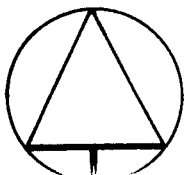


BESTEMMINGSPLAN "SPOORLAAN E.O."

Toelichting

Oss, februari 1981

PP/PH/JB/HV



DIENT STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER OSS

LUCHTFOTO VAN HET HUIDIGE STATIONSCOMPLEX

AAN DE SPOOR AAN

febr '80

T O E L I C H T I N G

INHOUDSOPGAVE

1.0.0. INLEIDING

- 1.1.0. Plangrenzen en benaming
- 1.2.0. Probleemstelling
- 1.3.0. Urgentie

2.0.0. PLANOLOGISCHE/STEDEBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

- 2.1.0. Situering
- 2.2.0. Naast- en bovenliggende plannen
- 2.3.0. Vigerend bestemmingsplan
- 2.4.0. Inventarisatie bestaande toestand
 - 2.4.1. Ruimtelijk patroon
 - 2.4.2. Funktioneel patroon
 - 2.4.3. Patroon van gebruiksrelaties
- 2.5.0. Civiel-technische randvoorwaarden

3.0.0. PROGRAMMA VAN EISEN

4.0.0. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

- 4.1.0. Bestemmingsplan
 - 4.1.1. Ruimtelijk patroon
 - 4.1.2. Funktioneel patroon
 - 4.1.3. Patroon van gebruiksrelaties
- 4.2.0. Inrichtingsplan
 - 4.2.1. Ruimtelijk patroon
 - 4.2.2. Patroon van gebruiksrelaties

5.0.0. BESTEMMINGSPLANMETHODIEK

6.0.0. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.0.0. GEVOERD OVERLEG



Het huidige station, dat gebouwd werd in 1881



De hoofdentree van het huidige station

1.0.0. INLEIDING

1.1.0. Plangrenzen en benaming

1.1.1. Begrenzing

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de noordwand van de Spoorlaan, de westzijde door de westwand van de Molenstraat en aan de zuidzijde door de zuidwand van de Gasstraat. De oostelijk plangrens ligt ter hoogte van de Booglaan.

Het plangebied vormt functioneel een duidelijke samenhang; het omvat namelijk het stationscomplex met de daarbij behorende aan- en afvoerwegen. Met uitzondering van de Molenstraat, een smalle strook van de Gasstraat en een ondergeschikt deel van de Spoorlaan, zijn de gronden in het plangebied eigendom van de N.S.

1.1.2. Benaming

Het voorliggende plan heeft de naam "Spoorlaan e.o." gekregen, omdat:

1. het plan een reorganisatie van het stationscomplex beoogt mogelijk te maken;
2. het stationsgebouw aan de Spoorlaan gelegen is en
3. in de naam "Spoorlaan" tevens de binding met het spoorweggebeuren tot uitdrukking komt.

1.2.0. Probleemstelling

1.2.1. Het station

Het huidige hoofdstation dateert uit 1881 en is gelegen aan de Spoorlaan. Volgens het eindrapport van de "commissie historische en karakteristieke gebouwen te Oss", d.d. december 1976, is door verbouwing de oorspronkelijke architectuur voor een deel aangetast. De overkapping van het perron is evenwel nog authentiek; ondersteund door gietijzeren zuilen, bekroond met een versierd kapiteel.

Voorname commissie acht het gebouw de moeite waard om het te behouden. Niet omdat het een monument is in de zin van de monumentenwet, doch omdat het naar haar oordeel een goed voorbeeld is van het bouwen aan het eind van de vorige eeuw.

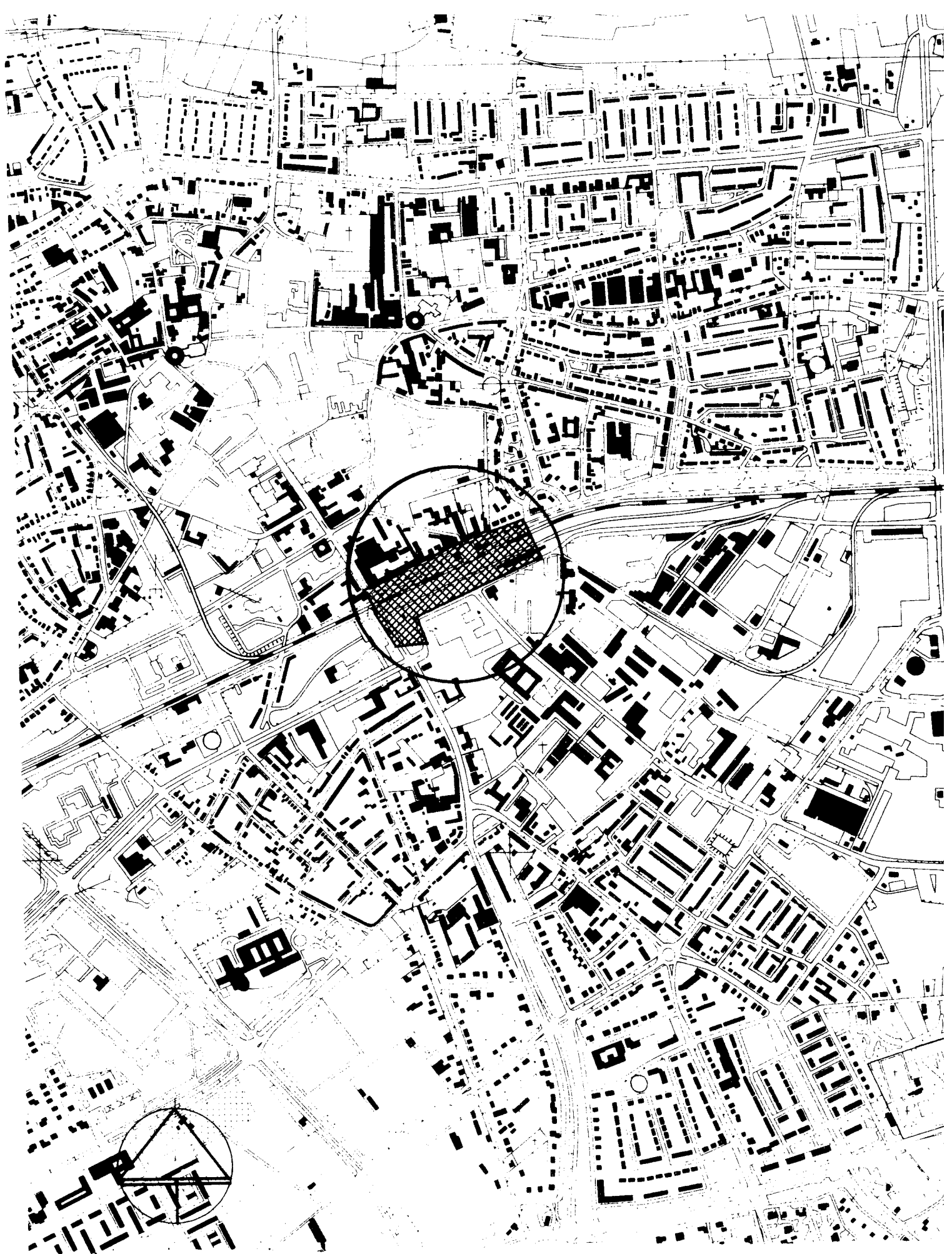
De N.V. Nederlandse Spoorwegen heeft echter in april 1978 te kennen gegeven, dat het huidige stationsgebouw niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd. Daarom wenst de N.S. tot nieuwbouw over te gaan.

1.2.2. De omgeving van het station.

Voorts is van belang dat het huidige busstation door de uitbreiding van het aantal buslijnen te krap is geworden. Verwacht mag worden dat het aantal buslijnen, in verband met de nieuwe stadsuitleg (Ussen en Oss-Noord), nog verder zal toenemen.

Tenslotte behoeft de algehele verkeerssituatie in en om het hoofdstation structurele verbeteringen. De belangrijkste problemen zijn:

1. de matige bereikbaarheid van het station vanuit zuidelijke richting (Ruwaard, Oss-Zuid en Moleneind);



bestemmingsplan station spoorlaan januari 19
overzichtstekening schaal 1 à 10.000 · d.s.g. oss

2. de geringe parkeercapaciteit voor auto's en fietsen. Met name is de situatie voor wat betreft de fietsen alle betrokkenen reeds jaren een doorn in het oog;
3. het ontbreken van voldoende goed gesitueerde taxistandplaatsen en
4. de wijze van voorrijden, die voor het verkeer uit het oosten vaak aanleiding geeft tot dubbelparkeren.

1.3.0. Urgentie

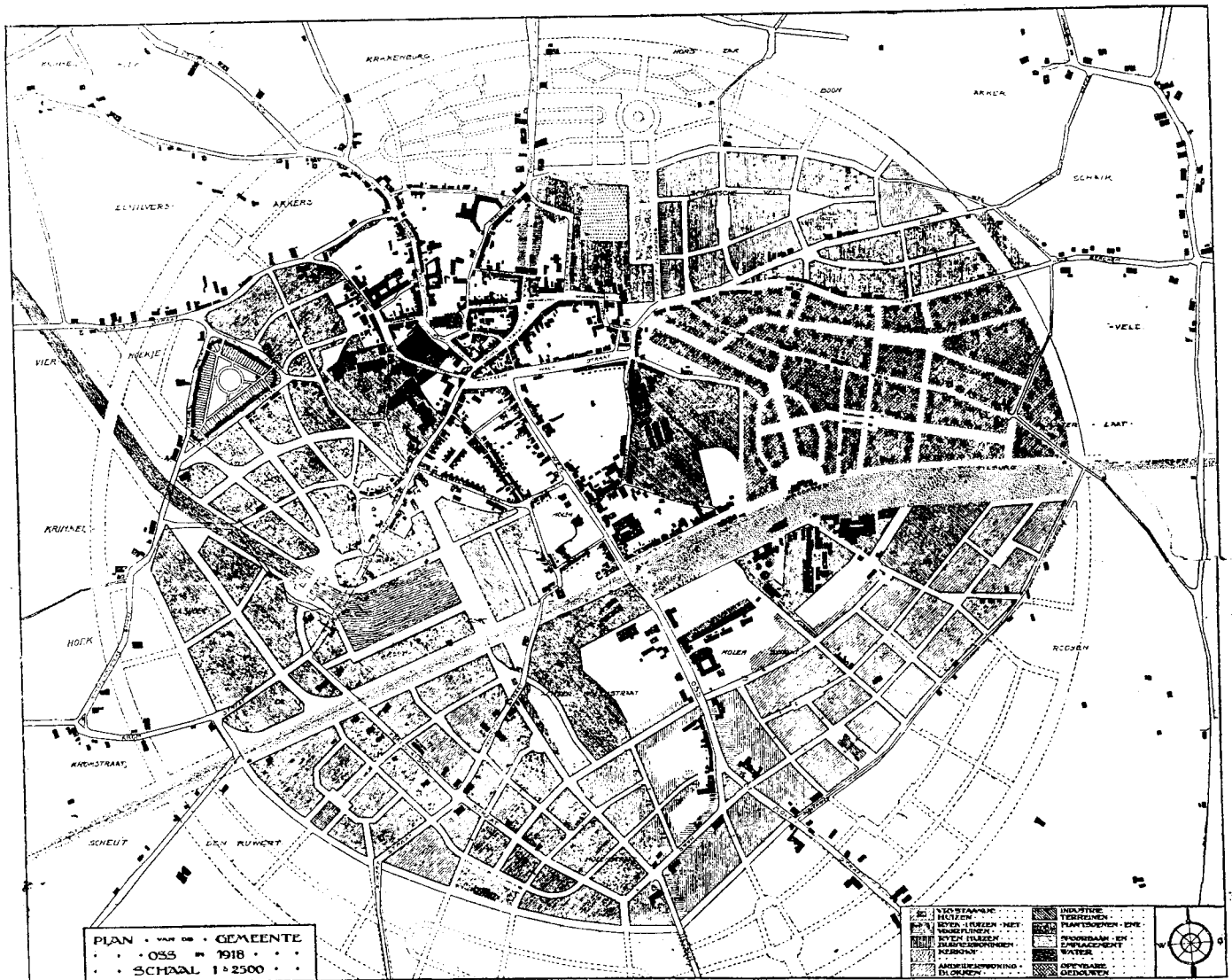
De N.S. is thans doende met de automatisering van de baanvakbeveiliging op het traject Den Bosch-Nijmegen. Dit projekt zal in het voorjaar 1981 gerealiseerd moeten zijn. Voorzover de veranderingen op het stationscomplex betrekking hebben op de beveiliging, zullen deze in het kader van het automatiseringsprojekt moeten kunnen worden uitgevoerd.

Daarnaast is van belang dat de N.S. de vervanging van het huidige stationsgebouw heeft opgenomen in haar investeringsplan 1981. Dit impliceert dat het nieuwe station voor eind 1981 klaar moet zijn en dat dus medio 1980 met de bouw ervan begonnen moet kunnen worden.



Het huidige station, gezien vanuit het oosten.

Uitbreidingsplan van de Gemeente Oss



Het plan der Gemeente Oss wordt over de richting Oost naar West doorsneden door de spoorlijn Nijmegen - 's Bosch en van Noord naar Zuid door den belangrijkste verkeersweg nl. den weg van Oss naar Maasch. Hierdoor wordt het plan verdeeld in 4 kwartieren

N.-W. | N.-O.
Z.-W. | Z.-O.

welke als volgt zijn uitgewerkt:

NOORD-WEST kwartier.

Als vast gegeven is, buiten de bestaande gebouwen, en wegen, (de bestaande gebouwen zijn in zwart aangegeven) het kanaalplan met haven volgens ontwerp van den ingenieur P. H. A. van Wamel.

Het lag voor de hand dat de terreinen, gelegen om en nabij dit kanaal bestemd werden voor nieuwe Industrie-terreinen. Bij deze Industrie-terreinen werd er mede rekening gehouden, dat deze alle aansluiting verkregen per spoor met het spoor-emplacement. Een spoorverbinding op het plan aangegeven als nieuwe spoorlijn is reeds in wording, nl. de verbinding der fabrieken van de firma Jurgens naar haar emplacement, gelegen aan de andere zijde der spoorlijn Nijmegen - 's Bosch.

In het Noordelijk deel van dezen kwartierhoek is in aansluiting met een groep oostwaarts arbeiderswoningen (Vierhoekstraat, Arundstraat en Tuintstraat) nog eenige

terreinen aangewezen voor arbeiderswoningbouw.

NOORD-OOST kwartier.

Bij indeeling van dezen kwartierhoek is uitgegaan van het reeds in aanleg zijnde Villapark, hetgeen gelegen is rechts, komende uit het Stationsgebouw, alwaar de N. V. Ossche Burgerwoningen eerstdaags een 20 tal huizen ter verhuur gereed heeft.

Het wordt begrensd door de spoorlijn, de straat van 8 M. breedte, Teugenaarsweg en door de fabriek van de firma Gebr. van den Bergh. In dit plan is rekening gehouden met een eventueel nieuw te bouwen station.

Hiervan uitgaande komt men op een breedde verkeersweg, welke aansluiting verkrijgt met het voornaamste punt der gemeente, nl. den Heuvel.

Op dezen grooten verkeersweg zijn wederom belangrijke vertakkingen gemaakt tot uitbreiding van dit Villapark, waarmee beoogd wordt een bebouwing met vrijstaande huizen.

Het Villapark, eenmaal geheel voltooid, wordt enerzijds begrensd door de spoorlijn, anderzijds door den hoofdweg Oss-Berghen.

Het Noordelijk deel van dezen kwartierhoek is bestemd voor aaneengesloten bouw van burgerwoningen. Rekening is er mede gehouden, dat zich tusschen het kerkhof en de huizen een plantsoen bevindt van plm. 63 M. breedte.

ZUID-WEST kwartier.

Wegens aansluiting van dezen kwartierhoek met den Noord-West kwartierhoek (Industrie-terreinen) is dit deel zooveel mogelijk bestemd voor den bouw van arbeiderswoningen. Eenige flinke terreinen hiervan zijn in handen van de Bouwvereniging St. Wilfridus, welke aldaar reeds een 50-tal huizen gereed heeft.

De terreinen, in aansluiting met den hoofdverkeersweg Oss-Heesch, alsmede die in aansluiting met den nieuwen hoofdweg, welke den Oss-Heeschweg verbindt met de haven, zijn bestemd voor burgerwoningbouw. Op dezen weg is tevens gedacht een vertakking te leggen op den stoomtram, opdat ook deze in goede verbinding komt met de haven.

ZUID-OOST kwartier.

De opzet voor indeeling van dezen kwartierhoek is geheel gelijk aan dien van den Zuid-West kwartierhoek. In dit deel liggen nl. enkele fabrieken en voor de Gemeente Oss, als voornaamste Industrieplaats, was het noodzakelijk in het plan er mede rekening te houden dat voldoende terrein werd ingedield voor arbeiderswoningbouw.

GROOTE GEBOUWEN.

Groote gebouwen kunnen deels opgenomen worden in den aaneengesloten bouw: deels is er ook op gerekend, dat op enkele punten een geheel vrijstaand gebouw kan geprojecteerd worden.

VOORTUINEN.

Voortuinen worden voorgeschreven in

het Villapark met uitbreiding (alwaar vrijstaande huizen zijn bedoeld) en voorts langs de voornaamste hoofdwegen.

HOOFDWEGEN.

De belangrijkste hoofdwegen verkregen in het uitbreidingsplan, zoo dit nog niet bestond, aansluiting met het middelpunt der Gemeente (nl. den Heuvel) zooals v.a. de Berghemse en de Macharensche straat (Choorstraat). Bij de Boschestraat is een kromming in den weg ontstaan nabij het geprojecteerde kanaal. Dit moest noodzakelijkerwijs geschieden om de havenkom op voldoende hoogte te verkrijgen.

KANAAL.

Het staat echter nog niet vast, of het kanaalplan in den hierbij aangegeven vorm zal worden uitgevoerd. Bij de thans in behandeling zijnde kanaalplannen is ook de aandacht geschonken aan de terreinen tusschen Arenstraat en Boschestraat. Deze terreinen zijn van dergelijke afmeting dat hierin een havenkom kan worden ontworpen, die aan alle hedendaags te stellen eischen voldoet.

Buiten de thans aan te nemen grootte voor het uitbreidingsplan ziet men op de teekening in stippen een aansluiting van de thans geprojecteerde wegen op een groote ringbaan. De ontwerper acht voor een goede oriëntering, waarover de plaats eenmaal de aangegeven grootte verkregen heeft, deze baan noodzakelijk.

Niet alleen voor oriëntering doch ook zal deze baan zich uitstekend leenen op een goede onderlinge verbinding tot stand te brengen door middel van een traject van Villapark, burgerwoningen en arbeiderswoningen naar de Industrie-terreinen. Verder kan vanuit deze ringbaan op een meer regelmatige wijze worden uitgegrepen.

Tusschen deze ringbaan en de tegenwoordig uitbreiding ligt aan de Noordzijde een park geprojecteerd.

Deze terreinen leenen zich uit den aan hunner ligging, zeer slecht voor bouw terreinen. Voorzeker zal dit park in een groote behoefte voorzien. Niet alleen te verpozing en wandeling voor oud en jong, doch hierbij kunnen in aansluiting komen, een voetbalterrein, tennisbaan en muziekkoepel, enz. enz.

Noot bij het woord van toelichting v den heer Estourgie.

BEMERKING.

Voor de haven, in dit uitbreidingsplan ontworpen tusschen het spoor en de Kruisstraat, is inmiddels nog een tweede ontwerp ingekomen, waarbij die haven zou komen aan de andere zijde van de Kruisstraat. Dit is gedaan om den aanleg van het kanaal minder kostbaar te maken, wat een brug en een sluis kunnen vervallen.

2.0.0. PLANOLOGISCHE/STEDEBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN.

2.1.0. Situering

Toen het huidige station rond een eeuw geleden werd gebouwd, lag het ten opzichte van de stad als geheel vrij zuidelijk, maar toch op redelijk beloopbare afstand van de voorzieningen-as Molenstraat, Walplein, Heuvel. Sedert de bouw van de Kortfoort tot aan het begin van de zestiger jaren lag het station vrij centraal. In noord-zuid richting ligt het dat nog steeds, maar in verband met de stadsuitleg in westelijke richting is het station het laatste decennium relatief oostelijk komen te liggen.

Overigens heeft de situering van het station door de jaren heen meerdere malen ter discussie gestaan. Aanvankelijk bestonden plannen om het station meer oostelijk te projekteren. Zo voorziet het "uitbreidingsplan Oss" uit 1918 (ontwerp: Estourgie) in een nieuw station aan de Booglaan.

De belangrijkste reden voor deze situering was, evenals in later jaren, het creëren van een goede relatie met het stadscentrum. Het plan 1918 gaf deze relatie vorm door "een breeden verkeersweg, welke aansluiting verkrijgt met het voornaamste punt der gemeente, n.l. den Heuvel".

Er is ooit ook overwogen om ter hoogte van het huidige station een stationsplein te creëren, en wel door enkele panden in de noordwand van de Spoorlaan te verwerven en af te breken.

In het begin van de zeventiger jaren ontstonden plannen om het station in het verlengde van het Heschepad te situeren. De belangrijkste overwegingen waren:

1. de wens om een betere relatie tussen het stadscentrum en het station tot stand te brengen. Daarbij werd het station tevens gezien als een der kristallisatiepunten in de ontwikkeling van het stadscentrum. In die tijd kwam ook de ontwikkeling van de dienstensektor aan de Raadhuislaan op gang;
2. de grotere ruimtelijke mogelijkheden om de bereikbaarheids- en verkeersproblemen op te lossen, welke zich bij het stationscomplex aan de Spoorlaan voordeden;
3. de geografisch centralere ligging ten opzichte van de stad als geheel.

In diverse bestemmingsplannen, zoals

- het plan "Centrum" (vastgesteld 26 april 1974) en
- het plan "De Reuver" (vastgesteld 26 augustus 1977) werd reeds met bedoelde verplaatsing van het station rekening gehouden.

Thans wordt echter voorgesteld het station op de huidige lokatie te herbouwen en wel om de volgende redenen:

1. door een reorganisatie van de rangeeractiviteiten, is het mogelijk gebleken het merendeel van de rangeersporen nabij het huidige stationscomplex te verwijderen, waardoor het station ook vanuit het zuiden ontsloten kan worden en tevens in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien.
2. de N.S. zal voor de dienstregeling van 1981 een nieuwe halteplaats aan de Braakstraat realiseren (halte Oss-West). Om die reden is het niet noodzakelijk meer het hoofdstation centraal te situeren. Een relatief oostelijke ligging ligt dan meer voor de hand, zeker wanneer gelet wordt op de betekenis van het station voor het woonwerk verkeer.

2. Behalve het centrum, vormen namelijk ook de industriegebieden in het zuid-oosten van Oss belangrijke concentraties van arbeidsplaatsen. Een ander punt van overweging is de minimale afstand tussen stations die de N.S. aanhoudt. Uitgaande van de Braakstraat als lokatie voor de halte Oss-West, ligt het Heschepad te dichtbij om gekozen te kunnen worden als lokatie voor het hoofdstation;
3. wat betreft de relatie tussen het hoofdstation en het stadscentrum geldt dat de lokatie Heschepad - gelet op het huidige stadium van stedelijke ontwikkeling - waarschijnlijk te ver van het centrum ligt, om daarmee een goede ruimtelijke en funktionele samenhang tot stand te kunnen brengen.

Te sterke groei van het winkelgebied in zuid-westelijke richting zou bovendien de "winkelroutes" te sterk doen verschuiven, waardoor de Heuvel buiten de "loop" van het publiek zou komen te liggen. De keuze voor de lokatie Spoorlaan kan overigens van betekenis zijn met betrekking tot de funktieveranderingen, die op middellange termijn verwacht mogen worden voor het gebied tussen Oostwal en Burgemeester van den Elzenlaan. Oss zal dan waarschijnlijk zo ver ontwikkeld zijn, dat via bedoeld gebied wel een goede relatie tussen het Centrum en het station zal kunnen ontstaan.

4. tenslotte heeft meegespeeld dat de N.S. om financiële redenen voor handhaving van het stationscomplex op de huidige lokatie heeft gekozen (zie onder meer verslag van overleg met de N.S. op 19 juni 1974 te Oss).

2.2.0. Naast- en bovenliggende plannen

2.2.1. Struktuurschets "Centrum"

De struktuurschets "Centrum" is op 25 augustus 1978 door de raad aangevaard. De struktuurschets benadrukt onder meer de wens tot behoud van de bestaande strukturen en memoreert verkeersonderzoek dat heeft aangetoond, dat een tunnel in de Molenstraat ter hoogte van de spoorlijn niet nodig is (zie ook Nota Overwegen). Uit dien hoofde wordt de huidige ligging van het Station als minder problematisch gezien. De afstand tot het winkelcentrum en meer nog de enigszins afzijdige ligging wordt eveneens minder bezwaarlijk geacht. Terwijl een verplaatsing van het station naar de lokatie "Heschepad" de afstand tot het centrum niet aanmerkelijk zou bekorten.

De struktuurschets laat daarnaast de levensvatbaarheid van de Spoorlaan - hoog gewaardeerd om zijn belevingswaarden en funktioneel patroon - zwaarder wegen, dan de mogelijkheid de belangrijke voetgangersroute van het kantoreng gebied naar het winkelcentrum te ondersteunen met een station op de lokatie "Heschepad".

2.2.2. Vigerend bestemmingsplan "Centrum"

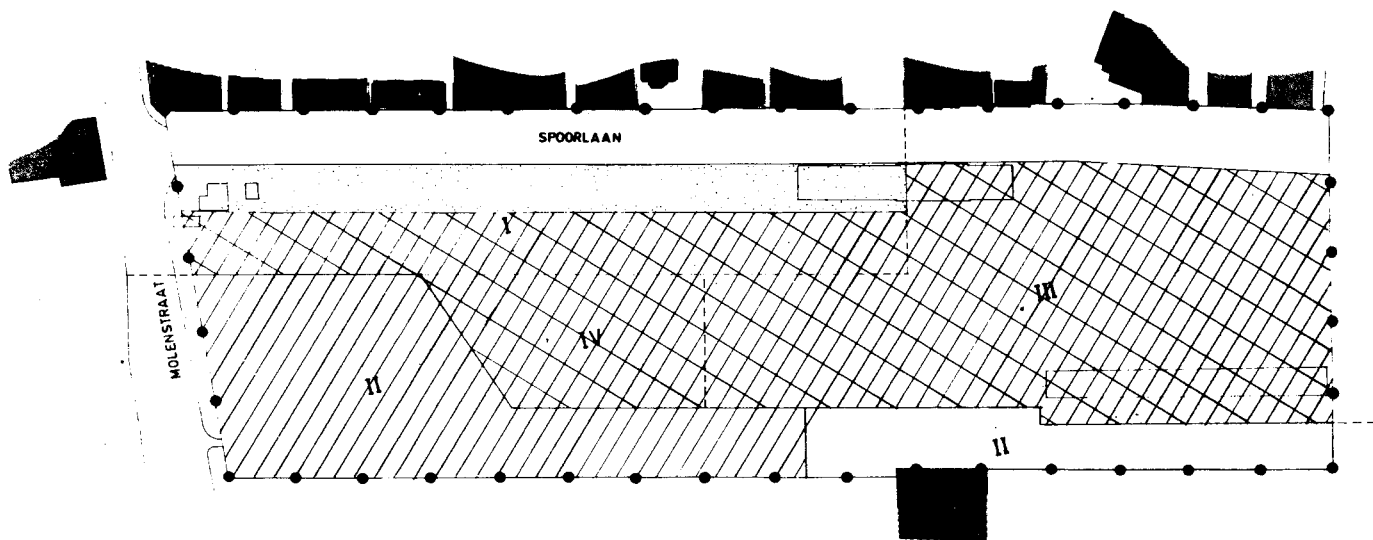
Het bestemmingsplan "Centrum", door de raad vastgesteld op 26 april 1974, ligt noord-westelijk van het plangebied en regelt voor een deel ook de vigerende bestemmingen van onderhavig plangebied.

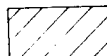
Aan een op een gedeelte van het terrein van de voormalige koekfabriek "Ploegmakers" en van de voormalige emballagefabriek "Eminos" geprojecteerde uit te werken bestemming "verkeersdoeleinden, alsmede woningen" is destijds door Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden. De bezwaren van Gedeputeerde Staten richtten zich met name tegen een onvoldoende motivering van de noodzaak de oosttangent vanaf de Oostwal in zuidelijke richting te verbinden met de Spoorlaan. Het werd wenselijk geacht onderhavig gebied een bestemming te geven, die beter zou passen bij de omringende bebouwing. In het ontwerp-bestemmingsplan "De Ster", dat thans in voorbereiding is, worden dan ook - uitgaande van de struktuurschets "Centrum"- nieuwe bestemmingsvoorstellen gedaan voor het gebied begrensd door de Oostwal, de Bram van den Berghstraat, de Spoorlaan en de Molenstraat.

Het huidige station aan de Spoorlaan is in het vigerend plan (Centrum) wegbestemd, terwijl in datzelfde plan ter hoogte van het Heschepad ruimte gereserveerd is voor een nieuw station, mede in verband met de geprojecteerde wandelroute tussen de winkels aan de Kruisstraat-Heuvelstraat en de stedelijke voorzieningen langs de Raadhuislaan. De Houtstraat en het noordelijke deel van het Heschepad zijn in het plan Centrum n.l. voor geconcentreerde winkelvestiging bestemd.

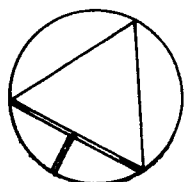
2.2.3. Ontwerp-bestemmingsplan "De Ster"

Het ontwerp-bestemmingsplan "De Ster" zal dit jaar aan de raad ter vaststelling worden aangeboden. Dit plan grenst aan de noordzijde van onderhavig plangebied. Het ontwerp-plan voorziet in een vervanging van de industriële functies door woondoeleinden, waarbij gedacht wordt aan een ruimtelijke afbouw van de Oostwal en de Bram van den Berghstraat met gesloten bebouwing in 2 tot 4 à 5 lagen. De ontsluiting per auto wordt geregeld via de Bram van den Berghstraat. Voor het langzaam verkeer is bovendien voorzien in een ontsluiting via de Molenstraat. De min of meer gesloten noordwand van de Spoorlaan blijft derhalve wat dat betreft onaangetast. Het ontwerp-plan is met zijn bebouwings- en gebruiksvoorschriften eveneens gericht op het behoud van de ruimtelijke en funktionele verscheidenheid van bebouwing aan de Spoorlaan. Hierbij is extra aandacht besteed aan voorwaarden voor het behoud van historisch markante bouwwerken, zoals het pand tegenover het station, dat enigszins terugligt in de gevelwand. Inspelend op de gewijzigde inzichten omtrent de verkeersstructuur van Oss (en met name betreffende de realisatie van een tunnel en het verplaatsen van het station) biedt het ontwerp-plan mogelijkheden voor de vestiging van (kleinere) kantoren, enkele winkels en horecavestigingen om de relatie tussen het station en het centrum gestalte te geven. Dit in afwijking van het bestemmingsplan "Centrum", dat voor dit gebied meer de nadruk legde op de kantoorfunctie. Tenslotte is voor de belevingswaarde en het funktioneren van de Spoorlaan van belang, dat in het ontwerp-plan voorschriften zijn opgenomen omtrent het reserveren van parkeerruimte op eigen terrein.



-  OPENBARE WEG
-  OPENBARE GROENVORZIENING
-  VERKEERSDOELEINDEN
-  SPOORWEGDOELEINDEN

- volgens:
- I bestemmingsplan centrum '74
 - II " zuid '66
 - III " schadewijk '66
 - IV uitbreidingsplan in onderdelen



DIENT STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER OSS
 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN STATION SPOORLAAN febr. '80



2.2.4. Vigerend bestemmingsplan "Schadewijk"

Het bestemmingsplan "Schadewijk", door de raad vastgesteld op 28 oktober 1966, ligt noord-oostelijk van het plangebied en regelt voor een deel ook de vigerende bestemmingen van onderhavig plangebied. Dit plan is een vervanging van het uitbreidingsplan in onderdelen "Schadewijk" op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, die in augustus 1965 van kracht werd. De bestemmingen welke direkt of indirekt op onderhavig plangebied betrekking hebben zijn vrijwel geheel volgens plan gerealiseerd. Voor wat betreft het plan Schadewijk is het huidige station gelegaliseerd. De noordwand van de Spoorlaan, tussen de Bram van den Berghstraat en de overdekte fietsenstalling, is bestemd voor horecadoeleinden, respectievelijk woningen en winkel-woonhuizen, waarin winkels, kantoren, banken, café's en restaurants zijn toegestaan.

2.2.5. Vigerend bestemmingsplan "Zuid"

Het bestemmingsplan "Zuid", door de raad vastgesteld op 28 oktober 1966, ligt ten zuiden van het plangebied en regelt voor een deel ook de vigerende bestemmingen van onderhavig plangebied. Ook dit plan is een vervanging van een uitbreidingsplan in onderdelen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het plan Zuid voorziet in een ambitieuze aanpak van de ontsluiting van het centrum vanuit de Ruwaard.

Zo zijn er spoorwegtunnels geprojecteerd ter hoogte van het tracé Lievekamplaan/Palmstraat en het tracé Molenstraat/Oostwal, alsmede een ongelijkvloerse kruising van de Gasstraat met de Molenstraat. Genoemde bestemmingen en met name ook de bestemming verkeersdoeleinden op het spoorwegemplacement, zijn niet gerealiseerd. En wel omdat - zoals in de punten 2.2.1. en 2.2.2. reeds is aangestipt - een tunnel in het tracé Molenstraat/Oostwal thans niet meer wenselijk en nodig wordt geacht.

Met een AHOB op de overgang Molenstraat kan het verkeer ook op een bevredigende wijze worden afgewikkeld, terwijl een tunnel grote stedenbouwkundige en financiële offers zou vergen.

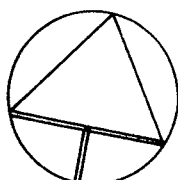
2.2.6. Vigerend bestemmingsplan "De Reuver"

Het bestemmingsplan "De Reuver", door de raad vastgesteld op 26 augustus 1977 en laatstelijk herzien d.d. 22 juni 1979, ligt ten westen van onderhavig plangebied. Dit plan regelde aanvankelijk de mogelijkheid het huidige station aan de Spoorlaan te verplaatsen naar de lokatie "Heschepad". In de laatste herziening is deze mogelijkheid uitgesloten.

2.3.0. Vigerend bestemmingsplan

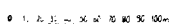
Zoals uit tekening nr. ST 79-54 blijkt, worden de bestemmingen van onderhavig plangebied thans geregeld in een viertal plannen, t.w.

- het bestemmingsplan "Centrum";
- het bestemmingsplan "Zuid";
- het bestemmingsplan "Schadewijk" en
- het uitbreidingsplan in onderdelen.



DIENST STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER OSS
 RUIMTELIJK PATROON

febr. '80



Deze plannen zijn in het voorgaande besproken. Uit de vigerende bestemmingen kunnen geen richtlijnen voor het onderhavig plan afgeleid worden, omdat de overwegingen die destijds aan de betreffende bestemmingsplanregelingen ten grondslag hebben gelegen, thans geen opgeld meer doen.

Het meest van belang is, dat zowel een station op de lokatie "Heschepad" als een tunnel in het tracé Molenstraat/Oostwal thans niet meer zinvol wordt geacht.

2.4.0. Inventarisatie bestaande toestand

2.4.1. Ruimtelijk patroon

A. Structuur.

Het bestaande station aan de Spoorlaan is een typisch straatstation. Het stationscomplex kent geen specifieke pleinruimten. De belangrijkste gebouwde en ongebouwde ruimten in het plangebied kenmerken zich door een lineaire structuur. Deze structuur vloeit zowel voort uit de aard van een spoorlijn en een straat, als uit het gegeven dat deze twee elementen op vrij korte afstand van elkaar parallel lopen. De lineaire structuur van de Spoorlaan wordt vooral beleefbaar in de karakteristieke laanbeplanting met vrij forse kastanjes, die het ruimtelijk milieu de nodige herbergzaamheid verlenen.

B. Spoorlaan.

De ruimtelijke samenhang van de Spoorlaan als stedenbouwkundige ruimte wordt gedragen door:

- a. de noordwand, die visueel tamelijk gesloten is;
- b. de karakteristieke laanbeplanting;
- c. de ruimtelijke werking van het seinhuis met bijbehorende woning;
- d. de afsluitende werking van Hotel Van Alem, dat door zijn karakteristieke architectuur de Spoorlaan ook een zekere allure verleent en
- e. de lineaire structuur van het bestaande stationsgebouw.

Het bestaande station vormt ruimtelijk en functioneel een fraaie afsluiting van de Bram van den Berghstraat, die in de toekomst waarschijnlijk kan uitgroeien tot een functioneel en ruimtelijk ondersteunde relatie met het centrum.

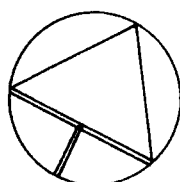
C. Molenstraat.

De zuidzijde van de Spoorlaan vormt ruimtelijk een veel minder hecht geheel. De Molenstraat wordt tussen de Wethouder van Eschstraat en de spoorwegovergang onvoldoende begeleid. In dat verband heeft het seinhuis een soort poortwerking; het markeert de overgang van een ruimtelijk en functioneel goed begeleide stadsstraat, naar een ruimte die gedomineerd wordt door het verkeer, met aanliggende bestemmingen, die vrij grof van schaal zijn en ruimtelijk onvoldoende samenhangen.



LEGENDA

- WONEN
- DISTRIBUTIE
- HORECA
- SOCIALE, CULTURELE EN RECREATIE VOORZIENINGEN
- MEDISCHE EN SOCIALE ZORG
- KANTOREN EN DIENSTEN
- BEDRIJVEN
- VERKEERSVOORZIENINGEN



DIENT STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER OSS
 FUNKTIONEEL PATROON

febr. '80

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100m

D. Gasstraat.

De Gasstraat wordt aan de zuidzijde begrensd door het gebouwencomplex van Organon. De noordzijde wordt begeleid door een fraaie rij platanen en het gebouw van Van Gend en Loos. De samenhang als straatruimte is redelijk, zij het dat de aansluiting op de Molenstraat onvoldoende herkenbaar is en desoriënterend werkt.

E. Stationscomplex als geheel.

Het stationscomplex als zodanig wordt ruimtelijk niet zodanig benadrukt, dat van een goede herkenbaarheid kan worden gesproken. Het seinhuis en het bestaande stationsgebouw vervullen m.b.t. tot de beeldvorming nog de belangrijkste functie. Beiden staan echter op de nominatie om te verdwijnen.

2.4.2. Funktioneel patroon

A. Spoorlaan.

Behalve ruimtelijk vormt de Spoorlaan ook in funktioneel opzicht een samenhangend geheel. De bestemmingen in de noord- en westwand zijn duidelijk geënt op het stationsgebeuren. Men kan hier de nodige café's, restaurants, hotels en kleine kantoren aantreffen. De cluster voorzieningen is ruimtelijk vrij scherp begrensd. De oostgrens ligt ter hoogte van de bewaakte fietsenstalling, terwijl de westgrens gevormd wordt door de Molenstraat. Deze duidelijke grenzen, die ruimtelijk voldoende gemarkeerd worden, alsmede de compactheid van de cluster, zorgen voor een duidelijk herkenbaar funktioneel patroon. De beoogde uitbreiding van hotel Wilhelmina vormt in feite de eerste funktionele uitstraling van de stationsomgeving richting centrum.

B. Gasstraat.

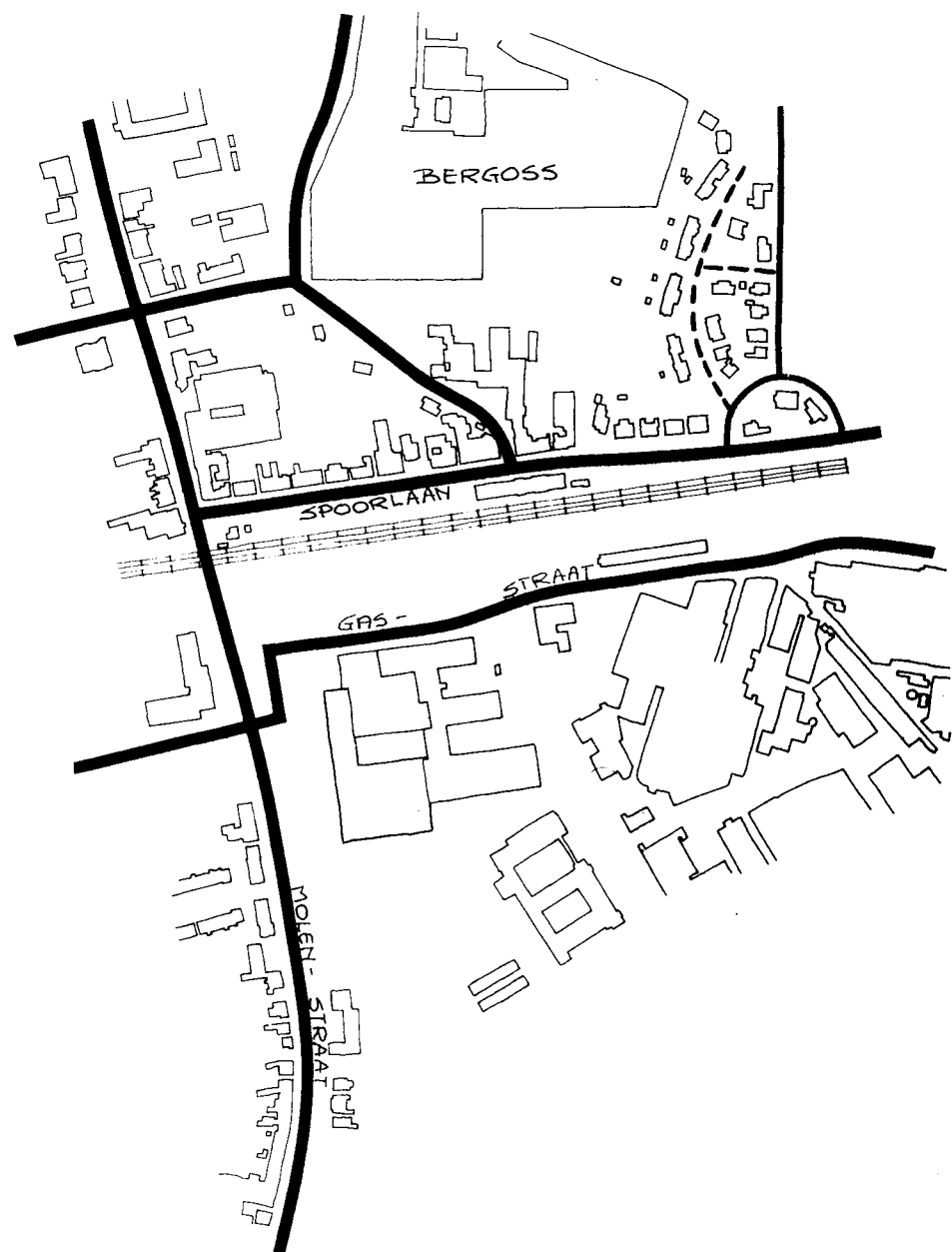
De omgeving van de Gasstraat wordt gedomineerd door bedrijfsactiviteiten, die ofwel verband houden met het bedrijfscomplex van Organon, ofwel met het goederen-overslagstation van Van Gend en Loos.

C. Funktiedifferentiatie en -menging.

De funktiedifferentiatie en -menging aan de Spoorlaan is - onder meer in verband met de kleinschaligheid van de functies daar - aanmerkelijk groter dan aan de Gasstraat, waar nauwelijks sprake is van enige funktiedifferentiatie en -menging.

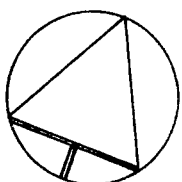
D. Stationscomplex als geheel.

Gelet op het totale stationscomplex oogt de Spoorlaan e.o. als een voorkantsituatie, terwijl de omgeving van de Gasstraat - ondanks het kantoorgebouw op de hoek Gasstraat/Molenstraat - kenmerken heeft van een achterkantsituatie.



LEGENDA

-  WIJKWEG
-  BUURTWEG
-  WOONSTRAAT



DIENT STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER OSS
VERKEERSSTRUKTUUR OMGEVING SPOORLAAN febr. '80

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100m

2.4.3. Patroon van gebruiksrelaties

A. Stationsgebouw en omgeving.

Het stationsgebouw kent meerdere doorgangsrelaties tussen perron en straat. Het perron is, ook buiten het stationsgebouw om, op meerdere punten vanaf de straat toegankelijk. Een en ander vormt een interessant gegeven, omdat de uitwisseling tussen perron en straat over een grotere lengte, past bij het wezen van een straat. Het typerende van een straat is n.l. het relatieve evenwicht tussen haar stroomfunctie (de gebruiksrelaties in de langsrichting) en haar erffunctie (de gebruiksrelaties in de dwarsrichting). Bedoelde uitwisselingrelaties staan borg voor een rijke verscheidenheid aan relatief kleinschalige plekken.

Het overpad dat beide perrons verbindt, is ten opzichte van het stationsgebouw excentrisch gesitueerd. Het overpad ligt aan de zijde van het busstation en 400 fietsenklemmen. De hal voor de kaartverkoop ligt nogal ver oostwaarts van dit overpad. Een en ander levert relatief lange loopafstanden op en veroorzaakt een concentratie van verkeersbewegingen rond het overpad. Deze concentratie straalt uit op de aanliggende straatruimte en doet daar hinderlijke verkeerscongesties ontstaan. Met name de concentratie fietsen aan de westzijde van het station zorgt voor een onaantrekkelijk straatbeeld.

B. Bereikbaarheid.

Het station is vanuit de Gasstraat niet bereikbaar. Verkeer vanuit Oss-Zuid moet het station via de Spoorlaan naderen. Momenteel geldt een linksaf-verbod voor het verkeer vanuit het noordelijk deel van de Molenstraat. Dit betekent dat het verkeer vanuit het noorden via de Bram van den Berghstraat moet naderen en dan in oost-westrichting over de Spoorlaan rijdt. Het oost-westverkeer over de Spoorlaan kan, in verband met de ligging van de Bram van den Berghstraat en de bezetting van de langspaarkeerplaatsen langs de noordwand van de Spoorlaan, niet over een voorrij-gelegenheid beschikken. Dit geeft vaak aanleiding tot dubbelparkeren.

Voetgangers naderen het station via de Molenstraat, de Bram van den Berghstraat of vanuit het oostelijk deel van de Spoorlaan. De route via de Bram van den Berghstraat naar het centrum is het kortst. Deze route is thans nog weinig aantrekkelijk, onder meer omdat zij nog geen deel uitmaakt van de ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van het centrum.

C. Busstation.

Het huidige busstation, dat bestaat uit een langgerekt perron, is door de uitbreiding van het aantal lijnen te klein geworden. In verband met de bestaande busroutes rijden alle bussen in de Spoorlaan in oost-westrichting. Dit houdt in dat de bussen met hun voorzijde van het N.S.-station staan afgewend. Buspassagiers, welke vanuit het N.S.-station komen, kunnen dus niet direkt overzien welke bestemming de diverse bussen hebben.



*De westzijde van het stationsgebouw, met een
concentratie van fietsen der hoogte van het overpad.*



*Het overpad, dat bij de planvorming van grote
invloed heeft.*

D. Parkeren en stallen.

Langs de noordwand van de Spoorlaan bevinden zich een aantal kortparkeerplaatsen, die behalve voor het station tevens een functie hebben voor de aanliggende bestemmingen. Noordoostelijk van het bestaande stationsgebouw bevindt zich een terrein voor langparkeren (circa 100 plaatsen), dat voor het merendeel van de tijd volbezet is.

Het capaciteitstekort voor de fietsers is, gezien de bezetting van de bestaande klemmen, nog groter. De huidige capaciteit is circa 960 plaatsen (560 bewaakte stalplaatsen en circa 400 klemmen in het westelijk deel van de Spoorlaan).

De taxi-standplaatsen bevinden zich op het huidige busstation, vlakbij het overpad naar het tweede perron, in een hoek waar ook veel fietsen worden geplaatst. Er is hier sprake van een groot ruimtetekort en talrijke conflicten tussen de diverse soorten verkeersdeelnemers.

Opvalt dat de parkeer- en stalgelegenheden voor het partikuliere vervoer in hoofdzaak ten oosten van het station zijn gesitueerd, terwijl het openbaar vervoer ten westen van het stationsgebouw is geconcentreerd.

2.5.0. Civiel-technische randvoorwaarden

2.5.1. Situering overpad

Van de zijde van de N.S. is gesteld, dat het bestaande overpad om financiële en technische redenen moet worden opgevat als een vast gegeven. Een verbinding tussen beide perrons door middel van een tunnel, acht de N.S. financieel onhaalbaar en bovendien minder gewenst met het oog op het comfort van de treinreiziger.

De situering van het bestaande overpad is derhalve van structurele betekenis voor het plan (verslag van overleg met N.S. dd. 19-2-1979 te Utrecht).

2.5.2. Rangeerterrein

Bij de planvorming moet uiteraard rekening worden gehouden met de bestaande rails. Het huidige rangeerterrein wordt opgebroken tot ongeveer ter hoogte van het gebouw van Van Gend en Loos, met uitzondering van het meest noordelijke rangeerspoor, dat naar het oordeel van de N.S. gehandhaafd moet blijven.

Gemeten vanuit het hart van de rails, dient een zone ter breedte van minimaal 4 m' vrij te blijven van bebouwing en begroeiing. Bomen moeten dus minstens ca. 8 m' uit het hart van de dichtstbijzijnde rails worden geprojecteerd.

2.5.3. Rijrichting bussen

In verband met de breedte van de Molenstraat en regeltechnische randvoorwaarden, met name ter hoogte van de kruising met de Spoorlaan, is het technisch onmogelijk bussen met de thans gebruikelijke omvang in west-oost richting over de Spoorlaan te laten rijden. Dit gegeven is van grote invloed op de situerings- en inrichtingsmogelijkheden van het busstation.

2.5.4. Kabels en leidingen

De kabels en leidingen bevinden zich op de gebruikelijke plaatsen in de bestaande straatprofielen.



*Het huidige rangeerterrein, dat goeddeels opgebroken
zal worden, onder meer om een toegang vanuit de
Gassstraat te kunnen maken.
Linker het gebouw van Van Gend en Loos.*

3.0.0. PROGRAMMA VAN EISEN

3.1.0. Stationsgebouw

Nabij het overpad zal de bouw van een station (kaartenverkoop-hal + restauratieruimte) mogelijk moeten worden gemaakt. Voorts moet nabij het busstation voorzien kunnen worden in een informatiecentrum en een kantoorruimte t.b.v. de busmaatschappij.

3.2.0. Bereikbaarheid en voorrijden

Het stationscomplex zal vanuit de Gasstraat ontsloten moeten kunnen worden. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het stationscomplex zal ruimte moeten worden gereserveerd voor goed funktionerende voorrijgelegenheden.

3.3.0. Parkeren en stallen

Ten behoeve van de treinreizigers zal aan de noordzijde van het stationscomplex ruimte moeten worden gereserveerd voor minstens

- circa 950 fietsen;
- circa 115 langparkeerplaatsen en
- circa 5 kortparkeerplaatsen.

Aan de zuidzijde zal moeten worden voorzien in ruimte voor minstens

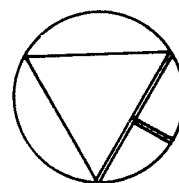
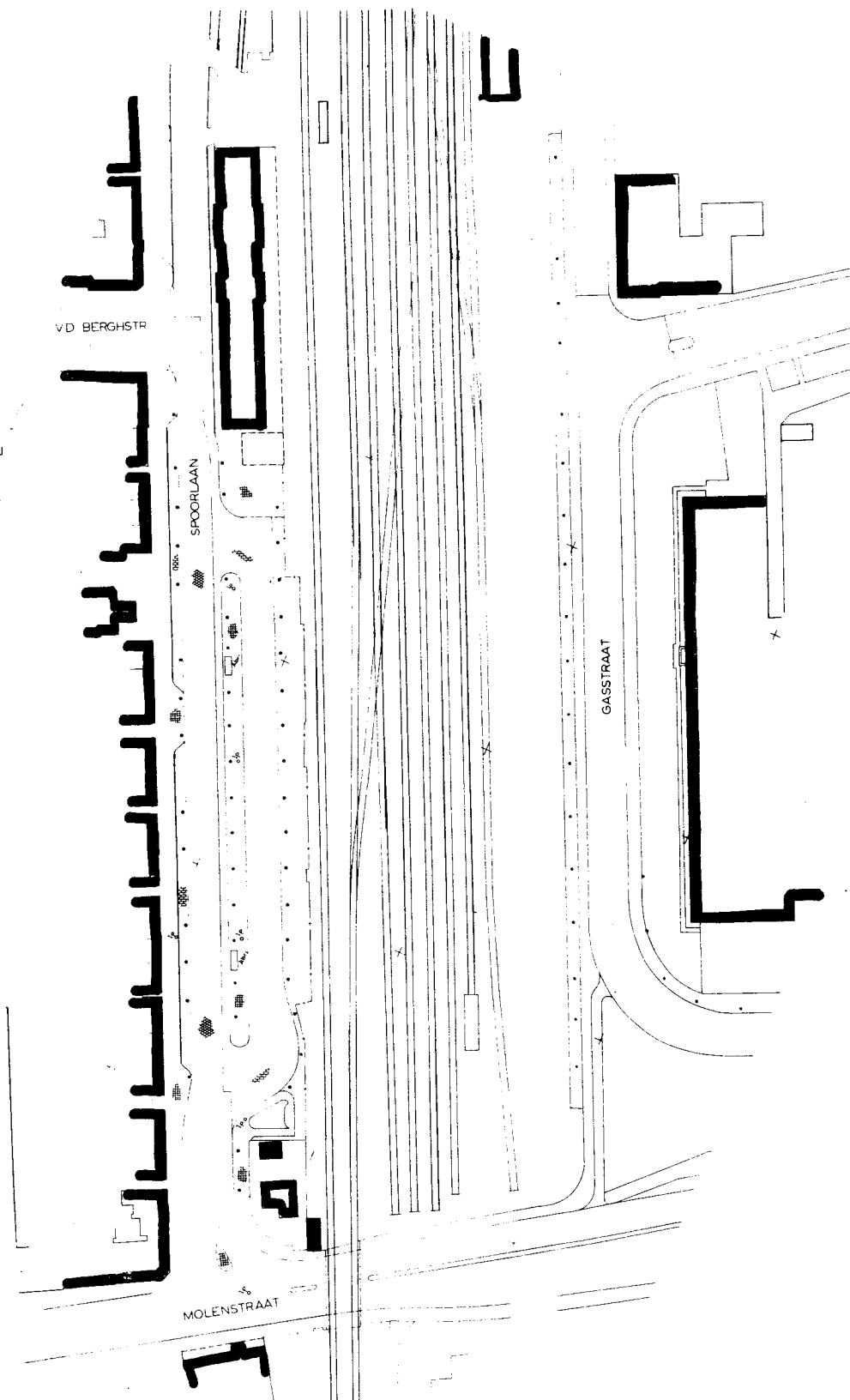
- circa 250 fietsen en
- circa 60 langparkeerplaatsen.

In totaal gaat het derhalve om ruimte voor minstens

- circa 1200 fietsen;
- circa 175 langparkeerplaatsen en
- circa 5 kortparkeerplaatsen.

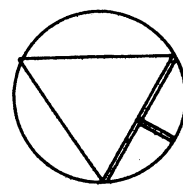
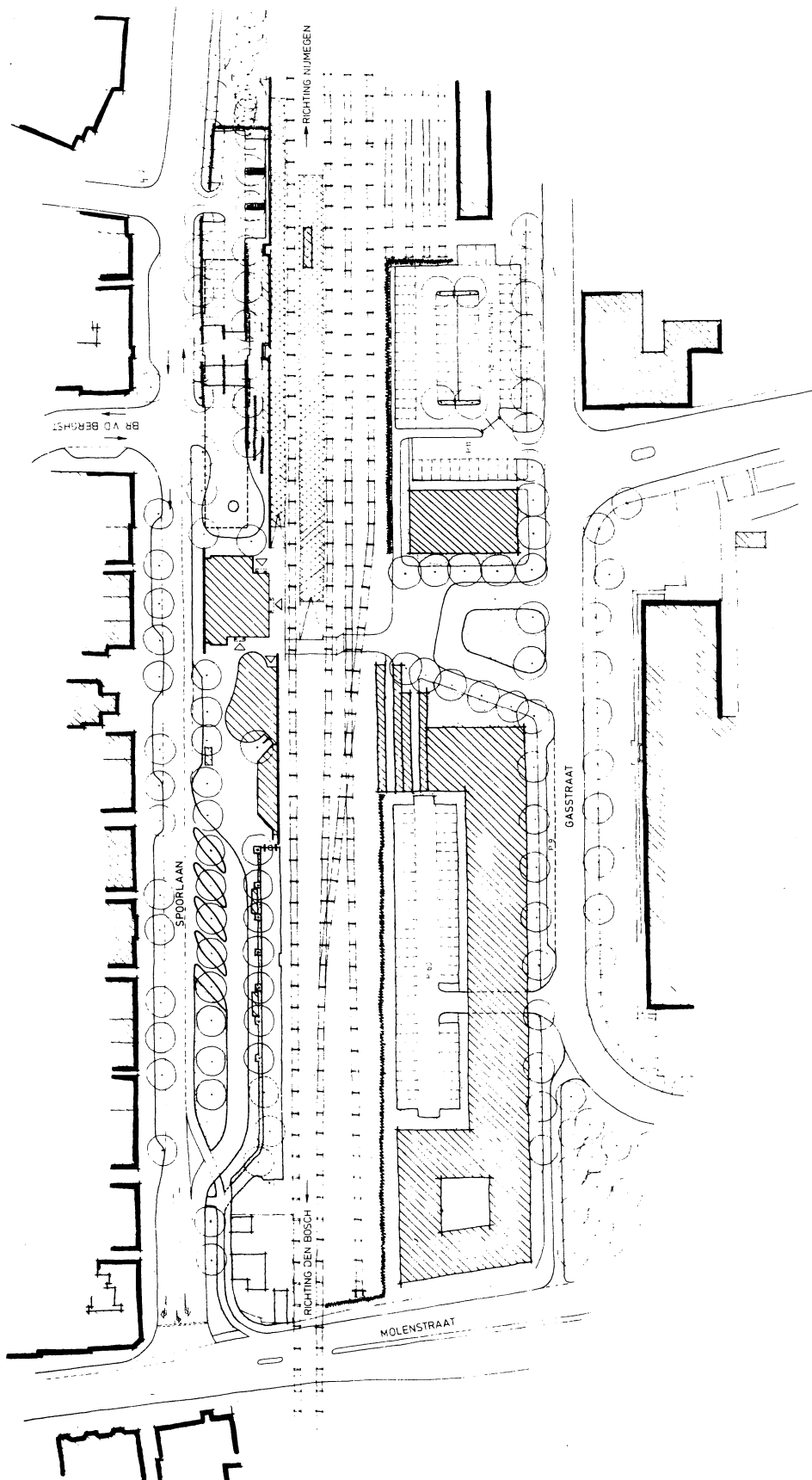
3.4.0. Openbaar vervoer

Aan de noordzijde van het stationscomplex dient ruimte te worden gereserveerd voor 4 taxistandplaatsen en circa 7 bushaltes, waarvan er voorlopig 5 of 6 gerealiseerd zullen worden.



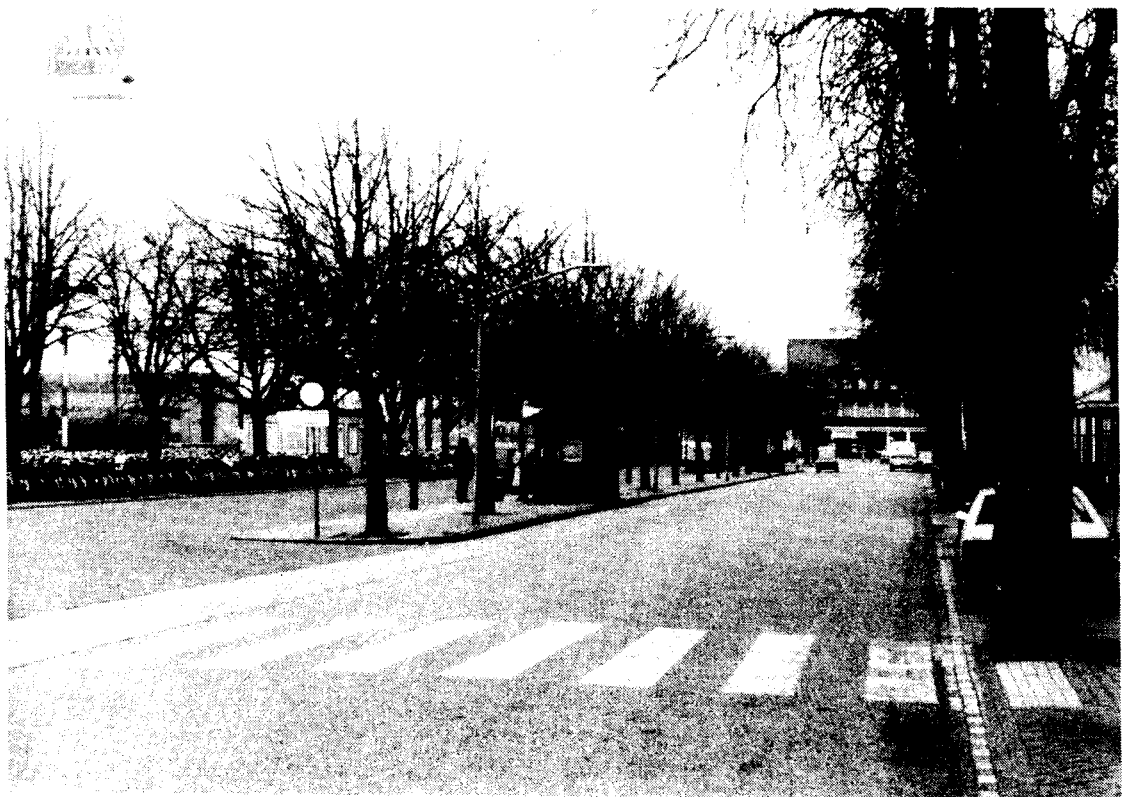
DIENT STADSONTWIKKELING EN GRONDBEHEER
BESTAANDE TOESTAND STATION SPOORLAAN

OSS
febr. '80





De aansluiting van de Spoorlaan op de Molenstraat met het seinkhuis, de bijbehorende woning en hotel van Alem. De „poort” in zowel de Molenstraat als de Gasstraat.



Het westelijk deel van de Spoorlaan, met zijn laanbepijlding in winterkleed en fraaie beëindiging met hotel van Alem, links het huidige langgerechte busstation. Rechts de langspaarkeerhavens.

4.0.0. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

4.1.0. Bestemmingsplan

4.1.1. Ruimtelijk patroon

A. Spoorlaan.

Het plan voorziet in de mogelijkheid van een lineaire randbebauwing langs de zuidzijde van de Spoorlaan. Hierdoor wordt het bestaande ruimtelijk patroon gerespekteerd. Tevens wordt zo de mogelijkheid geschapen om de bestaande ruimtelijke samenhang van de Spoorlaan te versterken.

De toegestane goothoogten zijn zodanig gekozen, dat het eveneens mogelijk is de ruimtelijke samenhang van de Spoorlaan in zijn dwarsrichting te versterken.

Uit stedenbouwkundige overwegingen verdient het de voorkeur hier minstens twee bouwlagen te realiseren.

Daar de N.S. een te gering bouwprogramma heeft om een dergelijk volume te kunnen realiseren, is echter besloten in het plan voor wat betreft zone 5 en 6 het bouwen in één bouwlaag toe te staan.

In het plan wordt de bestemming van de ondergrond van het seinhuis met bijbehorende woning verruimd, om - nu in verband met de automatisering van de baanvakbeveiliging de huidige functie aan dit gebouwencomplex ontvalt - mogelijk te maken dat dit complex om zijn ruimtelijke betekenis blijft behouden, dan wel dat op deze lokatie vervangende nieuwbouw wordt gepleegd, die een soortgelijke ruimtelijke werking heeft.

De westelijk gelegen bestemming stationserf is primair bedoeld voor het busstation. De omvang en situering van deze bestemming vloeien in hoofdzaak voort uit de enig mogelijke rijrichting van de bussen (oost-west) en de vereiste capaciteit van het busstation. Daarnaast maakt deze bestemming handhaving van de karakteristieke laanbeplanting mogelijk. De gemengde bestemming in zone 5 en 6 sluit onmiddellijk op deze bestemming aan. De begrenzing tussen de gemengde bestemming en de bestemming spoorwegdoeleinden wordt bepaald door de ligging van de rails, terwijl de begrenzing tussen de bestemmingen in zone 5 en 6 en de bestemming verkeersdoeleinden C op de bestaande rooilijnen is afgestemd. Het plan respecteert derhalve het bestaande profiel van de Spoorlaan. Een en ander waarborgt de ruimtelijke continuïteit van de Spoorlaan als geheel, terwijl ruimtelijk altijd de mogelijkheid blijft bestaan het snelverkeer in twee richtingen af te wikkelen. De oostgrens van zone 6 ligt tegenover de bestaande bewaakte fietsenstalling. Zodoende wordt het mogelijk het huidige functionele patroon ruimtelijk te verduidelijken en functioneel te versterken. De gemengde bestemming in zone 5 en 6 maakt het tevens mogelijk de Bram van den Berghstraat op stedenbouwkundig verantwoorde wijze te beëindigen.



Het seinhuis, dat in samenhang met hotel van Alem de overgang naar het noordelijk deel van de Molenstraat markeert.



Het nieuwe plan maakt het mogelijk om de ruimtelijke continuïteit van de Molenstraat gestalte te geven.

De oostelijk gelegen bestemming stationserf is primair bedoeld om te kunnen voorzien in de benodigde aanvullende parkeer- en stalcapaciteit. De betreffende bestemming is zodanig t.o.v. de uitrit van de parkeerplaats naast de bewaakte fietsenstalling gesitueerd, dat een goede uitwisseling tussen beide parkeergelegenheden mogelijk is. De omvang van onderhavige bestemming is zodanig beperkt, dat het woonmilieu in het oostelijk deel van de Spoorlaan zo min mogelijk wordt verstoord. Bovendien is er naar gestreefd de aansluitende groenzone zo min mogelijk aan te tasten.

De bestemming stationserf maakt daarnaast een goede ruimtelijke overgang van de bestemming groen naar de gemengde bestemming in zone 5 en 6 mogelijk.

De beide bestemmingen stationserf aan de Spoorlaan zijn relatief kleinschalig en lineair van structuur, hetgeen het mogelijk maakt diverse erfsituaties te creëren, die qua vorm en schaal in het bestaande functionele en ruimtelijke hoofdpatroon passen.

B. Molenstraat.

Het plan voorziet in bebouwingsmogelijkheden op het bestaande rangeerterrein, zodanig, dat de ruimtelijke begeleiding en samenhang van de Molenstraat ten zuiden van de spoorlijn in haar langs- en dwarsrichting worden verbeterd. Het is de bedoeling dat onderhavige bebouwing behalve naar de Gasstraat, ook zoveel mogelijk front maakt naar de Molenstraat. De beoogde frontbreedte aan de Molenstraat is zodanig, dat een aanvaardbare overgang kan ontstaan tussen het kleinschalige karakter van de bebouwing langs het noordelijk deel van de Molenstraat en het grootschalige karakter van de bebouwing langs het zuidelijk deel.

Bebouwing van het voormalige rangeerterrein zal - mede in verband met de verkanting ten opzichte van het gebouwencomplex van Organon - een goede bijdrage kunnen leveren aan de herkenbaarheid van het stationscomplex als geheel. Daarnaast zullen treinreizigers die het stationscomplex vanuit zuidelijke richting naderen, zich met behulp van eerder genoemde verkanting beter op de zuidelijke entree van het station kunnen oriënteren.

De meest westelijke bebouwingsgrens loopt parallel aan de Molenstraat, om de ruimtelijke continuïteit van deze straat zoveel mogelijk te benadrukken. Bij de situering van de bebouwingsgrens is rekening gehouden met de zichtbaarheid van het seinhuis c.q. het pand op de hoek van de Molenstraat en Spoorlaan.

C. Gasstraat.

Het plan voorziet in de mogelijkheid de Gasstraat aan de noordzijde ruimtelijk te begeleiden. Dit is zinvol omdat de Gasstraat een belangrijke ontsluiting van de wijk "industrieterrein-zuid" vormt, en bovendien als ontsluitingsweg voor het station zal moeten gaan fungeren.

Het ruimtelijk benadrukken van deze gebruiksrelaties verbetert de oriëntatiemogelijkheden en de leesbaarheid van de stedelijke omgeving.

De bestemming stationserf maakt de ontsluiting van het stationscomplex vanuit de Gasstraat mogelijk. De situering van deze bestemming is afgestemd op de ligging van het overpad, terwijl de omvang van de bestemming een entree van enige allure mogelijk maakt.

Ten oosten van de bestemming stationserf is de gemengde bestemming van zone 4 gelegen. Deze bestemming maakt het mogelijk de oostzijde van de bestemming stationserf af te bouwen, waardoor de entree van het station vanuit de zuidzijde ruimtelijk wordt gemarkeerd. Daarnaast is het in zone 4 mogelijk voldoende parkeergelegenheid (ca. 60 plaatsen) voor treinreizigers te realiseren.

Het is de bedoeling, dat de bebouwing die aan de bestemming stationserf grenst, behalve naar de Gasstraat, tevens naar het stationserf front maakt. Op die wijze wordt voorkomen dat de stationsentree een onaangename achterafsituatie kan worden.

Het past binnen het stedenbouwkundig concept dat aan het bestemmingsplan ten grondslag heeft gelegen, om de bebouwing grenzend aan het stationserf, en met name op de hoeken met de Gasstraat, in de hoogterichting een bepaald ruimtelijk accent te geven.

C. Stationscomplex als geheel.

De gemengde bestemmingen grenzend aan de bestemming spoorwegdoeleinden, markeren een cluster van activiteiten op de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen, welke van structuur-bepalende betekenis voor de gehele stad is. Het is de bedoeling dat de bebouwing zoveel mogelijk gezicht maakt naar de trein, zodat men - zittend in de trein - niet langs de stad en achterkantsituaties rijdt, maar de stad a.h.w. inrijdt. Op die wijze kan Oss zich aan de treinreiziger presenteren, die zo kan ervaren dat hij in deze stad welkom is.

4.1.2. Funktioneel patroon

A. Spoorlaan.

Langs de zuidzijde van de Spoorlaan worden een aantal functies mogelijk gemaakt, die naar aard, omvang en verscheidenheid in de bestaande functionele cluster passen.

De bestemming horecadoeleinden wordt hier beperkt toegelaten, om te voorkomen dat de horeca-functie in dit deel van de Spoorlaan te zeer gaat domineren.

De bestemming stationserf in zone 5 en 6 maakt het mogelijk om binnen het betreffende bestemmingsvlak in parkeerruimte, taxistandplaatsen, voorrijgelegenheid en stallingsruimte voor fietsen te voorzien, gedurende de periode dat niet van de geboden bebouwingsmogelijkheden gebruik wordt gemaakt. Wanneer binnen voornoemd bestemmingsvlak de bestemming stationserf wordt gerealiseerd, moet worden zorggedragen voor voldoende ruimtelijke geleiding, alsmede ondersteuning van de lineaire structuur van de Spoorlaan.

B. Molenstraat.

De gemengde bestemming in zone 1 en 2 past bij het karakter van een centrumontsluitingsweg.

Voor zone 2 wordt de voorkeur gegeven aan kantoordoeleinden, omdat dit het beste past bij het beoogde karakter van de Molenstraat.

Voor wat betreft de bestemming horecadoeleinden wordt primair gedacht aan een (appartementen-)hotel. De situatie is, o.m. in verband met milieutechnische redenen, minder geschikt voor woondoeleinden. Het plan heeft de mogelijkheid tot realisering van een bescheiden aantal woningen toch niet geheel willen uitsluiten.

C. Gasstraat.

De gronden in zone 3 en 4 zijn in hoofdzaak bestemd voor kantoordoeleinden en beperkte handels- en/of bedrijfsdoeleinden. Het is de bedoeling hier een milieu te creëren, dat enerzijds past bij het gebouwencomplex van Organon - en dan met name het pand op de hoek Gasstraat/Molenstraat - en dat anderzijds op het stationsgebouwen is geënt.

Zone 4 is in hoofdzaak bestemd voor parkeerdoeleinden ten behoeve van de treinreizigers. Daarnaast wordt in beperkte mate de horecafunctie toegestaan, teneinde ondersteuning van de verblijfswaarde van het stationserf mogelijk te maken.

D. Funktiedifferentiatie en -menging.

Het plan maakt het mogelijk het voormalige rangeerterrein te ontwikkelen als een overgangszone tussen het huidige monofunktionele, grootschalige milieu van de Gasstraat en het veelkleurige, fjnischalige milieu van de Spoorlaan.

E. Stationscomplex als geheel.

Het plan voorziet in de mogelijkheid het grondgebruik rond het station te intensiveren. Nu Oss een volwaardig intercitystation wordt, kunnen deze bebouwingsmogelijkheden worden aangewend om de ontwikkeling van de dienstensektor te stimuleren. Een dergelijke ontwikkeling is zeer gewenst, gezien de omvang en structuur van de werkgelegenheid in de Osse regio. Zowel de gemeente als de Nederlandse Spoorwegen geven er de voorkeur aan, dat de geboden bebouwingsmogelijkheden worden benut voor verkeersaantrekkende bestemmingen. Er wordt in dit verband onder meer gedacht aan toonzalen e.d.

F. Detailhandel.

Burgemeester en wethouders kunnen in bepaalde gevallen vrijstelling verlenen van het verbod tot winkelnering (artikel 3, 11c,3).

Bij het verlenen van vrijstelling zal onder meer worden gelet op de volgende uitgangspunten:

- het moet aannemelijk zijn dat reizigers per openbaar vervoer een aanmerkelijk deel van de cliënteel van de vestiging zullen gaan uitmaken;
- de vestiging moet voldoende representatief zijn om het belang van het regionale openbaar vervoers-centrum te kunnen benadrukken;
- de vestiging zal de functie van het kernwinkel-apparaat niet mogen aantasten, noch een negatieve invloed mogen hebben op het distributiepatoon van de stad. Met name verzoeken om vestigingen in de meubelbranche zullen zorgvuldig overwogen worden.

In alle gevallen zal de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten gehoord worden, alvorens burgemeester en wethouders besluiten vrijstelling te verlenen.

4.1.3. Patroon van gebruiksrelaties

A. Stationsgebouw en omgeving.

De lineaire structuur van de bebouwing in zone 5 en 6 maakt het mogelijk dat diverse soorten doorgangsrelaties tussen het stations- en het straatgebeuren kunnen ontstaan. Iedere relatie kan aanleiding zijn voor een verblijfsruimte met een geheel eigen karakter.

Bovenbedoelde structuur maakt het tevens mogelijk, dat de uitwisseling van de diverse verkeerssoorten over een relatief groot grensvlak plaatsvindt (cross-platform). Hierdoor kan verkeerscongestie vermeden worden.

Het is binnen deze structuur ook mogelijk enkele specifieke uitwisselingspunten te ontwikkelen. Bijvoorbeeld een uitwisselingspunt voor het openbaar vervoer en het partikulier vervoer, alsmede een punt voor de onderlinge uitwisseling tussen de diverse openbaar vervoerssoorten.

De mogelijkheid van een rijkgeschakeerde en intensieve wisselwerking over een relatief groot grensvlak tussen straat- en stationsgebeuren, is wezenlijk voor de stedenbouwkundige visie waarop het bestemmingsplan stoelt. Die visie impliceert dat het stationscomplex in zijn bebouwde en onbebouwde ruimten "gezicht" dient te maken naar de straat waar het aan gelegen is.

B. Bereikbaarheid.

Het stationscomplex kan volgens het plan vanuit de Gasstraat voor alle verkeer ontsloten worden. Het valt niet te verwachten dat de verkeersintensiteit op de Molenstraat hierdoor zal toenemen. Immers, het verkeer vanuit het zuiden naderde het station reeds via de Molenstraat. De verkeersdruk op de Wethouder van Eschstraat zou in verband met de stationsuitgang op de Gasstraat iets kunnen toenemen. Men mag evenwel verwachten dat - zo de verkeersdruk al toeneemt - dit marginaal zal zijn, omdat in de Ruwaard in 1981 een nieuwe halteplaats zal worden geopend.

Onderhavig plan maakt het voorts mogelijk, zowel aan de Spoorlaan als aan de Gasstraat, goed funktionerende voorrijgelegenheden te realiseren.

C. Parkeren en stallen.

Het plan biedt aan de Spoorlaan ruimte aan minstens 20 langparkeerplaatsen, 5 kortparkeerplaatsen en 400 fietsen. Rekening houdend met de capaciteit van de bewaakte fietsenstalling en het parkeerterrein naast deze stalling, is aan de Spoorlaan derhalve voldoende parkeer- en stalgelegenheid geprojecteerd. Aan de Gasstraat is eveneens voldoende parkeer- en stalgelegenheid te realiseren.

Het plan gaat met betrekking tot de te realiseren bebouwing uit van de thans in Oss gebruikelijke parkeernormen, met uitzondering van de bebouwing die gebruikt zal worden voor kantoor, hotel of toonzaal. De voor deze bebouwing aangehouden normen zijn lager dan normaal, omdat verwacht mag worden dat een deel van de betreffende ruimtegebruikers het openbaar vervoer als transportmiddel zal kiezen.

4.2.0. Inrichtingsplan

4.2.1. Ruimtelijk patroon

A. Spoorlaan.

Het busstation aan de Spoorlaan zal ingericht worden volgens het zgn. visgraatsysteem.

Hierdoor wordt het mogelijk

- de karakteristieke laanbeplanting te handhaven;
- de loopafstanden tot een minimum te beperken;
- ruimte te reserveren voor extra perrons, die nodig zullen zijn bij een uitbreiding van het aantal buslijnen en
- de zichtbaarheid van de bestemmingen der bussen te verbeteren.

Het stationserf aan de oostzijde van het station zal voorzien worden met hagen en een dubbele rij bomen, die de lineaire structuur van de Spoorlaan beogen te versterken en tevens de verblijfswaarde van deze ruimte ten goede zullen komen. Het is de bedoeling de fietsenstallingen en parkeerplaatsen zo te projekteren, dat de lineaire structuur van de openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ondersteund.

B. Gasstraat.

De Gasstraat zal - ter aanvulling van de bestaande bomenrij aan de noordzijde - aan de zuidzijde eveneens worden voorzien van een rij bomen, teneinde de entree van het station meer allure te geven en de ruimtelijke werking van deze straat te verbeteren.

4.2.2. Patroon van gebruiksrelaties

A. Spoorlaan.

De enig mogelijke rijrichting van de bussen, alsmede de vormgeving van het busstation, maakt het noodzakelijk in de Spoorlaan over het wegvak tussen Bram van den Berghstraat en Molenstraat eenrichtingsverkeer van oost naar west in te stellen. De bereikbaarheid van het station vanuit het zuiden wordt hierdoor echter niet wezenlijk aangetast, in verband met de nieuwe toegang aan de Gasstraat.

Voor het langzaam verkeer blijft tweerichtingsverkeer mogelijk. Hiervoor wordt een apart fietspad aangelegd, dat gedeeltelijk aan- en gedeeltelijk vrijligt.

De uitwisseling tussen het openbaar en particulier vervoer vindt in hoofdzaak plaats ten oosten van het geprojecteerde stationsgebouw. Naast het station komt een voorrijgelegenheid, die zowel vanuit de Bram van den Berghstraat, als vanuit de Spoorlaan goed bereikbaar is.

De onderlinge uitwisseling tussen de diverse soorten openbaar vervoer vindt westelijk van het geprojecteerde stationsgebouw plaats. Zowel het busstation als de taxistandplaatsen zijn op zo kort mogelijke afstand van het overpad gesitueerd.

Ter bevordering van het openbaar vervoer wordt de uitrit van het busstation naar de Molenstraat doorgetrokken, waardoor de vertrekkende bus in de verkeersafwikkeling wordt bevoordrecht.

B. Gasstraat.

Ter hoogte van het overpad is een voorrijgelegenheid geprojecteerd. Het parkeren ten behoeve van de te realiseren bebouwing wordt om beheerstechnische redenen gescheiden van de parkeer-ruimte ten behoeve van de treinreizigers. Het westelijk deel van de Gasstraat zal worden versmald tot 6 m', zodat het mogelijk wordt buiten de rijbaan in langspaarkeervakken te parkeren.



*De Gasstraat, zoals die thans door bebouwing
en bomen begeleid wordt.*



*De Bram van de Berghstraat wordt thans beëindigd
door het huidige stationsgebouw.
Het bestemmingsplan maakt hier onder meer vervangende
nieuwbouw mogelijk.
Het inrichtingsplan voorziet echter voortschrijdend in een
voorruygelegenhed.*

5.0.0. BESTEMMINGSPLANMETHDIEK

5.1.0. INLEIDING.

Het bestemmingsplan "Station Spoorlaan e.o." kent een andere methodiek dan tot nu toe gebruikelijk is. Vooral de aard van het plangebied vormde aanleiding om te zoeken naar een methode van regelen, die hieraan recht zou doen.

De bestemmingsplanmethodiek dient immers toegesneden te zijn op, aangepast te zijn aan de in het bestemmingsplan te regelen materie. Die materie is uiteraard verschillend naarmate men met andere stadsdelen te maken heeft, bijv. buitengebieden, uitbreidingsgebieden, bestaande wijken of het stadscentrum. Wat betreft de wijze van regelen worden in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening enkele voorschriften gegeven in technisch en inhoudelijk opzicht (artikel 10 e.v.). Deze algemene voorschriften zijn echter niet zodanig, dat daarmee de bestemmingsplanmethodiek voor eens en altijd gegeven zou zijn.

Bij het maken van een bestemmingsplan voor het centrumgebied of een deel daarvan stuit men wel op de verscheidenheid, maar ook op de verwevenheid van functies. De al enige jaren met name voor de uitbreidingsgebieden gebruikelijke methodiek was en is uitstekend te gebruiken voor minder met elkaar verweven functies. Zodra meerdere functies binnen eenzelfde bestemming geregeld moeten worden, heeft dat als gevolg, dat de regeling daarvan in de voorschriften technisch ingewikkeld en daardoor het bestemmingsplan als geheel minder (af-)leesbaar wordt. In de gebruikelijke methodiek wordt immers de verhouding tussen de verschillende functies binnen één bestemming verbaal geregeld in de voorschriften. Een tweede bezwaar is, dat die methodiek niet die mogelijkheden voor funktiedifferentiatie biedt en daarmee voor funktiebeheersing, die zeker voor een centrumgebied gewenst zijn.

Bij het zoeken naar een adequate methodiek hebben twee doelstellingen voorgezeten nl., dat deze toegesneden diende te zijn op de onderhavige problematiek en daarom voldoende mogelijkheden moest bieden voor differentiatie en funktiebeheersing en dat de methodiek een heldere en in de praktijk hanteerbare moest zijn. Het bestemmingsplan krijgt immers zijn betekenis door de toepassing ervan en zowel de gemeente als de belanghebbende zijn gebaat bij een zo leesbaar en zo inzichtelijk mogelijk plan.

5.2.0. METHODIEK.

De voor grote delen van de bestemmingsplan gebruikte methodiek gaat uit van een verzamelbestemming ("gemengde bestemming" genoemd), die meerdere functies omvat, nl. woondoeleinden,

kantoordoeleinden, beperkte handels- en/of bedrijfsdoeleinden, horecadoeleinden, parkeerdoeleinden, spoorwegdoeleinden en stationserf.

In het plangebied zelf worden binnen deze verzamelbestemming een aantal zônes onderscheiden. In een overzicht, dat deel uitmaakt van de voorschriften, worden per zône de toegelaten functies aangewezen. Voorzover dat noodzakelijk is, zijn een aantal functies binnen een bepaalde zône aan een beperking onderhevig in die zin, dat er een maximum bruto vloeroppervlak is gesteld. Om te waarborgen, dat in ieder geval binnen de zône 4 voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van de omgeving aanwezig zou zijn is voor deze zône een bepaalde minimum oppervlakte parkeerruimte voorgeschreven. Zo is het mogelijk per zone al naar gelang dat noodzakelijk is aan een of meerdere functies minima of maxima te stellen.

Deze funktiedifferentiatie naar zône is de eerste differentiatie, die binnen deze verzamelbestemming wordt aangebracht. Als de gebruikelijke bestemmingsplanmethodiek was gebruikt, had dat betekend, dat voor de zônes meerdere bestemmingen met ieder een aparte regeling nodig waren geweest. Deze bestemmingen zouden in bestemmingsaanduiding, omschrijving en overige voorschriften niet geweldig veel van elkaar verschillen en het totaal zou niet erg overzichtelijk zijn geweest. Tussen de verschillende bestemmingen zouden bovendien harde grenzen gelden, zowel naar begrenzing op de plankaart als naar voorschriften. Door nu de verschillende "bestemmingen" binnen een verzamel-bestemming te vatten, wordt het geheel minder star of positief gezegd flexibeler.

Een tweede differentiatie is gemaakt naar functie en begane grond/verdiepingen. Door middel van de op de plankaart voorkomende zône-onderscheiding is als het ware een horizontale afbakening gemaakt. Deze tweede differentiatie brengt naast de horizontale nog een verticale afbakening naar functie. Met het oog op de omvang van functies, waarborging van de verscheidenheid en zeker niet in de laatste plaats bescherming van zwakkere functies is deze regeling in het verticale vlak gewenst.

Een derde differentiatie binnen de verzamelbestemming vindt plaats naar bebouwingsvoorschriften. Op de plankaart worden binnen de verzamelbestemming een vijftal bouwklassen onderscheiden, die worden aangegeven met romeinse cijfers. In de overzichten opgenomen in de voorschriften, worden de basiselementen voor iedere bouwklasse aangegeven: aantal bouwlagen, bouwhoogte, goothoogte, bebouwingspercentage en vloerindex. Omwille van de uniformiteit is het bebouwingsvlak binnen de monofunktionele bestemming spoorwegdoeleinden (artikel 4) in het overzicht betrokken en aangeduid als bouwklasse VI.

Deze derde differentiatie kan geheel los geschieden van de differentiatie naar functie. Zij is gebaseerd op een eigen onderscheid naar situatie binnen de bestemming.

Als in de tot nu toe gebruikelijke methodiek binnen een bestemming gronden begrepen waren, die naar bebouwing van elkaar moesten verschillen, dan kwam men er snel toe meerdere bestemmingen te scheppen, die dan ook alleen naar bebouwingsvoorschriften van elkaar verschilden. Naast het feit, dat deze scheiding in situatie tussen functie- en bebouwingsregeling principieel-stedebouwkundig juist is, draagt zij ook bij tot de ontlasting van de voorschriften. Relevante zaken worden geregeld binen een verzamelbestemming. Er is sprake van veel minder bestemmingen en een aantal identieke voorschriften behoeft niet steeds herhaald te worden.

De bestemmingen spoorwegdoeleinden (artikel 4 en 5), verkeersdoeleinden (artikel 5 t/m 8) en openbaar groen (artikel 9) zijn geregeld op de tot nu toe gebruikelijke wijze. Voor deze grotendeels mono-funktionele bestemmingen is de opzet van de verzamelbestemming niet bruikbaar en bovendien overbodig.

5.3.0. SAMENVATTING.

Kort samengevat komt het er op neer, dat de hier gebruikte methodiek beter geschikt is voor grote delen van het onderhavig plangebied. De methodiek is meer toegespitst op differentiatie naar functie, bebouwing en gebruik. De differentiatie is in een overzicht gevisualiseerd en daardoor leesbaar en hanteerbaar.

6.0.0. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID.

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Spoorlaan e.o. moet worden gezien in samenhang met de uitvoering van de 5e partiële herziening bestemmingsplan Vlashoek en de 4e partiële herziening bestemmingsplan Ruwaard I.

	<u>Halte</u> <u>Spoorlaan</u>	<u>Halte</u> <u>Oss-west</u>	<u>Totaal</u>
Verwervingskosten	- ,--	420.000,--	420.000,--
Kosten bouwrijpmaken	1.595.612,--	576.114,--	2.171.726,--
Plan- en beheerskosten	162.615,--	64.250,--	226.865,--
	<u>1.758.227,--</u>	<u>1.060.364,--</u>	<u>2.818.591,--</u>
Rijksbijdrage	745.760,--	643.690,--	1.389.450,--
	<u>1.012.467,--</u>	<u>416.674,--</u>	<u>1.429.141,--</u>
Hiervan ten laste van fonds bovenwijkse voorzieningen	<u>472.141,--</u>	<u>- ,--</u>	<u>472.141,--</u>
Resteert ten laste van de Algemene Dienst	<u>540.326,--</u>	<u>416.674,--</u>	<u>957.000,--</u>
	=====	=====	=====

(Opgenomen in 1e activiteitenplan VI/37)

7.0.0. GEVOERD OVERLEG

Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan is voor overleg onder meer aan de volgende instanties gestuurd.

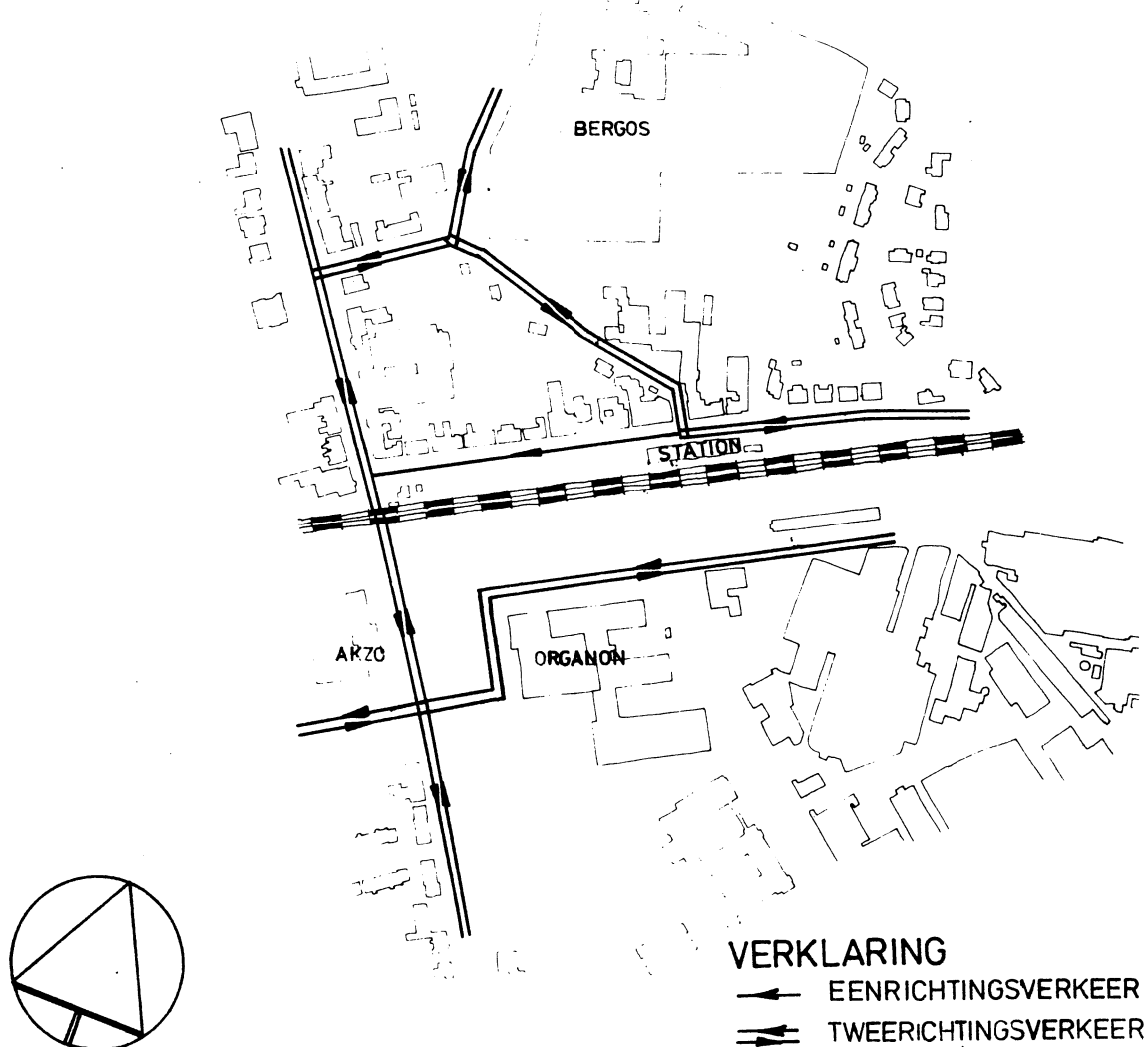
7.1.0. Provinciale Planologische Commissie voor de Gemeentelijke Plannen.

7.1.1. Stedebouwkundige structuur.

De commissie kan instemmen met de voorgestelde herstructurering, doch adviseert een functionele relatie naar het stadscentrum op langere termijn niet onmogelijk te maken. In geval van een herstructurering van het Bergoss-terrein zal rekening gehouden worden met een verdere ontwikkeling van de relatie Centrum-station via de noord-oostzijde. De functionele relatie van het station met het Centrum via de route Spoorlaan-Molenstraat wordt geregeld in het ontwerp-bestemmingsplan "De Ster" (zie toelichting onder punt 2.2.3.).

7.1.2. Ontsluitingsstructuur.

De keuze van de huidige locatie wordt reëel geacht. De Commissie wenst evenwel een nadere toelichting op de bereikbaarheid vanuit noordelijke richting. Daarom ter verduidelijking het volgende kaartbeeld.



ONTSLUITINGSSTRUKTUUR

Het ontwerp-bestemmingsplan "De Ster" regelt niet de huidige parkeervoorziening ten behoeve van het N.S.-station, zoals de Commissie veronderstelt, doch voorziet in mogelijkheden en voorschriften met betrekking tot het parkeren op eigen terrein, onder meer voor wat betreft de bestemmingen gelegen aan de Spoorlaan. Hierdoor zal de parkeerdruk op de Spoorlaan, tengevolge van deze bestemmingen, tot een minimum beperkt worden.

7.1.3. Parkeren.

Het parkeren ten behoeve van het station wordt, zoals uit punt 4.1.3.C. blijkt in hoofdzaak in het onderhavige plan geregeld. In het plan "Schadewijk" wordt de parkeergelegenheid (geschikt voor circa 100 plaatsen) geregeld, welke is gelegen naast de bewaakte fietsenstalling. Zoals blijkt uit de punten 2.4.3.D. en 4.1.3.C. wordt deze parkeergelegenheid door treinreizigers gebruikt, die lang-parkeren.

De Commissie acht, mede gelet op de realisering van de halte Oss-west, de geboden parkeercapaciteit ten behoeve van het N.S.-station voldoende.

7.1.4. Parkeernorm.

De Commissie betwijfelt of de in het voorlopig ontwerp voorgestelde norm van 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak kantoren voldoende is.

In het Centrum wordt, afhankelijk van de situatie, een norm aangehouden van 1,5 tot 2,5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak. De reden van het hanteren van een relatief lage parkeernorm is vermeld onder punt 4.1.3.C.

Naar aanleiding van de opmerking van de Commissie is een onderzoek ingesteld naar de parkeernorm in vergelijkbare situaties in andere steden.

Groningen	: 1	parkeerplaats	per 100 m ² bruto-vloeroppervlak kantoren
's-Gravenhage	: 0,5	parkeerplaats	per 100 m ² bruto-vloeroppervlak kantoren
Alkmaar	: 1,35	parkeerplaatsen	per 100 m ² bruto-vloeroppervlak kantoren
Leeuwarden	: 1,65	parkeerplaatsen	per 100 m ² bruto-vloeroppervlak kantoren

Geconcludeerd mag worden:

- dat de normen over de gehele linie lager liggen dan de gebruikelijke normen in centrumgebieden en
- dat de normen in gemeenten die qua grootte, draagvlak en ligging in de regio enigszins vergelijkbaar zijn met Oss, circa 50% bedragen van de gebruikelijke normen.

Derhalve wordt een reductie op de gebruikelijke normen verantwoord geacht. Deze reductie resulteert in de volgende parkeernormen:

- 1,25 parkeerplaatsen per 100 m² bruto-vloeroppervlak kantoren, toonzaal, hotel-ruimte en wonen;
- 1 parkeerplaats per 100 m² bruto-vloeroppervlak van gebouwen ten dienste van beperkte handels- en bedrijfsdoeleinden (uitgezonderd toonzalen), en
- 5 parkeerplaatsen per 100 m² netto-vloeroppervlak van gebouwen ten dienste van horecadoeleinden (uitgezonderd hotel), voorzover deze ruimte voor het publiek toegankelijk is.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van deze normen indien en voorzover door een meervoudig gebruik de vereiste parkeercapaciteit kan worden veiliggesteld.

7.1.5. Parkeerregeling.

De totale hoeveelheid parkeerplaatsen ten behoeve van het station bedraagt niet 175 zoals de Commissie verondersteld, doch 195, waarvan 117 aan de noordzijde en 78 aan de zuidzijde.

De afstand tot het Centrum is dermate groot, dat de suggestie van de Commissie om het parkeren nabij het station te integreren in het parkeerbeleid ten aanzien van het Centrum, niet opportuun geacht wordt.

De parkeerproblematiek in de omgeving van het station zal na realisering van het plan -mede gelet op het gestelde onder punt 7.1.2.- naar verwachting niet van dien aard zijn, dat speciale parkeerregelingen nodig zijn om het N.S.-parkeren veilig te stellen. Overigens wordt met de N.S. een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten, die onder meer bepaald dat zonodig speciale maatregelen getroffen zullen worden om het N.S.-parkeren veilig te stellen.

De realisering van de voorziene parkeerplaatsen binnen de zones 2 en 3 zal plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de N.S. Zonodig kunnen deze parkeerplaatsen dus mede een functie vervullen ten behoeve van het N.S. parkeren, mits de parkeerdruk op de openbare weg, tengevolge van dit meervoudig gebruik, niet wordt vergroot.

7.1.6. Geluidhinder.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie is een nader onderzoek ingesteld naar de geluidhinder.

A. Verkeerslawaaï.

Voor 1990 worden gemiddeld de volgende verkeersintensiteiten per uur verwacht.

Spoorlaan : 200 motorvoertuigen (10% vrachtverkeer en bussen)

Gasstraat : 168 motorvoertuigen (10% vrachtverkeer)

Molenstraat: 740 motorvoertuigen (8% vrachtverkeer).

Deze uurintensiteiten resulteren in de volgende geluidbelastingen ter hoogte van de betreffende voorgevelrooilijnen.

	afstand tot de wegas	geluidbelasting op de gevel
Spoorlaan	9 m'	± 63 dB (A)
Gasstraat	12 m'	± 61 dB (A)
Molenstraat	12 m'	± 65 dB (A)

B. Spoorweglawaaï.

Door de N.S. is de volgende informatie verstrekt met betrekking tot de intensiteit van treinverkeer.

	Personentreinen (draaistellen per uur)	Goederentreinen (assen per uur)
Dag (7.00-19.00)	32	25
Avond (19.00-23.00)	24	38
Nacht (23.00-7.00)	11	19

Deze intensiteiten resulteren volgens de circulaire "Spoorweglawaai" van het ministerie voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne in de volgende geluidnivo's

Leq in dB (A)				
afstand in m'	dag	avond	nacht	etmaalwaarde
25	62	63	60	70
50	59	59	56	66
75	56	57	54	64
100	54	54	51	61

De etmaalwaarde is de hoogste van de volgende waarden:

- equivalent geluidnivo overdag
- equivalent geluidnivo 's-avonds + 5 dB(A)
- equivalent geluidnivo 's-nachts + 10 dB(A).

De geluidbeslating door spoorweglawaai blijkt maatgevend en overschrijdt in alle gevallen de voorlopige beleidsnorm van 65 dB(A). De afstand tot de as van de spoorbaan is namelijk maximaal circa 35 à 40 m', hetgeen een belasting van circa 68 dB(A) impliceert.

Op grond van deze gegevens wordt er thans van afgezien om -uitgezonderd dienstwoningen- in het onderhavige plan wonen toe te staan. Vooruitlopend op te verwachten wettelijke maatregelen, zal het college van burgemeester en wethouders -op grond van de bouwverordening- nadere eisen stellen bij het afgeven van een bouwvergunning voor de bouw van dienstwoningen en een hotel, zodanig dat in de woningen en in de hotelkamers geen hogere geluidbelasting ontstaat dan 35 dB(A).

7.1.7. Ruimtelijke inrichting.

De Commissie vraagt zich af waarom in dwarsprofiel 1 de mogelijkheid tot meerdere verdiepingen wordt opgelaten, terwijl de toelichting stelt dat het stationsgebouw slechts één verdieping hoog wordt.

Een bestemmingsplan geeft onder meer aan welke bouwmogelijkheden een plangebied op grond van een goede ruimtelijke ordeing biedt. Indien de bouwer -in dit geval de N.S.- geen gebruik maakt van alle geboden mogelijkheden, is dat geen reden om het bestemmingsplan aan te passen. Een bestemmingsplan immers beoogt ruimtelijke kwaliteiten van een duurzame aard en een hoger schaalnivo dan een bouwplan. Daarbij komt dat voor het onderhavige bouwplan tot op heden (jan. '81) nog steeds geen bouwvergunning is aangevraagd.

7.1.8. Juridische aspecten.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie onder meer met betrekking tot de definitie van detailhandel en het horen van de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten, zijn de voorschriften aangepast. Aan de opmerking om in artikel 3 onder 11.C.4. het tijdstip van tervisielegging maatgevend te laten zijn, is geen gehoor gegeven. Aangezien het hier een voorschrift betreft omtrent het gebruik van de opstellen kan slechts het tijdstip van het van kracht worden van het bestemmingsplan maatgevend zijn.

7.1.9. Conclusie.

De Commissie raadt aan het plan met inachtneming van de door haar gemaakte opmerkingen verder in procedure te brengen.

7.2.0. Rijksconsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten.

7.2.1. Funktiedifferentiatie.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Rijksconsulent is in het plan een grotere waarborg opgenomen ten aanzien van de beoogde funktiedifferentiatie, door te bepalen dat in de zone's 2, 3 en 4 in totaal maximaal 8.500 m2 bruto-vloeroppervlak voor kantoordeeleinden, en maximaal 7.250 m2 bruto-vloeroppervlak voor beperkte handels- en/of bedrijfsdeeleinden mag worden gebruikt.

7.2.2. Verkoopvloeroppervlak.

Op aanraden van de Rijksconsulent is de toegestane detailhandel krachtens artikel 3, lid II.C.2. gebonden aan een maximum van 200 m2 bruto-vloeroppervlak.

7.2.3. Juridische aspecten.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Rijksconsulent met betrekking tot de definitie van detailhandel en de gevallen waarin het aanbeveling verdient hem te horen zijn de voorschriften aangepast.

7.3.0. Stadsgewest Oss.

7.3.1. Bereikbaarheid.

Het Stadsgewest trekt de optimale bereikbaarheid van alle stationsfuncties voor alle soorten reizigers in twijfel. Ter nadere toelichting zij vermeld dat het onderhavige plan in nauw overleg met de Nederlandse Spoorwegen en de betrokken busonderneming ontwikkeld is. Deze hebben vanuit hun deskundigheid en ervaring een belangrijke bijdrage geleverd aan de plannen ten behoeve van een goede bereikbaarheid en het goed functioneren van het station. Op grond van deze bijdrage kan worden gesteld, dat binnen de gegeven situatie een optimale bereikbaarheid in eerder bedoelde zin is gewaarborgd.

7.3.2. Parkeren en stallen.

Het Stadsgewest vraagt zich af of de raming van de parkeer- en stalbehoefte wel reëel is. Uit onderstaand overzicht blijkt dat de capaciteit wordt uitgebreid met + 25% aan stallingsruimte voor fietsen en + 80% aan ruimte voor langparkeren, terwijl het aantal kortparkeerplaatsen bijna wordt verdrievoudigd.

		Huidige capaciteit	Programma	Nieuwe capaciteit	Uitbreiding		Afwijking van programma
					Absoluut	%	Absoluut
I	<u>Noordzijde</u>						
	langparkeren	97 parkeerplaatsen	115 ppl	105 parkeerplaatsen	18	+ 18,5%	-/- 10
	kortparkeren	8 parkeerplaatsen (dubbel gebruik)	5 ppl	4+8 parkeerplaatsen	4	+ 50 %	+ 7
	stalplaatsen	560 fietsen	950 fietsen	630 fietsen	70	+ 12,5%	-/- 55
	klemmen	400 fietsen		265 fietsen	- 135	- 33,8%	
II	<u>Zuidzijde</u>						
	kortparkeren			9 parkeerplaatsen	9		+ 9
	langparkeren		60 ppl	69 parkeerplaatsen	69		+ 9
	stalplaatsen		250 fietsen	300 fietsen	300		+ 50
III	<u>Totaal</u>						
	langparkeren	97 parkeerplaatsen	175 ppl	174 parkeerplaatsen	77	+ 79,4%	-/- 1
	kortparkeren	8 parkeerplaatsen	5 ppl	21 parkeerplaatsen	13	+ 162,5%	+ 16
	fietsen	960 fietsen	1200 fietsen	1195 fietsen	235	+ 24,5%	-/- 5

De te realiseren parkeer- en stallingsgelegenheid beantwoord nagenoeg geheel aan het in overleg met de N.S. en B.B.A. programma van eisen, dat is afgeleid van de volgende reizigersaantallen.

	1980	1995
Aantal in- en uitstappers per etmaal	4000	6800
Aantal reizigers	2000	3400
Wijze van voor- en natransport;		
a. 15-50% te voet	1000	1700
b. circa 35% per fiets	700	1200
c. 5-10% per bus of taxi	100	165
d. 5% per auto halen en brengen	100	165
e. 5% per auto langparkeren	100	165

Het benodigd aantal langparkeerplaatsen tot 1995 bedraagt derhalve circa 165. In het programma is een marge gehanteerd van circa 5%.
Bron: Nederlandse Spoorwegen, Dienst van Infrastructuur, afd. Stedebouw, Utrecht.

Bij de prognose voor 1995 (70% uitbreiding ten opzichte van 1980) is rekening gehouden met de realisering van de halte Oss-west, waar in eerste instantie 50 langparkeerplaatsen, 8 kortparkeerplaatsen en 240 fietsenstallingen gerealiseerd zullen worden.

Samenvattend mag geconcludeerd worden dat de behoefte-raming reëel is en dat in voldoende parkeer- en stallingsgelegenheid wordt voorzien.

7.3.3. Ruimtelijke inrichting.

Het Stadsgewest raadt aan om de mogelijke bebouwing langs de Gasstraat niet te snel te realiseren en de parkeer- en stallingsgelegenheid niet voortijdig in te perken en tegelijkertijd de mogelijkheid open te houden voor een onderdoorgang in de Molenstraat.

Onder punt 2.2.5. van deze toelichting is aangegeven dat een tunnel in het tracé Molenstraat/Oostwal thans niet meer overwogen wordt. Uit het gestelde onder punt 7.3.2. blijkt dat reservering van extra ruimte voor parkeren en stallen niet nodig is. Het Stadsgewest pleit er voor de nodige aandacht te besteden aan het aanzien en de sfeer van het regionaal openbaarvervoerscentrum, dat op basis van onderhavig plan gerealiseerd zal kunnen worden. In dat kader kan geconstateerd worden dat het plan verschillende mogelijkheden biedt om, middels bebouwing, ter plaatse een volwaardig vervoerscentrum te laten ontstaan, waaraan ook - een bijvoorkeur spoedige- realisering van de bebouwingsmogelijkheden aan de Gasstraat een belangrijke bijdrage kan leveren.

7.4.0. Burgerij.

Het onderhavige plan is 15 januari 1980 in een hoorzitting aan de burgerij kenbaar gemaakt. Tijdens deze zitting, noch daarna, zijn door de burgerij opmerkingen/wensen kenbaar gemaakt die zouden kunnen leiden tot aanpassing van het voorliggende plan.