

# Verkenning Spoorzone Oss

*Oss op het juiste spoor*

29 april 2021



## Inhoudsopgave

---

1. De aanleiding en context van de verkenning
  - 1.1 *Het spoor in Oss*
  - 1.2 *Ontwikkelingen rond het spoor*
  - 1.3 *De ligging van Oss in de regio*
  
2. Overzicht van de kerproblematiek en aandachtsgebieden rond het spoor
  - 2.1 *Knelpunt 1: Verkeersveiligheid 'stedelijke spoorzone'*
  - 2.2 *Knelpunt 2: Oversteekbaar- en bereikbaarheid Noord-Zuid*
  - 2.3 *Knelpunt 3: Belemmeringen van het spoor op ontwikkelingsmogelijkheden*
  - 2.4 *Knelpunt 4: De kwaliteit en functionaliteit van stations*
  - 2.5 *Knelpunt 5: Verdere groei goederenspoor*
  
3. Oplossingsrichtingen
  - 3.1 *Verdiept spoor*
  - 3.2 *Interwijkverbinding(en) Ravenstein*
  
4. Partners en samenwerking
  
5. Van Knelpunten naar Kansen: Oss op het juiste spoor
  
6. Conclusies en aanbevelingen
  
7. Tot slot

## 1. De aanleiding en context van de verkenning

Oss wil vooruit!

Gemeente Oss heeft een ambitie om te groeien naar de 100.000 (+) inwoners met bijbehorende voorzieningen. Dit doet zij door invulling te geven aan duurzame verstedelijking en tot 2035 onder andere 8.000 woningen bij te bouwen. Daarvan moet een groot deel (tot 3.000 woningen) in een nieuwe wijk in Oss-West gerealiseerd worden. Voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid is aanpassing van de infrastructuur hard nodig. Daarvoor geldt dat op tijd nagedacht moet worden over aanpassingen aan het spoor, de stations en de overwegen aangezien dit soort processen een lange doorlooptijd kennen. Het vraagt om een integrale blik en aanpak van deze ontwikkelingen tezamen met de infrastructuur.

Het spoor vormt een belangrijke, maar ook belemmerende factor in de bereikbaarheid van Oss en doorkruist het centrum van de stad en diverse omliggende kernen. De bereikbaarheid en veiligheid staan in de huidige situatie reeds onder druk; met de toekomstige ontwikkelingen in de stad (wonen en economie) en de voorziene ontwikkelingen op het spoor komen de bereikbaarheid en veiligheid verder onder druk te staan en bereiken op termijn een kritisch niveau. Dit vraagt om een actieve aanpak van het spoordossier.

De gemeente heeft een verkenning van de uitdagingen en mogelijkheden rond het spoor laten uitvoeren die nodig worden geacht om Oss aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Bijgaand document geeft op hoofdlijnen inzicht in de problematiek en oplossingsrichtingen.



Boven: Oss centraal station.

©: Peter van Huijkelom

Onder: Grote woningbouwopgave in Oss.

©: Van Assendelft Fotografie



## 1.1 Het spoor in Oss

Het spoor is in 1881 aangelegd en is daarmee verankerd in de historie van Oss. Gemeente Oss heeft 3 stations: Station West, Centraal Station en Ravenstein.

De lokale en regionale verkeerstructuur in Oss is verweven met het spoor en de overwegen vormen een cruciaal onderdeel van de verkeerscirculatie. Gemeente Oss heeft op het spoor van 's-Hertogenbosch naar Nijmegen in totaal 17 gelijkvloerse overwegen (waarvan 1 voor langzaam verkeer), 2 overwegen voor voetgangers op het Centraal Station en in Ravenstein en 2 ongelijkvloerse, de N329 – Weg van de Toekomst en de Dorpenweg in Ravenstein.

Het goederenspoor loopt vanaf het Centraal Station naar de haven op het bedrijventerrein Elzenburg. Op dit spoor bevinden zich 3 gelijkvloerse overwegen voor gemotoriseerd verkeer en een aantal onbewaakte overgangen van bedrijfsinritten. De haven geldt als de grootste binnenvaart van Brabant en is een tri modaal logistiek knooppunt van hoofdwegennet, goederenspoor en groot binnenwater. Het ontsluit een grote industriële regio met logistieke aantrekkingskracht en biedt een uitgesproken mogelijkheid tot modal shift.

Oss is van oudsher een industriestad en loopt op dit moment voorop in de Life Sciences & Health, Agrifood, en logistiek. Voorbeelden hiervan zijn onder andere Pivot park, MSD, Aspen, Organon, Vetipak, Vos Logistics, Zwanenberg, Osse Overslag Centrale (OOC) en de haven op Elzenburg. Deze economische ontwikkelingen zorgen voor tal van banen en een aantrekkelijk werkklimaat.

Zie hiertoe ook: Focus on Oss: [Life Sciences - YouTube](#), [Focus on Oss: Logistiek - YouTube](#), [Focus on Oss - YouTube](#)



Boven: Het spoor in Oss  
Midden: Campagnebord ondernemen in Oss

©: Oss Werken en Ondernemen

Onder: Trotse ondernemer in Food Loods Oss

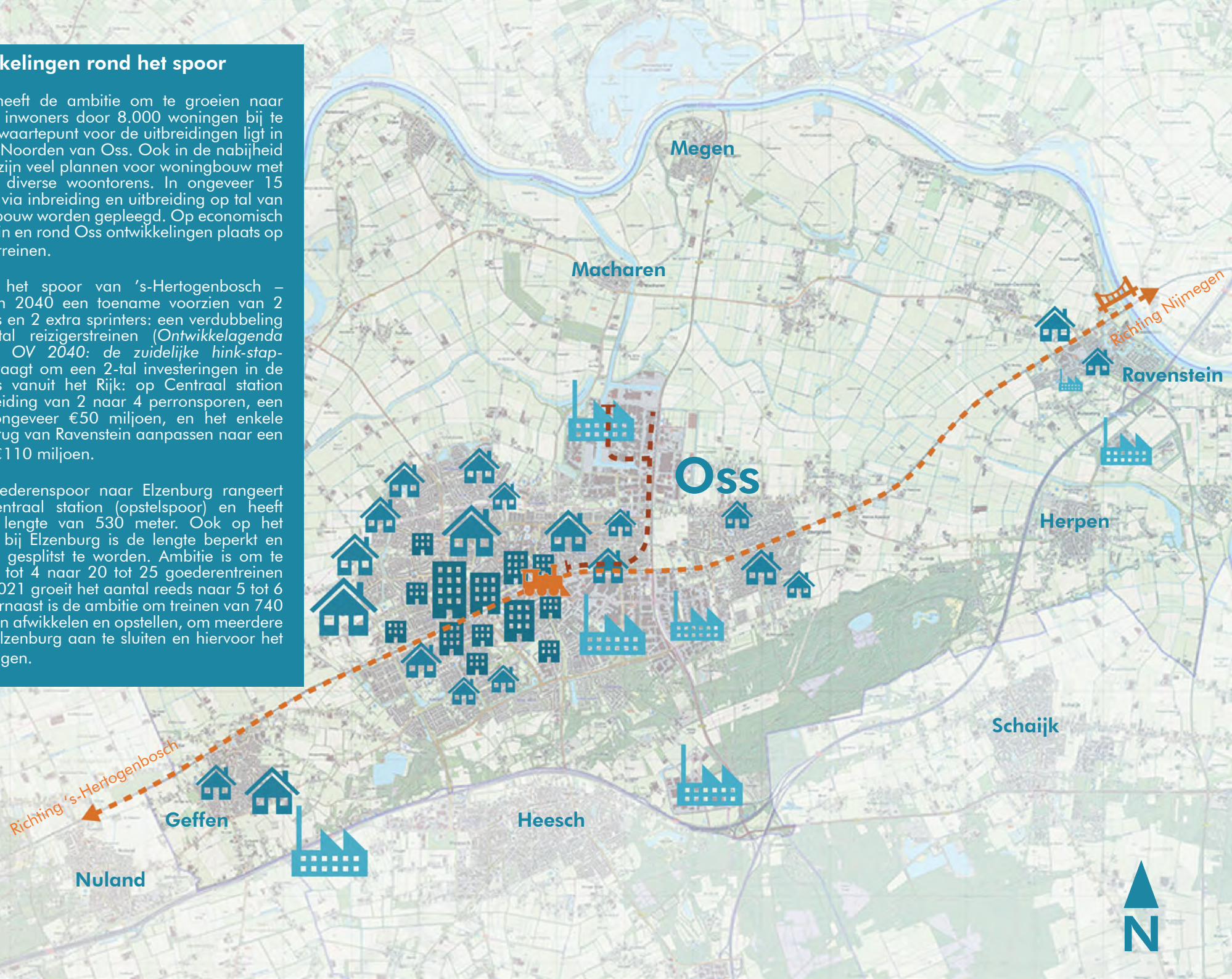
©: R. Rogier

## 1.2 Ontwikkelingen rond het spoor

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

**Oranje:** Op het spoor van 's-Hertogenbosch – Nijmegen is in 2040 een toename voorzien van 2 extra intercity's en 2 extra sprinters: een verdubbeling van het aantal reizigerstreinen (*Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong*). Dit vraagt om een 2-tal investeringen in de gemeente Oss vanuit het Rijk: op Centraal station Oss een uitbreiding van 2 naar 4 perronsporen, een uitgave van ongeveer €50 miljoen, en het enkele spoor op de brug van Ravenstein aanpassen naar een dubbelspoor, €110 miljoen.

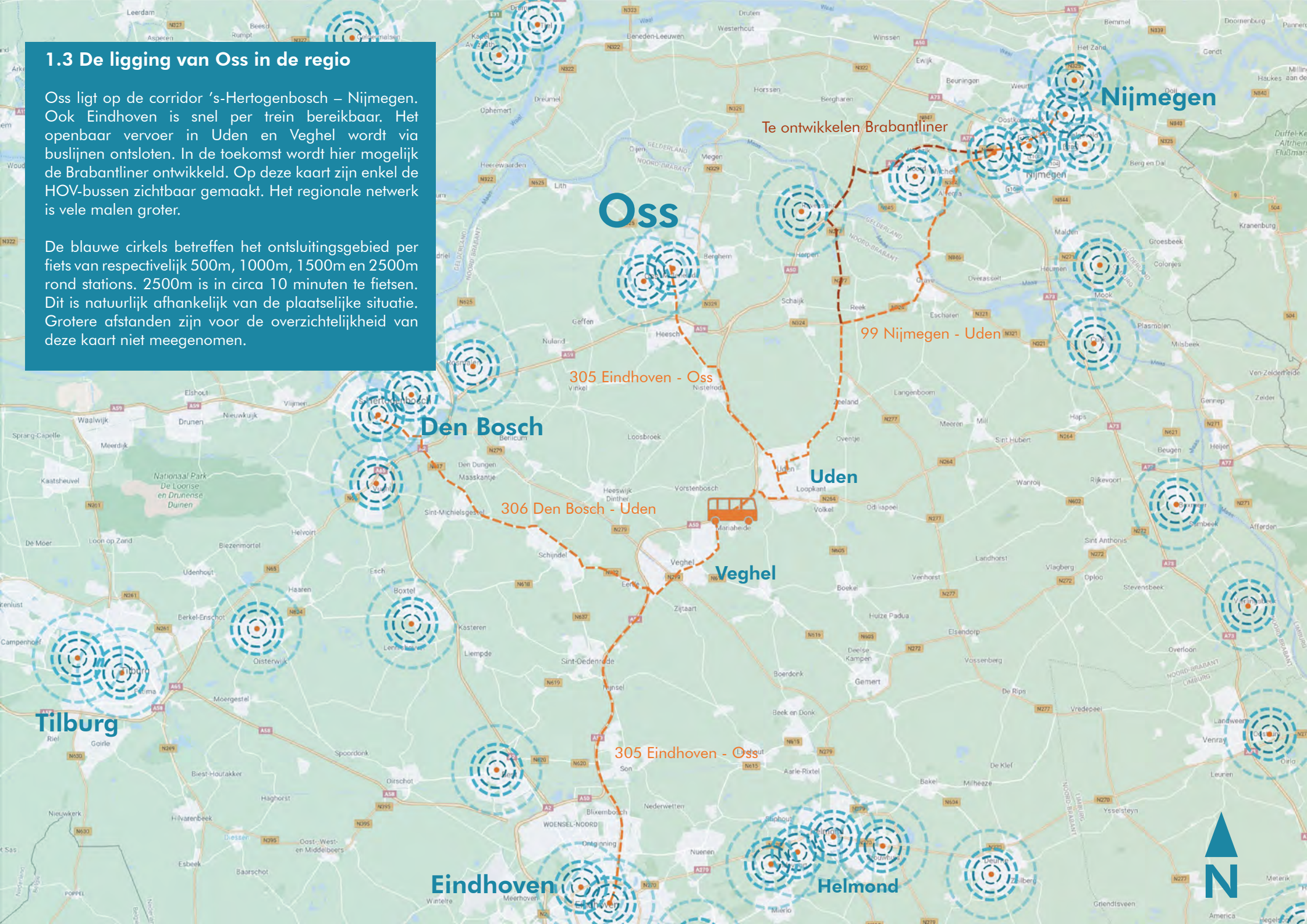
**Rood:** het goederenspoor naar Elzenburg rangeert nu bij het centraal station (opstelspoor) en heeft een beperkte lengte van 530 meter. Ook op het rangeerterrein bij Elzenburg is de lengte beperkt en treinen dienen gesplitst te worden. Ambitie is om te groeien van 3 tot 4 naar 20 tot 25 goederentreinen per week. In 2021 groeit het aantal reeds naar 5 tot 6 per week. Daarnaast is de ambitie om treinen van 740 meter te kunnen afwikkelen en opstellen, om meerdere bedrijven op Elzenburg aan te sluiten en hiervoor het spoor te verlengen.



### 1.3 De ligging van Oss in de regio

Oss ligt op de corridor 's-Hertogenbosch – Nijmegen. Ook Eindhoven is snel per trein bereikbaar. Het openbaar vervoer in Uden en Veghel wordt via buslijnen ontsloten. In de toekomst wordt hier mogelijk de Brabantliner ontwikkeld. Op deze kaart zijn enkel de HOV-bussen zichtbaar gemaakt. Het regionale netwerk is vele malen groter.

De blauwe cirkels betreffen het ontsluitingsgebied per fiets van respectievelijk 500m, 1000m, 1500m en 2500m rond stations. 2500m is in circa 10 minuten te fietsen. Dit is natuurlijk afhankelijk van de plaatselijke situatie. Grotere afstanden zijn voor de overzichtelijkheid van deze kaart niet meegenomen.



## 2. Overzicht van de kernproblematiek en aandachtsgedieden rond het spoor

Via een quickscan zijn de knelpunten rond het spoor in Oss in beeld gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van reeds aanwezige informatie. Ook zijn er meerdere interviews afgenomen. Hieruit bleek dat er sprake is van diverse knelpunten die een grote samenhang hebben met elkaar. Uit de resultaten zijn een vijftal knelpunten gedestilleerd, namelijk:

*Verkeersveiligheid 'stedelijke spoorzone'*

*Oversteekbaar- en bereikbaarheid Noord-Zuid*

*Belemmeringen van het spoor op ontwikkelingsmogelijkheden*

*De kwaliteit en functionaliteit van stations*

*Verdere groei goederenspoor*

Op de volgende pagina's worden de vijf knelpunten afzonderlijk uiteengezet. In hoofdstuk 3 komen oplossingsrichtingen voor de knelpunten aan bod.







Boven: Onbewaakte spoorwegovergang op Elzenburg.

Onder: Station Oss West.

©: Peter van Huijkelom

# Belangrijkste knelpunten rond het spoor

## Legenda

-  Bewaakte spoorwegovergang
-  Ongelijkvloerse spoorwegovergang
-  Onbewaakte spoorwegovergang
-  Problematische overwegen (i.v.m. grote hoeveelheid verkeer en lange dichtligtijd)







## 2.1 Knelpunt 1: Verkeersveiligheid 'stedelijke spoorzone'

- Er vinden veel ongevallen op kruisingen rond overwegen plaats, o.a. door wachtrijen. Ook is er een relatief hoog aantal fietsongevallen;
- In de afgelopen 45 jaar zijn er veel ongevallen gebeurd op de overwegen zelf: 66 ongevallen met 36 dodelijke slachtoffers en 23 gewonden; er is 2x een trein ontspoord (Broekstraat Geffen en Waalkade in Oss); deze aantallen zijn exclusief de slachtoffers in de betrokken trein en exclusief zelfdodingen (35 van 1984 -2021);
- De overwegen vormen een cruciaal onderdeel van de verkeerscirculatie in het stedelijk gebied van Oss. Op 1 na (N329) zijn het allemaal gelijkvloerse overwegen:
  1. 9 overwegen op het tracé van 's-Hertogenbosch naar Nijmegen (verkeersverbinding Noord-Zuid);
  2. 3 overwegen op het goederenspoor naar Elzenburg (verkeersverbinding Oost – West);
- De vele gelijkvloerse overwegen tezamen met het aantal ongevallen zorgen voor urgentie.

Boven: Fietsers negeren rode lichten bij een storing van de spoorwegovergang

©: Foto Mallo

Onder: Spoorwegovergang Heihoeksingel



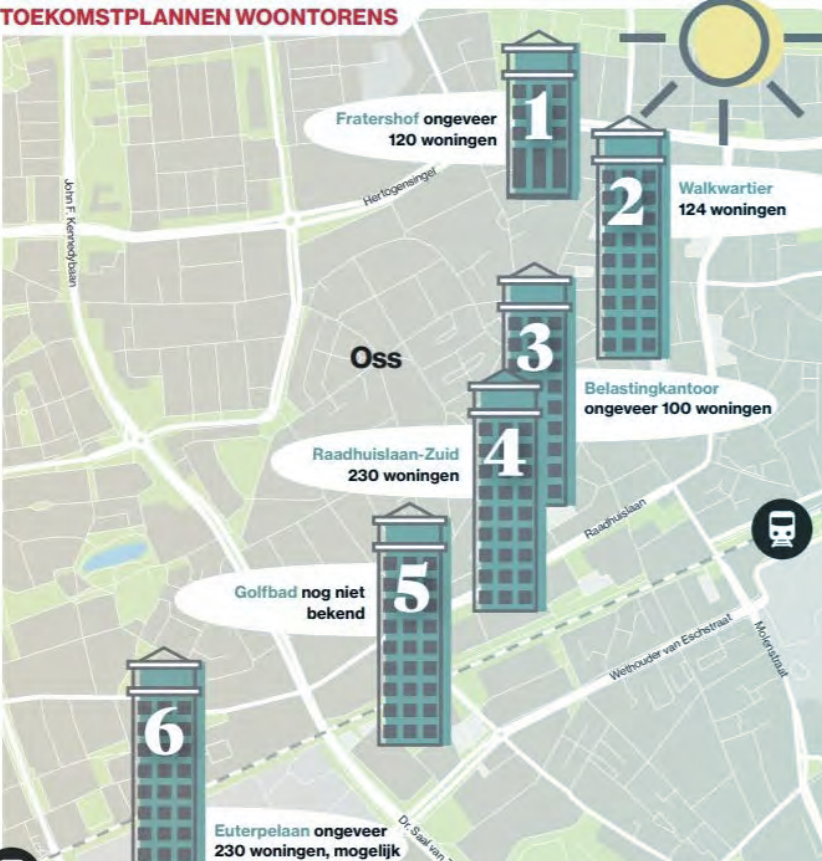
## 2.2 Knelpunt 2: Oversteekbaar- en bereikbaarheid Noord-Zuid

- Barrièrewerking van het spoor;
- Dichtligtijden zijn groot en op een 4-tal overwegen (Heihoeksingel, Dr. Saal van Zwanenbrugsingel, Molenstraat en Kantsingel) zorgt het nu al voor knelpunten in afwikkeling;
- Verkeer en dichtligtijden nemen toe door ontwikkelingen op spoor en woningbouw, waardoor cruciale oversteken verder dicht slibben en de Noord-Zuid verbinding (verder) verslechtert;
- Onvoldoende focus op samenhang spoor en verkeersstructuur met ontwikkelingen wonen en werken;
- De wisselwerking en afhankelijkheid tussen de ontwikkelingen van wonen en werken en een functionele verkeersstructuur -inclusief het spoor - is onvoldoende onderkend en onvoldoende integraal aangepakt;
- De Mobiliteitsvisie is door de gemeenteraad op 19 mei 2011 vastgesteld en heeft een tijdshorizon tot 2020; de op hand zijnde ontwikkelingen vragen om een integrale actualisatie.

Boven: Lange wachtrij bij de spoorwegovergang Molenstraat.  
Midden: Verkeerschaos na een spoorwegovergang-storing

©: Foto Mallo

Onder: Luchtfoto van Oss met hierop 3 overwegen dicht bij elkaar.



### 2.3 Knelpunt 3: Belemmeringen van het spoor op ontwikkelingsmogelijkheden

- Invloed van woningbouwontwikkelingen op de overwegen: Overwegenbeleid in de Derde Kadernota Railveiligheid: “De initiatiefnemer van een project is verantwoordelijk voor compensatie van eventuele nadelige veiligheidsaspecten op overwegen”. Dit betekent dat er bij de gemeente een zekere mate van bewijslast ligt en mogelijke kosten i.r.t. de overwegveiligheid bij wijziging van de verkeersfunctie van de bestaande overweg;
- Invloed van het spoor, geluid, trillingen en externe veiligheid, op woningbouw in de spoorzone; in veel gevallen zijn hier aanvullende maatregelen en kosten aan verbonden (verzwaring, geluidsisolatie, brandwerende gevel etc.).

Boven: Locaties van toekomstige woontorens.

©: AD (2 feb 2021, mogelijk gedateerde cijfers).

Onder: Vlekkenplan Stationskwartier.

©: Gemeente Oss



## 2.4 Knelpunt 4: Kwaliteit en functionaliteit van stations

- Centraal station past in functionaliteit en uiterlijk niet bij een omvang van de stad Oss (huidig en toekomstig).
- Het Centraal Station heeft een gesloten uitstraling en ligt met rug naar de stad;
- Perrons, met name op Oss Centraal, zijn smal en kort waardoor ze onprettig aanvoelen en niet goed in staat zijn grote hoeveelheden reizigers te verwerken, bijvoorbeeld in het geval van een storing.
- Ligging van de stations binnen Oss is niet optimaal ten aanzien het te bedienen gebied en de beoogde ontwikkelingen;
- Aantrekkingskracht, beleving en ruimtelijke kwaliteit worden als ondermaats beleefd ('niet van deze tijd');
- Oriëntatie en routing van en naar Centraal Station is niet duidelijk en niet goed zichtbaar;
- Onnodig lange looproute naar ingang bedrijven aan zuidzijde;
- Beleving van de gelijkvloerse voetgangersoversteek is onprettig en onveilig;
- Stations Centraal en station Oss West scoren vrij laag in belevingsonderzoek reizigers.

Boven: Smalle perrons CS kunnen grote drukte slecht verwerken

Midden: Grauwe uitstraling station Oss West

©: Peter van Huijkelom

Onder: Blick op de entree van station Oss Centraal

©: Fairriqh



## 2.5 Knelpunt 5: Verdere groei van het goederenspoor

- Groei op het goederenvervoer zit het reizigersvervoer in de weg;
- Bij goederenspoor geldt hetzelfde als bij het hoofdspoor: er treedt een verslechtering van de overstekbaarheid op als het goederenspoor intensiever wordt gebruikt en verkeer toeneemt vanwege de toename in aantal woningen en inwoners van Oss; de kruisende wegen (Berghemseweg, Singel 1940 1945 en Kanaalstraat) komen meer onder druk;
- Opstelcapaciteit- en lengte rangeerspoor zijn beperkt; dit heeft een zeer inefficiënte procesvoering tot gevolg ([Rangeren in Oss met RFO 692 - YouTube](#));
- Veiligheid: veel ongevallen met name bij de inritten;
- Huidig systeem is dat de trein stapvoets rijdt en wordt begeleid door een verkeersbeveiliging ([Spoorwegen | Afl.14 | Goederenoverslag - YouTube](#));
- Timing van het goederenvervoer is onzeker en geen regulatie op in of buiten de spits mogelijk;
- Onvoldoende gegevens van dichtligtijden en eventuele geluidsruimte voor geambieerde toename (nadere analyse nodig).

Boven: Lange goederentrein op weg naar Oss

©: Rob Dammers

Onder: Goederenoverslag op het OOC

©: Nieuwsblad Transport

### 3. Oplossingsrichting

De situatie in Oss vraagt om robuuste en forse maatregelen. Voor de situatie in Oss zijn een aantal oplossingsrichtingen bekeken, namelijk: verhoogd spoor, verdiept spoor, meerdere onderdoorgangen van het spoor en een nieuw goederenspoor door het buitengebied tussen Berghem en Ravenstein. Van deze oplossingsrichtingen is er uiteindelijk één gekozen om verder uit te werken.

Het oplossend vermogen voor de knelpunten is het grootst bij een verdiept spoor of een spoor in een tunnel. Het college van B&W van Oss heeft naar aanleiding daarvan nadrukkelijk de ambitie voor een verdiept spoor uitgesproken. Op de volgende pagina wordt het verdiepte spoor nader uiteengezet.

Tenslotte worden er voor Ravenstein enkele interwijkverbindingen voorgesteld. Deze zijn noodzakelijk om de leefbaarheid en oversteekbaarheid van Ravenstein te waarborgen, met name met het oog op de ambitie van Ravenstein om in de komende 15 jaar 250 tot 300 woningen te realiseren. Ook deze interwijkverbindingen worden in de volgende pagina's besproken.



### 3.1 Verdiept spoor

Lengte: 4 kilometer

Het verdiepen van het spoor heeft meerdere voordelen voor Oss. Zo nemen de wachttijden voor verkeer drastisch af en wordt ook de veiligheid sterk verbeterd. De oplossing is echter behoorlijk prijzig.

Aspect	Score
Veiligheid	++
Oversteekbaarheid	++
Hinder	++
Ruimtelijke kwaliteit	++
Ruimtegebruik/inpassing	+
Kosten	---



Nieuwe interwijk-verbinding en stationshub

Referentiebeeld verdiept spoor Almelo  
©: fransmensonides

Referentiebeeld verdiept station Nijverdal  
©: heeswijk.nl





### 3.2 Interwijkverbinding(en) Ravenstein

De ambitie voor de stad Ravenstein is om in de komende 15 jaar 250-300 woningen te realiseren. Het gebied Over d'n dam (aan de noordzijde van het spoor) is hét zoekgebied voor de extra woningbouw-opgave van Ravenstein. Bijgaande schets (boven) vormt een mogelijk beeld op toekomstige stadsuitbreiding voor Ravenstein. Dit beeld gaat verder dan de termijn tot 2040 die is aangehouden bij de prognose van de woningbehoefte.

Het gebied grenst direct aan het station. De wijzing in functie van het gebied noodzaakt een structurele aanpassing van de voetgangersoverpad op het station (zie afbeelding onder en linker cirkel in bovenste afbeelding) naar een robuuste interwijkverbinding voor voetganger en fiets (impressie midden). Tussen de Dorpenweg en de Maasdijk bestaat een tweede mogelijkheid voor een interwijkverbinding: bijvoorbeeld een langzaam vervoersverbinding die de historische route van Stationssingel en Rector Nuijensweg herstelt (Aan deze as zijn bijzondere functies gekoppeld en de as eindigt bij de Maasdijk met toegang tot wandelvoorzieningen in de uiterwaarden). Of een verbinding voor langzaam verkeer in de omgeving van de Maasdijk aangezien het spoor hier al op een hoog talud loopt waardoor een onderdoorgang gemakkelijker is in te passen.



Boven: Vlekkenplan stadsuitbreiding Ravenstein  
Midden: Visualisatie mogelijke interwijkverbinding  
Onder: Huidig station Ravenstein



# Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

> Nu instappen naar 2040



## OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong



### 4. Partners en samenwerking

Ontwikkelingen op en rond het spoor zijn erg duur, en vergen lange (voorbereidings)tijd. De knelpunten die op en rond het spoor in Oss aanwezig zijn of in de toekomst ontstaan, zijn voor meerdere partijen een issue en van belang voor functionaliteit en ontwikkeling. De opgave in Oss vraagt dan ook om samenwerking van verschillende partijen en belanghebbenden.

Zaak is daarom om knelpunten en mogelijke kansen te agenderen bij de verschillende partijen en agenda's; een aantal knelpunten kan mogelijk via al in ontwikkeling zijnde plannen en ambities van Ministerie, Provincie, ProRail en NS worden opgepakt.

Plannen die op dit moment lopen zijn:

- Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040
- Stimuleringsregeling Modal Shift
- Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport – BO MIRT / Algemeen Overleg - AO MIRT (jaarlijks)
- OV in 2040: de Zuidelijke hink-stap-sprong
- Handelingsperspectief voor OV-knooppunten van de toekomst (stations)
- MeerJaren Programma Geluidsanering (MJPG)
- MIRT verkenning A50
- Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

**ProRail**



Provincie Noord-Brabant

Boven: Betrokken partners in het spoorproces  
Rechts: Beleid Ministerie en Zuidelijke provincies spoorontwikkelingen 2040



Boven: Overgang van enkel- naar dubbelspoor  
 Onder: Zicht op spoorbrug Ravenstein

Voor de hand liggende aandachtspunten bij de verschillende partijen:

- ProRail: overwegen (motto is dat de veiligste overweg geen of een ongelijkvloerse overweg is), veiligheid, leefbaarheid (onder andere. geluid, trillingen), onderhoud en beheer, en capaciteitstoename;
- Provincie: Modal Shift, groei reizigers-en goederenvervoer, integrale aanpak van verstedelijkingsopgave met mobiliteit, ontwikkeling mobiliteitshubs in de regio (Oss als stadshub), verkeersveiligheid, MIRT verkenning en aanpak A50, economische groei, en andere;
- NS: Optimale dienstregeling, Stations doorontwikkelen als knooppunt van OV, complete reisapp ontwikkelen (deur-tot-deur planner), veiligheid, groei van reizigersaantal;
- Ministerie Infrastructuur & Waterstaat: groei reizigers-en goederenvervoer, Modal Shift, veiligheid

Ambitie van de NS:



- **Binnenlandse verbindingen**
  - Sprinterfrequenties lange termijn
  - Provincie wil versnelling IJssellijn
  - Aansluiten op buslijnen (BRT)

Optimale dienstregeling



- **Station Oss**
- **Mobiliteitshub**
- **Reikwijdte stations vergroten**
- Ketenmogelijkheden onderzoeken
- **Station Oss West**
- Ontwikkeling rondom om woonopgave

Stations doorontwikkelen als knooppunt van OV (stads mobiliteitshub)



- **MaaS in de regio**
  - Integreren deelmobiliteit regio
- **Gedragverandering**
  - Spreiding studenten / werknemers
  - Stimuleren duurzame mobiliteit
- **Slimme mobiliteit bij grote evenementen**
- **Inzet expertise bij ontwikkelingen hubs**

Complete reisapp ontwikkelen (deur-tot-deur planner)



▲ Een rijtuig van de NS (Nederlandse Spoorwegen) op een bewaakte spoorwegovergang in het Drense Ydeerde.

## ProRail: de beste overweg is géén overweg



▲ Als het aan ProRail ligt, verdwijnen alle spoorwegovergangen.

## ProRail doet spoorwegovergang in de ban: 'vermijd ze allemaal'

ProRail gaat de strijd aan met de eigen spoorwegovergangen. Als het aan de spoorbeheerder ligt, maakt niemand er meer gebruik van. ProRail ziet het als de enige oplossing voor de duizenden incidenten die jaarlijks op de overgangen plaatsvinden.

**ProRail: “Een trein rijdt met hoge snelheid en heeft geen mogelijkheid om tijdig te stoppen of uit te wijken.”**

ProRail beschouwt mede daarom ook iedere overweg als een ‘gevaarlijk kruispunt’. “Op de snelweg zijn gevaarlijke kruispunten allang uit den boze. Daar zijn alleen nog ongelijkvloerse kruisingen. Op het spoor lopen we daarin helaas nog achter.”

“Voor een goede doorstroming op de weg en hoogfrequent rijden op het spoor vormen overwegen steeds vaker een obstakel. ProRail ziet dan ook het liefst dat het verkeer over het spoor heen of onder het spoor door gaat. Nieuwe spoorlijnen, zoals de Hanzelijn, Betuweroute en de Hogesnelheidslijn, hebben al geen overwegen meer. Ook een groot deel van de Randstad is inmiddels overwegvrij. Op bestaande spoorlijnen kijken we waar overwegen vervangen kunnen worden door een tunnel of een brug. Ook kijken we, in overleg met de gemeenten en provincies, hoe we de verkeerssituatie rondom overwegen kunnen verbeteren.”

## 5. Van Knelpunt naar kans: Oss op het juiste spoor

Knelpunten	Kansen
<ul style="list-style-type: none"> <li>X Veiligheid rond overwegen</li> <li>X Oversteekbaarheid en bereikbaarheid</li> <li>X Verbinding stad en werklocaties bij het station</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ongelijkvloerse verbinding(en)</li> <li>✓ Fiets &amp; voetgangersverbinding tussen stad en Life Sciences &amp; Health Campus (o.a. Pivotpark)</li> <li>✓ Aanpassing aangezicht en verbinding bedrijven</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>X Uitbreiding multimodaal goederenvervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kanserverkenning</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>X Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid stad Oss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Meer en langere treinen &amp; meer perrons</li> <li>✓ Kwaliteit en kwantiteit stations</li> <li>✓ Mobiliteitshubs &amp; duurzame mobiliteit</li> <li>✓ CS als belangrijkste HOV knooppunt, en hoogwaardige verbinding &amp; verblijfsgebied</li> <li>✓ Brug Ravenstein</li> <li>✓ MIRT verkenning A50</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>X Belemmeringen spoor op ontwikkelingen</li> <li>X Combi werken, wonen &amp; beleven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Interdisciplinaire aanpak stedenbouw i.c.m. mobiliteit en infrastructuur</li> </ul>



## 6. Conclusies en aanbevelingen

- Verdere groei van Oss is niet op te vangen met de huidige (infra)structuur;
- Ontwikkelingen wonen en werken hebben een grote afhankelijkheid en wisselwerking met ontwikkelingen verkeersstructuur en spoor;
- Veiligheid en ontwikkelingen woningbouw en economie zorgen voor urgentie om te komen tot een visie en plan spoor en onderliggend wegennetwerk;
- Dit vraagt om een integrale aanpak van de verstedelijkingsopgave tezamen met de mobiliteitsopgave;
- Dit vraagt om een nadere studie naar een robuust hoofdsysteem van de mobiliteit en daarbij aandacht voor het fietsnetwerk en duurzame mobiliteit;
- Ontwikkelingen in de stad vragen om een sterke verbinding van ene zijde spoor met de andere, met name op het Centraal Station;
- Een stad als Oss vraagt om een op haar omvang passend, efficiënt en aantrekkelijk centraal station: een multidisciplinair knooppunt. Hiertoe is een upgrade in brede zin noodzakelijk en urgent (functionaliteit, kwaliteit, uiterlijk etc.). Een dergelijk station heeft in de toekomst meer waarde voor de stad, het omliggende gebied, Brabant en Midden en Zuid Nederland;
- Actualisatie van het handelingsperspectief van het Centraal Station in relatie met het doorontwikkelen tot stadsmobiliteitshub.
- Haalbaarheidstudie uitvoeren naar een verplaatsing van Station West;

Boven: Intensieve bebouwing van Oss

©: VanWanrooij.nl

Onder: Samenwerken kan niet alleen



- Op- en uitbouwen ambitievisie in samenwerking met partners: beginnen met hoofdlijnen en gedeelde ambities (gezamenlijke studie);
- Corridorstudie in samenwerking met ProRail en NS over de positionering en verdeling van de stations op de IJsellijn;
- Geluidssanering in de kernen: zoveel mogelijk inzet op bronmaatregelen, pas daarna toepassen geluidsschermen vanwege de ruimtelijke impact;
- (Nadere) analyses op overwegen op spoor 's-Hertogenbosch – Nijmegen en goederenspoor;
- Bovenwijkse voorzieningen bij woningbouwprogramma: onderdoorgang(en) Ravenstein in opnemen; Huidige overpad op station voor voetgangers bij het station Ravenstein voldoet niet als interwijkverbinding voor voetgangers en fietsverkeer;
- Aanpak spoor in Oss vormt rode draad in politieke en maatschappelijke ambities en programma's, zowel op lokaal als bovenlokaal niveau;
- Integrale samenwerking met partners, het bijeen brengen van plannen en ambities en gezamenlijke verkenning van oplossingsmogelijkheden.

Boven: Weg van de Toekomst

©: Oss.nl

Midden: Station Helmond gerealiseerd door Movares

Onder: Trein passeert de spoorwegovergang van station Ravenstein

## 7. Tot slot

De ambitie Oss is een lange termijnambitie, gericht op de periode van de komende 20 tot 30 jaar. De praktijk wijst uit dat het nu tijd is om daarmee aan de slag te gaan: plannen is vooruitzien.

De ambitie op het spoor is groot: zowel in optimaal gebruik en inpassing van spoor en de stations, als van de oversteekbaarheid van beide spoorlijnen. Oss ambieert een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie, met daarbij het duurzaam oplossen van knelpunten om Oss op de lange termijn aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

Oss zet daartoe in op een verdiepte ligging van het spoor en streeft naar een win-winsituatie in belangen en oplossingen tezamen met andere partijen.

De toekomstige ambitie voorziet in een goede verkeersdoorstroming en bereikbaarheid. Meer ruimte voor leefbaarheid en veiligheid.

Een goede verkeersafwikkeling is van nationaal, regionaal en lokaal belang. Niet alleen in economische zin, ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid.

De toekomstambitie van Oss is een integrale aanpak van infrastructuur, ontwikkelingen op wonen en werken, voorzieningen en duurzaamheid. Dat betekent dat de verkeersproblematiek op de wegen en het spoor als één geheel wordt benaderd. Een dergelijke aanpak gaat verdere versnippering tegen, biedt meer ruimte voor oplossingen en voorkomt dat een oplossing op de ene plaats leidt tot een probleem op de andere.

Er spelen verschillende belangen van verschillende partijen op en rond het spoor in Oss. De ambitie is om deze in een vervolg van samenwerking verder te verkennen, met elkaar te verbinden en ze elkaar te laten versterken.

De Plukloc 633 op het OOC. Deze locomotief deed vroeger dienst rond Oss, nu is het ingehaald door de vooruitgang en enkel een herinnering aan vroeger. De toekomst laat niet op zich wachten, en Oss wil vooruit!



**Gemeente Oss**

Raadhuislaan 2  
5341 GM Oss  
[www.Oss.nl](http://www.Oss.nl)

**Movares Regio Zuidoost**

Kennedyplein 101  
5611ZS Eindhoven  
[www. Movares.nl/contact/eindhoven](http://www.Movares.nl/contact/eindhoven)

**Movares**

Daalseplein 100  
3511SX Utrecht  
[www. Movares.nl](http://www.Movares.nl)

©2021 Movares Nederland B.V.

