorgaande voetgangers en fietsers ook gebruik blijven maken van dit overpad in plaats van de tunnel, is met ProRail afgesproken om de noordelijke entrée van het station af te sluiten. Het station is dan alleen (via de tunnel) vanaf de zuidzijde te bereiken.



[3] Inrichting past in de visie uit de Koersnota Mobiliteit, vastgesteld door gemeenteraad van Oss op 6 juli 2023.

Uiteindelijk blijft het wel onze wens om het station ook aan de noordzijde goed toegankelijk te maken. En ook aan beide zijden een aantrekkelijk voorplein te realiseren. Dan is het ook mogelijk om het gelijkvloerse overpad bij het station te sluiten. Wij hopen dat daarvoor de mogelijkheden ontstaan wanneer het noordoostelijke kwadrant van de nieuwbouwwijk (het Stationskwartier geheten) tot ontwikkeling komt.

Wij zien kansen om de overwegveiligheid te verbeteren op de Maasdijk door een geslotenverklaring voor autoverkeer. Als onderdeel van een mobiliteitsplan voor Ravenstein kan deze mogelijkheid worden onderzocht. In de eerste tranche van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt nog niet in zo'n mobiliteitsplan voor Ravenstein voorzien. Waarschijnlijk wordt dit deze in 2027 opgesteld. Het moment van invoeren van deze verkeersmaatregel moet worden afgestemd met de uitvoering van het dijkverbeteringsproject Meanderende Maas.

Berghem en Geffen

Binnen de bebouwde kom van Berghem en Geffen liggen diverse gelijkvloerse overwegen. Vooralsnog geven we geen prioriteit aan het eventueel (gedeeltelijk) sluiten van deze overwegen. Wel willen we onderzoeken of we mogelijke locaties moeten reserveren voor een onderdoorgang, om die mogelijk in de toekomst aan te kunnen leggen. Gelet op de dichtheid van bebouwing langs de bestaande overwegen is het niet eenvoudig om spoorkruisingen ongelijkvloers te maken. Om te voorkomen dat het door ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst helemaal niet meer mogelijk is, vinden we dit onderzoek nodig. Dat kan worden opgepakt als onderdeel van de mobiliteitsplannen voor Berghem en Geffen. In combinatie hiermee is het ook zinvol om een reservering te onderzoeken voor een eventueel station in deze plaatsen in de verre toekomst.

Overwegen buiten de bebouwde kom

In het buitengebied tussen Berghem en Ravenstein liggen nog drie gelijkvloers overwegen. De Burgemeester Van Erpstraat is een weg met een verkeersfunctie als verbinding tussen Berghem en Herpen. Twee andere overwegen liggen in plattelandswegen. De aanpak van deze overwegen heeft wat ons betreft een lage prioriteit.

In 2023 heeft de regio Arnhem-Nijmegen ons geïnformeerd over hun zoektocht naar een alternatieve opstellocatie voor onderhoudsvoertuigen. Dit ter vervanging van een binnenstedelijk opstelterrein in Arnhem-Oost. Op dit moment richt dit onderzoek zich op andere locaties, maar een locatie tussen Ravenstein en Berghem is nog niet definitief afgevallen. Mocht hiervan alsnog sprake zijn, dan behoort het ombouwen van overweg Beving tot de mogelijkheden.

3.3 Kwaliteitsverbetering van de stations

De huidige opzet en het kwaliteitsniveau van de stations in Oss sluit niet meer goed aan bij de stedelijke ambities van de gemeente Oss. Daarom is voor de drie stations in gemeente Oss een zogenoemd handelingsperspectief opgesteld. Volgens een vastgestelde methodiek worden daarbij stations op een groot aantal aspecten beoordeeld. Het resultaat geeft inzicht in waar de kwaliteit

van het station nu staat en waar we naar toe willen. Uit de analyses blijkt dat op alle stations wel wensen tot verbeteringen bestaan, bij de een meer uitgesproken dan bij de andere.

Stationsbelevingsmonitor

Jaarlijks laat NS en ProRail onderzoek doen naar de beleving van de stations onder reizigers. Gekeken wordt daarbij naar verschillende aspecten zoals wachtcomfort, reisinformatie en algemene indruk. Het resultaat wordt elk jaar gepresenteerd in de stationsbelevingsmonitor.

- Station Ravenstein wordt in het algemeen gunstig gewaardeerd, de laatste jaren iets boven het landelijke gemiddelde. Vooral de ligging in de omgeving wordt positief ervaren.
- Station Oss scoort al enkele jaren een reizigerswaardering van een 7 gemiddeld, met een licht dalende trend. Daarmee scoort het station meestal onder het landelijk gemiddelde. Op het deelthema fietsparkeren scoorde de zelf-service stalling in 2023 een 6,8. Dit was de laagste waardering van alle bewaakte stationstallingen in Noord-Brabant en ruimschoots onder het landelijke gemiddelde voor dit type stallingen (7,7). Ter vergelijking: bemenste fietsstallingen scoorden in 2023 landelijk gemiddeld een 8,3.
- De waardering van station Oss West varieert nogal door de jaren heen. Kleine verbeteringen of onderhoud kunnen kortstondig een positief effect hebben gehad. Door de bank genomen wordt dit station het minst positief gewaardeerd van de drie stations in gemeente Oss.

	Oss	Oss West	Ravenstein	Landelijk gemiddelde
2016	6,6	6,3	6,7	6,9
2020	6,8	6,5	7,0	7,3
2021	7,2	7,4	6,8	7,3
2022	7,1	6,8	7,6	7,3
2023	7,0	7,1	7,4	7,2
2024	7,0	6,5	7,4	7,2

(bron: Stationsbelevingsmonitor 2020 t/m 2024, NS en ProRail).

3.3.1 Station Oss

Uit het handelingsperspectief van 2023 blijkt dat station Oss op de meeste aspecten van de beoordeling matig scoort. Maar ook dat daar juist veel gezamenlijke ambitie ligt tot verbetering. De gesloten oriëntatie en het gelijkvloerse overpad belemmeren de gebruiksmogelijkheden en de ontwikkelpotentie van het station. Het is de ambitie van de gemeente dat het station op een natuurlijke manier verbonden wordt met het stadscentrum, de verstedelijking in de spoorzone zoals omgeving Raadhuislaan en het Farmacie-cluster (Pivotpark, Organon en Aspen).

Verder wil de gemeente de positie van station Oss Centrum beter inbedden in de regionale openbaar vervoerstructuur. De kwaliteit van de verbindingen – zowel qua aanbod als reistijd – vanuit omliggende steden en dorpen zal moeten worden verbeterd om dit station tot een regionale hub te kunnen ontwikkelen.

De hoeveelheid verbeterpunten kan eigenlijk niet meer opgelost worden met alleen maar individuele maatregelen. De aanpak hiervan vraagt om een fundamenteel nieuw ontwerp voor het station en zijn omgeving. Om daarin stappen te kunnen zetten moet eerst de problematiek en de opgave verder worden uitgewerkt. Pas daarna kunnen we een gezamenlijke visie op het station worden ontwikkeld. Daarmee kan het ontwerpproces worden gestart, als onderdeel van de oplossing voor de spoorbarrière. In het kader van het quickscan-onderzoek naar de spoorbarrière in Oss Centraal wordt ook gekeken naar station Oss, in combinatie met een betere aansluiting van het station met de binnenstad en Pivotpark. Dit zijn oplossingen voor de lange termijn.

Op enkele punten is eerder behoefte aan verbetering van het station. In december 2024 is daarvoor al een belangrijke stap gezet met het ombouwen van de kiosk naar Stationshuiskamer. Aanvullende wensen voor een aantrekkelijker station zijn onder andere het vergroenen van het station, verbeteren van de fietsstallingen en de aanleg van een BRT-halte (Bus Rapid Transit)[4] aan de zuidzijde van het station met een betere looproute naar Pivotpark. Aan dit verbeterplan wordt momenteel gewerkt. De uitvoering daarvan moet uiterlijk eind 2026 zijn afgerond.

3.3.2 Station Oss West

Uit het handelingsperspectief blijkt dat station Oss West en omgeving op zich redelijk functioneren, maar de voorzieningen gedateerd zijn. Mogelijkheden tot verbetering liggen ook in de aansluiting op de omgeving, onder meer richting Euterpepark. Stedelijke verdichting in Euterpepark en het ombouwen van de overweg Braakstraat naar een ongelijkvloerse oplossing zijn daarvoor goede aanleidingen. Dit vraagt dan om een integraal ontwerp voor station en omgeving. Voor de korte termijn wordt aanbevolen de toegankelijkheid van het noordelijke perron te verbeteren.

Binnen de ontwikkeling van nieuwbouwwijk Amsteleind is de wens geuit om het station in westelijke richting te verplaatsen. In 2023 hebben wij een quickscan laten uitvoeren naar een verplaatsing ter hoogte van de Heihoeksingel. Hieruit blijkt dat verplaatsing technisch mogelijk is en geen nadelige gevolgen heeft voor de dienstregeling. De spoorsector is over een eventuele verplaatsing niet enthousiast, vooral vanwege de investeringskosten die daarmee gemoeid zijn. Het verplaatsen van het station is afhankelijk van de omvang van de nieuwe woonwijk en de ruimtelijke dichtheid nabij de beoogde stationslocatie. Alleen als sprake is van grote woningaantallen in een hoge dichtheid is het verplaatsen van het station (bedrijfseconomisch) haalbaar.

Vanwege de samenhang met de gebiedsontwikkeling in Euterpepark willen wij het ontwerpproces voor station Oss West kunnen starten zodra dat mogelijk is na afronding van het quickscan-

[4] Bus Rapid Transit is een verdere ontwikkeling van de huidige HOV-lijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) van Oss via Uden en Veghel naar Eindhoven. Dit busconcept levert reistijdwinst op door meer gebruik te maken van doorgaande autowegen en minder lang door de bebouwde kom te rijden. De onderlinge afstand tussen de haltes is ook groter. Station Oss is het noordelijke beginpunt van deze lijn. Deze bus kan veel tijdwinst halen door gebruik te maken van een halte aan de zuidzijde van het station in vergelijking tot de huidige locatie aan de noordzijde. Om het busstation aan de noordzijde te bereiken moet de spooroverweg bij de Molenstraat worden overgestoken (die geregeld gesloten is) en een extra lus worden gereden via de Bram van den Berghstraat. Ook kan met route-aanpassing via Gasstraat en Kantsingel sneller naar de A50 gereden worden. Voorzien wordt dat in de loop van de nieuwe busconcessie, dus na 2030, de introductie van BRT mogelijk is. Tot die tijd profiteert de HOV-lijn 305 van/naar Uden en Eindhoven van de tijdwinst die een halte aan de zuidzijde van het station oplevert.

onderzoek naar de spoorbarrière in Oss Centraal. Besluiten over eventuele vervolgstappen op dit quickscan-onderzoek worden genomen in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2025.



3.3.3 Station Ravenstein

Gelet op het handelingsperspectief functioneert station Ravenstein in het algemeen goed. Zeker als we daarin ook de grootte van het station meenemen. Woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving vragen om aanpassingen van het voorzieningenniveau. Daarnaast worden herkenbare routes voor fietser en voetganger naar het centrum gemist. In het mobiliteitsplan voor Ravenstein gaan we de mogelijkheden van betere loop- en fietsroutes tussen station en de rest van het stadje verder onderzoeken.

Bij station Ravenstein biedt de ruimtelijke opgave naast het station een kans om versneld verbetering door te voeren door de aanleg van een ongelijkvloerse interwijkverbinding voor langzaam verkeer. Het is financieel gezien helaas niet mogelijk om daaraan gekoppeld ook de entrees naar het station te verbeteren. Kansen daarvoor komen er mogelijk als het noordoostelijke kwadrant van het Stationskwartier tot ontwikkeling komt.

3.3.4 Nieuwe stations

Binnen de ontwikkeling van Amsteleind wordt voorlopig geen rekening gehouden met het verplaatsen van het station. In de planontwikkeling van het deel van Amsteleind dat direct ten noorden van het spoor ligt, willen we wel ruimte vrijhouden om een eventuele verplaatsing in de toekomst mogelijk te houden.

In de Ontwerp-Omgevingsvisie Oss 2040 wordt ingezet op stedelijke ontwikkeling in lijn met duurzame bereikbaarheid. Daarom zetten we, naast het opwaarderen van de stationsomgeving van Oss en Ravenstein, ook in op het realiseren van een station in Berghem en Geffen op termijn. De komende decennia is dit niet realistisch. Mogelijk ontstaan er in de (verre) toekomst kansen wanneer de spoorcapaciteit dat toelaat en zich nieuwe technische ontwikkelen voordoen. Dan kunnen we samen met de spoorsector de mogelijkheden verkennen. Met het oog daarop willen we

wel onderzoeken welke locatie we daarvoor zouden moeten reserveren. Dit zou onderdeel kunnen zijn van een op te stellen mobiliteitsplan.

3.4 Faciliteren van groei van het reizigersvervoer

3.4.1 Uitbreiding van de dienstregeling

Gemeente Oss zet in op een uitbreiding van de treindiensten op termijn. Graag zien we de frequentie uitgebreid worden naar 4 Intercity's en 4 sprinters/stoptreinen per uur per richting. Op dit moment is dit niet mogelijk op de huidige spoorinfrastructuur. Gemeente Oss wil graag dat de uitbreiding van de treindienst ook echt mogelijk is op de infrastructuur wanneer daarvoor voldoende reizigerspotentieel bestaat. Investeringen in een extra spoorbrug over de Maas bij Ravenstein en de aanleg van minimaal één extra perronspoor op station Oss zijn dan nodig. Voor een robuuste uitvoering van de dienstregeling zijn mogelijk twee extra perronsporen op station Oss wenselijk. De uitbreiding van de dienstregeling wanneer de extra spoorcapaciteit beschikbaar is, zoals de brug bij Ravenstein, kan overigens ertoe leiden dat de spoorbomen bij de overwegen langer gesloten blijven. Daarom is het belangrijk deze effecten mee te nemen in aanpak van de barrièrewerking van het spoor in het stedelijk gebied.

Wensen van gemeente Oss voor een betere treinbediening zijn:

- Een frequentieverhoging van sprinters van Oss naar 's-Hertogenbosch: Kort na de coronapandemie heeft NS de bediening teruggebracht en deze later niet meer hersteld. De gemeente wil graag dat deze situatie weer hersteld wordt. Of nog beter, wordt uitgebreid naar een bredere (spits-)periode.
- Een frequentieverhoging van sprinters van Oss naar Nijmegen. In de dienstregeling van NS is goed te zien dat de Maas een barrière vormt. Graag willen wij onderzoeken of en hoe een frequentieverhoging mogelijk is zonder een tweede spoorbrug over de Maas.
- De stap zetten naar 4 Intercity's tussen 's-Hertogenbosch en Arnhem. Zodra dat kan op de beschikbare infrastructuur en daarvoor genoeg reizigerspotentieel is ontstaan zouden we graag deze frequentiesprong doorgevoerd zien worden. Vanaf 's-Hertogenbosch kunnen 2 van deze treinen doorrijden naar Roosendaal, zoals de huidige dienstregeling, en 2 doorrijden naar Eindhoven.
- Een directe IC-verbinding met Eindhoven. In het Toekomstbeeld OV 2040 (Ontwikkelagenda, 2021) is gestudeerd op het omklappen van de treindienst Nijmegen–Roosendaal naar Nijmegen–Eindhoven. Gevolg van deze keuze is dat er dan nog 4 in plaats van 6 rechtstreekse Intercity's tussen Eindhoven en Utrecht mogelijk zijn. Voorlopig wordt in de ontwikkeling van de dienstregeling een stap gemaakt naar 6 IC's tussen Eindhoven en Utrecht. Bij een volgende stap in de toekomst naar 8 Intercity's tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch ontstaan wellicht nieuwe mogelijkheden. Maar daarvoor is wel eerst een forse investering nodig.
- Omdat voorlopig een Intercity naar Eindhoven niet haalbaar is willen wij voor een breder aanbod aan reismogelijkheden vanuit Oss de sprinters naar 's-Hertogenbosch graag ombuigen naar Eindhoven: een intercity naar Tilburg (en verder) en een sprinter naar Eindhoven en Helmond.

Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040
Het Toekomstbeeld OV 2040 is een nationale visie op het openbaar vervoer in de toekomst. Er is vanaf 2017 gewerkt aan dit perspectief door nationale en regionale overheden, de spoorsector een vervoerbedrijven. Het toekomstbeeld OV beoogt "een aantrekkelijk en randvoorwaardelijk perspectief te schetsen voor een bruisend, groen en prettig Nederland. Het OV is een onmisbare schakel om de komende jaren te werken aan de grote woningbouwopgave en om invulling te geven aan het Stedelijk Netwerk Nederland. Daarbij staat ook in 2040 de reiziger centraal." [5]

In 2021 is de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV opgeleverd. Hieruit blijkt dat een productstap naar 2 extra intercity's tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch niet vóór 2040 wordt voorzien. De daarvoor noodzakelijke infrastructuur werd destijds geraamd op € 250-500 miljoen. Naast een extra spoorbrug bij Ravenstein zijn namelijk ook extra sporen nodig bij station Wijchen en minimaal één extra perronspoor op station Oss. In het totaal van alle gewenste productverbeteringen op het gehele spoornet bleek deze investering minder efficiënt, dat wil zeggen minder verwachte reizigersgroei in vergelijking tot projecten op andere delen van het spoornet (lees in de Randstad).

Tegelijk zien we de laatste jaren de verstedelijkingsopgave groter worden dan eerder voorzien en daarmee de rol die het openbaar vervoer speelt om deze groei mogelijk te maken. Ook zien we dat de verbetering van de weginfrastructuur achterblijven bij de behoefte, waarmee het alternatief van de trein in belang groeit.

3.4.2 Spoorbrug bij Ravenstein

We beseffen dat de aanleg van een tweede spoorbrug niet het doel is, maar een middel. Ons doel is meer treinen tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen (en verder). Mogelijk kan dit doel ook bereikt worden zonder de extra spoorbrug, bijvoorbeeld met andere infrastructurele verbeteringen. Verder is de vervoervraag vanuit alleen Oss te klein om deze grote investering te kunnen rechtvaardigen. Alleen samen met andere overheden, zoals de betrokken steden, provincies en regio's kan voldoende druk bij Rijk, ProRail en NS worden opgebouwd om de situatie op langere termijn te veranderen. Gelet op onze bijdrage aan de totale vervoervraag op de IJssellijn ligt het niet voor de hand dat gemeente Oss hierin het voortouw neemt. Maar een initiatief uit het collectief van betrokken overheden zullen wij zeker actief ondersteunen.

3.4.3 Uitbreiding perronsporen station Oss

Bij herontwerp van station Oss houden we rekening met het inpassen van een station met 4 perronsporen. Afhankelijk van de oplossingsrichting is het mogelijk om de daadwerkelijke uitbreiding van 2 perronsporen naar 3 of 4 perronsporen gefaseerd uit te voeren. In dat geval kan bespaard worden op de investeringskosten. Tegelijkertijd schuift daarmee mogelijk ook de uitbreiding van de dienstregeling naar achteren in de tijd.

Onze bijdrage aan de ambitie van meer treinen op de IJssellijn vullen wij in door verstedelijking: meer wonen en werken rond de stations. Plus een schaalsprong van de stations zowel wat betreft capaciteit als kwaliteit, hetgeen de aantrekkelijkheid van het treinreizen vergroot. Bij het

[5] Bron: Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, januari 2021.

opwaarderen van station Oss Centraal houden wij rekening met een reservering voor extra perronsporen zodat intercity's en stoptreinen elkaar kunnen inhalen. Met onze nieuwe mobiliteitsstrategie (Koersnota Mobiliteit) zetten wij in op meer mogelijkheden voor duurzaam vervoer (fiets en openbaar vervoer). Met al deze maatregelen zien wij kansen om het aantal treinreizigers dat gebruik maakt van station Oss Centraal te laten groeien tot 10-12.000 per dag in 2040.

Voor een betere benutting van de treinen roept NS de overheden op om meer variatie aan te brengen in de ruimtelijke ordening in de omgeving van de stations.[6] Hierdoor wordt de trein voor meer verschillende doelgroepen interessant. Forenzen op weg naar het werk gebruiken namelijk de trein op andere momenten van de dag dan mensen die de trein gebruiken voor een recreatieve reis. Ook de richting waarin ze reizen verschilt per doelgroep. Studenten die in Oss wonen vertrekken 's-morgens met de trein uit Oss, terwijl werknemers op Pivotpark dan juist naar Oss toe reizen. Een gevarieerd ruimtelijk programma rond stations levert zo een betere benutting van de treinen op. Het zorgt ook voor een aantrekkelijker stationsomgeving, omdat er dan gedurende de hele dag een aanloop is van mensen naar en van het station. We willen daarom niet alleen veel woningen bouwen nabij de stations maar ook andere vervoeraantrekkelijke functies. Dat kan bijvoorbeeld door het toevoegen van meer werkgelegenheid, onderwijsvoorzieningen en sociaal-recreatieve functies in de omgeving van het station. De campusontwikkeling op Pivotpark kan daaraan een goede bijdrage leveren, vooral wanneer er ook onderwijsinstellingen aan worden toegevoegd.

3.5 Toekomst voor tri-modale goederenoverslag

De haven van Oss is aangesloten op het spoor waardoor tri-modaal goederenoverslag mogelijk is. Het is een belangrijke meerwaarde voor de *modal shift* naar meer duurzame goederenvervoer. Gelet op klimaatdoelstellingen en toenemende filevorming op het Europese wegennet zijn er kansen voor groei. Maar dan moet het spoor op enkele punten wel verbeterd worden. Op het goederentraject naar de haven zit bijvoorbeeld nog een aantal onbeveiligde spoorkruisingen met een potentieel veiligheidsrisico. Verder zijn er enkele beperkingen in de afwikkeling van de goederentreinen door gebrek aan voldoende opstellengte. Het rendement van het goederenvervoer naar de haven kan behoorlijk worden vergroot indien de infrastructuur naar de haven geschikt zou zijn voor de treinen van 740 meter lang. Ook leveren langere treinlengtes een grote besparing op in de hoeveelheid vrachtwagenritten. In Europees verband is afgesproken om de belangrijkste internationale spoorcorridors geschikt te maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter. ProRail werkt in opdracht van het Rijk aan een plan om deze standaardlengte verder in te voeren op het landelijke spoornet. Wat betreft het geschikt maken van de spoorinfrastructuur in Oss moet ProRail nog nader onderzoek doen naar potentie van deze uitbreiding en de maatregelen die dan nodig zijn.[7]

[6] Bron: Regionale Ontwikkelstrategie Noord-Brabant, NS, najaar 2024.

[7] Bron: ProRail, Uitrolstrategie 740 meter: Update voor verladers, operators en terminals, 28 juni 2023.

Andere beperking in capaciteit is dat goederentreinen op het emplacement bij station Oss de doorgaande reizigersporen moeten kruisen. Een oplossing voor het beter uit elkaar halen van reizigersvervoer en goederenvervoer maakt deel uit van het herontwerpen van het station en stationsemplacement.

3.5.1 Rangeerterrein goederenspoor verplaatsen naar Elzenburg

Om betere mogelijkheden te hebben voor ruimtelijke ontwikkelingen bij het centraal station en ter versterking van de overslagfunctie van de haven heeft West8 enkele voorstellen gedaan voor verplaatsing van de rangeermogelijkheden voor het spoorgoederenvervoer. Voor de uitwerking van de spoorse vraagstukken willen wij echter prioriteit geven aan de aanpak van de spoorbarrière, de overwegen en de stations. Wel is het zaak om in de plannen voor station Oss centraal en het nabijgelegen emplacement een toekomstvaste oplossing te realiseren voor het kortstondig opstellen van een goederentrein met een lengte van 740 meter.

De eventuele uitbreiding van de rangeermogelijkheden bij Elzenburg langs de N329 willen wij niet actief oppakken, maar afhankelijk maken van de behoefte uit de markt. Een havenvisie, die wij in de eerste helft van 2025 willen oppakken, geeft ons inzicht in wensen en ambities. Mocht naar aanleiding van de havenvisie besloten worden dat een grote impuls aan de haven gewenst is, kan dat reden zijn voor aanvullende investeringen in de havenspoorlijn. In dat geval zou deze uitbreiding onderdeel kunnen zijn van een nader uit te werken Havenagenda. Vooruitlopend daarop houden wij financieel en organisatorisch vooralsnog geen rekening met het verplaatsen van extra rangeercapaciteit naar Elzenburg.



4. Programma Spooragenda voor korte, middellange en lange termijn

Vanuit de wensen en ambities uit het vorige hoofdstuk is een selectie gemaakt van onderdelen waaraan wij prioriteit willen geven. Hierbij is voorrang gegeven aan projecten die wij al gestart zijn en de projecten die nauw samenhangen met de verstedelijkingsopgave in Oss en het uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Een overzichtstabel van het gehele programma is opgenomen op pagina 28 en 29. In bijlage 2 (pagina 43 en 44) zijn alle mogelijke aandachtspunten voor het spoor in gemeente Oss op een rij gezet. Daarbij is ook aangegeven in hoeverre ze bijdragen aan de doelen van de spooragenda en genoemde prioriteiten.

4.1 Korte termijn maatregelen (realisatie voor 2030)

Project station Oss: aantrekkelijk maken van station

In 2024 hebben we aan ingenieursbureau Arcadis gevraagd om met relatief eenvoudige maatregelen te komen om de aantrekkelijkheid van het station te verbeteren. Het gaat om verbeteringen die makkelijk te realiseren zijn en al effect hebben op de beleving voordat een herontwerp voor het gehele station zal plaatsvinden vanaf 2035 en later. Het gaat om verbetering van fietsenstallingen, groenvoorziening en de wandelroute richting Pivotpark. Ook willen we, net als de provincie, aan de zuidzijde een BRT-halte (Bus Rapid Transit) realiseren.
Aan de eerste schetsen voor BRT-halte, looproutes en groenvoorziening aan de zuidkant van het station wordt nu getekend. Een werkgroep met NS, ProRail, provincie Noord-Brabant, Arriva en gemeente Oss is onlangs gestart om de mogelijkheden samen verder te onderzoeken.
Overigens zijn de laatste jaren al enkele verbeteringen doorgevoerd op het station, zoals de plaatsing van nieuw meubilair op de perrons. In december 2024 is de kiosk in het stationsgebouw omgebouwd tot Stationshuiskamer. In het voorjaar van 2025 pakt ProRail de wachtruimte in het stationsgebouw aan en in de loop van 2025 ook de fietsenstallingen. De gemeente is in het najaar van 2024 gestart met het verwijderen van foutief gestalde fietsen op de voorpleinen.

Uitvoering: 2025-2026



Verbeteren toegankelijkheid station Oss West

Uit het handelingsperspectief voor station Oss West is gebleken dat de toegankelijk van het noordelijke perron verbetering behoeft. We nemen deze aanpassing mee in een onderzoek naar toegankelijkheid van OV-halten, zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Uitvoering: 2026

4.2 Middellange termijn maatregelen (realisatie 2030-2035)

Onderdoorgang langzaam verkeer Stationskwartier Ravenstein

Het gaat om een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers die de woningbouwontwikkelingen aan beide zijden van het station met elkaar verbindt. Om te voorkomen dat oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van het gelijkvloerse stationsoverpad (anders dan voor treinreizigers naar spoor 1) wordt de noordelijke entree van het station afgesloten. Dit betekent ook dat aan de noordzijde de fietsstallingen, reisinformatievoorzieningen en dergelijke worden verwijderd of worden verplaatst naar de zuidzijde van het station. De voorbereiding van de tunnel verloopt via het zogenoemde tunnelalliantie-concept.[8] Deze werkwijze levert enige versnelling op door vereenvoudiging van de processtappen, waarbij de gemeente het initiatief neemt voor de eerste fase.
Over de financiële dekking heeft de gemeenteraad op 12 december 2024 besloten.

Voorbereiding: 2025-2029
Uitvoering: 2029-2031

Onderdoorgang Heihoeksingel

De Heihoeksingel voldoet niet aan de normen voor een ontsluitingsweg en wordt gereconstrueerd voor een duurzaam verkeersveilige inrichting. In combinatie hiermee en met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocatie Amsteleind ten noorden van het spoor willen we de gelijkvloerse kruising ongelijkvloers maken voor auto- en fietsverkeer. Afstemming in voorbereiding en uitvoering is nodig met de wegreconstructie ten zuiden van de onderdoorgang en een nieuwe ontsluitingsweg voor Amstelweg ten noorden daarvan. Ook deze tunnel willen we voorbereiden via het tunnelalliantie-concept, in één opdracht samen met de onderdoorgang in Ravenstein.

Voorbereiding: 2025-2029
Uitvoering: 2029-2031

[8] De tunnelalliantie is een specifiek op de bouw van spooronderdoorgangen ontwikkeld stappenplan met werkzaamheden en afspraken tussen ProRail, wegbeheerder en door ProRail gecertificeerde marktpartijen. De tunnelalliantie zorgt ervoor dat het gehele proces van het realiseren van onderdoorgangen, van initiatief tot oplevering, efficiënt en beheerst wordt doorlopen. De juiste partij is op het juiste moment aan zet. Doel van ProRail is om op deze manier te borgen dat onderdoorgangen met een hoge mate van prijszekerheid en minimale restrisico's kunnen worden aangeboden.

Onderdoorgang Braakstraat, incl. upgraden station Oss West

Door woningbouwontwikkelingen in het invloedsgebied van het station – onder meer Amsteleind en Euterpepark – verwachten wij dat een aantal voorzieningen zoals fietsenstallingen moeten worden uitgebreid. Ook willen we het station meer uitnodigend maken als onderdeel van de ontwikkelingen in Euterpepark. We willen het ontwerptraject voor herontwerp van station Oss West starten als samenhangend onderdeel van Euterpepark met een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers en aantrekkelijk ingerichte voorpleinen.

Voorbereiding: 2026-2030
Uitvoering: 2030-2035

4.3 Lange termijn maatregelen (realisatie 2035-2040)

Aanpak spoorbarrière Oss Centraal inclusief herontwerp station Oss

Het gaat om de aanpak van de spoorbarrière in het kerngebied van de binnenstedelijke woningbouwopgave: Oss Centraal gelegen tussen station Oss West en station Oss.
In het bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) van het Rijk is in het najaar van 2024 afgesproken dat gemeente Oss in samenwerking met Rijk, provincie, ProRail en NS een quickscan-onderzoek uitvoert naar de aanpak van de spoorbarrière in onze stad. In deze opgave zit ook een herontwerp van station Oss om beter te kunnen voldoen in de gezamenlijke ambities uit het opgestelde handelingsperspectief. Tevens maakt een toekomstvaste inpassing van het goederenspoor uit de haven Elzenburg onderdeel hiervan uit, voor het geval dat ook aanpassingen aan het spooremplacement nodig zijn.

In de praktijk betekent dit waarschijnlijk dat we na het quickscan-onderzoek nog een aantal jaar met alle betrokken partners aan het werk zijn om uiteindelijk tot de oplossing te komen die past bij de opgave van Oss.

Voorbereiding: 2025-2035
Uitvoering: 2035-2040



4.4 Overige projecten

Onderzoek naar ruimtelijke reserveringen voor toekomstige infrastructuur

Om in de (verre) toekomst in Berghem en in Geffen nog een ongelijkvloerse spoorkruising te kunnen aanleggen willen we onderzoeken welke locaties daar mogelijk geschikt voor zijn. En of deze ongelijkvloerse kruisingen gecombineerd kunnen worden met een eventueel station in deze plaatsen. De daadwerkelijke realisatie van deze infrastructuur zal voorlopig nog niet gepland worden. Zeker stations komen mogelijk pas in de verre toekomst in beeld.
Het verkennen van mogelijke locaties voor onderdoorgangen en stations maakt deel uit van de in 2027 op te stellen mobiliteitsplannen voor Berghem en Geffen.



Herkenbare route van station Ravenstein met het centrum

Een verbeterpunt uit het Handelingsperspectief van station Ravenstein is het aanleggen van een herkenbare route voor fietsers en voetgangers naar het centrum van het stadje. In het mobiliteitsplan dat we voor Ravenstein willen opstellen in 2027 willen we dit aandachtspunt meenemen.

Geslotenverklaring autoverkeer overweg Maasdijk in Ravenstein

We willen de overwegveiligheid op de Maasdijk verbeteren door bij de overweg een geslotenverklaring voor autoverkeer in te stellen. Deze verkeersmaatregel willen wij ook onderzoeken als onderdeel van het mobiliteitsplan voor Ravenstein. Moment van realisatie is mede afhankelijk van de uitvoering van het dijkverbeteringsproject Meanderende Maas.

Onderzoek opwaardering spoor ’s-Hertogenbosch–Nijmegen

Wij zien dat er steeds meer sprake is van binnenstedelijke verdichting rond de stations van de IJssellijn. Dat is niet alleen het geval bij de grotere Intercitystations. We zien dat de gemeenten langs deze lijn ook veel woningen willen bouwen bij de sprinterstations, vooral op het traject van ’s-Hertogenbosch tot Arnhem Presikhaaf. Daarmee groeit volgens ons het belang van productverbetering op het traject ’s-Hertogenbosch-Nijmegen en verder. In het Multimodale Maatregelenpakket van Stedelijke Regio ’s-Hertogenbosch is een onderzoek naar versterking van

de spoorlijn ’s-Hertogenbosch en Nijmegen als opgave opgenomen. Hoewel het belang van een beter treinproduct voor gemeente Oss groot is, zal een dergelijk onderzoek pas kunnen starten bij voldoende steun van de andere grotere steden op deze verbinding.
Eigen bijdrage aan dit onderzoek is ingeschat op € 30.000 en kan worden gedekt in het werkkrediet voor de spooragenda.

Activiteiten Jubileumjaar 2031

In 2031 vieren we dat Oss 150 jaar geleden is aangesloten op het spoor. Een goede aanleiding om verschillende activiteiten te organiseren en stil te staan bij Verleden, Heden en Toekomst van het spoor in Oss. De voorbereidingen van het jubileumjaar willen we medio 2029 starten. We houden rekening met een eigen bijdrage van € 100.000. Een dekkingsvoorstel zullen we t.z.t. indienen voor de meerjarenbegroting voor 2028-2031.



4.5 Planning, kosten en dekking

Maatregel	Doorlooptijd		Kostenraming en financiële dekking		
	Onderzoek en voor-bereiding	**Uit-voering**	**Investering**	**Financiële dekking**	**Tekort**
Korte termijn maatregelen (realisatie voor 2030)					
KT-Project station Oss: aantrekkelijk maken van station	2025-2026	2025-2026	€ 0,7 miljoen	€ 0,4 miljoen reserve mobiliteit € 0,3 miljoen subsidie o.a. Pilotproject BRT [9]	
Verbeteren toegankelijkheid station Oss West	2025-2026	2026	€ 15.000	€ 15.000 reserve mobiliteit	
Middellange termijn maatregelen (realisatie 2030-2035)					
Onderdoorgang Ravenstein	2025-2029	2029-2031	€ 12 miljoen	Raadsbesluit 12-12-2024 [10]	
Onderdoorgang Heihoeksingel (prijspeil 2025)	2025-2029	2029-2031	€ 30 miljoen	€ 15 miljoen reserve fysieke kwaliteit leefomgeving	€ 15 miljoen
Onderdoorgang Braakstraat, incl. upgraden station Oss West	2026-2030	2030-2035	€ 22,5 miljoen	€ 10 miljoen reserve fysieke kwaliteit leefomgeving	€ 12,5 miljoen
Lange termijn maatregelen (realisatie 2035-2040)					
Aanpak spoorbarrière Oss Centraal (meerdere spoorkruisingen) incl. herontwerp station Oss	2025-2035	2035-2040	€ 150 - 725 miljoen [11]	€ 100 miljoen Reserve fysieke kwaliteit omgeving	pm (€ 150 – € 725 miljoen)

[9] Het Rijk heeft subsidie toegezegd voor 4 projecten op de BRT-pilotcorridor Oss-Meierij-Eindhoven. Tevens bijdrage te verwachten van provincie Noord-Brabant als concessieverlener.

[10] Raadsbesluit 12-12-2024: Dekking: € 6 miljoen in grondexploitatie Stationskwartier en reserve mobiliteit. Subsidies: € 6.000.000 SPUK (versnelling woningbouw) en WBI (Woningbouwimpuls).

[11] Voorbehoud wat betreft de raming. Het betreft een eerste grove raming en er zijn nog veel onzekerheden (zie ook voetnoot 2). Gaande het onderzoekstraject worden onzekerheden kleiner en de raming accurater.

Maatregel	Doorlooptijd		Kostenraming en financiële dekking		
	Onderzoek en voor-bereiding	**Uit-voering**	**Investering**	**Financiële dekking**	**Tekort**
Overige projecten / maatregelen					
Onderzoek opwaardering spoor 's-Hertogenbosch – Nijmegen [12]	2027	Pm	€ 200.000	€ 30.000 Werkkrediet Spooragenda	€ 170.000 (andere partners)
Geslotenverklaring overweg Maasdijk Ravenstein	Mobiliteits-plan Ravenstein (2027)	Nader te bepalen[13]	€ 3.000	Verkeers-maatregel	
Herkenbare route van station Ravenstein met het centrum			Mobiliteits-plan Ravenstein	Nader te bepalen Uitvoering mobiliteitsplan	
Activiteiten Jubileumjaar 2031	2029-2031	2031	€ 100.000	Afwegen bij programma-begroting 2028	
Onderzoek reservering onderdoorgang en stationslocatie in Geffen	Mobiliteits-plan Geffen (2027)	Na 2040			
Onderzoek reservering onderdoorgang en stationslocatie in Berghem	Mobiliteits-plan Berghem (2027)	Na 2040			
Onderzoek stationslocatie in Amsteleind	Na 2040	Na 2040			
Maatregelen voor de langere termijn					
Optimaliseren onderdoorgang Ravenstein	indien NO-kwadrant Stations-kwartier	Pm	€ 6.000.000		
Verplaatsen rangeer-/ opstelsporen naar Elzenburg (N329)	afhankelijk van havenvisie	Pm			

[12] Opgenomen in Multimodale Maatregelenpakket Stedelijke Regio 's-Hertogenbosch. Nog geen afspraken over moment van uitvoering van onderzoek. Mogelijke deelnemende partijen provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland/regio Arnhem-Nijmegen, gemeenten 's-Hertogenbosch, Oss, Wijchen en Nijmegen.

[13] Moment van uitvoering afhankelijk van resultaat mobiliteitsplan Ravenstein en wat betreft maatregel op de Maasdijk ook van uitvoering project Meanderende Maas.

Toelichting op de tekorten

Sparen € 125 miljoen

We sparen een bedrag van € 125 miljoen om onze ambities van de spooragenda te betalen. Hiervoor is de reserve verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving gevormd. Het bedrag wordt in de looptijd tot en met 2040 bij elkaar gebracht.

Onderdoorgang Heihoeksingel en Braakstraat incl. upgrade van station Oss West

De onderdoorgang Heihoeksingel wordt geraamd op circa € 30 miljoen (prijspeil 2025). In de voorbereidingsfase wordt de engineering en de daarbij kostenraming uitgewerkt.
Voor de onderdoorgang Braakstraat voor fietsers en voetgangers en het opwaarderen van station West is nog geen raming. Echter op basis van de ontwerpen voor de onderdoorgang bij station Ravenstein wordt hiervoor grof gerekend op € 22,5 miljoen. Wij willen met de voorbereiding van de Braakstraat/station Oss West starten wanneer dat mogelijk is. Dit vanwege de samenhang met de ontwikkeling van Euterpepark. We moeten daarvoor de resultaten van de quickscan spoorbarrière Oss Centraal afwachten, waarover in november 2025 in het bestuurlijk overleg MIRT besluiten worden genomen over vervolgstappen.

We zetten in op een bijdrageverzoek aan de andere overheden van € 27,5 miljoen voor de realisatie van 2 spoorprojecten aan de westzijde van Oss. Daarvoor zullen we onder andere aan aanvraag doen in het kader van de WoMo-middelen van het Rijk en middelen voor infrastructuur van de provincie. De bijdrage van de gemeente Oss komt dan voor deze twee projecten uit op een bedrag van € 25 miljoen.

WoMo-middelen

WoMo-middelen wordt gebruikt als aanduiding voor diverse fondsen die het Rijk in voorbereiding heeft als tegemoetkoming voor de investeringen in mobiliteitsvoorzieningen die nodig zijn voor de woningbouwopgave. De regelingen zijn nog niet concreet ingevuld; zo zijn de voorwaarden en wijze van indienen van een bijdrageverzoek nog niet bekend. Duidelijk is wel dat de regeling uit verschillende onderdelen bestaat:

- Realisatiestimulans (€ 2,5 miljard): bedrag per opgeleverde woning in het betaalbare segment in de periode van 2025 tot en met 2029. Hierbinnen wordt € 900 miljoen gereserveerd voor speciale doelen zoals voor kwetsbare wijken of ouderenhuisvesting.
- Woningbouwimpuls (€ 470 miljoen): aanvulling voor projecten waarvoor de realisatiestimulans niet toereikend is.
- Gebiedsbudget (€ 900 miljoen): uitsluitend bedoeld voor locaties die zijn aangeduid als grootschalige woningbouwlocaties.

Zolang nog geen zicht bestaat op een succesvolle dekking van het (volledige) tekort door bijdragen van andere overheden, leggen we prioriteit bij de voorbereiding en realisatie van de onderdoorgang Heihoeksingel. We onderzoeken dan nog wel of we toch alvast kunnen starten met het ontwerpen aan station Oss West vanwege de samenhang met de gebiedsontwikkeling in Euterpepark. De voorbereiding van de Heihoeksingel kunnen we zolang er nog geen zicht is op

medefinanciering door de andere overheden voorfinancieren uit de reserve verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving als achtervang.

Indien dit zich voordoet betekent dat we onze ambities van de spoorzone moeten (tijdelijk) bijstellen. Het is daarom cruciaal dat we zowel bestuurlijk als ambtelijk inzetten om deze subsidies binnen te halen.

Aanpak spoorbarrière Oss Centraal

Voor de aanpak van de spoorbarrière Oss Centraal, waarvan het zwaartepunt ligt tussen Euterpepark en station Oss, resteert een bedrag van € 100 miljoen (spaarbedrag van € 125 miljoen minus bijdrage westzijde Oss voor € 25 miljoen).

Op basis van de grove kostenraming in het rapport van Movares en West8 (rekening houdend de disclaimer in voetnoot 2) moeten wij voorlopig uitgaan van een investering tussen een bandbreedte van € 150 miljoen tot € 725 miljoen. Dit mede afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt. Op basis van de keuze vergt het nog veel nader onderzoek om tot een goede kostenraming te komen, waarbij de onzekerheden die bij de raming van Movares en West8 steeds verder worden ingevuld. Wij zullen daarover de komende jaren nog samen met Rijk en provincie moeten verkennen hoe het tekort afgedekt zou kunnen worden met een bijdrage van uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en mogelijk met een aanvullende bijdrage van de provincie. Voor het kerntraject moeten we op zoek naar een omvangrijke bijdrage, via het MIRT of andere bronnen. In de loop van het onderzoek, dat nog een groot aantal jaar in beslag zal nemen, zal blijken in welke mate aanvullende financiering mogelijk is of dat de doorlooptijd langer wordt.



5. Context van de spooragenda

Een spooragenda zet in op ingrepen in de spoorinfrastructuur. Die hebben in het algemeen veel technische, ruimtelijke, maatschappelijke en financiële impact. Doorlooptijden van deze projecten zijn lang, waardoor spoorprojecten langdurig van invloed zijn op andere ontwikkelingen. Maar aan de andere kant kunnen voorbereiding of uitvoering van spoorprojecten ook worden beïnvloed door andere gebeurtenissen of beleid. Een aantal van deze ontwikkelingen wordt hieronder toegelicht.

5.1 Samenhang met gemeentelijk beleid en planvorming

Gemeente Oss bouwt de komende decennia hard aan de ontwikkeling van het gebied rondom het spoor. Woningbouw, werkgelegenheid, onderwijs, voorzieningen, klimaatbestendigheid en mobiliteit. En het gaat daarbij niet alleen om de fysieke omgeving. Ook gaat veel aandacht uit naar sociale samenhang, welzijn en veiligheid. Verbeteringen aan het spoor hebben de sterkste samenhang met de programma's in de fysieke leefomgeving. Enkele daarvan komen hier aan de orde.

Ontwikkelperspectief spoorzone Oss

Zoals gezegd ontwikkelt de stad zich de komende decennia op veel fronten. Om meer samenhang tussen al deze aspecten aan te brengen is gewerkt aan een stedenbouwkundige schets. In het Ontwikkelperspectief spoorzone Oss komen verschillende ontwikkelstrategieën bij elkaar. Ambities voor wonen, werken, groen, cultureel erfgoed en mobiliteit worden met elkaar gecombineerd. In deelplannen worden deze aandachtsgebieden uitgewerkt en afgestemd binnen het programma verstedelijking Spoorzone Oss. Voor de spooragenda zijn de uitwerking van de spoorbarrière, het goederenspoor naar de haven en de mobiliteitstransitie het meest van belang.

De uitwerking van de spoorbarrière hangt daarbij tevens samen met de gebiedsontwikkelings-projecten rond het spoor. Inhoudelijk programma, begrenzing en doorlooptijd van gebiedsprojecten langs het spoor zijn van grote invloed op de ontwikkelmogelijkheden op het spoor zelf. Maar omgekeerd kunnen aanpassingen aan de spoorinfrastructuur grote impact hebben op de aanpalende projecten. Vroegtijdige afstemming voorkomt verrassingen en planbeperkingen in een latere fase.

Woningbouwopgave in Oss

Gemeente Oss heeft de ambitie om tot 2040 zo'n 8.500 woningen toe te voegen aan de stad. Een groot deel daarvan staat gepland op binnenstedelijke locaties langs het spoor. Het zwaartepunt van de binnenstedelijke opgave komt in het centrale deel van de stad tussen en rond beide stations. Voor dit gebied, Oss Centraal genoemd, heeft de gemeente een intentieovereenkomst gesloten met de provincie voor de bouw van tenminste 3.000 woningen. In dit gebied ligt ook de grootste uitdaging voor de aanpak van de spoorbarrière. Wederzijdse afstemming tussen spoorproject en projecten in directe omgeving is een inhoudelijke en planmatige uitdaging.

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Met het oog op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is in 2023 de Koersnota Mobiliteit vastgesteld. De hierin beschreven visie op mobiliteit en verkeersinfrastructuur is vertaald naar een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Het is een eerste stap op weg naar het beoogde verkeersnetwerk van 2040. Dit maatregelenpakket voor de komende jaren wordt volgens planning in april 2025 vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zijn een aantal maatregelen opgenomen om de wegen, fietspaden en kruispunten aan te pakken in de directe omgeving van het spoor of de spoorkruisingen (onderstaande afbeelding). Om het effect van deze ingrepen te versterken willen we met de prioritering van de spooragenda rekening houden met deze maatregelen. Ook is de afstemming van voorbereidings- en uitvoeringsplanning erg belangrijk, mede gelet op de bouwlogistiek. Dit vraagt om een integrale gebiedsontwikkeling.



Uitsnede uit het maatregelenpakket uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, gemeente Oss, 5 maart 2025.

Visie Haven Elzenburg

Hoewel de haven van Oss door de tri-modale aansluiting in de basis veel potentie heeft, wordt deze beperkt benut. Relatief weinig bedrijven in het havengebied zijn echt gebonden aan de haven. De gemeente onderzoekt of de ruimtelijk-economische potentie van de haven kan worden vergroot. Hoe kunnen keuzes worden gemaakt, die de kracht van de haven als economische factor vergroten? Afhankelijk van de uitkomst hiervan wordt het belang van de goederenspoorlijn naar de haven vastgesteld. En worden bepaald welke spoormaatregelen eventueel nodig zijn en wanneer. De oplevering van de havenvisie is voorzien rond de zomer van 2025.

5.2 Support van externe partijen

De aanpak van spoorinfrastructuur kan de gemeente niet zelf uitvoeren. Het is daarbij afhankelijk van partijen die een rol spelen in aanleg en beheer van het spoor en omgeving en die meebetalen

aan de maatregelen. Ook hebben we partijen nodig die ons te helpen in het krijgen van meer support voor onze ambities.

Samenwerking met de spoorsector

ProRail is als spoorwegbeheerder verantwoordelijk voor onderhoud en aanpassing van de spoorinfrastructuur en voor de veiligheid van het spoorwegnet. Als een gemeente plannen wil maken voor het spoor krijgt ze al snel te maken met ProRail. Denk aan de aanpak en werkwijze, de planning en financiering van voorbereiding en uitvoering. Voor de veiligheid op het spoor (in brede zin) zorgt ProRail voor een goede handhaving van de wet- en regelgeving. Uiteindelijk is ProRail eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de spooraanpassingen. Hun procedures zijn daarom vaak het meest bepalend in de doorlooptijd van de projecten. Overigens is ProRail voor de bekostiging van de projecten afhankelijk van het ministerie van I&W. Immers, het grootste deel van de investeringskosten in het spoor komt van het Rijk.

Met NS als grootste reizigersvervoerder in Nederland krijgen we te maken bij ontwikkelingen rond de stations. NS Stations is het organisatieonderdeel van NS dat zich bezig houdt met het beheren, exploiteren en ontwikkelen van ruim 400 stations en stationsgebieden in Nederland in nauwe samenwerking met haar partners. Samen met ProRail is NS verantwoordelijk voor alle stations in Nederland. NS is verantwoordelijk voor exploitatie, de uitvoering van onderhoud en dagelijkse operatie en heeft ook een rol als de grondeigenaar in het stationsgebied. NS Stations is verantwoordelijk voor het serviceaanbod op stations, bijvoorbeeld het aanbieden van OV-fiets, fietsenstallingen, P+R terreinen en Stationshuiskamers.



Landsdelige, provinciale en regionale samenwerking

Het is belangrijk dat andere overheden onze ambities begrijpen en ons willen helpen om ze beter onder de aandacht te brengen van spoorsector en Rijksoverheid. Daarvoor is het belangrijk dat de opgave van Oss in breed gedragen programma’s wordt opgenomen.

Dat begint met steun in de eigen regio Noordoost-Brabant en de Stedelijke regio ’s-Hertogenbosch. Sinds 2023 werken we samen aan het MultiModale MaatregelenPakket (MMMP) stedelijke regio ’s-Hertogenbosch. Het MMMP gaat onder andere in op het belang van mobiliteitshubs en stations, frequentie en kwaliteit van hoogwaardig openbaar vervoer en trein, de samenhang tussen hoofd- en onderliggend wegennet en fietsbeleid. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de effecten van mobiliteit op brede welvaart, waaronder barrièrewerking en impact van het spoor.
De aanpak van de spoorbarrière in Oss is hierin genoemd als een maatwerkoplossing voor de mobiliteitsopgave in de stedelijke kern Oss. Ook is onderzoek naar versterking van de spoorlijn ’s-Hertogenbosch en Nijmegen als opgave genoemd. Hoewel aan deze projecten geen uitvoeringsagenda is gekoppeld helpt het wel als input naar andere landsdelige programma’s zoals de Zuidelijke Hink-Stap-Sprong en de Multimodale Agenda voor Zuid-Nederland.

De Zuidelijke Hink-Stap-Sprong is het voorstel van landsdeel Zuid-Nederland voor de uitwerking van het landelijke Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040. Dit voorstel is in 2020 opgesteld en wordt momenteel herijkt ten behoeve van de Multimodale Agenda voor Zuid-Nederland. Het voorstel gaat ervan uit dat door verbetering van de dienstverlening (de Hink) en een beperkt aantal infrastructuurmaatregelen (de Stap) de basis van het spoornet in Zuid-Nederland op orde komt. Daarna komen maatregelen aan de beurt om een schaalsprong in het openbaar vervoer door te voeren (de Sprong). In die laatste stap komen voorstellen aan de orde om het treinaanbod rond Oss te vergroten. Overigens gaat dit voorstel niet alleen om spoormaatregelen. Ook het netwerk aan hoogwaardige busverbindingen (Bus Rapid Transit) in regio Zuid-Nederland komt hierin aan bod.

Het Rijk en provincies Noord-Brabant en Limburg hebben in het najaar van 2023 afgesproken om gezamenlijk een gebiedsgerichte multimodale agenda (MMA) te ontwikkelen voor Zuid-Nederland. Deze agenda moet leiden tot een gezamenlijk beeld tussen Rijk en landsdeel over de aanpak van de opgaven op het gebied van bereikbaarheid gericht op het bevorderen van de brede welvaart. Als eerste stap zijn eind 2024 samenhangende hoofdopgaven beschreven, onder andere “bereikbaarheid voor stad en dorp”, “stevig verbeteren brede welvaartsaspecten veiligheid, leefomgeving en gezondheid” en “kwaliteitsopgave Spoor en BRT/HOV”. Deze hoofdopgaven worden in 2025 uitgewerkt in maatregelpakket in een agenda voor de korte, middellange en lange termijn (2025-2040). Op basis hiervan maken Rijk en regio in het BO MIRT van najaar 2025 nadere (uitvoerings-)afspraken, rekening houdend met ieders rol en verantwoordelijkheid.
Via ons netwerk in de regio Noordoost-Brabant, stedelijke regio ’s-Hertogenbosch, BrabantStad en provincie Noord-Brabant zorgen wij ervoor dat de spoor- en mobiliteitsopgave van Oss een plek in dit pakket te krijgt.

Overigens zetten wij ons naast de maatregelenprogramma’s voor verkeer en vervoer ook in om de verstedelijkingsopgave van Oss op de uitvoeringsagenda van NOVEX/Stedelijke Brabant te krijgen en te houden. Verbeteren van mobiliteit en spoor is namelijk geen doel op zich, maar een integraal onderdeel van de stedelijke ontwikkeling in Oss.

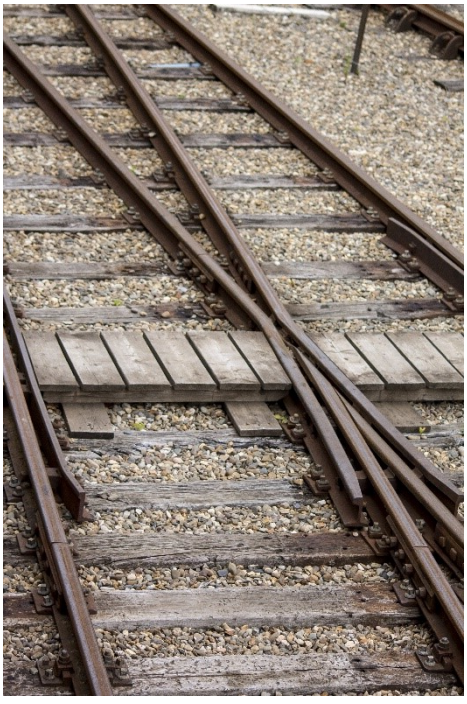
Programma's van het Rijk

De ambitie van gemeente Oss voor verbetering van spoor en station is kostbaar. Dat kunnen wij als gemeente niet alleen opbrengen. Daarvoor hebben wij de hulp nodig van andere overheden, met name van het Rijk. Voor de grote opgave in het centrale deel van Oss hebben wij uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) een afspraak voor een quickscan-onderzoek. Dat moet gezien worden als een eerste stap in een langdurig proces van voorbereiding totdat er mogelijk een investeringsbeslissing komt. Mocht uit de quickscan blijken dat er makkelijkere routes bestaan om tot financiering en uitvoering van bepaalde programmaonderdelen te kunnen komen, zullen wij dat niet nalaten. Het kan bijvoorbeeld gaan om een combinatie met onderhoudsmiddelen of middelen voor de aanpak van overwegen wanneer een nieuwe tranche komt voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). In combinatie met een grote woningbouwopgave worden ook middelen voor de aanpak van de infrastructuur beschikbaar gesteld (WoMo-middelen). Wij zullen als gemeente Oss anticiperen op (nieuwe) kansen die zich zullen voordoen. Snel kunnen inspringen wanneer de gelegenheid zich aandient.

5.3 Financiële en organisatorische randvoorwaarden

De gemeente spaart de komende jaren voor de bijdrage aan verbetering van de spoorinfrastructuur: € 125 miljoen tot 2037. Dat is veel geld, maar zal niet voldoende zijn voor het beoogde programma in Oss. Daar is circa 3 tot 4 keer zoveel geld voor nodig. Ook bij andere overheden worden middelen steeds schaarser. Dat kan betekenen dat een subsidietoekenning langer op zich laat wachten of misschien ook wordt afgewezen. Dat betekent dat het langer zou kunnen duren voordat het programma tot uitvoering kan komen, oftewel de doorlooptijd wordt langer. Of niet alle onderdelen van het programma kunnen worden uitgevoerd.

Tot slot is de uitvoering van de spoorambities van Oss afhankelijk van de mogelijkheden van de organisatie. Wat kan de organisatie zelf aan? Hoe kan een investeringsprogramma van € 300 tot € 500 miljoen uiteindelijk weggezet worden? Hoewel veel werk uiteindelijk weggezet kan worden bij externe organisaties, zoals ProRail, ingenieursbureaus voor onderzoek en voorbereiding en aannemingsbedrijven voor de uitvoering; de gemeente moet er energie in blijven steken als initiatiefnemer en mede-opdrachtgever. Indien nodig moet de gemeentelijke organisatie meebewegen met de noodzakelijke inspanningen. In een meerjarenplanning en in de Planning & Control-cyclus zullen we daarin meer inzicht geven.



6. Communicatie en participatie

Communicatie

De spooragenda is een programma met een lange doorlooptijd en waarvan verwacht kan worden dat het, zeker bij de uitvoering, ook impact gaat hebben op de leefomgeving van onze bewoners, bedrijven en bezoekers. In verschillende fasen van het programma moet worden gecommuniceerd en worden nagedacht over de wijze van participatie met inwoners, ondernemers en andere stakeholders. In de eerste periode gaat het om het uitdragen van onze ambities. Daarna zullen we belanghebbenden en belangstellenden meenemen in de voortgang en resultaten van de ontwerpen en onderzoeken. Tenslotte moeten we informatie geven over de aanpak van de uitvoering van de maatregelen. Overigens gaat dat niet alleen over communicatie en participatie op initiatief van de gemeente, maar ook van onze partners (met name ProRail).

In overleg met ProRail, NS en provincie Noord-Brabant gaan we een voorstel uitwerken hoe we (per programmaonderdeel) over de ontwikkelingen in de spooragenda communiceren en hoe het participatietraject eruit ziet. Het gaat om algemene publieksvoorlichting en om communicatie gericht op verschillende doelgroepen.

Raadsinformatie

Wij zullen de raad gelet op het langdurige, kostbare en omvangrijke karakter van deze ontwikkeling periodiek (tenminste één keer per jaar) in een voortgangsbericht op de hoogte brengen van de ontwikkelingen binnen de spooragenda. Wij willen deze rapportage jaarlijks in januari opleveren, zodat de uitkomsten van het MIRT-overleg, na afstemming met onze externe partners, hierin kunnen worden opgenomen. Indien noodzakelijk zullen wij dat vaker doen, met name omdat er zich in een samenwerking met andere partijen en gedurende het proces inhoudelijke wijzigingen kunnen voordoen, die gevolgen hebben voor planning en/of budget.

In elk geval gaan we met een voorstel naar de raad bij elke stap in een programmaonderdeel die om een financiële verplichting vraagt. In het algemeen volgen deze projecten een vast stramien:

a) Verkennen: analyseren en nader onderzoeken van de problematiek en de mogelijke oplossingsrichtingen;
b) Onderzoek en ontwerp: oplossingsrichtingen uitwerken in ontwerpstappen: schetsontwerp, voorlopig ontwerp en definitief ontwerp;
c) Voorbereiding uitvoering: juridische procedures doorlopen, zoals omgevingsvergunningen en grondverwerving, en uitvoeringsgereed maken;
d) Uitvoering: aanbesteding, gunning en realisatie.

Al deze fasen starten met een go/no go-besluit. Dat is ook het moment om de raad mee te nemen in een volgende fase en daarvoor eventueel ook krediet aan te vragen.

Jubileumjaar 2031

Bijzondere aandacht in de communicatie over het spoor vraagt het jaar 2031. Het is dan 150 jaar geleden dat op 4 juni 1881 de spoorlijn door Oss in gebruik is genomen en de stations Ravenstein en Oss zijn geopend. Tevens bestaat station Oss West dan 50 jaar geleden (31 mei 1981).
Wij willen daar natuurlijk aandacht aan besteden, liefst samen met onze spoorpartners, Dit is dan meteen een goede gelegenheid om de spoorambities van Oss breed in de schijnwerpers te zetten.
Wij stellen voor om medio 2029 te starten met de voorbereiding op het jubileumjaar.

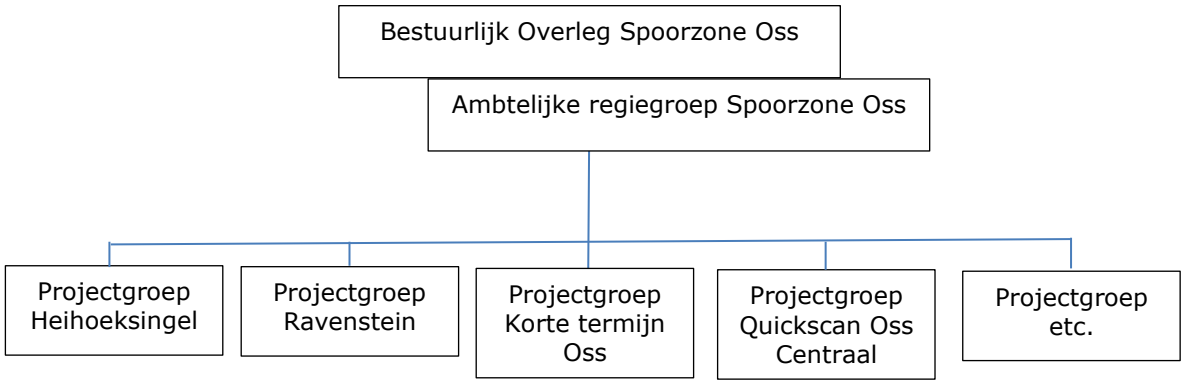


7. Interne en externe organisatie

Voornaamste doel van onze spooragenda is om de barrièrewerking van het spoor dwars door de stad te verminderen en de stations gereed te maken voor de toekomst. Dit is een randvoorwaarde voor verantwoorde stedelijke verdichting rond het spoor en nabij stations. Het is een langlopend programma, waardoor deze effecten pas in de toekomst bereikt zullen worden. Langdurig met de spoorsector en andere overheden samenwerken aan de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur in Oss vraagt om commitment en partnerschap. Wij willen daarin het voortouw nemen. Dat betekent ook wat voor onze personele en financiële inzet.

7.1 Externe samenwerkingsstructuur met ProRail, NS, provincie en I&W

De laatste jaren hebben we energie gestoken in het opbouwen van een netwerk met partijen die ons kunnen helpen met onze spoorambities. Hierdoor is een samenwerkingsvorm ontstaan waarmee we in de komende periode vooruit kunnen.



In het bestuurlijk overleg worden afspraken gemaakt over (de voortgang van) de verschillende programmaonderdelen. Hierin wordt ook de (gezamenlijke) inzet richting het bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en het bestuurlijke overleg Leefomgeving (BOL). Dat zijn strategische bijeenkomsten over nationale mobiliteit en infrastructuur en over landelijke ruimtelijke ontwikkeling waarin het Rijk afspraken maakt met de verschillende landsdelen. Gelet daarop willen wij drie keer per jaar een bestuurlijk overleg over de spooragenda organiseren:

- Mei voorafgaand aan / ter voorbespreking van BO Leefomgeving
- September voorafgaand aan / ter voorbereiding op het BO MIRT
- December na het BO MIRT om vervolgproces te bespreken.

Voor het bestuurlijk overleg Spooragenda worden bestuurders/directeuren uitgenodigd van provincie Noord-Brabant, gemeente Oss, ProRail, NS en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De ambtelijke regiegroep bereidt het bestuurlijk overleg voor en bespreekt de voortgang van de verschillende projecten. Deze komt in elk geval drie keer per jaar bij elkaar voorafgaand aan het bestuurlijk overleg. Ten behoeve van de voortgang van projecten kan een extra vergadering worden belegd. Voor de onderdelen van het programma zijn afzonderlijke projectgroepen in het leven geroepen. Deze worden afhankelijk van de vraag en de fase in het project samengesteld.

In alle gevallen is de gemeente (tot nu toe) de organiserende partij van deze overleggen.

Verfijningen in de structuur zijn nog mogelijk en kunnen per programmaonderdeel verschillen. Afhankelijk van inhoud en planfase van programmaonderdelen kan het inzetten van een opdrachtgeversoverleg of managersoverleg worden overwogen indien dat meerwaarde heeft.
Het is zaak om de samenwerking te monitoren in bestuurlijk overleg of regiegroep en te bezien of aanpassingen in de samenwerking nodig zijn. Dat geldt ook voor de afweging of het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst tussen partijen om scope, doelen, financiën, mijlpalen en organisatiestructuur vast te leggen. Vooralsnog is geen formele overeenkomst getekend over deze samenwerking. Zodra grote financiële verplichtingen worden aangegaan in voorbereiding van de projectonderdelen worden afspraken vastgelegd over de verrekening van de kosten in een latere fase van het project.

7.2 Interne aansturing, regiegroep en afstemming

De Spooragenda wordt als programma ondergebracht bij de beleidsafdeling Leefbaarheid, Wonen en Economie (LWE). Dat biedt een goede waarborging van afstemming met andere beleidsprogramma's zoals voor mobiliteit, wonen, economie, klimaat en duurzaamheid.
Procesmatig is daarnaast veel afstemming nodig met het programma Verstedelijking Spoorzone Oss waar de integrale gebiedsontwikkeling van de Spoorzone van Oss plaats vindt.
De programmamanager Spoor vormt samen met de programmamanagers voor Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit het gemeentelijke regieteam voor het spoor.

Een programmamanager Spoor is de ambtelijke opdrachtgever voor de verschillende programmaonderdelen. En is tevens voor externe partijen het eerste aanspreekpunt bij de gemeente. Hiermee wordt eraan bijgedragen dat de relevante informatiestromen op één plaats bij elkaar komen en dat, indien noodzakelijk, sneller kan worden geschakeld binnen en buiten de organisatie.

In een portefeuillehoudersoverleg (poho) bespreekt de programmamanager elke twee weken met de wethouder de voortgang van de verschillende programmaonderdelen.

Bijlage 1 Aanpak spoorse zaken; waar staan we nu?

In 2020 is gemeente Oss begonnen met het agenderen van het spoor als barrière in de stad. Aanleiding was de ambitie van met de stad Oss flink te groeien door binnenstedelijke uitbreiding van woningaantal, werkgelegenheid en voorzieningenniveau. Hoewel het spoor en de stations kansen bieden om deze groei te verwezenlijken vormt het spoor hiervoor ook een belemmering. Voor een groeiende stad wordt het spoor een obstakel voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Dit leidde in 2021 tot de Verkenning Spoorzone Oss. Hierin werd de potentie van het spoor voor Oss benadrukt. Ook werd vastgesteld dat er een goede oplossing nodig is voor de binnenstedelijke situatie in Oss met alle risicovolle gelijkvloerse overwegen. Deze verkenning werd breed omarmd in de gemeenteraad. Daarbij groeide het besef dat de oplossing hiervan de gemeente Oss niet alleen kan realiseren en dat daarvoor ook veel geld nodig is. De gemeenteraad is begonnen met sparen voor (een bijdrage aan) de omvangrijke investeringen die daarvoor nodig zijn. Ook zijn in 2021 de eerste gesprekken gestart met externe (spoor-)partners die we hard nodig hebben om met deze opgave aan de slag te gaan. Belangrijke les die we daaruit meekregen is dat het niet moet gaan om de oplossing voor de spoorbarrière op zichzelf, maar dat het vraagt om een integrale benadering vanuit ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit.

In de jaren daarna heeft de gemeente gewerkt aan de integrale beleidskaders ter onderbouwing van onze spooropgave:

- In 2023 is een Koersnota Mobiliteit vastgesteld die richting geeft aan de beoogde inrichting van het mobiliteitsnetwerk van de toekomst. Hierin wordt onder andere voorgesteld om verkeersluwe situaties te creëren bij stations en binnenstedelijk in te zetten op vervoer per fiets. In het voorjaar van 2025 wordt een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit door het college aan de raad ter vaststelling voorgelegd, met daarin de projecten die we de komende 10 jaar willen oppakken.
- In 2023 is ook een quickscan uitgevoerd naar de vraag of het meerwaarde heeft om station Oss West te verplaatsen in de richting van het nieuwe woningbouwgebied Amsteleind. Conclusie hieruit is dat het gelet op de huidige inzet van de gebiedsontwikkelingen niet zinvol lijkt om het station te verplaatsen.
- In 2023 hebben we met alle betrokken partijen voor onze stations Handelingsperspectieven opgesteld. Aan de hand van deze methodiek is inzichtelijk gemaakt hoe het station op dit moment functioneert en welke ambities er gezamenlijk zijn om het station te verbeteren. Hieruit blijkt dat vooral station Oss en omgeving vraagt om een fundamenteel herontwerp om zo de verbeteringen te kunnen waarmaken. Omdat de daadwerkelijke realisatie daarvan nog een groot aantal jaren op zich laat wachten wordt nu samen met NS en ProRail gewerkt aan een project met aanpassingen die op korte termijn uitvoerbaar zijn. De Huiskamer die de NS in december 2024 heeft ingericht is daarvan een uitvloeisel.
- De ontwikkeling van Stationskwartier Ravenstein (330 woningen) kwam in een stroomversnelling nadat in november 2022 een Rijksbijdrage werd toegekend voor de realisatie

van een langzaam verkeerstunnel onder het spoor nabij het station. Op het ontwerp van woonwijk en tunnel is daarna verder gestudeerd. In december van 2024 is het omgevingsplan voor het Stationskwartier, inclusief de beoogde onderdoorgang, door de gemeenteraad vastgesteld.

- Plannen voor Amsteleind, een nieuwe woonwijk met 3.000 woningen aan de westzijde van Oss werden de afgelopen jaren bijgesteld. Gelet op de lagere ligging (ten opzichte van het water) en de grotere afstand tot het spoor groeide het besef dat de geplande wijk zich te veel in noordwestelijke richting ontwikkelde. Op basis van aanvullende studies is in 2024 besloten om de wijk meer te concentreren op het gebied direct ten noorden van het spoor, meer in nabijheid van station Oss West. Ook is besloten om vanwege de lange doorlooptijden van spoorprojecten wel alvast te beginnen met het voorbereiden van de infrastructuur die voor de nieuwe woonwijk noodzakelijk is.
- Voor deze twee spooronderdoorgangen (in Ravenstein en de Heihoeksingel bij Amsteleind) is begin 2025 de voorbereiding gestart. De eerste stap van de procedure van de zogenaamde Tunnelalliantie: de opzet van de ontwerp- en onderzoeksfase.
- De verstedelijkingsopgave in Oss strekt zich in het stedelijk gebied uit van west naar oost: van Amsteleind tot Schadewijk. Voor meer structuur en samenhang tussen alle projecten en gebieden in de stad heeft bureau West8 een Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss opgesteld. Dit heeft de gemeenteraad is in oktober 2024 vastgesteld. Eén van de ontwikkelstrategieën die in de perspectief aan de orde komen, is het oplossen van de spoorbarrière in de stad. Een aanvullende scenariostudie naar varianten voor een oplossing is in januari 2025 opgeleverd. Deze studie vormt een bouwsteen in een nieuwe quickscan-onderzoek.
- Een andere strategie uit het Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss die voor het spoor relevant is, is het verplaatsen van het rangeerterrein van het emplacement bij station Oss naar richting haven. Een locatie dichter bij de haven in Elzenburg, langs de Megensebaan, kan helpen het goederenvervoer en het reizigersvervoer per spoor beter te ontvlechten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor groei in de toekomst. Of en wanneer het verplaatsen van de rangeerlocatie naar Elzenburg nodig is, is mede afhankelijk van gewenste strategische ontwikkeling van de haven als werkgelegenheidslocatie in de toekomst. In de eerste helft van 2025 stelt de gemeente daarvoor een havenvisie op.

Naast inhoudelijke beleidsontwikkeling heeft de gemeente ook gewerkt aan het versterken van de relaties met onze partners. De bestuurlijke en ambtelijke contacten met NS, ProRail, provincie Noord-Brabant en Ministerie zijn in de afgelopen jaren aangehaald en intensiever geworden. De toetreding tot BrabantS tad heeft een boost gegeven aan de zichtbaarheid van Oss en het kunnen uitdragen van de ambities van onze stad. In multimodale en ruimtelijke programma’s van onze regio, provincie en landsdeel hebben we aandacht gevraagd voor de opgaven van onze stad. Het draagvlak voor onze spooropgave wordt daardoor groter en de problematiek wordt breder onderkend. Dit heeft onder andere geleid tot een besluit in het bestuurlijk overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) in het najaar van 2024: Gemeente Oss startsamen met provincie Noord-Brabant, ProRail en NS een quickscan-onderzoek naar de spoorbarrière in onze stad.

Bijlage 2 Overzicht van alle mogelijke spoorprojecten

Spooragenda			**Doelen Spooragenda**				**Prior-teit**	
Activiteit/project	Doorlooptijd onderzoek en voorbereiding	Doorlooptijd realisatie	barrière	stations	vervoersgroei	goederen	verstedelijking	mobiliteit
Algemeen / visievorming								
Visie op aanpak barrièrewerking Oss Centraal via MIRT-traject eerste procestap: Quickscanonderzoek Vervolgstappen PM	eerste fase: 2025 vervolgfasen 2026-2035		x	x	x	x	x	x
Havenvisie opstellen	2025					x		
Programma themajaar 2031 "150 jaar spoor in Oss"	2029-2031	2031						
Geffen								
Onderzoeken verkeerstunnel ter vervanging van overwegen Kerkstraat en Broekstraat	Mobiliteitsplan Geffen	na 2040	x				x	
onderzoek mogelijke stationslocatie Geffen	pm	na 2040		x				
Oss								
fietstunnel tussen Amsteleind en Ruwaard (west)	pm	pm	x				x	
onderdoorgang Heihoeksingel	2025-2029	2029-2031	x				x	x
onderzoek mogelijke stationslocatie Amsteleind	na 2035	na 2040		x			x	
extra fietstunnel tussen Ussen en Ruwaard	pm	pm	x					
verbeteren toegankelijkheid station Oss West	2025	2026		x			x	x
onderdoorgang Braakstraat fiets/voetgangers	2026-2030	2030-2035	x				x	
upgraden station Oss West	2026-2030	2030-2035		x			x	
onderdoorgang Saal van Zwanenbergsingel	2025-2035	2035-2040	x				x	x
onderdoorgang Kortfortstraat	2025-2035	2035-2040	x				x	
extra fietstunnel Vianenstraat-Lievekamplaan	2025-2035	2035-2040	x				x	
aanpak spoorkruising Zonnebloemstraat	2025-2035	2035-2040	x				x	x
KT-maatregelen aantrekkelijk station	2025	2025-2026		x			x	x
onderdoorgang Molenstraat / station	2025-2035	2035-2040	x	x			x	
herontwerp / upgraden station Oss	2025-2035	2035-2040	x	x	x		x	
ontwerpen inpassen goederenvervoer	2025-2035	pm				x	x	
aanleg extra perronsporen	pm	pm			x		x	
fietstunnel tussen Schadewijk en Pivotpark/ Moleneind	2025-2035	pm	x				x	

Spooragenda			**Doelen Spooragenda**				**Prior-teit**	
Activiteit/project	Doorlooptijd onderzoek en voorbereiding	Doorlooptijd realisatie	barrière	stations	vervoersgroei	goederen	verstedelijking	mobiliteit
derde spoor Molenweg - spoorboog naar haven	2025-2035	pm				x	x	
onderdoorgang Kantsingel	2025-2035	pm	x			x	x	
Elzenburg								
Rangeerterrein Elzenburg (N329)	pm (na 2035)	pm				x		
Berghem								
onderzoeken verkeerstunnel ter vervanging van overwegen Zevenbergseweg, Pachthoeve, Hoessenboschlaan	Mobiliteitsplan Berghem	na 2040	x					
onderzoek mogelijke stationslocatie Berghem	pm	na 2040		x				
Ombouw overweg Burgemeester van Erpstraat	geen prioriteit		x					
Ombouw overweg Bruulweg	geen prioriteit		x					
Ombouw overweg Beving	geen prioriteit / afhankelijk van komst opstelterrein		x					
Ravenstein								
verbeteren looproute naar centrum	Mobiliteitsplan Ravenstein	pm		x				
onderdoorgang interwijkverbinding Stationskwartier	2025-2029	2029-2031					x	x
trappen van tunnel naar perrons en herinrichting voorplein	pm (indien NO-kwadrant Stationskw.)	pm	x	x			x	
onderzoeken verkeersmaatregelen Maasdijk (geslotenverklaring autoverkeer)	Mobiliteitsplan Ravenstein	pm	x					
onderzoek opwaardering spoor 's-Hertogenbosch - Nijmegen (MMMP)	2027	pm			x			