GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Oss
Nr. 463070
2 oktober
2026

Programma Raadhuiskwartier - correctie regelinggebied

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oss,

gelezen de inhoud van Programma Raadhuiskwartier - correctie regelinggebied;

gelet op artikel 3.4 van de Omgevingswet;

Besluit;

Artikel I

Programma Raadhuiskwartier zoals opgenomen in Bijlage A gewijzigd vast te stellen.

Artikel II

Dit gewijzigde programma in werking te laten treden op 05-10-2026.
Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oss, 1 oktober 2026.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Oss,
De secretaris,

H. Reints
De burgemeester,

F.T. de Jonge
Beroep

Tegen dit besluit kan geen beroep worden ingesteld.

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma Raadhuiskwartier

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Het gebied rondom de Raadhuislaan is één van de ontwikkelgebieden binnen de Spoorzone van Oss. Gelegen nabij het centraal station en het stadscentrum en met veel kansen voor serieuze verstedelijking is het een belangrijke locatie om de stad een enorme impuls te geven. Het gebied biedt plek voor cultuur, ruimte om te werken en een uniek stedelijk woonmilieu gericht op met name starters en senioren. In 2013 was de grote leegstand van vele kantoren al aanleiding voor het opstellen van de visie 'Oss Avenue, receptenboek voor een vitale toekomst van de Raadhuislaan'. Sindsdien zijn vele initiatieven tot ontwikkeling gekomen, variërend van herbestemming van vastgoed tot integrale herontwikkeling. De vernieuwing van het gemeentehuis en Museum Jan Cunen en herbestemming van een kantoor tot wooncomplex De Heer van Oss zijn de eerste stappen in de vernieuwing van dit gebied geweest.

Met aankoop en herontwikkeling van het voormalige belastingkantoor is de volgende stap gezet in de transformatie van het gebied. Het Ontwikkelplan Raadhuiskwartier Oss dat in 2023 door Lister is opgesteld voor de ontwikkeling van Raadhuislaan Zuid schept het beeld naar een hoogwaardige stedelijke toekomst voor het gebied met ruimte voor wonen en werken. Hierin zaten naast woningbouw ook de plannen voor de herontwikkeling van theater De Lievekamp. Allemaal initiatieven die het gebied transformeren naar een kwalitatief hoogwaardige stedelijke omgeving. Recent is daar de toekomstige herontwikkeling van het voormalig Rabobankgebouw bijgekomen en wordt er gestudeerd op een integrale parkeeroplossing voor het gebied. Zo ontstaat de gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier.

Impressie huidige situatie Raadhuislaan



1.2 De geschiedenis van het gebied

De geschiedenis van de Raadhuislaan gaat terug naar de jaren '70, toen voor het "moderne" Oss een nieuw gebied werd ontwikkeld als locatie voor nieuwe stedelijke voorzieningen. Rond de Raadhuislaan werden o.a. het Gemeentehuis, Theater De Lievekamp, het belastingkantoor, het politiebureau, de sociale dienst, het waterschapskantoor en enkele banken gehuisvest. Later volgden o.a. de Muzelinck en verschillende appartementencomplexen.

Het open gebied waar de Raadhuislaan is aangelegd lag aan de rand van het oude centrum en kende een aftakking van de spoorlijn naar de fabrieken van Jurgens. De Raadhuislaan was onderdeel van een plan voor een nieuwe rondweg om het centrum, de 'cityring'. Samen met de Hertogensingel, de Oostwal en een geplande doorbraak door Centrum West.

Ontwikkeling van de stad Oss sinds 1900



Hier hoorden aangrenzende parkeervoorzieningen en twee tunnels onder het spoor bij. Hiervoor moesten bestaande woonbuurten wijken en wegen worden omgelegd. Een optimale ontsluiting van het stadscentrum was erg belangrijk.

Binnen de cityring waren drie functionele zones: een woonbuurt in het noorden, een compact winkelcentrum en een kantorengebied in het zuiden. In het winkelcentrum kwamen grote warenhuizen en supermarkten als de V&D, Hema en Albert Heijn. Belangrijke onderdelen van dit centrumplan bleken een stap te ver te zijn. De tunnels onder het spoor, de verplaatsing van het station en een deel van de verkeerdoorbraken gingen niet door. Vooral het doortrekken van de Lievekamplaan in noordelijke richting stuitte op veel verzet. Hierna kwam er aandacht voor een voorzichtigere stadsvernieuwing met inspraak en versterking van de woonfunctie.

Het verzet tegen het rigoureuze karakter van het bestemmingsplan Centrum 1974 leidde in 1978 tot de Structuurschets Centrum. Hierin werd afscheid genomen van de cityring. De Lievekamplaan bleef beperkt tot het al uitgevoerde deel tussen de Raadhuislaan en de Kruisstraat. Daardoor bleef de woonbuurt Centrum West intact. Wel werd de Raadhuislaan via het tracé van Oostwal doorgetrokken naar de Hertogensingel. De aanleg van de Oostwal ging gepaard met enige sanering en doorbraken.

Raadhuislaan 1980



visie Centrumring

In bijlage I is een uitgebreidere beschrijving van de historie van de Raadhuislaan opgenomen, opgesteld door de erfgoed klankbordgroep Raadhuiskwartier.

1.3 Huidige situatie

Als je nu door het gebied loopt is de Raadhuislaan een sterke drager. De brede groene laan met prachtige volgroeide bomen geeft de plek karakter. Oss kent veel van dergelijke brede lanen, maar juist op deze plek, met een gemengd programma, georiënteerd op de laan, ervaar je dit als een hoogwaardige kwaliteit. De verkeersintensiteit en inrichting maken echter wel dat de laan vooral het karakter heeft als verkeersader. De verblijfskwaliteit rond de laan is daardoor beperkt. Wat ook direct opvalt is het verschil in karakter tussen de Noord- en de Zuidkant.

Zuidkant

De Zuidkant is de plek met solitaire gebouwen (gemeentehuis, voormalig Rabobankgebouw, Theater De Lievekamp, plan Lister) elk in een eigen karakteristieke architectuur, die min of meer vrij, in een parkachtige omgeving staan. Het gebied erachter is vooral een groot openbaar parkeerterrein. Dit voelt aan als de achterkant van Oss. Een aantal van de gebouwen heeft hier ook duidelijk de minder aantrekkelijke functies gepositioneerd. In het achtergebied staat wel een groot aantal volwassen bomen. Er loopt, direct langs het spoor, een wandelpad. Binnen het plangebied zijn er geen verbindingen over het spoor aanwezig.

Impressie zuidkant



Noordkant

De Noordkant heeft een meer stedelijk karakter. De bebouwing is hier aaneengesloten waardoor een stedelijke wand ontstaat. Ook architectonisch is deze zijde veel meer een eenheid. Het betreft hier voor een groot deel kantoor- en woongebouwen die rond de jaren ‘80 gebouwd zijn. De typische baksteenarchitectuur uit die tijd met soms wat extra plastiek in de toevoeging van dakopbouwen en balkons is hier beeldbepalend. De bebouwing is hier gemiddeld vier bouwlagen hoog. Op plekken zijn de gebouwen inmiddels gedeeltelijk getransformeerd en gemoderniseerd. De Noordkant vormt ook de overgang naar het historische centrum. Achter de bebouwing bevinden zich vooral omsloten binnenterreinen met parkeerplaatsen. Het gebied kent tussen de dwarsstraten een aantal steegjes en doorgangen voor de voetganger. De achtergebieden zijn sterk versteend; het aantal groene tuinen is hier beperkt. In het bestemmingsplan/tijdelijk omgevingsplan hebben de meeste gebouwen de bestemming/functieaanduiding ‘kantoren’ en is een bouwhoogte van maximaal 16 meter toegestaan (5 bouwlagen).

Impressie noordkant

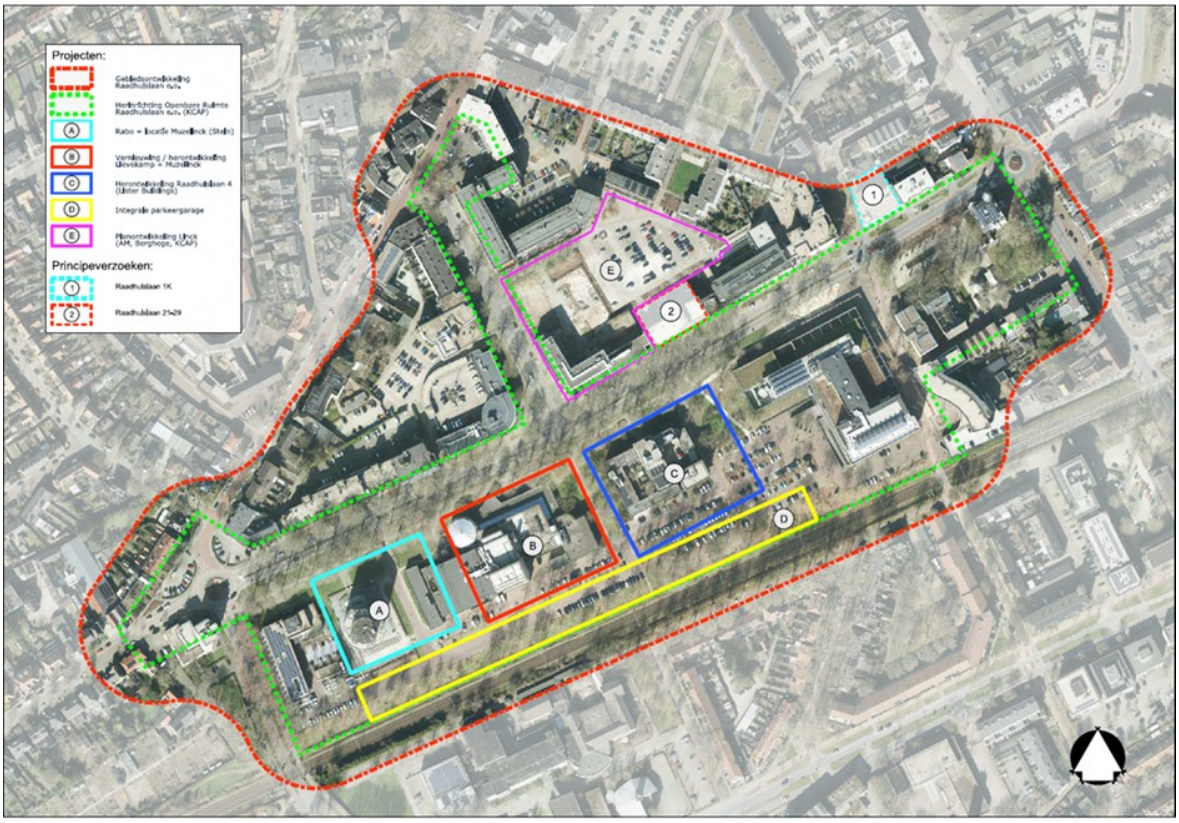


1.4 Van projectontwikkeling naar integrale gebiedsontwikkeling

Het Ontwikkelplan Raadhuiskwartier Oss/gebiedsontwikkeling Raadhuislaan Zuid is op 11 april 2023 vastgesteld door het college en op 15 juni 2023 door de raad. Op basis van dit plan is, uitgaande van een minimale woningbouwopgave van 500 woningen, een woningbouwimpuls-aanvraag (WBI) gedaan en door het rijk gehonoreerd. Bij de uitwerking van verschillende projecten uit de visie (Theater De Lievekamp, Lister, parkeergarage) zijn de overkoepelende vraagstukken als mobiliteit/ parkeren, programma, stedenbouwkundige samenhang, energievoorziening, inrichting openbare ruimte en beeldkwaliteit nog onvoldoende scherp in samenhang uitgewerkt. Inmiddels dienen meerdere nieuwe initiatieven zich aan: Er zijn concrete plannen voor de transformatie en herontwikkeling van het voormalig Rabobankgebouw en ook in de Noordkant van de Raadhuislaan zijn er initiatieven voor herontwikkeling en transformatie van bestaand vastgoed.

We willen voorkomen dat deze en toekomstige plannen zich solitair verder ontwikkelen, zonder visie op het geheel en zonder afstemming op elkaar. Daarom zetten we de stap van losse projectontwikkeling naar integrale gebiedsontwikkeling. Door middel van de integrale gebiedsontwikkeling zorgen dat de verschillende projecten in onderlinge afstemming met elkaar tot stand komen en zorgen we voor een kwalitatief hoogwaardig woon- en verblijfsgebied in het Raadhuiskwartier. Daarom stellen we dit omgevingsprogramma op.

Begrenzing plangebied en deelprojecten



A Rabo (De Coulissen) / Muzelinck

B Theater De Lievekamp

C Lister

D Integrale Parkeervoorziening

E Linck

1 Raadhuislaan 1K

2 Raadhuislaan 21-29

Het projectgebied van de Gebiedsontwikkeling Raadhuislaan wordt aan de zuidzijde begrensd door de spoorlijn, aan de westzijde door de Kortfoortstraat, aan de noordzijde loopt het door inclusief de Lievekamplaan tot en met het parkeerterrein Kruisstraat en aan de oostzijde door het Heschepad/Ridderhof.

De deelprojecten Linck, Lister en De Coulissen (voormalig Rabobankgebouw) zijn ontwikkelingen van particuliere ontwikkelaars en worden daarmee primair verder gebracht onder hun verantwoordelijkheid. De ontwikkeling van de vernieuwbouw van Theater De Lievekamp wordt onder aansturing van de gemeente als deelproject binnen de gebiedsontwikkeling opgepakt.

1.5 Het omgevingsprogramma

In het Omgevingsprogramma Raadhuiskwartier worden de ruimtelijke en programmatische kaders voor de integrale ontwikkeling van het gebied geschetst en zijn de kaders voor Beelkwaliteit op hoofdlijnen bepaald. Het programma vormt de basis voor de verdere planologische en juridische uitwerking.

Een omgevingsprogramma is een beleidsinstrument onder de Omgevingswet dat concrete uitvoeringsmaatregelen en acties beschrijft om doelen voor de fysieke leefomgeving te bereiken, voortkomend uit de opgaves die gesteld zijn in onze omgevingsvisie. Het is uitvoeringsgericht, focust op specifieke thema's (zoals energie, water, biodiversiteit) of gebieden, en maakt afspraken en keuzes zichtbaar voor de realisatie

van beleid, zonder zelf direct een juridische norm te zijn. Het omgevingsprogramma vormt dus de uitwerking van één of meerdere ambities en ruimtelijke keuzes uit onze omgevingsvisie (zie paragraaf 2.2). Ook wordt aangegeven welke middelen nodig zijn om het doel te behalen. Denk daarbij naast financiering aan ruimtelijke en juridische instrumenten. Een programma wordt vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. De gemeenteraad kan het college om verantwoording vragen over de uitvoering van het programma. Het programma is zelfbindend. Dit betekent dat het alleen het bestuur zelf bindt en niet burgers, organisaties of bedrijven. Extern bindende regels nemen we op in het omgevingsplan en niet in programma's. Wel is het zo dat het omgevingsprogramma kan dienen als basis voor afspraken en overeenkomsten met ontwikkelende partijen en initiatiefnemers en de basis kan leggen voor kostenverhaal. Er staat geen beroep open tegen de vaststelling van een programma.

Het omgevingsprogramma voor Raadhuiskwartier is een gebiedsgericht omgevingsprogramma. Het omgevingsprogramma zorgt voor de onderlinge verbinding tussen de verschillende deelprojecten, de integrale gebiedsontwikkeling en de verbinding met de andere projecten in de spoorzone. Daarmee zetten we het omgevingsprogramma in om van locatieontwikkeling te komen tot gebiedsontwikkeling. Met behulp van het omgevingsprogramma kunnen we de locatie overstijgende opgaves integraal afwegen. Denk daarbij aan openbare ruimte, bereikbaarheid en mobiliteit (ontsluiting te voet, fiets, auto, OV, parkeren), groen en biodiversiteit, klimaat (droogte, hitte, wateroverlast), energie (stroom, warmte, netwerkcapaciteit, collectieve voorzieningen). Ook geeft het omgevingsprogramma uitvoering aan het principe van stedelijk programmeren: welke sectorale opgave landt waar en wanneer?

1.6 Reeds genomen besluiten

De ontwikkeling van het Raadhuiskwartier is een proces dat al enige tijd loopt. Er zijn al diverse besluiten genomen die input vormen voor omgevingsprogramma Raadhuiskwartier. Dit zijn onder andere:

- Vaststelling omgevingsvisie Oss 2040 (gemeenteraad 19 juni 2025)
- Vaststelling ontwikkelperspectief Spoorzone Oss (gemeenteraad 17 oktober 2024)
- Vaststelling ontwikkelplan Raadhuiskwartier/ gebiedsontwikkeling Raadhuislaan Zuid (gemeenteraad 15 juni 2023)
- Definitief ontwerp en financiering theater De Lievekamp (gemeenteraad 22 mei 2025)
- Vaststelling ambitiedocument en selectieleidraad Raadhuislaan Noord (gemeenteraad 8 juli 2021)
- Vaststelling bestemmingsplan Raadhuislaan Noord Oss 2024 met daarin de ontwikkeling van Linck (vastgesteld 10-09-2024)
- Buitenplanse omgevingsplan activiteit zuidzijde Raadhuislaan, parkeergarage Linck (College van B&W, 15-04-2025)
- Intentieovereenkomst herontwikkeling voormalig Rabobankgebouw De Coulissen (16 december 2025)
- Besluit integrale parkeergarage langs het spoor voor een capaciteit van ten minste 700 parkeerplaatsen (college van B&W 8 april 2025)
- Besluit instemming ontwerp omgevingsprogramma Raadhuiskwartier en raadsvoorstel activering grondexploitatie en beschikbaar stellen dekkingsmiddelen gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier (college van B&W 2 juni 2026)
- Besluit activering grondexploitatie en beschikbaar stellen dekkingsmiddelen gebiedsontwikkeling raadhuiskwartier (gemeenteraad 25 juni 2026)
- Motie borging fietsveiligheid bij herinrichting raadhuislaan (gemeenteraad 25 juni 2026)

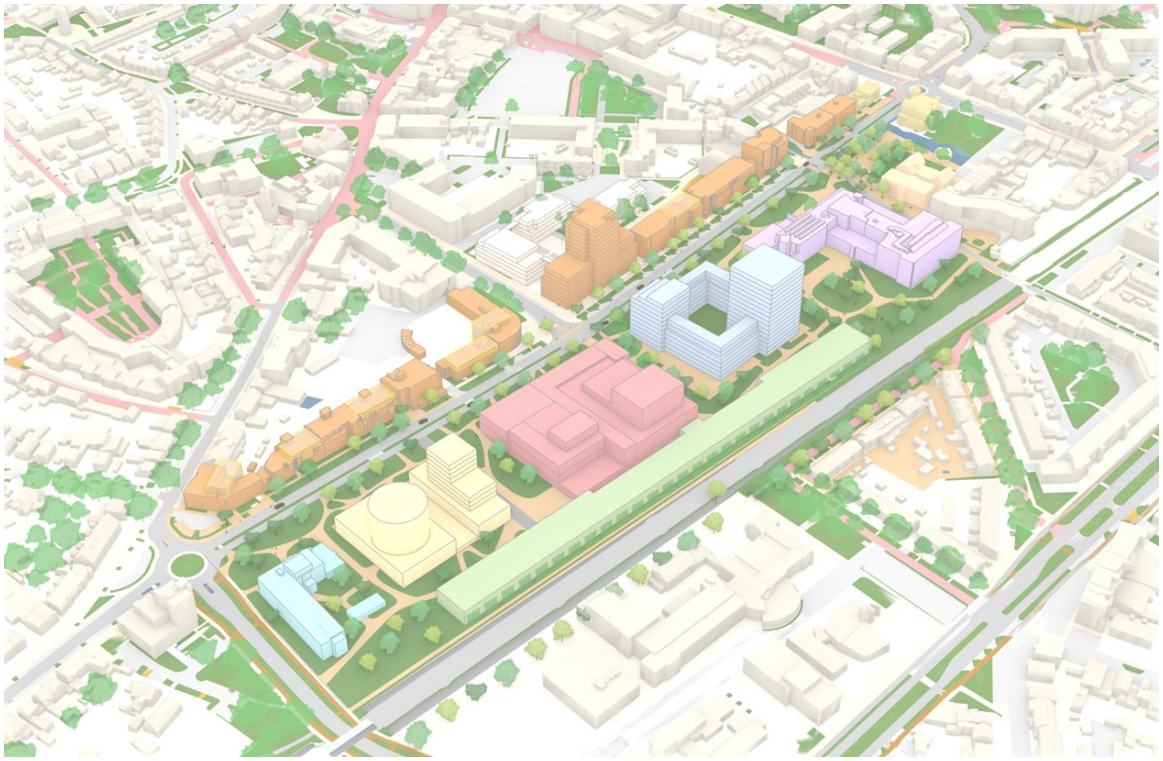
2 Doelstelling

2.1 Inleiding

Doelstelling is om in het Raadhuiskwartier een integrale gebiedsontwikkeling tot stand te brengen. Het Raadhuiskwartier biedt veel kansen voor de serieuze verdichting van de stad. Hier kan Oss haar 21e - eeuwse gezicht krijgen. De gebiedsontwikkeling zal een belangrijk aandeel leveren in de woningbehoefte op een cruciale locatie in Oss en aan de behoefte aan culturele voorzieningen. Er is ruimte voor mensen die aan het begin staan van hun woon carrière en voor hen die hun grondgebonden eengezinswoning willen verlaten en naar een comfortabel appartement in de stad willen verhuizen. Hierdoor ontstaat doorstroming in de rest van de woningvoorraad van Oss. Ook zal de gebiedsontwikkeling ruimte bieden aan een aantal andere commerciële en maatschappelijke functies.

We willen een hoge stedenbouwkundige kwaliteit realiseren. Het Raadhuiskwartier moet gezien de strategische ligging tussen beide stations en het stadscentrum een aantrekkelijk, autoluw en hoogstedelijk gebied worden voor wonen, werken, cultuur en zorg waarbij in hoge mate circulair wordt gebouwd. De eerste ambitie is het realiseren van deze kwaliteit. Er is een WBI-subsidie toegekend gebaseerd op een woningbouwprogramma van ten minste 500 woningen.

Impressie stedenbouwkundige opzet



2.2 Relatie met de omgevingsvisie

In de omgevingsvisie Oss 2040 vormt de Spoorzone Oss het zwaartepunt van de stedelijke ontwikkeling in Oss. Het Raadhuiskwartier vormt hierin het centrale middelpunt. De ontwikkeling van de Spoorzone en daarbinnen het Raadhuiskwartier komt op diverse plekken terug in de omgevingsvisie.

Toekomstverhaal: *In 2040 heeft de gemeente Oss een schaalsprong gemaakt naar ruim 50.000 woningen, ten opzichte van ruim 41.700 woningen in 2023. De spoorzone van Oss, het gebied tussen Amsteleind en station Oss, is getransformeerd tot een aantrekkelijk stedelijk gebied waar gewoond en gewerkt wordt in het groen met een bruisend, verkeersluw stadshart op steenworp afstand.* Het Raadhuiskwartier vormt het middelpunt van de Spoorzone en is één van de brandpunten waarbinnen de stedelijke transformatie concreet vorm en inhoud krijgt.

Structurerende principes: *In Oss is ruimte voor groei. We zetten in op woningbouw langs het spoor, door verdichting van de Spoorzone en uitleglocaties in Geffen, Oss-West en Ravenstein. Hiermee benutten we de gunstige ligging nabij regionale infrastructuur en werkgelegenheid van dit gebied. Zo zetten we in op een compacte en levendige stad: een bruisend stadshart, functiemenging in het hoogstedelijke milieu in de Spoorzone met een mix van wonen, werken, verblijven en ontspannen wonen in de wijken. Het stationsgebied krijgt een impuls, waarmee de regionale bereikbaarheid verbetert en de noord- en zuidzijde van het spoor beter verbonden zijn.* Dit komt ook als zodanig in het Raadhuiskwartier tot ontwikkeling.

Kernambities: *Het stedelijk gebied rondom de Spoorzone transformeert naar een woon-werkgebied met een hoogstedelijk karakter. De nabijheid van voorzieningen en station Oss maakt deze gebieden zeer aantrekkelijk voor zowel wonen als werken in een stedelijk milieu. We ontwikkelen gevarieerde programma's van stedelijk wonen, voor verschillende type huishoudens en variatie in bedrijfsvastgoed, met een aantrekkelijk, groen verblijfsklimaat op maaiveldniveau.* Deze ambitie krijgt zijn beslag in het Raadhuiskwartier

Gebiedsgerichte uitwerking:

In de gebiedsgerichte uitwerking worden de kernambities verder gebiedsgericht uitgewerkt. Het Raadhuiskwartier maakt onderdeel uit van het stedelijk gebied Oss-Berghem. De volgende gebiedsgerichte keuzes zijn van toepassing op het Raadhuiskwartier.

1. Ingegeven door de infrastructuur en keuzes op het gebied van bodem en water, zal 80% van de te bouwen woningen in het stedelijk gebied Oss-Berghem gerealiseerd worden. We kiezen daarbij voor verdichting van de stad in de Spoorzone en uitbreiding van Amsteleind aan de westkant van Oss.

2. We zetten ons in om van Oss een mensenstad te maken met vitale buitenruimtes en gebouwen met levendigheid op de begane grond. Om het centrum van Oss verder te versterken zetten we in op een binnenstedelijke transformatie langs het spoor in de stad Oss (de Spoorzone). De ambitie is hier een nieuw hoogwaardig binnenstedelijk woonmilieu te realiseren, met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Er is ruimte voor hogere bebouwing, met extra aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en plekken voor ontmoeting. Daarbij wordt specifiek aandacht besteed aan de menselijke maat, met aantrekkelijke plinten, een levendig straatniveau en kwalitatief groen voor de deur. Door langzaam verkeer de ruimte te geven, ontstaan levendige en sociaal veilige plekken en verbindingen met oog voor de menselijke maat. Er wordt meer ruimte gemaakt voor groen in de openbare ruimte en door het inpandig parkeren kunnen straten groener worden ingericht. Ook wordt er groen toegevoegd op gevels en daken. Het spoorzonegebied breidt zich stap voor stap uit: de Wethouder van Eschstraat, Golfbad locatie en Euterpepark worden zo onderdeel van het nieuwe centrumgebied. De Molenstraat ontwikkelt zich als een belangrijke ader die het centrum van Oss, de Spoorzone, het station en het Pivot Park met elkaar verbindt.

7. Bij de stedelijke ontwikkeling van de Spoorzone besteden we extra aandacht aan de diverse veiligheids- en gezondheidsaspecten, zoals geluid, trillingen, geur, milieuaspecten (spoor en bedrijven in de buurt), die spelen bij een hoogstedelijke omgeving langs het spoor. Verstedelijking en een levendig stadscentrum brengt een bruisend stadsleven met zich mee en vraagt daarmee ook acceptatie van een hogere mate van hinder van haar bewoners.

8. De nieuwe stedelijke ontwikkelingen en transformatieopgaven, in combinatie met het verbeteren van de biodiversiteit, vergroenen en klimaat adaptief maken van de stedelijke ondergrond, vragen om een integrale aanpak van de ruimteclaim op de ondergrond. Bij de herstructureringsopgave in de stad krijgt deze integrale opgave en het inpassen van de energieaansluiting en -voorziening nadrukkelijk en vroegtijdig de aandacht om mogelijkheden voor een collectief systeem en inpassing in de ondergrond te borgen.

9. Om de aantrekkelijkheid van de woongebieden langs het spoor te vergroten zetten we volop in op de bereikbaarheid. Daartoe spannen we ons in om het Rijk, provincie Noord- Brabant en spoorpartijen te overtuigen van de noodzaak van onze spooragenda. Dit maakt de Spoorzone een aantrekkelijke woonplek voor inwoners die forenzen naar omliggende steden als Den Bosch, Eindhoven en Nijmegen. Met de verdichting van de stad en toename van het aantal inwoners kunnen we door de combinatie van de goed bereikbare stations Oss en Oss-West en een prettig wandel- en fietsnetwerk een aantrekkelijk en gezond alternatief voor de auto bieden.

2.3 Raadhuiskwartier als integraal onderdeel van de Spoorzone (ontwikkelperspectief)

Op 17 oktober 2024 heeft de gemeenteraad van Oss het Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss vastgesteld. Het Raadhuiskwartier speelt zoals gezegd een belangrijke rol in de ontwikkeling van het Programma Spoorzone. Het gebied vormt het hart van de Spoorzone en sluit direct aan op de ontwikkelingen rondom het station, de binnenstad, Euterpepark en Pivot Park.

Overzicht Spoorzone



Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss

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

Voor de ontwikkeling van het stedelijke gebied in de richting van het spoor speelt de cultuur, in het bijzonder theater en museum, een prominente rol. De verdichting met woningbouw in de vorm van appartementen aan de Raadhuislaan krijgt een stedelijke impuls met de vernieuwbouw van Theater De Lievekamp. Het circulaire theater, met voorstellingen zowel binnen als buiten het gebouw maken een levendig en stedelijk milieu: aangenaam verblijf, ontmoeting, vermaak en verwondering staan voorop. Een toekomstig stadstheater zal de Ossenaren verbinden en vervullen met trots op de stad. De uitbreiding en aansluiting van dit gebied over het spoor heen zal bepalend zijn voor de ontwikkeling van het centrumgebied voor de verdere toekomst. Nieuwe woon- en werkgebieden vinden aansluiting bij het vitale stadcentrum.

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

2.4 Stedelijk programmeren aan de hand van de Stadsagenda Oss, Stad met Toekomst

Op 9 december 2025 heeft het college van B&W de stadsagenda Oss 'Stad met toekomst' vastgesteld. De Stadsagenda vormt de eerste bouwsteen van het Programma Stedelijke Ontwikkeling op het niveau van de stad Oss. Het is een instrument dat ons ondersteunt bij het behouden van grip en het effectief sturen op de realisatie van onze ambities, zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie en diverse sectorale

beleidsdocumenten. Met de Stadsagenda geven we richting aan de inhoudelijke koers voor de komende vijftien jaar, met als doel onze stedelijke ambities en doelstellingen te realiseren. Tegelijkertijd fungeert de Stadsagenda als een agenderend document voor onze eigen gemeentelijke organisatie, waarbij het aangeeft welke onderwerpen en doelen centraal staan. Op inhoudelijk vlak vormt de Stadsagenda de 'tactische tussenlaag'. Hierin vertalen we de abstracte ambities uit de Omgevingsvisie en het beleid naar concreet uitgewerkte en integrale doelstellingen op stads- en gebiedsniveau. Dit zorgt ervoor dat grote, overkoepelende doelen worden omgezet in praktische en haalbare stappen, waardoor we gericht kunnen werken aan de ontwikkeling van Oss.

In de stadsagenda is het beleid van de gemeente Oss dat gaat over stedelijke ontwikkeling samengebracht in vier strategische doelen. Deze zijn tactisch en gebiedsgericht uitgewerkt voor zes gebieden: Amsteleind, Euterpepark, Raadhuiskwartier, Binnenstad, Pivotpark/Moleneind en Schadewijk. Deze gebieden dragen nu het meest bij aan het realiseren van de doelen. Daarnaast is dat het verminderen van de barrièrewerking van het spoor en het vergroten van de kwaliteit van het stationsgebied in het centrum van Oss.

De vier strategische doelen zijn:
a. Fijne stad om te zijn – met ruimte voor ontmoeting, cultuur, sport en zorg.
b. Stad om in te wonen – betaalbaar, duurzaam en passend bij verschillende levensfasen.
c. Ondernemende en lerende stad – waar werk, onderwijs en innovatie samenkomen.
d. Toekomstbestendige infrastructuur – boven én onder de grond, voor mobiliteit, energie en water.

Het realiseren van de strategische doelen gebeurt via een aantal grote gebiedsontwikkelingen en infrastructurele projecten. Elk gebied heeft zijn eigen kenmerken, opgaven en mogelijkheden.

Het Raadhuiskwartier is één van de zes gebieden die de kern van de gebiedsgerichte uitwerking van de stadsagenda vormt. Per strategisch doel zijn voor het Raadhuiskwartier de volgende uitgangspunten opgenomen.

Fijne stad om te zijn
- *Transformeren kantoorlocaties aan de Raadhuislaan naar woonlocaties, uitbreiden bestaande cultuurvoorzieningen. Hiermee ontstaat een hoogwaardige woon- en verblijfskwaliteit. De bestaande zorgvoorzieningen krijgen opnieuw een plek in het gebied. Vernieuwbouw van De Lievekamp en de Muzelinck, inclusief ontmoeten en horeca. Vervangen maaiveld parkeren door hoogwaardig openbaar groen. Het parkeren vindt plaats onder gebouwen of in een integrale parkeergarage langs het spoor. We creëren duidelijke verbindingszones richting de binnenstad.*
- *Realiseren van een gebied met een eigen identiteit: het gebied kenmerkt zich door de ligging nabij stadscentrum en station en biedt ruimte aan cultuur, kunst, groen, zorg, bewegen, ontmoeten en evenementen. Door het hergebruik van het Zuiderstrandtheater, het Rabo-kantoor en mogelijke houtbouw is circulariteit een leidend thema in de gebiedsontwikkeling.*
- *Faciliteren ontmoeting voor jongeren, ouderen, alleenstaanden en toegankelijk voor iedereen.*
- *Museum Jan Cunen en het omliggende terrein vormen een aantrekkelijke entree voor het Raadshuiskwartier.*

Stad om te wonen
- *Ontwikkeling van nieuwe woningen met op daarvoor geschikte plekken voorzieningen in de plint, aan een statige laan, op loopafstand tot het stadscentrum en station Oss. Accenten in het woningbouwprogramma zijn vooral aan te brengen voor huisvesting van ouderen, jongeren. Deels voor stellen/alleenstaanden met een hoger inkomen die bewust kiezen voor een stedelijke woonomgeving. Het woningtype bestaat in dit gebied volledig uit appartementen.*

Ondernemende en lerende stad
- *Mengen bedrijvigheid met de woon- en cultuurfuncties, ter ondersteuning van het verblijfsmilieu dat we daar nastreven. We denken daarbij aan zakelijke dienstverlening, publiekgerichte dienstverlening, gezondheidszorg.*

Toekomstbestendige bovengrondse en ondergrondse infrastructuur

- *De Raadhuislaan wordt op termijn, in lijn met de Koersnota mobiliteit, heringericht passend bij de ontwikkeling van meer woningen en voorzieningen in het Raadhuiskwartier.*

3 Opgave, aanpak en programmatisch kader

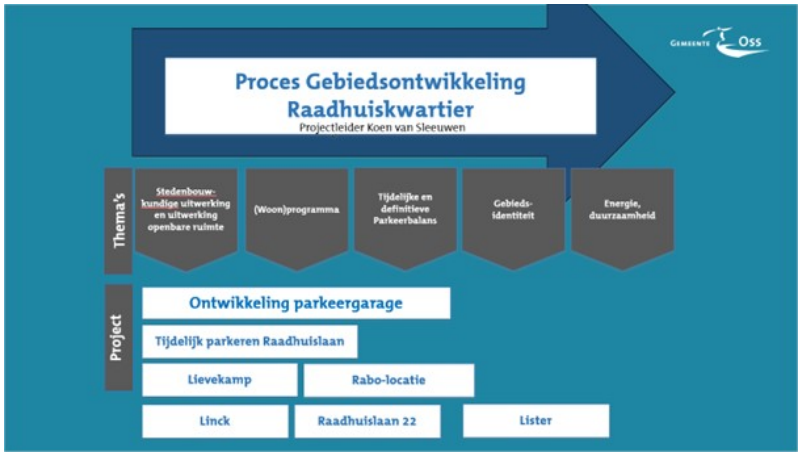
3.1 Programma onderdelen

In de doelstelling (2.1) is aangegeven dat we door middel van de integrale gebiedsontwikkeling willen komen tot een kwalitatief hoogwaardig woon-, werk en verblijfsgebied rondom de Raadhuislaan. Door middel van een vijftal programma onderdelen geven we invulling aan deze doelstelling. Dit zijn:

- Een integrale stedenbouwkundige visie inclusief openbare ruimte;
- Een totaalprogramma voor wonen, werken en voorzieningen in het gebied;
- Een integrale parkeeroplossing;
- Een gezamenlijke gebiedsidentiteit;
- Het gezamenlijk oppakken van het energievraagstuk in het gebied (elektra en warmte).

Deze programma onderdelen landen vervolgens in de diverse deelprojecten die onderdeel vormen van de totale gebiedsontwikkeling.

Overzicht programma onderdelen en projecten



3.2 Aanpak

In stuurgroepverband is door de ontwikkelende partijen besloten om gezamenlijk een stedenbouwkundige visie en de aanstelling van een supervisor te financieren en ook gezamenlijk inhoud te geven aan tenminste de bovenstaande thema's.

De uitwerking van de thema's vindt door middel van inhoudelijke sessies met deskundigen plaats in werkgroepverband. Hiervoor levert elke ontwikkelende partij personele inbreng. Daarnaast vindt periodiek afstemming op bestuurlijk niveau plaats in een stuurgroep. De financiële borging en het hiermee samenhangende kostenverhaal wordt geïnitieerd vanuit de gemeente.

3.3 Integrale stedenbouwkundige visie inclusief openbare ruimte

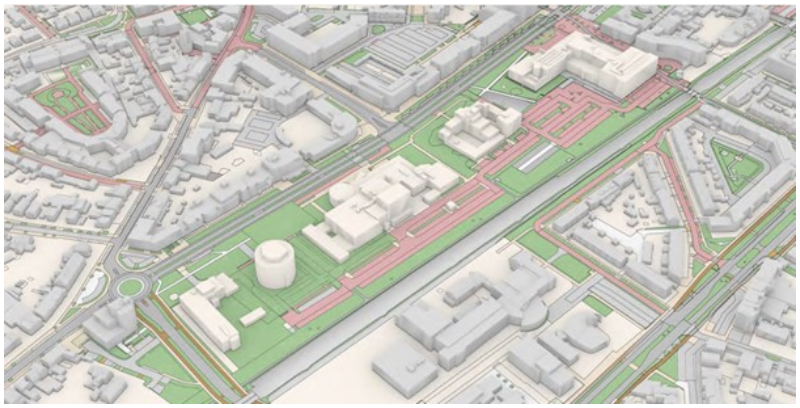
Het doel van de integrale stedenbouwkundige visie is om een wervend perspectief te bieden voor de gewenste kwaliteit van de leefomgeving en als "houvast" voor de (haalbaarheid van de) individuele plannen/programma's. We kiezen daarbij niet voor een '*top down*' benadering met strenge kaders voor de uitwerking van gebouwen. 'Verdichten, Verblijven, Vergroenen' is het credo voor het gebied om sturing te kunnen geven aan het proces. Een kwalitatief hoogwaardige 'verdichting' een belangrijk ingrediënt is voor de planontwikkeling. Verdichting legt een grotere claim op het openbaar gebied en vraagt om hoogwaardige ingrepen. Verdichten vraagt ook om gebouwen die zorgvuldig op de grond landen. Verdichten vraagt extra aandacht voor het hoogwaardig oplossen van minder aantrekkelijk programma (techniek, bergingen, garage entrees, expeditie toegangen etc). Verdichten krijgt extra kwaliteit als we in staat zijn het te combineren met 'verblijven'. Pas als het ons lukt om veel functies met een sterke ontmoetingsfunctie te positioneren op de begane grond, met een sterke relatie met het openbaar gebied, ontstaat

er ook een dynamisch stedelijk milieu. Het terugdringen van de auto uit het openbaar gebied zal daar enorm in bijdragen. Juist dat is essentieel om het gebied goed te kunnen branden en ook als aantrekkelijk stedelijk gebied op de kaart te kunnen zetten. Als we dan ook nog in staat zijn om verdichten en verblijven te combineren met 'vergroenen' vallen de puzzelstukjes in elkaar. Juist dan zijn we in staat om ook een bijdrage te leveren aan belangrijke duurzaamheidsambities (biodiversiteit, klimaatadaptatie, hittestress) en draagvlak te creëren bij burgers en politiek. Het 21e -eeuwse gezicht van Oss is dan ook een aantrekkelijk groen gezicht.

Bestaande hoofdstructuur

De Raadhuislaan is de centrale as in het plangebied. Deze as is in de jaren zeventig buiten het centrum gerealiseerd als locatie voor nieuwe stedelijke voorzieningen. Op koppen van de Raadhuislaan bevinden zich de belangrijkste noord-zuid verbindingen over het spoor (Molenstraat en Kortfoortstraat). Voor fietsers is er een belangrijke extra verbinding (fietsstraat) via de Ridderhof over het spoor. Deze fietsroute gaat aan de noordkant over in het Heschepad. Daarnaast is er aan de noordkant richting het centrum een autoverbinding via de Lievekamplaan. Naast de openbare verkeersverbindingen zitten er op een aantal plekken in de noordwand poorten in en doorgangen tussen de gebouwen. Dit zijn informele, veelal openbare, routes naar de parkeerterreinen op de binnengebieden met een doorloop naar de achtergelegen straten. De Raadhuishof, tussen de Raadhuislaan en het spoor is nagenoeg volledig in gebruik als openbaar parkeerterrein. Alleen het gebied op de kop bij het Waterschapsgebouw is niet openbaar toegankelijk en ingericht als privé parkeerterrein. Er loopt in dit gebied een wandelpad langs het spoor.

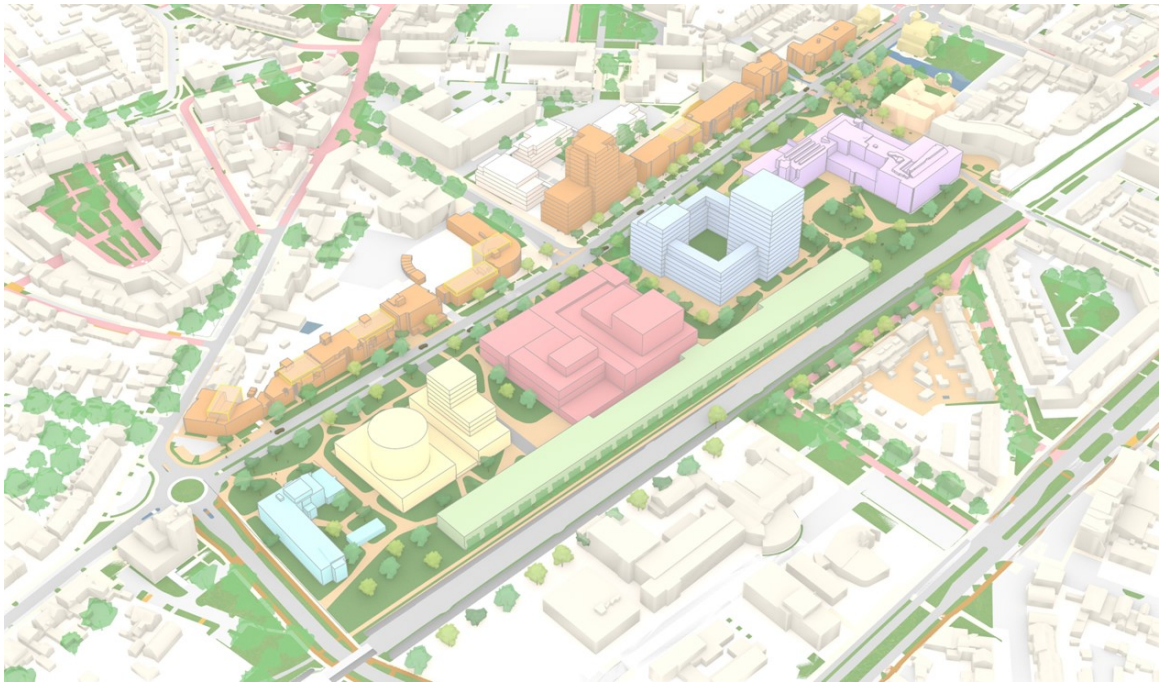
Bestaande hoofdstructuur



Toekomstige hoofdstructuur

De strategie van een bottom-up ontwikkeling in samenwerking met eigenaren en initiatiefnemers maakt dat het wenselijk is de bestaande hoofdstructuur te behouden en waar mogelijk te versterken. Met name een betere doorwaadbaarheid van het gebied en het versterken van verbindingen is daarbij wenselijk. De Raadhuislaan met haar karakteristieke bomenrij blijft een belangrijke ruimtelijke drager in het gebied. Het past binnen het verkeersbeleid van de gemeente om de verkeersintensiteit hier te verlagen en doorgaand verkeer te weren. Het verbeteren van de oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit is uitgangspunt. Voor de herontwikkeling van de Noordwand is het van belang om naast de formele straten ook de informele verbindingen te behouden. Herontwikkelingen in de noordwand zouden tot een kwaliteitsverbetering van deze verbindingen moeten leiden. Op de langere termijn zijn er mogelijk aanpassingen aan het spoortracé te verwachten. ProRail probeert het aantal gelijkvloerse overgangen in stedelijk gebied verder te reduceren. Dit zal op de lange termijn resulteren in een aantal ongelijkvloerse kruisingen op de belangrijkste verbindingen in het gebied, uitgevoerd als tunnels. Dit zou mogelijk ook kunnen leiden tot het heroverwegen van de parkeeroplossingen voor het gebied als er eventueel extra ruimte nodig is voor het spoor. Het is te vroeg om hier concreet op te anticiperen. Het college heeft op basis van de quick scan van Haskoning gekozen om door te gaan met het onderzoeken van de mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met het spoor in de vorm van tunnels. Hiervoor gaat op korte termijn een verdiepend onderzoek starten, o.a. over de consequenties voor de omgeving. Het onderzoek is de opmaat naar een Mirt procedure eind 2026 .Het van belang dat de potentiële kansen die herstructurering van het spoor met zich mee kan brengen niet verloren gaan. In het Omgevingsprogramma Raadhuiskwartier anticiperen we waar mogelijk op deze ontwikkeling. Zo is het uitgangspunt voor de bouw van de parkeergarage een demontabel systeem. Mocht er in de toekomst ruimte komen om het parkeren elders of ondergronds op te lossen, dan is de parkeergarage te demonteren en gedeeltelijk her te gebruiken. In het Omgevingsprogramma wordt ruimte gereserveerd voor een verlenging van de Lievekamplaan. Dit maakt het op termijn mogelijk hier een extra langzaam verkeerverbinding over het spoor te realiseren.

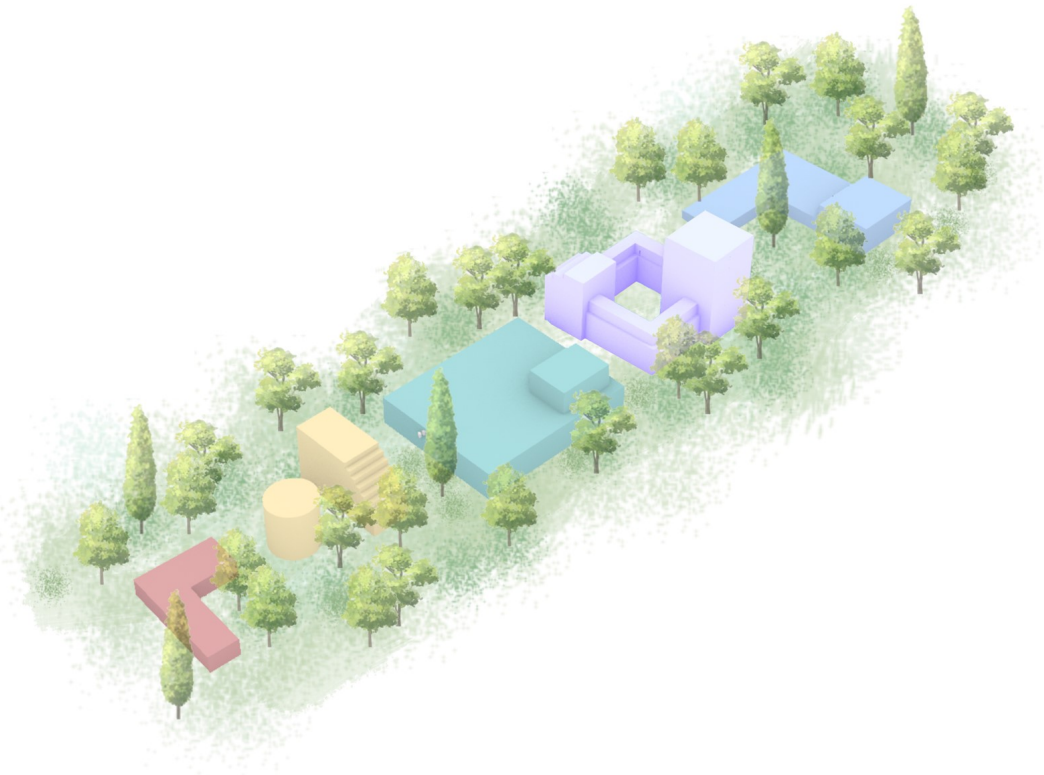
Beoogde hoofdstructuur



Raadhuislaan zuid: Parels in het park

De Zuidkant van de Raadhuislaan kent op dit moment al een structuur van losse gebouwen met een karakteristieke stedelijke functie (Museum, Raadhuis, Theater) en een eigen architectuur. Dit karakter gaan we versterken. Architecten worden uitgedaagd om eigenwijze gebouwen te maken. Gebouwen vragen om een hoogwaardige architectuur in een uitgesproken detaillering. Er is ruimte om op plekken de hoogte in te gaan. De gebouwen manifesteren zich als vrijstaande sculpturen, los in het groen. Wandwerking wordt hier vermeden. Gebouwen hebben hier de ambitie om in het jaarboek architectuur te komen. Architectonisch geen strenge regels of kaders. De gebouwen zijn in architectuur maximaal verschillend; het park verbindt deze gebouwen.

Impressie Parels in het park



Raadhuislaan noord: De stedelijke wand

De Noordkant van de Raadhuislaan heeft een heel andere karakteristiek dan de Zuidkant. Deze kant is als stedelijke wand relatief gaaf en een eenheid. Ook deze wand is in ontwikkeling en op plaatsen is de wens voor functieverandering, verdichting en schaalvergroting aanwezig.

In dit gebied willen we het karakter van de stedelijke wand behouden en versterken, ook als overgang naar de binnenstad. Hier zal het beeld ontstaan van de 'opgetopte' stad waarin de ontwikkeling van Linck in hoogte een uitzondering vormt.

Impressie stedelijke wand



Impressie bebouwing Raadhuislaan



Inrichtingsplan Openbare Ruimte

De kwaliteit van de ontwikkelstrategie is voor een groot deel ook afhankelijk van een hoogwaardige en samenhangende openbare ruimte. Juist als we wat meer vrijheid laten in taal in de architectuur, is het belangrijk dat de openbare ruimte verbindend werkt. Op dit moment heeft de laan door de prachtige bomen en de brede groenstructuur in haar openbare ruimte al een sterke drager. De openbare ruimte wordt bij de verdere verdichting van het gebied alleen nog maar belangrijker. Hier kunnen ook ambities van duurzaamheid worden gerealiseerd en zal het verblijfsklimaat worden versterkt. Het openbaar gebied heeft een hoogwaardige uitstraling.

Impressie openbare ruimte



Verbindingen en doorzichten

De Raadhuislaan is in de jaren ’70 ontwikkeld als locatie voor nieuwe stedelijke voorzieningen voor het “moderne” Oss. De prachtige bomen, de groene parkachtige inrichting en het gemengde karakter van de bebouwing geven de laan haar hoogwaardige stedelijke allure. Tegelijkertijd is het gebied maar beperkt verbonden met de rest van stad. Door de blokkade van het spoor, de verkeerintensiteit op de Raadhuislaan en het tamelijk aaneengesloten karakter van de noordwand maken dat er met name in de noord-zuid richting weinig verbindingen aanwezig zijn. Grootschalige parkeerterreinen (Maasvallei, Jurgensplein)

maken de verbinding met het stadshart onaantrekkelijk. In het Omgevingsprogramma zijn uitgangspunten opgenomen die (toekomstige) verbindingen mogelijk maken.

Verkeersstructuur

De Raadhuislaan ligt binnen het gebied dat we als Binnenstad hebben benoemd. Dit gebied kenmerkt zich door een relatief hoge bebouwingsdichtheid en een mix aan voorzieningen. De kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal met prioriteit voor voetganger en fiets.

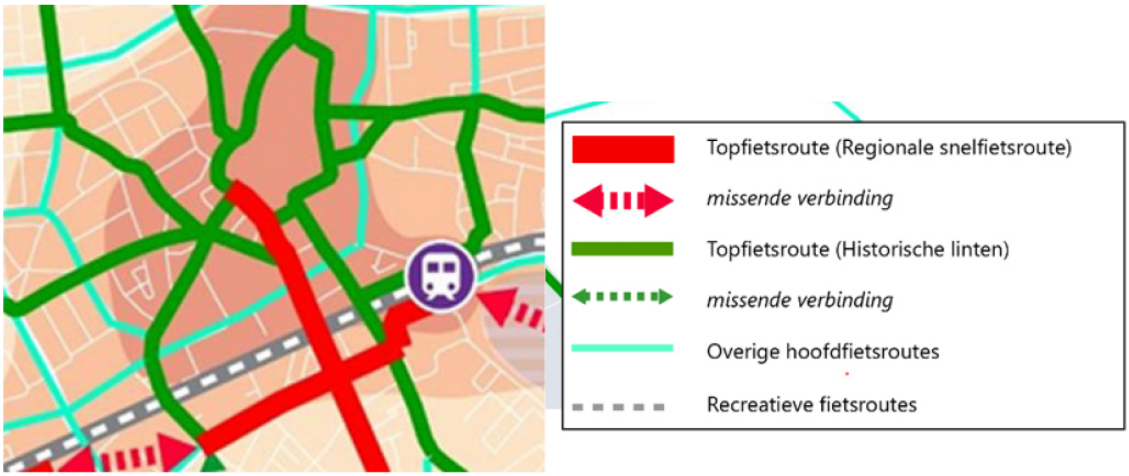
Verkeersfuncties van het wegennetwerk



Binnen de huidige structuur heeft de Raadhuislaan de functie van een wijkverzamelweg. Een wijkverzamelweg kent verschillende wegtypes: gebiedsontsluitingweg (GOW) 50 en 30 km/uur en erftoegangsweg (ETW) 30 km/uur. Omdat de weg onderdeel uitmaakt van de binnenstad is de verblijfsfunctie belangrijker dan de verkeersfunctie. De auto is te gast, voetgangers en fietsers hebben prioriteit en het doorgaande verkeer willen we weren. We kiezen er daarom voor om de Raadhuislaan in te richten als een Erftoegangsweg 30 km/uur. Het doorgaande verkeer moet vooral gebruik maken van de ruit rondom de binnenstad: Saal van Zwanenbergsingel/Hertogin Johannasingel - Zaltbommelseweg/Hertogensingel/ Singel 40-45 – Kantsingel – Gasstraat – Wethouder van Eschstraat – Euterpelaan.

Verder is de Raadhuislaan ook een hoofdfietsroute. Op een ETW30 kunnen fietsers in principe gewoon op de rijbaan en is er geen aparte fietsvoorziening nodig, mits de verkeersintensiteit niet hoger is dan 4.000 mvt/etmaal.

Fietsroute netwerk



Uit deze keuze voor ETW30 volgen echter wel een aantal uitdagingen. De huidige intensiteit op de Raadhuislaan is 8.000 – 9.500 mvt/etmaal. Volgens de koersnota Mobiliteit 2040 daalt deze naar 6.000-8.000 mvt/etmaal bij invoering van 30 km/uur en naar 500-2.000 mvt/etmaal indien er geen sprake meer is van doorgaand verkeer. Voor een ETW30 is de richtlijn vanuit het CROW: maximaal 4.000 mvt/etmaal.

Dit is een richtlijn, de intensiteit kan hoger zijn maar dan alleen als dit bestemmingsverkeer is. Dit betekent dat de inrichting van de Raadhuislaan er op gericht moet zijn om doorgaand verkeer te weren. Het uitgangspunt is wel om twee-richtingen verkeer te handhaven.

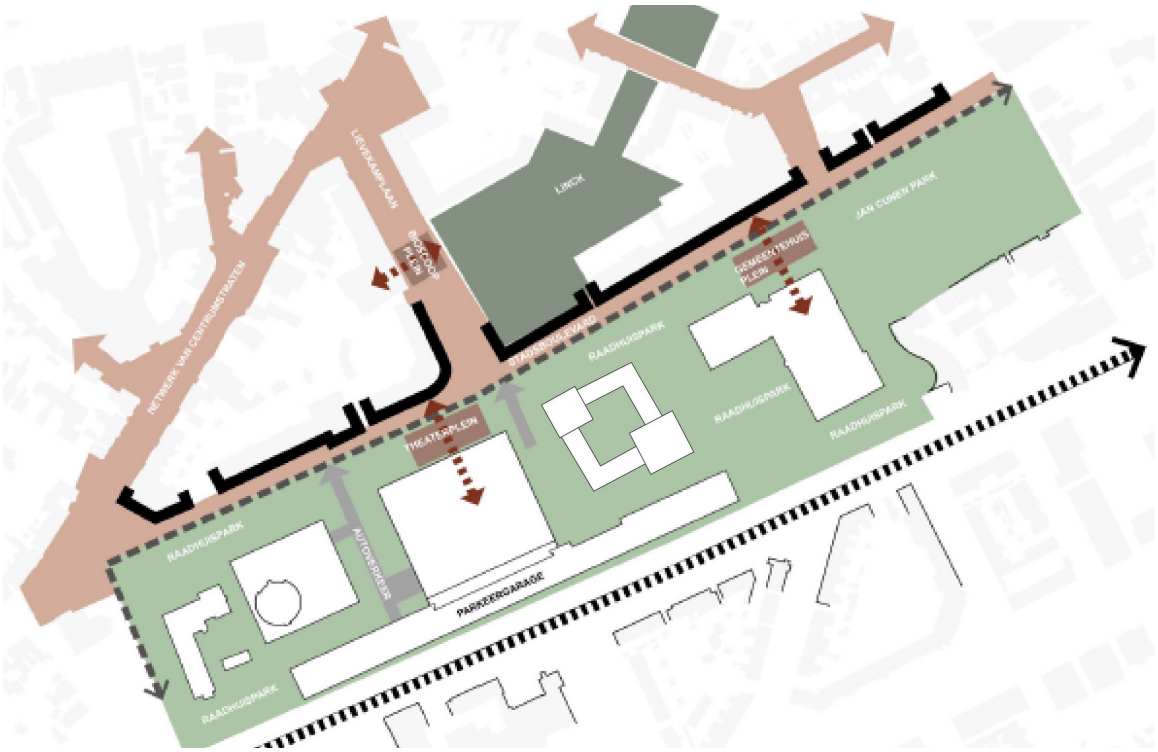
Hierin kunnen we ook nog sturen met de ontsluiting binnen dit gebied, door onder andere de ontsluiting van de parkeergarage. Door deze ontsluiting zoveel mogelijk aan de westkant te leggen, sturen we het verkeer via de Kortfoortstraat naar bovengenoemde ruit rond de binnenstad. We willen dus één ontsluiting van de parkeergarage, zoveel mogelijk aan de westkant van het gebied. Het deel van de Raadhuislaan, tussen de aansluiting van de parkeergarage en de Kortfoortstraat, zal een meer ontsluitende functie houden. Daar past dan ook een andere inrichting bij.

Aangezien het best een uitdaging zal zijn om doorgaand verkeer te weren en dit ook wel een risico vormt voor de inrichting, is het wenselijk/noodzakelijk om meer inzicht te krijgen in de samenstelling van het verkeer op de Raadhuislaan. Hiervoor is nader onderzoek nodig. De keuze voor een ETW30 houdt in dat er geen fietsvoorziening nodig zou zijn. Dit is nog wel afhankelijk van in hoeverre het haalbaar is om de intensiteit op de Raadhuislaan terug te dringen. Bij de definitieve uitwerking van de inrichting van de nieuwe Raadhuislaan zullen we bijzonder rekening houden met de fietsveiligheid conform de daartoe door de gemeenteraad aangenomen motie op 25 juni 2026 (motie borging fietsveiligheid bij herinrichting Raadhuislaan).

Ander aandachtspunt is dat De Raadhuislaan een uitvalsroute voor politie is. Overleg met de veiligheidsregio over de inrichting is noodzakelijk.

Expeditieverkeer voor De Lievekamp en het Stadhuis wordt gefaciliteerd maar is te gast in het gebied. Op een aantal plekken worden direct langs de Raadhuislaan nog wel parkeermogelijkheden voorzien ten behoeve van service/expeditie/mindervaliden/kiss&ride.

Verbindingen en relaties



Parkeren

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is eerder besloten een hoogwaardige bovengrondse garage te realiseren langs het spoor. In de Ontwikkelstrategie gaan we uit van één integraal ontworpen parkeergebouw. Deze garage is in eerste instantie bedoeld om de huidige parkeerplaatsen te vervangen en in de parkeerbehoefte voor Stadhuis en De Lievekamp te voorzien. Ook de parkeerbehoefte voor het project LINCK wordt in deze garage gefaciliteerd. De garage zal ook voorzien in het bezoekersparkeren van het

nieuw te ontwikkelen programma. In paragraaf 3.5 is de opzet van het parkeren, de integrale parkeergarage en het tijdelijk parkeren tijdens de ontwikkelfase nader uitgewerkt. De eigen parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen wordt in principe op eigen terrein gerealiseerd. Parkeren op maaiveld wordt verder tot een minimum beperkt.

Voor toekomstige ontwikkelingen in de Noordkant wordt in basis uitgegaan van parkeren op eigen terrein. Het is daarbij wel belangrijk ook een plezierig woonklimaat te creëren daar de parkeerplaatsen te vergroenen (bomen, pergola's) of een groen dek toe te passen. Ook is het denkbaar dat maatwerkoplossingen worden gefaciliteerd in (bestaande) parkeervoorzieningen elders.

Vergroenen

Vergroenen is een belangrijk thema voor de herontwikkeling van het gebied. Het openbaar gebied biedt veel kansen om deze vergroening op maaiveld voelbaar te maken. Ook bij de verdere uitwerking van de gebouwen wordt het een belangrijk thema. Waar mogelijk worden de dekken groen ingericht en krijgen de gebouwen een groen karakter (klimmers, plantenbakken, groene daken). Ook de garage zal worden voorzien van een groene gevel en een groen dak.

Beeldkwaliteit

Grote, complexe bouwplannen worden tijdens het ontwerptraject gepresenteerd in het Adviesteam Omgevingskwaliteit. Dat geldt ook voor grotere ingrepen in de openbare ruimte, zoals voor het Raadhuiskwartier. Het adviesteam adviseert in een open dialoog over de plannen in hun context. Voor de ontwikkelingen in het gebied Raadhuislaan is Jos van Eldonk als supervisor aangesteld en wordt voor een specifieke procedure gekozen. De bevindingen van de supervisor worden bij elk bouwplan ingebracht bij het adviesteam. Samen wordt gezocht naar mogelijke verbeteringen en goede ruimtelijke keuzes.

Concreet ziet het proces er als volgt uit:
- Supervisor en stadsontwerper voeren de inhoudelijke gesprekken met initiatiefnemers over de eerste ideeën.
- Schetsontwerp (SO), Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) worden gepresenteerd en vastgesteld in het kwaliteitsteam.
- Indien nodig, vindt een bredere afstemming met het Adviesteam Omgevingskwaliteit plaats (bij verschil van inzicht of grote ingrijpende initiatieven).
- Het Kwaliteitsteam stelt een definitief advies op bij de conceptaanvraag Omgevingsvergunning. Dit advies vormt de basis voor het definitieve advies bij de aanvraag dat wordt opgesteld door het Adviesteam Omgevingskwaliteit.

In bijlage II (beeldkwaliteitplan) zijn de uitgangspunten voor beeldkwaliteit nader gespecificeerd per deelgebied (parels in het park, stedelijke wand, parkeergarage en openbaar gebied).

Herinrichting Raadhuislaan

De Raadhuislaan wordt opnieuw ingericht om doorgaand verkeer te ontmoedigen; hiervoor dient de Wethouder Van Eschlaan als alternatieve route. In de wegcategorisering wordt de Raadhuislaan een GOW-30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u), inclusief fietsstroken aan beide zijden. Bij de definitieve uitwerking van de inrichting van de nieuwe Raadhuislaan zullen we bijzonder rekening houden met de fietsveiligheid conform de daartoe door de gemeenteraad aangenomen motie op 25 juni 2026 (motie borging fietsveiligheid bij herinrichting Raadhuislaan).
- De oversteekbaarheid van de weg wordt sterk verbeterd: het nieuwe profiel maakt de straat overzichtelijker, en op meerdere punten komen helder vormgegeven oversteekplaatsen. Drie belangrijke oversteeklocaties — bij de bioscoop, het theater en het gemeentehuis — worden ingericht als pleinverharding over de weg met drempels, waarbij langzaam verkeer voorrang heeft. Op zeven andere plekken komen overzichtelijke oversteken zonder voorrang.
- De inrichting van het wegprofiel van de Raadhuislaan remmen de automobilist sterk af op twee strategische plekken; de oversteek Heschepad en de oversteek bij het Lievekamptheater.

Verbindingen naar parkeervoorzieningen

Het huidige Muzelinckgebouw wordt gesloopt en de herontwikkeling wordt onderdeel van de Rabobanklocatie (fase 2). Vanaf de Raadhuislaan wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd naar de parkeervoor-

ziening langs het spoor. Deze aansluiting komt te liggen tussen het Rabo-/Muzelinckgebouw en het Lievekamptheater. Het is de bedoeling dat het merendeel van het autoverkeer hier afslaat richting de parkeervoorziening. Verkeer dat verder rijdt op de Raadhuislaan zal voornamelijk bestemmingsverkeer zijn. Om dit te bevorderen, wordt de Raadhuislaan ontmoedigd als doorgaande route naar het centrum.

- Tussen het Lievekamptheater en Linck komt een toegang tot de inpandige parkeervoorziening van Linck. De toegangsweg wordt zo kort mogelijk gehouden door de inrit van de parkeervoorziening dicht bij de Raadhuislaan te positioneren. Deze verbinding fungeert tevens als hoofdroute naar de overdekte fietsenstalling, die tussen het Lievekamptheater en de parkeervoorziening is gesitueerd.
- De locatie Heschepad blijft voorlopig behouden als noord-zuidfietsroute tussen het centrum en Heesch. De oversteekbaarheid wordt verbeterd door aanpassingen in de weginrichting en wegcategorisering. In de toekomst kan onderzocht worden of een voetgangersverbinding vanuit de Vianenstraat (bij het Maaslandcollege) richting de Lievekamplaan kan worden hersteld. Op dit moment is dat door de aanleg van de parkeervoorziening nog niet mogelijk.

Brandweer route, Laden en lossen en MIVA route

- De ontsluitingsweg tussen het voormalige Rabobankgebouw/Muzelinck en het Lievekamptheater wordt tevens ingericht als laad- en losroute voor het Lievekamptheater.
- Nooddiensten hebben toegang tot de gebouwen via de parkpaden. Het pad wordt op de benodigde plaatsen voldoende breed aangelegd zodat de brandweer bij gebouwen kan komen waar nodig, met behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen.
- Tussen de parkeervoorziening en het gemeentehuis wordt een goed toegankelijke MIVA-route volgens de norm gerealiseerd, die geïntegreerd wordt in het parkontwerp met hoogteverschillen.

Overige uitgangspunten

- We zorgen voor een inrichting waarbij we de looproute naar het station optimaliseren.
- Uitgangspunt is geen langsparkeren op Raadhuislaan, mogelijk wel gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Inpassen van plekken waar pakketdiensten gebruik van kunnen maken en waar ook halen/brengen van bezoekers mogelijk is.
- Rekening houden met voldoende ruimte voor fietsparkeren.
- Opstelplaatsen voor touringcars en Kiss & Ride bij theater De Lievekamp.

3.4 Totaalprogramma voor wonen, werken en voorzieningen in het gebied

De Raadhuislaan is van oudsher altijd de “Cultuur en Kantoorstraat” van Oss geweest met kantoren van de gemeente, het waterschap, de belastingdienst, de Rabobank, plus de plek van het theater en het museum. De laatste jaren is dit aangevuld met diverse gezondheidsfuncties zoals huisartsen, verloskundepraktijk, tandarts, Arbodienst enz. De goede bereikbaarheid met auto, fiets en OV, ruime parkeergelegenheid nagenoeg voor de deur heeft hier mede aan bijgedragen. Wel is het aandeel kantoren de laatste jaren wat afgenomen (o.a. Belastingkantoor, ING Bank, Rabobank). Naar de toekomst toe willen we van het Raadhuiskwartier een meer gemengd gebied gaan maken door met name aan de zuidzijde extra woonfuncties toe te voegen.

Om te komen tot een analyse van het gewenste programma in het Raadhuiskwartier kijken we niet alleen naar het programma binnen het plangebied maar ook naar dat in de directe omgeving. Daarnaast stemmen we het programma af met de andere projecten en ontwikkelingen binnen het Ontwikkelperspectief Spoorzone Oss en de stadsagenda, zoals de transformatie van Euterpepark, de binnenstad, de stationsomgeving, Pivot park en Schadewijk.

Woonprogramma

We willen sturen op de komst van de juiste functies en doelgroepen naar het Raadhuiskwartier. We hebben een vastgestelde Woonvisie en een Woonagenda die dient als leidraad voor de invulling van woonprogramma’s. Met het oog op alle ontwikkelingen die gaande zijn in de Spoorzone (niet alleen Raadhuiskwartier, maar ook bijvoorbeeld Euterpepark), is het belangrijk om de verschillende programma’s op elkaar af te stemmen. Ten aanzien van het woonprogramma voor het Raadhuiskwartier kiezen we er bewust voor om af te wijken van het woonprogramma zoals we dat hebben vastgesteld in de woonagenda voor de hele gemeente (minimaal 30% sociale huur, minimaal 10% midden huur, minimaal 30% betaalbare koop en maximaal 30% boven de betaalbaarheidsgrens). Dit hangt voor een groot deel samen met de ligging, de beoogde kwaliteit en reeds bestaande of beoogde woonprogramma in de directe omgeving.

We willen in het Raadhuiskwartier plek maken voor ruimere appartementen voor starters, ouderen, stellen of alleenstaanden die bewust kiezen voor wonen dicht tegen de binnenstad aan, nabij voorzieningen en op loopafstand van station Oss. Daarmee ontstaat niet alleen een plek voor inwoners om hun woon carrière te starten, maar ook voor ouderen die de volgende stap zetten in hun woon carrière en daarmee doorstroming op de woningmarkt in Oss mogelijk maken.

Voor het totale raadhuiskwartier (Raadhuislaan Noord en Zuid) voorzien we ruimte voor totaal ongeveer 800 woningen in de volgende verdeling:
- 20% sociale huur;
- 20% midden huur;
- 20% betaalbare koop;
- 40% koop boven betaalbaarheidsgrens.

Verdelen we dat over de verschillende deelprojecten dan komen we tot het volgende overzicht:

Tabel woonprogramma

	Woningbouwprogramma Raadhuiskwartier									
				Noord			Zuid			
segmentering	Woonagenda	Raadhuiskwartier	totaal	linck	RHL 21	RHK 21	Rabo	Muzelick	Lister	Restopgave
totaal			800	198	21	24	72	75	300	110
sociale huur	30%	20%	160	118	0	0	0	**0**	**0**	42
middenhuur	10%	20%	160	52	0	0	0	**38**	**75**	-5
betaalbare koop	30%	20%	160	28	21	24	42	**9**	**105**	-69
dure huur en koop	30%	40%	320	0	0	0	30	**28**	**120**	142
			800	198	21	24	72	75	300	110
			indicatieve verdeling programma zuid: 60% betaalbaar, waarvan 25% middenhuur en 35% betaalbare koop 40% dure huur en koop							

We zien dat met het reeds vastgestelde programma in Linck er voor een groot deel invulling is gegeven aan het programma voor sociale huur (20%). Daar hoeft op de andere locaties dus minder ruimte voor gereserveerd te worden. We vinden het wel van belang dat er een goede mix blijft tussen het betaalbare en het duurdere segment én tussen koop en huur. Daarom gaan we voor de locaties Rabo, Muzelinck en Lister uit van een verdeling 60% betaalbaar en 40% duur, waarbij we in de betaalbare categorie uit gaan van 25% midden huur en 35% betaalbare koop. Tussen Rabo en Muzelinck kan nog een onderlinge uitwisseling tussen deze segmenten plaatsvinden. Voor de locaties Raadhuislaan 21 en Raadhuiskwartier 1K is reeds een programma in de betaalbare koop vastgelegd. Voor Muzelinck en Lister moet nog een nadere uitwerking worden gemaakt en een definitief programma worden vastgesteld.

Uitgaande van het hierboven geschetste programma is er de komende jaren nog ruimte om ruim 100 woningen te programmeren binnen het projectgebied Raadhuiskwartier in diverse segmenten.

Werken en voorzieningen

Zoals gezegd is het doel van de gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier om van het gebied een meer gemengd gebied te maken. Dat betekent dat er woningen worden toegevoegd, maar ook dat er een deel van het huidige werkprogramma zal komen te vervallen als gevolg van de transformatie naar wonen. Denk daarbij aan het verdwijnen van het belastingkantoor (ca 3340 m^2) en het kantoor van de Rabobank (ca 2923 m^2). Desalniettemin is gebied uitermate geschikt voor stedelijke functies met een publieksgericht karakter die complementair zijn aan de binnenstad. Daarbij wordt aansluiting gezocht op bestaande voorzieningen zoals theater, museum en gemeentehuis. We willen van het Raadhuiskwartier een gemengd

en aantrekkelijk verblijfsgebied maken door met name in de plinten van de gebouwen (in de basis de begane grond, eventueel de 1e verdieping) beschikbaar te houden voor ontmoeting, kantoren, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening en gezondheidszorg. In plaats van grote kantoren zullen dat veelal ZZP'ers zijn en kleinere ondernemingen. Dat sluit goed aan bij de begin juni 2025 gehouden opiniecommissie in het kader van hoogbouw in Oss. Tijdens deze commissie werd door meerdere partijen nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het creëren van levendige plinten met daarin een breed palet aan voorzieningen, zowel commercieel als maatschappelijk/niet-commercieel. In de economische strategie Oss "innovatieve maakstad 2026-2032" is aangegeven dat er in de spoorzone ruimte is voor de ontwikkeling van gemengde woon-werkgebieden en dat er ruimte is voor het combineren van lage milieucategorie bedrijvigheid met woonfuncties. Hierdoor kan mogelijk ook ruimte op bedrijventerreinen worden vrijgespeeld voor hogere milieucategorie bedrijven (schuifruimte). Dit zal in de visie op werklocaties verder worden uitgewerkt. Naast werkfuncties en voorzieningen in de plinten zijn in het gebied ook meer monofunctionele gebouwen aanwezig zoals het gemeentekantoor, theater De Lievekamp en een aantal solitaire kantoorlocaties. Ook daarvoor is en blijft ruimte in het Raadhuiskwartier.

Er is ruimte voor horeca (bijvoorbeeld in de plint van theater De Lievekamp en restaurant Avenue 43) om van het gebied een aantrekkelijk en levendig verblijfsgebied te maken, zij het op een zodanige manier dat dit complementair is aan het functioneren van de binnenstad. Daarom is er in de basis ook geen ruimte voor detailhandel. Wel is er ruimte voor stedelijke voorzieningen op het gebied van sport en ontspanning. Denk daarbij aan een sportschool of een yoga studio. Bedrijvigheid zoals maakindustrie, transport en logistiek passen niet aan het Raadhuiskwartier.

Vooralsnog is het lastig om de behoefte en vestigingsmogelijkheden exact te kwantificeren. In 2026 stellen we een plintenstrategie op waarbinnen we een analyse maken van de realistische behoefte aan de gewenste functies binnen de verschillende deelgebieden in de spoorzone (waaronder dus ook het Raadhuiskwartier). Voor iedere functie maken we relevante vooruitblikken naar 2035 en analyseren we de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Deze zijn input voor de nadere inkadering van het werk- en voorzieningenprogramma in het Raadhuiskwartier en de overige gebieden in de spoorzone. Daarnaast zal de plintenstrategie inzicht geven in de verschillende instrumenten die we kunnen inzetten om onze ambities en doelstellingen ten aanzien de gewenste invulling van de plinten handen en voeten te geven. Ook gaan we zoals gezegd aan de slag met een visie op werklocaties waarmee we meer inzicht krijgen in vraag en aanbod van verschillende werkgebieden en de mogelijkheden voor het bieden van schuifruimte op bedrijventerreinen.

Richtlijnen voor maatschappelijke voorzieningen

Op 5 maart 2026 heeft de gemeenteraad de richtlijnen voor maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Maatschappelijke voorzieningen spelen een belangrijke rol bij het bouwen aan gemeenschappen en het realiseren van levendige wijken. Het toevoegen van woningen betekent automatisch ook het toevoegen van voorzieningen. Het belangrijkste doel van de richtlijnen voor maatschappelijke voorzieningen is ervoor zorgen dat er tijdig voldoende ruimte wordt gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen in gebiedsontwikkelingen en er (achteraf) geen tekort aan ruimte hiervoor ontstaat. Met behulp van referentienormen kunnen we in een vroeg stadium behoefte aan en ruimteclaim van maatschappelijke voorzieningen inschatten. Deze referentienormen helpen bij het vertalen van de sociale opgave naar de fysieke ruimte in de gebiedsontwikkeling en zijn bedoeld als een richtinggevend kader en hulpmiddel bij gebiedsontwikkelingen en projecten. De richtlijnen zijn dus geen harde normen maar een basis om een bewuste en onderbouwde afwegingen te maken om al dan niet ruimte voor maatschappelijke voorzieningen mee te nemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij het bepalen van de opgave en bijbehorende ruimteclaim bij gebiedsontwikkelingen nemen we altijd de bestaande en geplande maatschappelijke voorzieningen in de omgeving mee. Bij extra ruimteclaim door het toevoegen van woningen is het verstandig eerst te kijken of bestaande voorzieningen in de omliggende wijk dit kunnen opvangen of dat het aanleiding is voor een nieuwe voorziening. Dit geldt ook als de nieuwe ontwikkeling zelf onvoldoende is voor een volledige nieuwe voorziening. Bijvoorbeeld: op basis van extra woningen wordt een 'halve' school berekend. Kunnen de scholen in de omgeving de extra behoefte opvangen en is daar een verbouwing of uitbreiding nodig? Of is er aanleiding toch een extra school te ontwikkelen (bijvoorbeeld omdat bestaande schoolgebouwen niet meer voldoen)? Andersom is het goed om bij (grotere) gebiedsontwikkelingen te kijken of dit kansen biedt voor het oplossen van het tekort aan voorzieningen in omliggende wijken. Is de druk op bijvoorbeeld de zorgvoorzieningen (te) groot in een bepaalde wijk? Dan moeten we kijken of in het herontwikkelingsgebied ruimte is of gemaakt kan worden voor het toevoegen van deze voorzieningen. Ook eventuele investerings- of herhuisvestingsopgaven van bestaand gemeentelijk vastgoed in de omgeving moeten we meewegen.

Verder is het goed om koppelkansen af te wegen: soms is een voorziening eerder haalbaar door het te combineren met andere voorzieningen of door een efficiëntere bezetting. Of heeft het meerwaarde voor

de wijk om voorzieningen bij elkaar te plaatsen. Denk aan bijvoorbeeld aan een ontmoetingsfunctie in/bij een school of zorgfuncties in een kindcentrum of wijkcentrum."

Spiegelen we de referentienormen aan de ontwikkeling in Raadhuiskwartier dan ontstaat het volgende overzicht.

Tabel behoefteraming voorzieningen

Referentienormen maatschappelijke voorzieningen Raadhuiskwartier		
Aantal woningen	800	
Aantal inwoners	1840	uitgaande van een gemiddeld huishoudenomvang van 2,2 (in gemeente Oss, 2025)
kinderen 0-4	68,08	uitgaande van een gemiddeld percentage van 3,7% kinderen van 0 tot en met 3 jaar in de gemeente Oss
kinderen 2-4	35	uitgaande van een gemiddeld percentage van 1,9% kinderen van 2 en 3 jaar in de gemeente Oss
leerlingen 4-12	162	uitgaande van een gemiddeld percentage van 8,8% kinderen van 4 tot en met 12 jaar in de gemeente Oss
leerlingen 12-18	114	uitgaande van een gemiddeld percentage van 6,2% kinderen van 13 tot en met 18 jaar in de gemeente Oss

Voorziening	**Referentie-norm**		**eenheid**	**eenheid**	**Raadhuiskwartier**
Onderwijs en kinderopvang					
Schoolgebouw PO	3000	m^2	500	leerlingen 4-12 jaar	971,52
Schoolplein	2500	m^2	500	leerlingen 4-12 jaar	809,6
Kinderopvang	450	m^2	500	kinderen 0-4 jaar	61,272
Buitenruimte KOV	150	m^2	500	kinderen 0-4 jaar	20,424
Peuterspeelzaal	250	m^2	500	kinderen 2-4 jaar	17,48
Buitenruimte PSZ	120	m^2	500	kinderen 2-4 jaar	8,3904
Schoolgebouw VO	8000	m^2	1000	leerlingen 12-18 jaar	912,64
Buitenruimte	1800	m^2	1000	leerlingen 12-18 jaar	205,344
Sport					
Binnensport	800	m^2	1000	woningen	640
Buitensport	6000	m^2	1000	woningen	4800
Sportondernemers	800	m^2	1000	woningen	640
Ontmoeten en welzijn					
Buurt en gemeenschaps-huis	100	m^2	1000	inwoners	184
Cultuur					
Bibliotheek	10	m^2	1000	inwoners	18,4
Lokale cult. voorzienin-gen	100	m^2	1000	inwoners	184
Zorg					
Huisarts	110	m^2	1000	woningen	88
Apotheek	40	m^2	1000	woningen	32
Tandarts	115	m^2	1000	woningen	92

Referentienormen maatschappelijke voorzieningen Raadhuiskwartier					
Fysiotherapeut	90	m^2	1000	woningen	72

Onderwijs en kinderopvang

Op basis van de huidige bevolkingscijfers betekent een toename van 800 woningen een groei van 162 leerlingen in de leeftijdscategorie 4-12 jarigen. We voorzien echter dat het woonprogramma voor Raadhuiskwartier zich met name richt op 1 en 2 persoonshuishoudens, veelal starters en senioren. De verwachting is dan ook dat het aantal 4-12 jarigen lager zal uitpakken. Het toekomstige woonprogramma wordt bovendien ook al meegenomen in de leerlingenprognose en integraal huisvestingsprogramma's voor scholen. Dit alles maakt dat in het Raadhuiskwartier geen nieuwe basisschool zal worden ontwikkeld en dat nieuwe leerlingen worden geplaatst op bestaande scholen. Datzelfde geldt voor voortgezet onderwijs. Kijken we naar de cijfers voor 0-4 jarigen dan zeggen de cijfers een groei van ca 100 kinderen, hetgeen een ruimtevraag van ca 1000 m^2 (incl. buitenruimte) met zich meebrengt voor kinderopvang en peuterspeelzaalwerk. Op basis van de wet kinderopvang is de ruimtevraag nog nader te specificeren. Per kind geldt minimaal 3.5 m^2 netto speelruimte en 3 m^2 buitenruimte (aansluitend aan het kindcentrum). Gezien het potentiële aandeel starters zal er zeker wel behoefte zijn aan ruimte voor kinderopvang.

Sport

Het gemeentelijk beleid voor sportparken is gericht op het zo veel mogelijk clusteren van grote sportvoorzieningen in 4 sportclusters verdeeld over de stad. In het Raadhuiskwartier zullen dan ook geen nieuwe grote sportvoorzieningen landen zoals een sporthal of een voetbalveld. Wel voorzien we een behoefte aan sportscholen, fitnesscentra, yogastudio e.d. Deze commerciële sportvoorzieningen passen uitstekend binnen het beoogde centrum stedelijke woon- en werkmilieu en de beoogde doelgroep van jongeren en senioren. Een sportschool is een functie die bovendien uitstekend kan landen in de plint van gebouwen, zeker als hier in de nieuwbouw al rekening mee wordt gehouden. Op basis van de referentienormen voorzien we een behoefte van circa 640 m^2. Gezien de beoogde doelgroep en de functie van het Raadhuiskwartier als locatie voor stedelijke voorzieningen is er wellicht zelfs nog meer vraag naar deze voorzieningen. Naast gebouwde voorzieningen zal de openbare ruimte in het Raadhuiskwartier ook meer uitnodigen tot sporten en bewegen. Denk aan wandelen, hardlopen, fitness enzovoorts.

Ontmoeten en welzijn

Ruimte om te ontmoeten is van groot belang om te komen tot een aantrekkelijke leefomgeving en te zorgen voor sociale cohesie in de buurt. Zeker voor de beoogde doelgroep van één en tweepersoons huishoudens in het Raadhuiskwartier. Ontmoeten kan op diverse manieren, bijvoorbeeld in een buurthuis of wijkcentrum, maar ook in een lunchroom of koffiebar. Daarom bieden we in het Raadhuiskwartier ruimte voor (buurtverzorgende) horeca. Mogelijk dat de foyer of horeca in de Lievekamp een rol kan spelen als ontmoetingsfunctie voor de wijk. Op basis van de referentienormen voorzien we een behoefte aan ontmoeten van circa 160 m^2.

Cultuur

In het Raadhuiskwartier zijn twee belangrijke culturele instellingen van de stad gevestigd, namelijk theater De Lievekamp en museum Jan Cunen. Deze voorzieningen dragen voor een belangrijke mate bij aan de gebiedsidentiteit van "Kantoor en Cultuur". En hoewel de bibliotheek recent is verhuisd van de Raadhuislaan naar het Walkwartier wordt met deze twee instellingen in ruimte mate voorzien in de behoefte aan culturele voorzieningen in het Raadhuiskwartier.

Zorg

Hoewel zorgfuncties in feite commerciële of op z'n minst para-commerciële voorzieningen zijn, dragen ze wel voor een belangrijk deel bij aan het voorzieningenniveau van een buurt, wijk, dorp of stad. Immers iedere inwoner heeft behoefte aan een huisarts, tandarts, apotheek en in veel gevallen een fysiotherapeut. Vandaar dat we ook voor deze voorzieningen referentienormen hanteren. In het Raadhuiskwartier zijn reeds diverse zorgfuncties gevestigd, zoals een huisartsenpraktijk, psychotherapiepraktijk, tandarts, een Arbo artsenpraktijk en een praktijk voor verslavingszorg. Volgens de referentienormen zou het toevoegen van 800 woningen leiden tot een extra vraag naar diverse voorzieningen van in totaal ca 300 m^2.

3.5 Integrale parkeeroplossing en parkeerbalans

Het doel is om geen maaiveld parkeren terug te laten keren in het gebied. Parkeren wordt geconcentreerd in de parkeervoorziening, zodat het straatbeeld wordt ontlast en er ruimte ontstaat voor een groenere inrichting. Enkele specifieke parkeerplaatsen voor zorg- en minder validen gebruik worden in beperkte aantallen geclusterd langs het profiel van de Raadhuislaan. Het huidige aantal minder validen parkeerplaatsen wordt teruggebracht in het ontwerp.

Tussen het theater De Lievekamptheater en de parkeervoorziening wordt een overdekte fietsenstalling gerealiseerd. De entree daarvan ligt tussen Lister en het Lievekamptheater en is bereikbaar via een gedeeld pad voor fietsers en voetgangers. Daarnaast worden inpandige fietsparkeervoorzieningen opgenomen in de nieuwe ontwikkelingen.

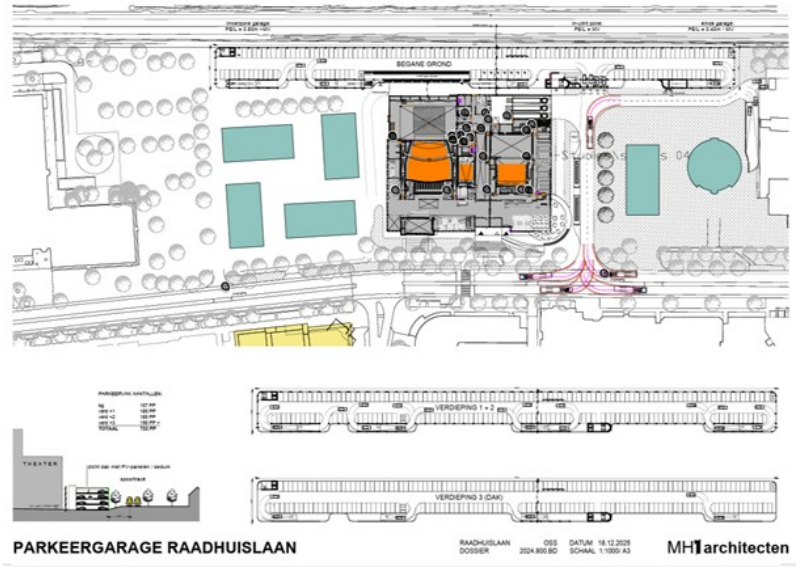
In afwachting van de eindsituatie is in mei 2024 door het college voor Linck de locatie achter het gemeentehuis aangewezen voor een solitaire parkeeroplossing en voor De Lievekamp de locatie van de huidige Muzelinck. Omdat voldoende parkeergelegenheid voor de projecten moet zijn aangetoond in de daarvoor te doorlopen planologisch-juridische procedures (BOPA's), heeft het college in mei 2024 besloten om de ontwikkeling van de 2 stand alone parkeervoorzieningen in procedure te brengen. Onderdeel van het besluit is dat het college graag onderzocht ziet of los van het bovenstaande een integrale parkeeroplossing alsnog tot de mogelijkheden behoort, waardoor beide standalone garages nog kunnen worden ingepast, of worden ingehaald in het proces, waardoor deze gelijktijdig kunnen worden gerealiseerd.

Mede op basis van de gestelde vragen en de inzichten die we hebben opgedaan bij de behandeling van de Opinienota Parkeren zijn schetsontwerpen en kostenramingen gemaakt van integrale parkeeroplossingen langs zowel het spoor als onder de Raadhuislaan.

Door het college is in april 2025 besloten om de parkeergarage bovengronds te realiseren parallel aan het spoor voor tenminste 700 parkeerplaatsen, waarbij (vrijwel) al het huidige maaiveldparkeren verdwijnt en wordt opgenomen in deze parkeervoorziening. De raad is hierover geïnformeerd. Daarnaast is kennisgenomen van de mogelijkheid tot een netto toevoeging van 200 tijdelijke extra parkeerplaatsen op de Raadhuislaan waarmee parkeergelegenheid ontstaat tijdens de bouwfasen van verschillende deelprojecten en hiervoor een voorstel uit te werken.

Nadat begin april 2025 de locatie van de integrale parkeervoorziening is bepaald, onderzoeken we de bouwkundige, functionele, financiële en exploitatietechnische haalbaarheid van de parkeergarage met een deels openbare functie. Uitgangspunt is de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied. Vervolgvraag is de uitwerking van de businesscase en de beheersstructuur en wijze van exploitatie van de garage.

Functioneel schetsontwerp parkeergarage november 2025



Definitieve parkeerbalans

Voor het Raadhuiskwartier is een definitieve parkeerbalans opgesteld, die rekening houdt met het medegebruik en uitwisseling van parkeren tussen de verschillende functies en woonprojecten. In de parkeer-

balans wordt ervan uitgegaan dat de nieuw te ontwikkelen woongebieden in Raadhuislaan Zuid (Lister, Rabo/ Muzelincklocatie) de parkeerbehoefte op eigen terrein in een gebouwde parkeervoorziening oplossen. De parkeerbalans omvat de parkeervraag vanuit het aantal te vervallen parkeerplaatsen op maaiveld en de huidige vraag vanuit het gemeentehuis en de Lievekamp. Daarnaast vangt de integrale parkeergarage de extra vraag naar parkeerplaatsen op gezien de grotere behoefte van de Lievekamp en de 115 parkeerplaatsen van de sociale huurwoningen van Linck.

Tijdelijke parkeerbalans

Binnen de gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier starten binnen afzienbare termijn verschillende bouwactiviteiten die gaan zorgen voor ongemak en overlast voor de omgeving. Het vooruitzicht op een hoogwaardige stedelijke ontwikkeling met meer woningen en aantrekkelijke openbare ruimte is het lange termijn vergezicht. Toch kunnen we er niet onderuit maatregelen te nemen die zorgen dat bereikbaar, leefbaarheid en veiligheid gewaarborgd blijven tijdens de bouwfasen van de verschillende deelgebieden. Het woon- en leefgenot van omwonenden staat voorop en de voorstellingen in de Lievekamp en het wonen en werken aan de Raadhuislaan moet immers gedurende de bouw doorgaan.

De ontwikkeling en realisatie van de integrale parkeergarage met 700-750 parkeerplaatsen is niet gereed voordat bouwactiviteiten starten. Er is daarom een ladder van maatregelen opgesteld die gedurende de bouwfasen wordt ingezet om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben.

Door het realiseren van de eerder in gang gezette deelprojecten verdwijnen er parkeerplaatsen in het gebied, op korte termijn met name door het bouwterrein voor de Lievekamp en op middellange termijn door realisatie van het grotere gebouw van de Lievekamp. Op langere termijn ontstaat er ook een extra parkeerbehoefte door de beoogde hogere bezoekersaantallen van het theater. In de ruimtelijke procedure voor de Lievekamp wordt, om te voldoen aan de parkeerbehoefte, een solitaire parkeergarage op de locatie van de voormalige Muzelinck opgenomen.

Voor de realisatie van het project Linck was afgesproken dat zij op gronden van de gemeente een solitaire parkeergarage mogen bouwen om 115 parkeerplaatsen te realiseren die zijn benodigd voor de sociale huurwoningen die BrabantWonen afneemt. De oorspronkelijk hiervoor bedachte plot ging ten koste van 45 parkeerplaatsen in de gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier. Inmiddels zijn aanvullende afspraken gemaakt met BrabantWonen dat zij 115 parkeerplaatsen afnemen in de integrale parkeergarage. Daar staat tegenover dat de gemeente verantwoordelijk is voor het ter beschikking stellen van 115 parkeerplaatsen in het openbaar gebied van het Raadhuiskwartier. Dit omdat niet zeker is dat de integrale garage gereed is voordat de woningen voor BrabantWonen worden opgeleverd, naar verwachting eind 2027, begin 2028. Feitelijk moeten in het kader van deze afspraken dus 115 parkeerplaatsen tijdelijk worden toegevoegd op de Raadhuislaan.

Op langere termijn is beoogd dat alle maaiveldparkeerplaatsen in het Raadhuiskwartier vervallen en dat hiervoor een integrale parkeergarage wordt gebouwd. De ambitie die het college richting de raad heeft uitgesproken is dat de solitaire parkeergarages voor theater De Lievekamp en Linck niet gebouwd worden, maar dat in de parkeerbehoefte wordt voorzien door een integrale parkeergarage langs het spoor. Enkel parkeerplaatsen voor mindervaliden en benodigde vergunningparkeerplaatsen (gezien loopafstanden tot woningen van maximaal 100 m bij bestaande situaties en maximaal 200m bij nieuwe situaties) zullen op maaiveld gehandhaafd moeten blijven. Op 8 april 2025 is door het college besloten een integrale parkeergarage te ontwikkelen op de locatie langs het spoor voor een capaciteit van tenminste 700 parkeerplaatsen.

Op 8 april 2025 is door het college kennisgenomen van de mogelijkheid tot tijdelijke extra parkeerplaatsen op de Raadhuislaan. Beoogd is daarmee meer parkeergelegenheid te creëren tijdens de bouwfasen van de verschillende deelprojecten. Op verzoek van het college is deze mogelijkheid nader uitgewerkt. Een variant met dwarsparkeren met een middenrijbaan, voor de duur van circa 5 jaar, lijkt het meest kansrijk. Hiervoor moet de middenberm worden weggehaald. Doorgaand verkeer kan in twee richtingen gehandhaafd blijven.

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van gebruikte materialen en het aanbrengen van tijdelijke markering. De karakteristiek laanbomen van de Raadhuislaan blijven behouden. Er is gekeken naar een functionele inrichting met lage beeldkwaliteit tegen zo laag mogelijke kosten. Er kunnen dan netto naar schatting tegen de 167 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

Doordat het parkeren voor Linck wordt gefaciliteerd in de openbare ruimte van Raadhuiskwartier, ontstaat een extra behoefte van 115 parkeerplaatsen. Als onderlegger voor te maken afspraken met AM is daarom een overzicht gemaakt, waarmee inzichtelijk wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn tijdens de realisatiefase van de gebiedsontwikkeling Raadhuiskwartier. Deze zogenaamde tijdelijke parkeerbalans is ook benodigd als onderbouwing in toekomstige ruimtelijke procedures.

In de tijdelijke parkeerbalans is voor alle deelprojecten (Rabo-locatie, theater De Lievekamp, Lister, Linck) per kwartaal in beeld gebracht wat er gebeurt met het aantal parkeerplekken als gevolg van bouwterreinen en uitbreiding bebouwing. Ook is de extra parkeervraag van nieuwe functies opgenomen en de planning van het beschikbaar komen van extra parkeerplaatsen op de Raadhuislaan en de definitieve parkeergarage. Op deze manier is inzichtelijk geworden in welke perioden er een tekort ontstaat.

Het blijkt dat in de periode net voorafgaand aan de realisatie van het tijdelijk parkeren op de Raadhuislaan er een tekort van circa 100-200 parkeerplaatsen ontstaat, door het bouwterrein van de Lievekamp en later door de behoefte vanuit Linck. In de periode waarin de integrale parkeervoorziening gerealiseerd wordt ontstaat een groter tekort van circa 200-300 parkeerplaatsen, aangezien in de periode voor de bouw naar verwachting vrijwel alle maaiveldparkeerplaatsen langs het spoor zullen verdwijnen. De aantallen zijn indicatief, waarbij er bij elke periode een inschatting (best and worse case) is gemaakt.

Ladder van maatregelen

Vanuit verkeer en parkeren is bezien hoe het tekort aan parkeerplaatsen te verlagen is. Een ladder van maatregelen kan stapsgewijs ingezet worden zodra er problemen aan het licht komen.

Met deze ladder van maatregelen moet primair in de parkeerbehoefte van bewoners in het gebied voorzien worden, dus zowel voor de bestaande bewoners als de bewoners van Linck. Secundair moet het parkeren voor de bezoekers van De Lievekamp gefaciliteerd worden en tot de slot de medewerkers van het gemeentehuis. De prioritering van doelgroepen is dus als volgt:

- Bewoners
- Bezoekers Lievekamp
- Medewerkers gemeentehuis

Concreet geven we de ladder vorm door te starten met maatregelen zoals het informeren van medewerkers over de bouwactiviteiten en de beperkte parkeervoorziening. Daarnaast wordt gezorgd dat niet voor de bouwactiviteiten in het gebied wordt geparkeerd. Vervolgens wordt fiets- en OV-gebruik gestimuleerd bij de medewerkers van het gemeentehuis. Medewerkers die toch met de auto komen, worden verwezen naar en door prijsprikkels gestimuleerd om te parkeren op andere locaties. Als dit onvoldoende helpt, accepteren we tot op zekere hoogte tekorten, waardoor automobilisten andere keuzes maken. Als dit tekort vervolgens te groot is, dan gaan we parkeren op afstand stimuleren en faciliteren, waarbij leenfietsen ter beschikking kunnen worden gesteld. Het betreft een ladder met 8 treden die momenteel verder uitgewerkt wordt.

3.6 Gebiedsidentiteit

Voor het Raadhuiskwartier ontwikkelen we een gezamenlijke gebiedsidentiteit. De gebiedsidentiteit…

- Is een gedragen gebiedsidentiteit voor het Raadhuiskwartier in Oss.
- Is een richtinggevend kompas voor de gebiedsontwikkeling.
- Maakt geen inhoudelijke keuzes, maar legt de focus op waarden en beleving.

Die identiteit vormt daarnaast het vertrekpunt voor communicatie, zodat het gebied herkenbaar en onderscheidend wordt gepositioneerd.

We ontwikkelen deze gebiedsidentiteit in 2026 samen met erfgoedspecialisten, bewoners, gebruikers en projectontwikkelaars. Uit deze gezamenlijke identiteit kan ook – zoals bij gebiedsontwikkeling Euterpepark – een passende visuele stijl en een gedeelde communicatieaanpak volgen. Dit gebeurt in samenspraak met ontwikkelende partijen.

3.7 Energie

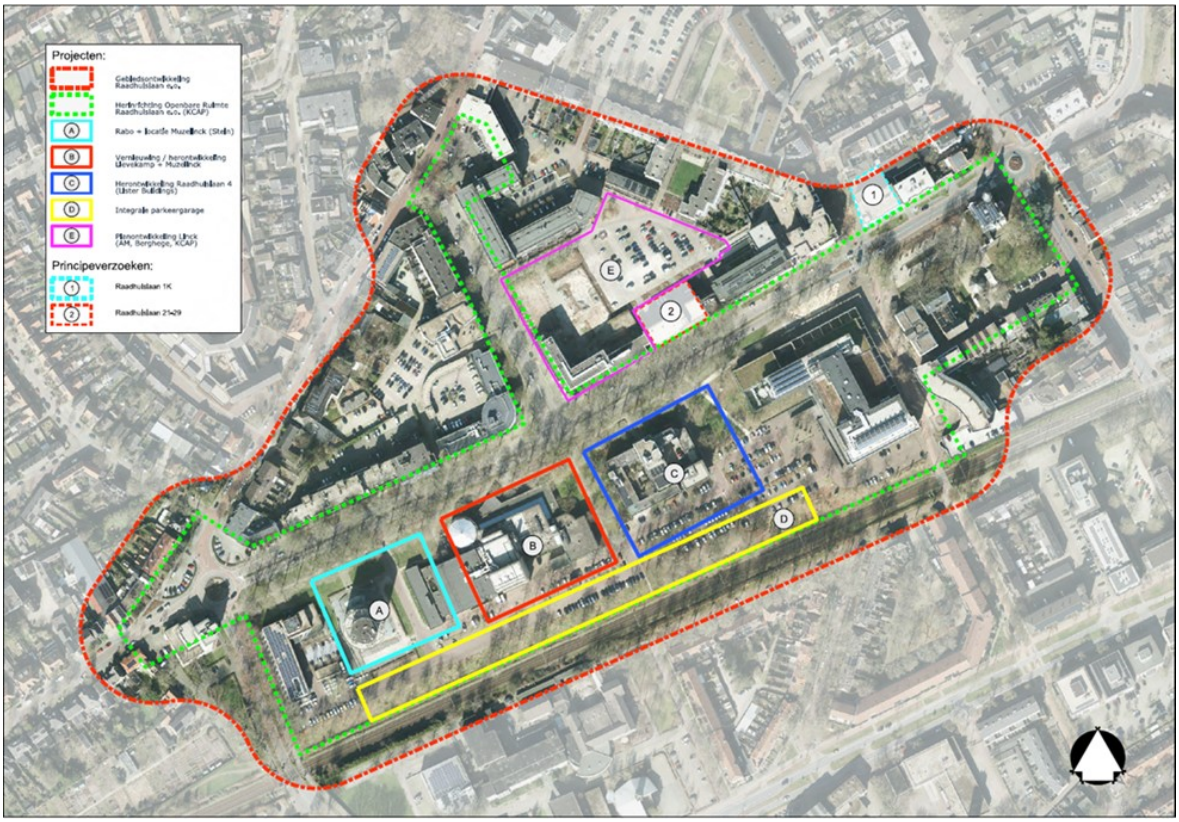
We hebbende benodigde aansluitingen op elektra alsook de opslag van koude en warmte in beeld gebracht in overleg met de ontwikkelende partijen en geven van daaruit advies over de benodigde planning en vervolgstappen. Dit betreft onder andere een gecoördineerde afstemming met Enexis, de afstemming van leidingtracés en locaties van gebiedstrafo's en afstemming over de reeds aangevraagde en aan te vragen WKO-putten.

4 Gebiedsgerichte uitwerking

4.1 De deelgebieden nader uitgewerkt

De in hoofdstuk 3 beschreven opgaves landen uiteindelijk in verschillende deelgebieden. Hetzij in één van de deelprojecten, hetzij in het openbaar gebied. In dit hoofdstuk komen we tot een nadere uitwerking per deelgebied, waarin we beschrijven welk deel van de opgave landt in het betreffende deelgebied.

Overzicht deelgebieden



A Rabo (De Coulissen) / Muzelinck

B Theater De Lievekamp

C Lister

D Integrale Parkeervoorziening

E Linck

1 Raadhuislaan 1K

2 Raadhuislaan 21-29

4.2 Linck

Het project Linck wordt ontwikkeld op de locatie van het voormalige belastingkantoor. In 2017 heeft de gemeente het belastingkantoor verworven om zo een van de eerste concrete stappen te zetten de transformatie van het Raadhuiskwartier. Samen met het achterliggende parkeerterrein de Maasvallei ontstond er een kans om het gebied een stevige impuls te geven. De kaders voor de gebiedsontwikkeling van deze locatie zijn vastgelegd in het 'Ambitiedocument Raadhuislaan Noord' (2021). Het document schetst de voorwaarden om te komen tot een stedelijke invulling met een goed gemixt woonprogramma en ruimte voor (commerciële) voorzieningen. Met als uitgangspunt: reuring aan de Raadhuislaan en rust aan de zijde van de Maasvallei. Op basis van het ambitiedocument is er een prijsvraag uitgeschreven en is uiteindelijk het plan Linck van AM geselecteerd. Op 10 september 2024 is het bestemmingplan Raadhuislaan Noord Oss 2024 vastgesteld om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

Impressie Linck



De gevraagde reuring aan de Raadhuislaan is vertaald in een stedelijke bebouwingswand met appartementen en in de plint en binnentuin 1000 m^2 aan (commerciële) functies. Hierbij is ruimte voor dag- en afhaalhoreca, cultuur en ontspanning, kantoor, maatschappelijke functies, dienstverlening en bedrijven categorie 1 en 2. De bebouwingshoogte sluit aan op de bestaande panden in de omgeving, maar maakt tegelijk ook een schaalsprong, onder andere met een hoogteaccent als onderdeel van de straatwand. Een ruime doorgang in deze wand maakt de gewenste verbinding tussen Raadhuislaan, Maasvallei en stadscentrum mogelijk. De gevraagde rust is vertaald naar een meer ontspannen, groene invulling van de Maasvallei met een tweetal appartementsgebouwen. De positie van de gebouwen is zo gekozen dat er doorzichten zijn en er een aantrekkelijke nieuwe looproute van het stadscentrum naar de Raadhuislaan ontstaat. De hoogte van de gebouwen is hier afgestemd op de bestaande bebouwingshoogtes in de omgeving.

Belangrijk onderdeel van het plan is de ontmoetingsfunctie voor bewoners, vertaald in een aantal gemeenschappelijke ruimtes, zowel in de groene ruimte op maaiveld als bovenin de woongebouwen. Die laatste zijn via loopbruggen onderling verbonden. Centraal in de groene buitenruimte is een stadskas voorzien als ontmoetingsruimte.

Parkeren

Het parkeren wordt voor een groot deel voorzien in een bovengrondse parkeergarage langs het spoor die in de toekomst mogelijk wordt gecombineerd met een grotere toekomstige parkeervoorziening als onderdeel van de gebiedsontwikkeling aldaar. Het andere deel van het parkeren wordt in een kelder onder de nieuwe bebouwing zelf opgevangen, ontsloten vanaf de Lievekamplaan. Omdat er geen grote parkeerkelder onder de hele locatie nodig is kan de openbare ruimte tussen de geplande gebouwen volwaardig biodivers en natuurinclusief worden ingericht. Dit past bij de gewenste uitstraling van de Maasvallei als groene oase in de stad.

Wonen

Het plan voorziet in de realisatie van maximaal 198 woningen (waaronder 10 friendswoningen) mogelijk.

Het programma ziet er als volgt uit:
- 108 appartementen goedkoop/ sociale huur en 10 friendswoningen in de goedkope/middeldure huur [60%]
- 52 appartementen middeldure huur [26%]
- 28 appartementen vrije marktwaarde [14%]

In totaal valt 86% in de categorie betaalbaar.

Duurzaamheid

In het nieuwbouwproject Linck worden duurzame en gasloze nieuwbouwappartementen ontwikkeld in een gebouw dat een positieve impact heeft op het klimaat, biodiversiteit en de bewoners. Op basis van

een klimaatscan blijken wateroverlast en hittestress belangrijke aandachtspunten te zijn. Daarom komen er maatregelen voor waterberging en hittestressreductie. Dit betekent dat er waar mogelijk groene natuurinclusieve daken komen waarmee water kan worden vastgehouden en vertraagd afgevoerd. Daarnaast zal Linck een significante bijdrage leveren aan biodiversiteit. Dit door doelsoorten (veelal bedreigde, achteruitgaande of zeldzame soorten) te faciliteren om zich aan en om het gebouw te vestigen. En door toepassing van gevarieerde beplanting gaat dat leiden tot verkoeling, luchtzuivering, gezonde levensstijl en meer soorten dieren in de omgeving. Om de milieu-impact te reduceren worden er in Linck zoveel mogelijk circulaire en duurzame materialen toegepast. Ook wordt gekeken naar reductie van de bouwmaterialen in gebouwen (MilieuPrestatieGebouwen) met een onderhoudsarme gevelafwerking. Linck wordt klimaatneutraal door het toepassen van hernieuwbare energiebronnen voor warmte, koeling en elektriciteit met zonnepanelen. De warmte en koude worden met hernieuwbare WKO-bronnen ingevuld in combinatie met een warmtepompinstallatie. Door het nemen van deze maatregelen ontstaat er een energiezuinig gebouw dat duurzaam én toekomstbestendig is.

4.3 De Coulissen/voormalige Rabobank en Muzelinck

Het project De Coulissen voorziet in de realisatie van een woongebouw voor circa 72 woningen met ruimte voor een commercieel programma in de plint geprojecteerd aan de Raadhuislaan in twee units van elk circa 100 m^2. Dit door een combinatie van transformatie, uitbreiding en uitbreidende nieuwbouw van het voormalige bankkantoor. De bestaande bebouwing betreft een voormalig kantoorgebouw met een totale vloeroppervlakte van circa 2.923 m^2. Het perceel beschikt over 76 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan 46 zijn gesitueerd in de ondergrondse parkeergarage en 30 op maaiveldniveau, in de bestaande situatie gelegen achter een slagboominstallatie.

De herontwikkeling van de Rabolocatie vindt gefaseerd plaats in samenhang met de nieuw te ontwikkelen naast gelegen Muzelinck kavel (fase 2). Hierdoor wordt de ontwikkelingen compacter, zodat er meer parkruimte overblijft. Het wordt op deze manier ook mogelijk om ondergrondse parkeerfaciliteiten te koppelen zodat de verkeersimpact in het gebied beperkter wordt. De bestaande ronde toren wordt opgetopt en ook het naastgelegen volume kan de hoogte in. De ontwikkeling zal zich als een ensemble manifesteren. Het bewonersparkeren wordt binnen de kavel opgelost. In totaal betreft het hier een ontwikkeling van globaal 147 woningen.

De herontwikkeling van het bestaande bankgebouw kan relatief snel worden gerealiseerd. In de fasering schuift de herontwikkeling van de Muzelinck locatie (fase 2) verder door in de tijd. De sloop en herontwikkeling van deze locatie zijn gekoppeld aan de bouw en realisatie van het theater.

Impressie De Coulissen



De herontwikkeling van het voormalige Rabobankgebouw sluit aan op de uitgangspunten die voor het gebied Raadhuislaan en Raadhuishof zijn opgesteld. Het bestaande gebouw wordt grotendeels ontmanteld en getransformeerd naar woningbouw met ruimte voor een commercieel programma in de plint, waarbij het gebouw ook opgetopt wordt. Na de transformatie kent het gebouw een maximale hoogte van maximaal 38 meter (inclusief installaties).

Woningprogramma

Het plan voor fase 1 omvat circa 72 woningen, van verschillende afmetingen en indelingen, verdeeld over 10 verdiepingen, waarvan ca. 60% betaalbaar koop en/of huur (onder de landelijke betaalbaarheidsgrens), niet zijnde sociale huur/koop. Voor fase 2 (voormalige Muzelinck locatie) gaan we uit van 75 woningen. De precieze differentiatie voor fase 2 zal worden uitgewerkt in lijn met het woningbouwbeleid van de gemeente, waarbij het totale woningbouwprogramma over beide fasen in samenhang wordt ingevuld. De bestaande structuur van fase 1 maakt bepaalde segmenten minder passend, waardoor een evenwichtige verdeling over fase 1 en 2 nodig is om aan de beleidskaders te voldoen

Commerciële plint

De plint in het complex wordt deels ingevuld met commerciële en maatschappelijke functies die het woonmilieu versterken. De plint van fase 1 bevindt zich aan de voorzijde aan de Raadhuislaan en bestaat uit twee ruimtes met ieder een b.v.o. van 100 m^2. Voor fase 2 gaan we uit van circa 320 m^2 b.v.o. Het plintprogramma bestaat uit één, dan wel meerdere, dan wel een mix van de functies: dienstverlening, zorg, kleinschalige horeca, lichte kantoorfuncties, sport/studio en kleinschalige/ondersteunende, buurtgerichte detailhandel. Reguliere detailhandel is hier uitgesloten. De commerciële functies zullen vooral een lokale functie vervullen voor de nieuwe bewoners, werkende mensen en bezoekers van het Raadhuiskwartier en passanten in het gebied. Dit projectvoornemen maakt onderdeel uit van een grotere gebiedstransformatie naar een woon- werk en leefmilieu. Hierdoor zullen meer mensen het gebied gebruiken en bezoeken. De functies die voorzien zijn in de plint van het pand passen binnen het gemeentelijke en regionale beleid. Dergelijke voorzieningen dragen namelijk in zijn algemeenheid in positieve zin bij aan de leefbaarheid in een gebied. Ze voorzien in de verzorging van de bewoners, hebben een functie als ontmoetingspunt en creëren door hun lokale trekkracht vaak ook een draagvlak voor andere publieksgerichte voorzieningen. De voorzieningen zijn kleinschalig, ondersteunen het totaalconcept van het Raadhuiskwartier en sluiten aan bij de behoefte die de bewoners van het gebied en de bezoekers hebben.

Parkeren

Het autoparkeren vindt in fase 1 deels plaats in de parkeergarage (46 parkeerplaatsen) en deels op maaiveld op eigen terrein (30 parkeerplaatsen). Fietsparkeren voor bewoners wordt geheel inpandig opgelost in een collectieve stalling en/of in individuele bergingen. Bij de realisatie van fase 2 wordt al het parkeren voor de bewoners inpandig in de ondergrondse garage opgelost. Fase 2 vraagt daarbij wel om een directe aansluiting op de bestaande kelder van fase 1, waarbij de huidige hellingbaan vervalt en één gezamenlijke toegang wordt gerealiseerd. Door deze koppeling ontstaat een efficiëntere indeling van de ondergrondse ruimte, waardoor in totaal méér parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden dan wanneer beide fasen zelfstandig functioneren.

Beeldkwaliteit

De beeldkwaliteit van zowel fase 1 als fase 2 zal aansluiten op de kwaliteiten van de verdichting van de bebouwing aan de spoorzone; een fijn gebouw in een parkachtige setting met een focus op verblijfskwaliteit, vergroening en biodiversiteit. De bebouwing zal luchtig, transparant, lichtgewicht en bij voorkeur zoveel mogelijk biobased worden uitgevoerd. Fase 1 en Fase worden daarbij zoveel mogelijk als één ensemble uitgewerkt.

Energie

Het bestaande gebouw beschikt over een intacte grootverbruikaansluiting voor elektra. De beschikbare elektrische capaciteit is reeds afgestemd met de gemeente. De gemeente coördineert hierbij het overleg met de netbeheerder. Op basis van de huidige inzichten vormt netcongestie vooralsnog geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling en de aansluiting van de woningen op het elektriciteitsnet. De woningen worden verder aardgasvrij ontwikkeld. Het uitgangspunt is verwarming en warm tapwater via een (collectief) warmtepompsysteem. De bestaande gasaansluiting wordt daarmee niet meer benut voor het woonprogramma.

Een ander belangrijk duurzaamheidsaspect van het plan is het behoud en hergebruik van het bestaande betonnen casco en de kelder, wat leidt tot een significante reductie van materiaalgebruik en CO2-uitstoot. De toepassing van PV-panelen is tot slot een expliciete ambitie, maar bevindt zich op dit moment nog in de verkenningsfase en is nog niet concreet uitgewerkt.

Impressie Coulissen inclusief voormalige Muzelinck locatie



4.4 De Lievekamp

Theater De Lievekamp is al ruim 50 jaar een belangrijke culturele trekpleister voor Oss en omgeving. Met een zeer succesvolle programmering is het een financieel gezond theater met een brede aantrekkingskracht. Het verouderde gebouw voldoet echter niet meer aan de wensen en eisen van deze tijd. Met name op het gebied van duurzaamheid, energie-efficiëntie en gebruikerscomfort laat het te wensen over. De zaalcapaciteit is beperkt, het podium en de toneeltoren voldoen niet aan moderne eisen en het gebouw is slecht toegankelijk voor mensen met fysieke beperkingen. Bovendien kampt De Lievekamp met een gebrek aan duurzaamheid en maakt het pand een gedateerde indruk.

De ambitie tot een vernieuwd theater is ontstaan doordat de huidige Lievekamp tegen een aantal beperkingen aanloopt die het theater ervan weerhouden mee te kunnen groeien met het veranderlijke theaterlandschap. Een belangrijk speerpunt hierin is het realiseren van een theater dat een theateraanbod kan aanbieden dat aansluit bij iedereen uit de stad Oss en omgeving, waarbij het theater vermaakt, verdiept, prikkelt en perspectief biedt.

Impressie De Lievekamp



In De Lievekamp is tevens het Centrum voor de kunsten Muzelinck opgenomen. Het oude pand wordt gedeeltelijk en gefaseerd gesloopt om plaats te maken voor een vernieuwd, eigentijdse en toekomstbestendig theater. Door middel van de integratie van circulaire elementen van het Zuiderstrandtheater (uit Scheveningen) en het hergebruik van de bestaande grote zaal wordt het nieuwe theater straks het meest circulaire theater van Nederland.

De herontwikkeling van de Lievekamp bevindt zich in een vergevorderd stadium. Het ontwerp blijft min of meer ongewijzigd. Wel is het van belang om ook zo veel mogelijk van het ondersteunende programma (vuilopslag, expeditie, fietsenstalling) hoogwaardig op te lossen. Hiervoor wordt de zone tussen theater en garage gereserveerd.

Programma

Het vernieuwde gebouw biedt niet alleen plaats aan theateractiviteiten, maar ontwikkelt zich tot een multifunctioneel kunst- en cultuurcentrum. Naast de theaterfunctie zullen binnen het complex ook ruimtes worden ingericht voor kunsteducatie, onder andere door samenwerking en ruimtelijke integratie met het centrum voor de kunsten Muzelinck. Hiermee ontstaat een breed gedragen culturele voorziening die ruimte biedt aan ontmoeting, leren, creëren en presenteren. In de huidige situatie heeft het theatercomplex (bestaande uit het theater, Muzelinck en de bibliotheek) een oppervlakte van 10.915 m² BVO. Na de verbouwing zal dit toenemen tot 12.846 m² BVO. De capaciteit van de Grote Zaal wordt vergroot naar 960 stoelen. De Middenzaal biedt in de nieuwe situatie ca. 350 stoelen (of 600 staanplaatsen), wat een uitbreiding betekent van ongeveer 130 stoelen ten opzichte van de huidige Rabozaal. De nieuwe Vestzakzaal zal ruimte bieden aan ca. 100 stoelen (+60). In totaal stijgt daarmee het aantal theaterstoelen in De Lievekamp ten behoeve van de theaterfunctie, exclusief de filmzaal met 496 stoelen, tot een totaal van 1.410 zitplaatsen in de nieuwe accommodatie. De foyer, garderobe, het theatercafé en de sanitaire voorzieningen. Belangrijke onderdelen van de publieksfunctie, keren uiteraard terug in het vernieuwde theater. Daarnaast worden diverse publieksvoorzieningen toegevoegd die geschikt zijn voor verhuur en multifunctioneel gebruik. Ca. 2.700 m² b.v.o. van het pand krijgt een congresfunctie, die gedurende werkdagen overdag en op zaterdagmiddag wordt gebruikt. Ook het onderkomen van het Centrum voor de Kunsten Muzelinck wordt helemaal vernieuwd. Met dit nieuwe gebouw krijgt De Lievekamp een multifunctionele invulling met meerdere gebruikers, zoals de Filmliga, Stadsharmonie KVA en toneelvereniging Internos.

Duurzaamheid

Het nieuwe theater van De Lievekamp wordt echt het boegbeeld van circulariteit: een voorbeeld van hoe het ook kan. Ca. 80% van het gebouw wordt hergebruikt, inclusief alle constructieve delen. Door deze hergebruikte materialen te benutten, wordt er aanzienlijk bespaard op de CO2-uitstoot.

Ook op andere vlakken zijn de ambities hoog. Het toekomstige theater wordt in ieder geval gerealiseerd conform de eisen uit het Bbl. Het is echter de ambitie om een Energie Neutraal Gebouw (ENG) te realiseren. Dat wil zeggen dat er een Warmte Koude Opslag (WKO) wordt toegepast in combinatie met zonnepanelen en warmtepompen. Vanwege netcongestie kan het aan te sluiten vermogen later komen en zal er derhalve rekening gehouden moeten worden met tijdelijke maatregelen zoals batterijopslag.

Parkeren

In het plan is rekening gehouden met 220 fietsparkeerplekken en 203 autoparkeerplekken (141 en 62 compensatie). Er is hiervoor is in eerste aanzet een stand-alone garage ingetekend op eigen plot, waar nu de Muzelinck staat. Dit is een terugvaloptie gelet op de ontwikkeling van de integrale parkeeroplossing.

Energie

Er komt een WKO (3 doublettes) met warmtepomp, luchtbehandelingskasten en batterij-opslag (dat laatste vanwege de netcongestie). Vooralsnog wordt uitgegaan van een WKO in eigen beheer echter momenteel loopt onderzoek naar collectieve mogelijkheden met Lister en Coulissen, met de restrictie dat mocht collectief niet lukken, De Lievekamp doorgaat met haar eigen oplossing.

4.5 Lister (Raadhuislaan 4)

In 2023 is door Lister Buildings het ‘Ontwikkelplan Raadhuiskwartier’ opgesteld voor de herontwikkeling van het bestaande complex Raadhuislaan 4. In eerdere voorstellen was ingezet op de volledige sloop van het bestaande gebouw en een enorme verdichting van de locatie met meer dan 400 woningen. Ook voor de herontwikkeling van de Listerkavel wordt ingezet op een compacter grondvlak, om zo meer parkruimte te behouden en om tot een minder massale ontwikkeling te komen. In de nieuwe opzet zijn nog ca 300 woningen te realiseren. Het bewonersparkeren wordt binnen het kavel opgelost.

Impressie Lister (oud)



Op dit moment wordt er opnieuw gekeken naar het ontwerp en het programma van de locatie Lister.

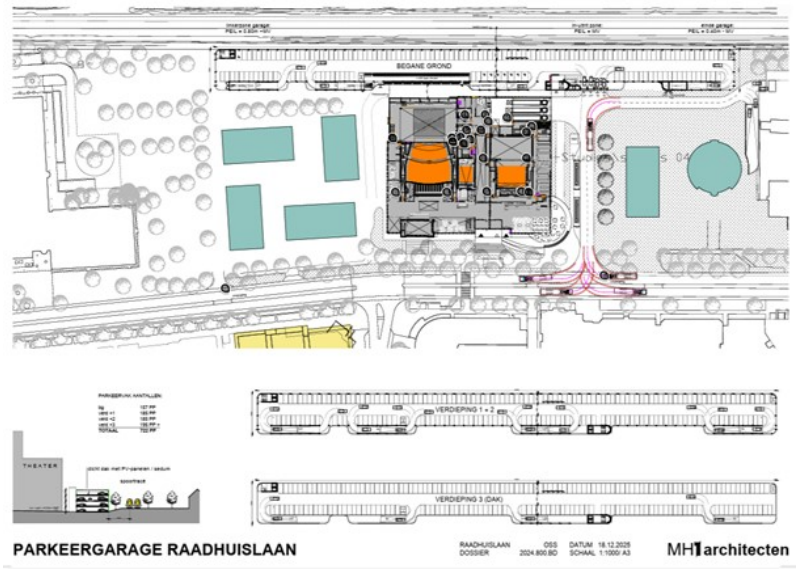
nieuwe kaders planontwikkeling Lister



4.6 Parkeervoorziening

In eerdere voorstellen werd uitgegaan van losse parkeergebouwen met eigen entrees. De verschillende losse parkeergarages worden nu gecombineerd tot één centrale integrale Parkeervoorziening voor een groot deel van de parkeerbehoefte van het gebied, als buffer langs het spoor. De bestaande maaiveld parkeerplaatsen krijgen een plek in deze garage. Daarnaast wordt het parkeren van het project Linck hier opgelost en krijgt het bezoekersparkeren van het nieuwe programma hier een plek. Toekomstige woningbouwcomplexen in het gebied voorzien in eigen parkeervoorzieningen voor hun bewoners.

Functioneel schetsontwerp parkeergarage november 2025



4.7 Noordelijke wand

Ook voor de Noordkant van de Raadhuislaan worden initiatieven ontwikkeld voor transformatie en omzetting naar wonen. Met project 'Heer van Oss' is een eerste aanzet gedaan. In 2025 zijn ook voor het ING gebouw (Raadhuislaan 1K) en het complex Raadhuislaan 21-29 voorstellen voor transformatie en uitbreiding ontwikkeld. Het ligt in de verwachting dat meerdere eigenaren zich hier de komende tijd gaan buigen over de toekomst van hun vastgoed. In dit gebied willen we het karakter van de stedelijke wand behouden en versterken als overgang naar de binnenstad.

Verdichting en herontwikkeling is ook hier mogelijk. Het stedenbouwkundig uitgangspunt voor de hele wand blijft in basis vijf bouwlagen (16 m). Een zesde bouwlaag is als licht transparante bouwlaag toegestaan (19 m), mits deze terugliggend (minimaal 2 m) wordt gerealiseerd. Op stedenbouwkundig markante plekken zijn onder voorwaarden hoogteaccenten (tot maximaal 10 bouwlagen) denkbaar.

Impressie noordelijke wand



4.8 Openbare ruimte/tussengebied

De Openbare ruimte is de drager van de ontwikkelingen in de Raadhuislaan. Juist in een gebied waar ontwikkelingen onderling sterk verschillen in maat, schaal en functie, is het belangrijk om een hoogwaardige en consequente inrichting van het openbaar gebied na te streven die past bij de functie en het verkeersregime. Het openbaar gebied is de verbindende schakel in het gebied.

De Raadhuislaan met haar sterke bomenlaan is de centrale drager in het gebied. Het openbaar gebied verschilt in karakter aan beide zijden van de laan. De zuidkant van de Raadhuislaan krijgt een sterk parkachtige karakter; de noordkant heeft een meer stedelijk karakter.

Maximale vergroening

Het is de ambitie van verdichten en verblijven te combineren met de maximale vergroening van het gebied. Met de herinrichting van het openbaar gebied zijn we in staat om ook een bijdrage te leveren aan belangrijke duurzaamheidsambities (biodiversiteit, klimaatadaptatie, hittestress) en draagvlak te creëren bij burgers en politiek. Door de bouw van de centrale parkeergarage kan het aantal parkeerplaatsen op maaiveld fors worden gereduceerd. Hier ontstaat extra ruimte voor vergroening.

Ruimte voor stedelijk programma

Een aantal functies in het gebied hebben een stedelijk programma met activiteiten voor grote groepen bezoekers (Theater, Stadhuis). Juist op deze plekken is het wenselijk om bijzondere robuuste plekken te creëren in het openbaar gebied. Het zijn de eilanden in het park.

Verbindingen

De auto blijft aanwezig in het gebied maar de voetgangers en fietsers worden belangrijkere gebruikers van de Raadhuislaan. Alle vervoersstromen worden maximaal gefaciliteerd in het gebied ook voor het kort en lang stallen. De collectieve parkeergarage is een belangrijk bronpunt voor bezoekers. Sterke verbindingen vanuit de garage naar de Raadhuislaan, tussen de gebouwen door, zijn essentieel

Parkkant & Stadskant

De Raadhuislaan kent straks twee zijden die stedenbouwkundig van elkaar verschillen. Aan de Parkkant staan de gebouwen rondom in het groen en worden incidenteel ruimten gereserveerd voor meer stedelijk programma. Aan de Stadskant staan gebouwen met hun plint in een meer steenachtige openbare ruimte. Hier wordt maximaal ingezet op plinten met een sterke relatie met het openbaar gebied.

Overgang openbaar en privé

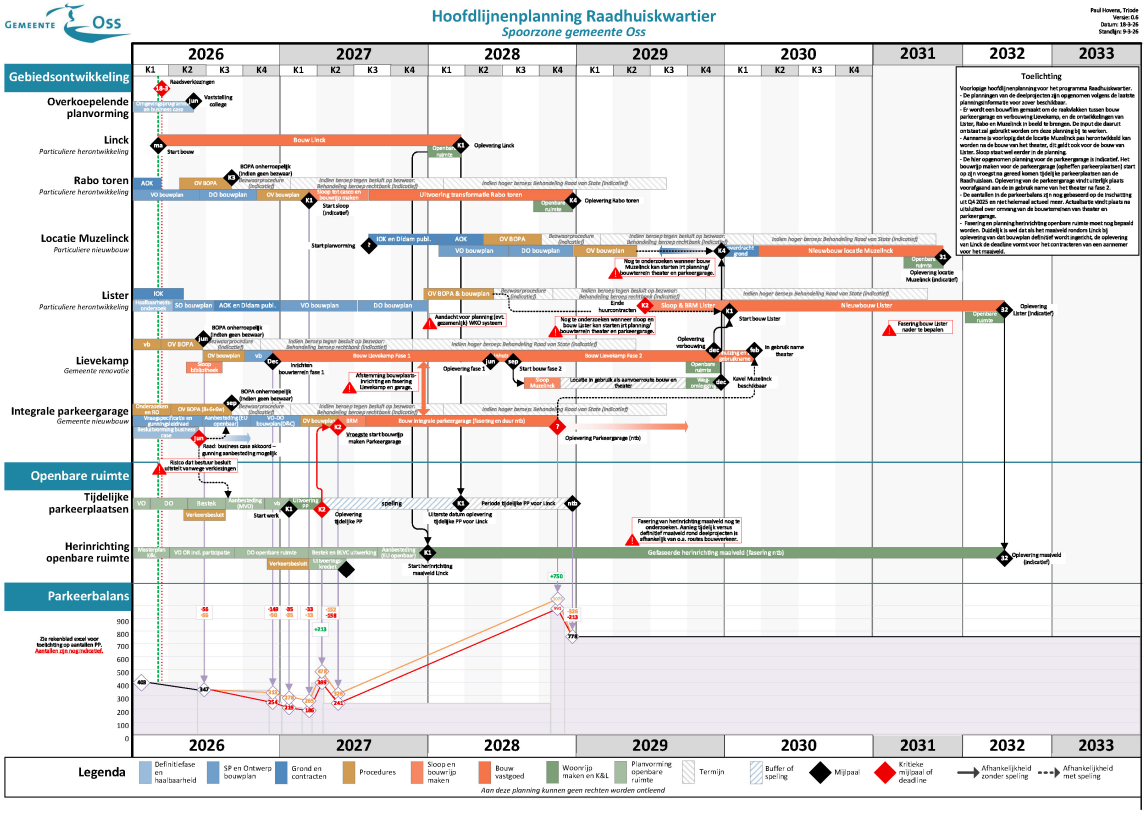
Gebouwen staan rondom met aantrekkelijke plinten in het openbaar gebied. De overgangen tussen openbaar en privé worden zorgvuldig ontworpen. Privé buitenruimtes op maaiveld worden voorkomen in het stedelijk gebied.

5 Uitvoering en monitoring

5.1 Planning

Voor alle deelgebieden is de projectplanning in beeld gebracht. Op dit moment vindt de afstemming plaats over de deelprojecten die afhankelijkheden van elkaar kennen. Hierop zal de planning nog worden aangepast. Op basis van de planning van de diverse onderdelen is onderstaande planning op hoofdlijnen opgesteld. Deze planning is in bewerking en onder voorbehoud:

Planning



5.2 Monitoring

Het omgevingsprogramma Raadhuiskwartier is een dynamisch programma dat periodiek kan worden geactualiseerd en bijgesteld. Dat doen we aan de hand van nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld de nadere uitwerking van het plan Lister of indien onderliggende procedures (wijziging omgevingsplan of buitenplanse omgevingsplan activiteit) daar aanleiding toe geven. In het kader van de programmabegroting en de programma evaluatie zal een jaarlijkse update van de stand van zaken en voortgang worden gegeven. Daarnaast koppelen de we voorgang van het programma aan het behalen van de doelen uit de omgevingsvisie en andere onderliggende beleidstukken zoals de woonagenda en de koersnota mobiliteit.

5.3 Mer-beoordeling

Wanneer een omgevingsprogramma het kader vormt voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten, of wanneer een passende beoordeling in het kader van de natuurwetgeving nodig is, moet voor het programma zelf een plan-m.e.r. of in ieder geval een plan-m.e.r.-beoordeling worden opgesteld. Hiermee worden de mogelijke milieueffecten van het programma inzichtelijk gemaakt en betrokken bij de opzet én de besluitvorming over het programma.

Plan-m.e.r.-(beoordelings)plicht

Om te bepalen of voor het omgevingsprogramma Raadhuiskwartier sprake is van een plan-m.e.r.-(beoordelings)plicht, moeten de volgende vragen worden beantwoord:

a. Is er sprake van een wettelijk voorgeschreven plan of programma? Ja: het omgevingsprogramma is een instrument uit de Omgevingswet. Dat het programma vrijwillig is, doet niet af aan het feit dat het een wettelijk omschreven planvorm betreft.
b. Vormt het plan of programma het kader voor besluiten over projecten? Ja: het omgevingsprogramma is kaderstellend voor de daarin opgenomen projecten, zoals de verschillende locatieontwikkelingen en de inrichting van de openbare ruimte.
c. Is het plan of programma kaderstellend voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige projecten? Ja: binnen het programma is sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (categorie J11 van het Besluit m.e.r.). Dit zijn m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten.

d. Heeft het plan of programma betrekking op een klein gebied? Ja: van een ‘klein gebied’ is sprake wanneer het gebied kleiner is dan 1% van het gemeentelijk grondgebied. In dat geval geldt een plan-m.e.r.-beoordelingsplicht in plaats van een volledige plan-m.e.r.-plicht.

Conclusie: Op basis van bovenstaande is voor het omgevingsprogramma Raadhuiskwartier ten minste een plan-m.e.r.-beoordeling nodig, om te kunnen bepalen of er significante milieueffecten kunnen optreden.

Relevante m.e.r.-beoordelingen bij deelprojecten

Voor diverse deelprojecten zijn al m.e.r.-beoordelingen of aanmeldnotities opgesteld:
- Linck – m.e.r.-beoordeling in het kader van het bestemmingsplan.
- Parkeergarage Linck – m.e.r.-beoordeling in het kader van een BOPA.
- Rabo / De Coulissen – m.e.r.-beoordeling in het kader van een BOPA.
- Lievekamp – m.e.r.-beoordeling in het kader van een BOPA.
- Integrale parkeergarage – mogelijk volgt nog een m.e.r.-beoordeling.

Uit deze beoordelingen blijkt dat voor de afzonderlijke projecten geen significante milieueffecten worden verwacht die een uitgebreid m.e.r.-onderzoek noodzakelijk maken. Dit betekent echter niet automatisch dat dergelijke effecten op programmaniveau zijn uit te sluiten. Er kan sprake zijn van cumulatie van effecten, gebiedsbrede effecten of effecten van nieuwe onderdelen in het programma, zoals Lister of de inrichting van de openbare ruimte. Om dit zorgvuldig te beoordelen, zal een plan-m.e.r.-beoordeling voor het totale omgevingsprogramma worden opgesteld. Mogelijk dat we de plan-m.e.r.-beoordeling voor het omgevingsprogramma gelijktijdig op laten lopen met de m.e.r.-beoordeling voor de integrale parkeergarage. Hierdoor kunnen beide opgaven in één aanbesteding worden meegenomen, wat efficiënter is en voorkomt dat separate trajecten moeten worden opgestart. Mocht daartoe aanleiding zijn dan kan op basis van de mer-beoordeling het programma worden bijgewerkt.

6 Participatie en communicatie

6.1 Kaders en doel van het participatie en communicatieproces

De ontwikkeling van het Raadhuiskwartier vraagt niet alleen om fysieke keuzes, maar ook om een helder en herkenbaar verhaal. Communicatie zorgt ervoor dat betrokkenen en geïnteresseerden begrijpen hoe het gebied verandert, waarom we bepaalde keuzes maken en hoe dit bijdraagt aan de toekomst van Oss. Zo bouwen we stap voor stap aan een gebied dat niet alleen vorm krijgt in stenen en straten, maar ook in beleving, identiteit en onderlinge verbinding.

Kader: Oss, Stad met Toekomst

Communicatie binnen het Raadhuiskwartier volgt de communicatiestrategie van Oss, Stad met Toekomst. Het gebied is één van de prioritaire gebiedsontwikkelingen binnen de stadsagenda Oss, Stad met Toekomst. We investeren daarom in communicatie en participatie. En we benutten de ontwikkeling van het Raadhuiskwartier om zichtbaar én voelbaar te maken hoe we bouwen aan een stad waar het in de toekomst ook goed wonen, werken en leven is.

Doel van communicatie en participatie

Communicatie ondersteunt de gebiedsontwikkeling door duidelijk te maken welke keuzes we maken, waarom we ze maken en wat de impact ervan is. Betrokkenen en geïnteresseerden worden tijdig en begrijpelijk geïnformeerd en op relevante momenten betrokken. Daarbij zorgen we ervoor dat alle bijdraagt aan één samenhangend verhaal dat zichtbaar maakt hoe projecten gezamenlijk bijdragen aan het Raadhuiskwartier.

Het passende communicatie- en participatieniveau verschilt per project en per fase: informeren, raadplegen of meedenken. Projectontwikkelaars, bouwers en betrokken organisaties maken hierin een goede afweging.

Samen communiceren met partners

Het Raadhuiskwartier is een gebied dat we samen met partners ontwikkelen. Dat betekent ook iets voor de communicatie. De gemeente is niet de enige afzender: partners in het gebied dragen bij aan het vertellen van één herkenbaar gebiedsverhaal.

Projectontwikkelaars zijn daarnaast verantwoordelijk voor de communicatie over hun eigen projecten. Door daarnaast een gebiedsbrede communicatieaanpak te ontwikkelen – gebaseerd op de gezamenlijke

gebiedsidentiteit – zorgen we voor samenhang, voorspelbaarheid en consistentie in de communicatie richting de omgeving.

Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)

Een gebiedsontwikkeling van deze omvang betekent dat bewoners en gebruikers van het gebied de komende jaren te maken krijgen met overlast en hinder door sloop- en bouwwerkzaamheden. Communicatie is van belang om bewoners en gebruikers van het gebied in deze fase te ondersteunen. We informeren bewoners, ondernemers, bezoekers en partners daarom tijdig over hinder, tijdelijke maatregelen en planning, zodat de omgeving voorbereid is en de leefbaarheid zoveel mogelijk gewaarborgd blijft.

Herkenbaarheid en samenhang

Door de communicatie van het Raadhuiskwartier te verbinden aan het grotere verhaal van Oss, Stad met Toekomst, zorgen we voor herkenbaarheid, voorspelbaarheid en draagvlak. Zo bouwen we stap voor stap aan een gebied dat niet alleen fysiek verandert, maar ook qua beleving en identiteit betekenisvol is voor de stad.

6.2 Participatietraject

Overzicht reeds uitgevoerde momenten van participatie.

Voor het deelproject Linck:
- **Juni 2023** - Bijpraatmoment bewonerspanel.
- **24 augustus 2023** - Omgevingsdialoog Linck.
- **24 oktober 2023** - Omgevingsdialoog Linck.
- **11 juni 2024** - Omgevingsdialoog Linck.
- **28 januari 2025** - Omgevingsdialoog solitaire parkeergarage Linck.
- **15 april 2025** - Omgevingsdialoog externe parkeergarage Linck.

Voor het deelproject theater De Lievekamp:
- **2 juli 2025** - Omgevingsdialoog theater De Lievekamp.

Voor de gebiedsontwikkeling hebben de volgende momenten van participatie plaatsgevonden:
- **2 juni 2025** - Informatieavond voor omwonenden Raadhuiskwartier, met een plenaire inleiding door de wethouder over de aanleiding van de gebiedsontwikkeling vanuit Stad met Toekomst, de stand van zaken van de verschillende deelprojecten als integrale parkeergarage, Linck, De Lievekamp, Lister en de Rabo-locatie. Ook is het tijdelijk parkeren op de Raadhuislaan gepresenteerd. Na het plenaire gedeelte was er gelegenheid om in stands toelichting te krijgen en vragen te stellen over de bovengenoemde deelprojecten. Bij de omwonenden is specifiek opgehaald hoe zij over het toevoegen van tijdelijke parkeerplaatsen en over het aanzicht van de integrale parkeergarage denken.
- **15 december 2025** - Licht aansteken bij Linck.
- **16 december 2025** - Presentatie plan De Coulissen bij ondertekening intentieovereenkomst.
- **18 december 2025** - Omgevingsdialoog plan De Coulissen.
- **5 januari 2026** - Bijeenkomst over de geschiedenis en het erfgoed van het Raadhuiskwartier met erfgoeddeskundigen van en uit de gemeente Oss, gericht op elementen die inspiratie kunnen bieden voor de gebiedsontwikkeling.
- **27 januari 2026** - Na een open uitnodiging hebben een selectie van bewoners en gebruikers van het gebied deelgenomen aan een brainstormsessie over de gebiedsidentiteit.
- **9 februari 2026** - Openbare inloopavond waarbij alle betrokken partijen aanwezig waren. Informatiestands over de stedenbouwkundige uitwerking, (tijdelijk) parkeren, Lievekamp Circulair, de Coulissen en communicatie en participatie. Daarnaast ruimte voor bezoekers om vragen te stellen aan ontwikkelaars/bouwers en organisaties en met hen in gesprek te gaan.

Gedurende het vervolg zullen er nog diverse participatiemomenten plaatsvinden evenals omgevingsdialogen in het kader van De Coulissen, Lister, de parkeergarage en theater De Lievekamp.

6.3 Participatie met betrekking tot de vaststelling van het omgevingsprogramma

Het omgevingsprogramma is opgesteld om een overkoepelend kader te bieden aan de reeds lopende en wellicht nog komende projecten. Er zijn reeds diverse besluiten genomen en er hebben ook al diverse participatiemomenten plaatsgevonden. Daarom zal er in het kader van de vaststelling van het omgevingsprogramma, dat feitelijk het overkoepelend kader betreft, zelf geen apart participatieproces worden opgetuigd.

7 Financiën en kostenverhaal

7.1 Vijf financiële elementen

Vetrekpunt is een businesscase voor het hele gebied. Financieel spelen er diverse dekkingsbronnen en administratieve verwerkingen. Dit zijn een grondexploitatie (eigen woningbouwprojecten, reserves en subsidies), faciliterende projecten c.q. kostenverhaal (derde woningbouwprojecten), de parkeergarage en het tijdelijk parkeren Raadhuislaan (reserves en parkeerbedrijf en bijdrage ontwikkelaar), vernieuwbouw Lievekamp (begroting) en de openbare ruimte inclusief herinrichting van de Raadhuislaan, die afgezien van het gebied binnen de grondexploitatie, geen onderdeel uitmaakt van een van de vorige elementen c.q. daarin niet financieel verankerd is (reserves). Afhankelijk of meer ontwikkelaars zich melden in de Raadhuislaan wijzigt voorgaande.

Om invulling te geven aan bovenstaande heeft op 25 juni 2026 de gemeenteraad besloten om de grondexploitatie te activeren en de benodigde dekkingsmiddelen beschikbaar te stellen. Concreet betreft het de volgende onderdelen:

- *Het activeren van de grondexploitatie met een negatieve netto contante waarde van € 7.395.000,-*
- *De voorziening IMVA (€ 1.084.000), de reserve binnenstedelijke transformatie (€ 1.375.000 agv de toerekenbare kosten van De Lievekamp en resterend € 4.937.000) ter dekking hiertoe in te zetten.*
- *Voor de faciliterende deelprojecten binnen de grondexploitatie het kostenverhaal via anterieure overeenkomsten te verzekeren.*
- *Het beschikbaar stellen van een krediet voor de bouw van de integrale parkeervoorziening en een structureel exploitatiebudget van € 953.000 vanaf 2029.*
- *Het beschikbaar stellen van een incidenteel bedrag van € 2.8 miljoen voor het faciliteren van tijdelijk parkeren aan de Raadhuislaan in 2026 en 2027 en dit bedrag te onttrekken aan de reserve parkeren.*
- *Voor de parkeergarage rekening te houden met een afschrijvingstermijn van 50 jaar.*
- *Voor de definitieve herinrichting van de Raadhuislaan en de Lievekamplaan een krediet van € 10.8 miljoen beschikbaar te stellen en deze te betalen door de inzet van de reserve mobiliteit (€ 8.763.000), het budget voor vervanging van riolering (€ 1.802.000) en de inzet van vervangingsgelden uit het integraal uitvoeringsprogramma openbare ruimte (€ 267.000).*
- *Toekomstige toenemende inkomsten door woningbouw te gebruiken ter dekking van de stijging in beheer en onderhoudskosten.*

7.2 Demarcatiegrenzen

Bij de onderscheiden elementen spelen zaken als demarcatie tussen bijvoorbeeld de openbare ruimte van de grondexploitatie, parkeergarage, theater en die van woningbouwprojecten. Gaandeweg het proces wordt hieraan verder invulling gegeven, maar het betreft een nadrukkelijke opgave omdat er geput wordt uit verschillende dekkingsbronnen. De demarcatie geeft ook richting aan het kostenverhaal, waarover hierna meer. Waar het kostenverhaal betreft wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de grenzen van het projectgebied en de deelgebieden/-projecten.

7.3 Kostenverhaal

Gemeenten zijn verplicht de kosten die zij maken om bouwactiviteiten mogelijk te maken, te verhalen op de partijen. Deze verplichting houdt in dat de gemeente binnen het wettelijk kader (afdeling 13.6 Omgevingswet) ervoor zorgt dat deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer(s), mits het betrokken ruimtelijk instrument opgenomen is in de wet. Dit is het geval voor alle lopende en beoogde procedures in het projectgebied. Het verhaal kan via het vrijwillige privaatrechtelijke spoor (anterieure overeenkomst), wat de nadrukkelijke voorkeur van Oss is, of het dwingende publiekrechtelijke spoor (kostenverhaalsregels in het omgevingsplan met daaropvolgend een kostenverhaalsbeschikking ten tijde van het vergunningstraject). Het privaatrechtelijke spoor biedt de meeste ruimte voor vrijwilligheid, wederzijdse instemming en flexibiliteit. Medewerking aan de ruimtelijke instrumenten is alleen mogelijk als het kostenverhaal is verzekerd. Zo niet, dan geldt een bouwverbod.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de transformatie plaatsvindt onder de regie van de gemeente, omdat voor het onderdeel wonen sprake zal zijn van een grondexploitatie. Daarmee verzorgt de gemeente

tevens het kostenverhaal voor het eigen deel. Echter, deels faciliteert de gemeente binnen de exploitatie. Er zijn dus kenmerken van zowel actief als passief grondbeleid. Omdat de gronden grotendeels in handen zijn van de ontwikkelaars, speelt hier voornamelijk het reguliere kostenverhaal, omdat er geen of beperkte aankopen van gemeentegrond zijn waarin het kostenverhaal is verdisconteerd. Dit leidt in beginsel uitzondering bij de ondergrond van de huidige Muzelinck, waarbij deze kavel bouwrijp in de markt wordt geplaatst. Bij verhoudingsgewijs beperkte verkopen om plannen mogelijk te maken, is deze verdiscontering niet het geval.

Het kostenverhaal maakt (mits er via het privaatrechtelijk spoor tot een overeenkomst kan worden gekomen) deel uit van de anterieure overeenkomst, voorafgegaan met een intentieovereenkomst met aanbetaling, en bestaat in elk geval uit:

- Plankosten (onder meer ambtelijke kosten, gemeentelijk toezicht, door de gemeente gemaakte proceskosten voor participatie, planvorming, door de gemeente uitgevoerde onderzoeken, de aangestelde stedenbouwkundig supervisor enzovoorts);
- Verplichting tot realisatie openbare ruimte behorend bij het afzonderlijk project en overdracht nadien van deze openbare ruimte aan de gemeente;
- Gebiedseigen bijdrage in de kosten inrichting openbare ruimte, groen en infrastructuur die de gemeente realiseert binnen het exploitatiegebied;
- Bijdragen conform de Nota kostenverhaal van de gemeente Oss omvattende netwerkbijdragen en bovenwijkse bijdragen per m^2 BVO, welke ten goede komen aan ontwikkelingen buiten het projectgebied.

Voor het kostenverhaal wordt altijd een afweging gemaakt welke kosten zogenaamd PTP zijn, oftewel profijt, toerekenbaar en proportioneel. Dit heeft een sterke relatie met de demarcatiegrenzen en de verschillende dekkingsbronnen die eerder omschreven zijn. Zo worden de lasten eerlijk verdeeld over alle initiatiefnemers inclusief de gemeente zelf waar het de grondexploitatie betreft. Ook wordt macro-aftopping (waarbij het kostenverhaal onverhoopt de winstgevendheid van de ontwikkelaars overstijgt) zo veel mogelijk voorkomen. Wanneer er onverhoopt geen anterieure overeenkomst wordt gesloten met een ontwikkelende partij, bepaalt de gemeente de hoogte van het kostenverhaal conform de hiervoor beschreven principes. Deze bedragen worden publiekrechtelijk beschikt en verhaald.

7.4 Overige financiën

Afgezien van het formele kostenverhaal spelen nog andere financiële aspecten. Er komt een integrale parkeergarage in het gebied. Over vergoedingen en beheer- en exploitatiekosten moeten nadere afspraken gemaakt worden. De parkeergarage vormt een deelproject op zich. Daarnaast kwam bij het onderdeel kostenverhaal al de verkoop van openbare ruimte ter sprake, die nodig kan zijn voor de vergroting van de woningbouwontwikkelingen. Deze gronden vertegenwoordigen geen balanswaarde en vormen daarmee aanvullende inkomsten voor de gemeente ten gunste van de grondexploitatie. De waarde van deze transacties wordt residueel bepaald. Openbaar gebied dat de gemeente bij afronding van de ontwikkelingen overneemt geschiedt tegen een symbolische waarde.

7.5 Subsidies

Mogelijk zijn aanvullende subsidies te verkrijgen als gevolg van de projectinhoudelijke wijzigingen en de verstedelijkingsopgave van Oss, waarbij de Raadhuislaan een deelgebied is. Met aanvullende subsidies is in de businesscase nog niet gerekend. Voor de reeds verstrekte WBI-subsidie zijn de projectgrenzen aangepast aan de begrenzing van de gebiedsontwikkeling. Verkend dient te worden of nieuwe subsidies gestapeld kunnen worden, zoals bijvoorbeeld de Realisatiestimulans.

7.6 Risicobeheersing

In meerdere risicosessies is door de gemeente een risicodossier opgesteld. Hierin zijn alle risico's benoemd van zowel de gebiedsontwikkeling als geheel als specifiek de ontwikkeling van een integrale parkeergarage. Periodiek wordt de ontwikkeling van deze risico's bijgesteld. Voor de risico's zijn risicobeheersingsmaatregelen en bijbehorende acties benoemd.

Het risicodossier wordt vertaald in een risicoreservering op basis van kans * impact. Vanuit de grondexploitatie wordt gebruikt gemaakt van een standaardrisicoregeling. Mogelijk kan hierbij voor het geheel, wat meer omvat dan de exploitatie, worden aangesloten.

Bijlage I Historische schets Raadhuislaan

Historie Raadhuislaan

Een korte historie van de Raadhuislaan ten behoeve van de erfgoedklankbordgroep Raadhuiskwartier

Februari 2026, Martine Eerelman en Jurgen Pigmans

Tijdsbeeld

Na de Tweede Wereldoorlog groeide Oss snel. De bestaande industrie breidde uit en er kwamen veel nieuwe bedrijven naar Oss. Het inwonersaantal verdubbelde in slechts 25 jaar. De grote woningnood leidde tot de aanleg van grootschalige woonwijken zoals Ussen en de Ruwaard. In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw ontwikkelde de stedenbouwkundige Froger op verzoek van de gemeente diverse uitbreidings- en structuurplannen voor Oss. Hij kwam met vergaande voorstellen om het historische centrum te transformeren tot een grootstedelijk voorzieningencentrum, dit efficiënter te ontsluiten en beter te verbinden met de nieuwe uitbreidingswijken. In deze plannen kwam er een scheiding van functies in de stad. Er moest een centrumring om de stad komen. Hiervoor waren diverse doorbraken nodig, onder andere bij Terwaenen en de Burgwal. Van deze centrumring is slechts een deel voltooid, zoals de Raadhuislaan, Oostwal en Hertogensingel. De auto kreeg in deze plannen een prominente rol, zoals in die tijd gebruikelijk was.

Raadhuislaan: een nieuw stedelijk centrum met cultuur en bestuur

De Raadhuislaan is halverwege de jaren zestig aangelegd. Het was de verbindende schakel tussen de Kromstraat en de Molenstraat en maakte onderdeel uit van het plan voor de centrumring. Een groot deel van de tuinen van de fabrieksvilla's en het park rond het toenmalige gemeentehuis (nu Museum Jan Cunen) aan de Molenstraat werd opgeofferd voor de aanleg van de Raadhuislaan.

Omdat in de historische kern van Oss onvoldoende openbare ruimte was, werd de Raadhuislaan ontworpen als een nieuw stedelijk centrum met cultuur en bestuur. De Raadhuislaan moest daarom centraal liggen en goed bereikbaar zijn. Het werd een statige singel met representatieve gebouwen, een parkachtige omgeving en veel bomen. Zoals de naam al zegt, was sowieso gepland dat het raadhuis (of gemeentehuis) aan deze straat kwam te liggen. Dat zat tot die tijd in Villa Constance, nu het onderkomen van Museum Jan Cunen.

Tussen de Raadhuislaan en het spoor werden grote gebouwen voor stedelijke voorzieningen solitair in het groen geplaatst. In 1968 opende sociaal-cultureel centrum De Lievekamp de deuren aan de Raadhuislaan, met theater en bibliotheek. In de decennia daarna volgden het gemeentehuis (1974, verbouwd en uitgebreid), de kantoorgebouwen van de GGD (1979), de politie (1979), de belastingdienst (1981, gesloopt), waterschapskantoor De Maaskant (1982) en de toren van de Rabobank (1999). Aan de noordkant van de Raadhuislaan werden vooral kantoren gebouwd, die gesloten wanden vormden.

De Raadhuislaan wordt begrensd door twee bijzondere gebouwen. Bij de kruising van de Molenstraat en de Raadhuislaan staat Villa Constance, de fabrikantenvilla uit 1888 waarin nu Museum Jan Cunen zit. Aan het andere uiteinde, bij de rotonde naar de Kromstraat en Kruisstraat staat het waterschapskantoor. Dit is bijna een eeuw ouder en in is 1982 gebouwd in Bossche Schoolstijl.

Wat was er voordat de Raadhuislaan hier was?

Er was niet zo veel in dit gebied. Het was grasland met wat zandpaden en hier en daar wat huizen. Het lag ingeklemd tussen het spoor en de Kruisstraat, wat toen een van de belangrijkste invalswegen naar de stad was. Lievekamp was de veldnaam van dit gebied, daarom is dit ook de naam van het theater geworden. Er ging een treinlijntje overheen vanaf het spoor naar de margarinefabriek van Jurgens aan de Kruisstraat, later de Philipsfabriek. Dat heette ook wel het Philipslijntje.

De ringbaan en haven van Estourgie

Al lang voor de aanleg van de Raadhuislaan waren er plannen voor een ring om Oss. Architect Charles Estourgie maakte in 1918 een uitbreidingplan voor Oss waarbij hij een ringbaan om Oss heen trok. Dit was de scheiding tussen de stad en het ommeland. De weg zou alle nieuwe uitbreidingen verbinden en een belangrijke verkeersfunctie hebben. Er werd zelfs gedacht aan een tram op deze ringbaan. Op de huidige plaats van de Raadhuislaan kwam in de visie van Estourgie een haven. Tussen Lith en Oss moest een kanaal komen en de haven moest zo dicht mogelijk bij het spoor en de belangrijkste fabrieken van die tijd komen. Uiteindelijk is de Osse haven pas in 1968 geopend en ligt deze noordelijk van het centrum.

Het uitbreidingsplan van Estourgie uit 1918



Collectie Regionaal Archief Nijmegen.

De Raadhuislaan in beeld door de jaren heen

Het Philipslijntje over De Lievekamp; toen nog een leeg veld. Datering onbekend, waarschijnlijk eind jaren vijftig.



Foto Daan Scholte, collectie HICO

Burgemeester Jansen op de fiets bij het net gebouwde Cultureel Centrum De Lievekamp in 1968.



Foto: Paul van der Werff, collectie HICO.

Luchtfoto van de omgeving van de Raadhuislaan gezien richting het spoor. In het midden staat het politiebureau. Rechts onder de Nieuwe Hofstraat, uitkomend op de Kruisstraat met geheel links onder molen Zeldenrust. Datering onbekend, waarschijnlijk eind jaren zeventig.



Foto: KLM Aerocarto, collectie HICO.

Luchtfoto van de omgeving van de Raadhuislaan in 1978. Onderaan loopt het spoor. Links onder het GGD gebouw; rechts onder het gemeentehuis.



Foto: Slagboom en Peeters, collectie HICO.

Gezicht op De Lievekamp met een verder nog lege Raadhuislaan.

Datering onbekend, waarschijnlijk eind jaren zestig.



Collectie HICO.

Ansichtkaart uit 1975 met het net geopende gemeentehuis aan de Raadhuislaan.



Collectie HICO.

De Raadhuislaan gezien vanaf Museum Jan Cunen, jaren tachtig.



Collectie HICO.

De Raadhuislaan gezien vanaf de Kromstraat begin jaren tachtig.



Foto: Paul van der Werff, collectie HICO.

Raadhuislaan met links het gemeentehuis. Datering onbekend, waarschijnlijk eind jaren zeventig/begin jaren tachtig.



Foto: Paul van der Werff, collectie HICO.

De Raadhuislaan met links het City Hotel, waarschijnlijk begin jaren tachtig.



Foto: Paul van der Werff, collectie HICO.

Het Belastingkantoor aan de Raadhuislaan in 1981.



Foto: Paul van der Werff, collectie HICO.

Waterschapskantoor De Maaskant aan de Raadhuislaan eind jaren tachtig.



Foto Ruud Rogier, collectie HICO.

Het gemeentehuis aan de Raadhuislaan in 1993.



Foto Paul Spanjaard, collectie HICO.

Kijk voor meer beeldmateriaal op:

Stadsarchief Oss - Resultaten

Foto's - BHIC

Bronnen

- Oss - stadscentrum

  Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse in opdracht van de gemeente Oss, 2009. Leon van Meijel, Els Bet, Heide Hinterthür, CHA Oss

- Van stadswal tot Walplein, het Osse centrum van de 11e tot de 21e eeuw. Richard Jansen, Leon van Meijel, Martin Hagreis, Marjo de Louw, 2010
- Boekje bij tentoonstelling ‘Het Oss van Charles Estourgie. Het ideale stadsbeeld en de ambachtelijke architectuur van een bevlogen architect rond 1918’. Martine Eerelman, Martin Hagreis, Hettie Peterse, Stadsarchief Oss, 2014
- Gelukkig hebben we de foto’s nog. Serie 4, aflevering 6, 2019. Een productie van Stadsarchief Oss & D-tv. 24.

Bijlage II Uitgangspunten voor beeldkwaliteit

Parels in het park

Architecten worden uitgedaagd om het karakter van de Zuidkant, met een structuur van losse gebouwen in het groen, te versterken. Gebouwen vragen om een hoogwaardige architectuur in een uitgesproken detaillering. Gebouwen manifesteren zich als vrijstaande sculpturen, los in het groen. Gebouwen hebben hier de ambitie om in het jaarboek architectuur te komen. Architectonisch geen strenge regels of kaders. Probeer vooral af te wijken van de buren en probeer eigen te zijn.

Typologie
- Alzijdige gebouwen met een sterke eigen identiteit
- Vrijheid in hoogte en contour

Plinten
- Maximale transparantie
- Hoogwaardig en interactief programma in de plint
- Bergingen, techniek, trafo's etc hoogwaardig vormgeven en inpandig oplossen
- Gebouwen staan rondom in het park (groen tot aan de gevel)
- Buitenruimte buiten de plint niet privatiseren

Architectuur en sfeer
- Modern, eigentijds, experimenteel
- Sterke eigen identiteit, expressief, uniek, ambitieus

Ritme en schaal
- Complex als eenheid ontwerpen
- Geen geleding in losse panden

Plastiek
- Vrijheid in plastiek
- Sterke silhouetwerking
- Plastiek inzetten om gebouw ruimtelijk interessant te maken
- Expressief inzetten balkons

Materiaal
- Vrijheid in materiaal
- Eigentijds, modern (glas, staal, hout, plaat, aluminium etc)

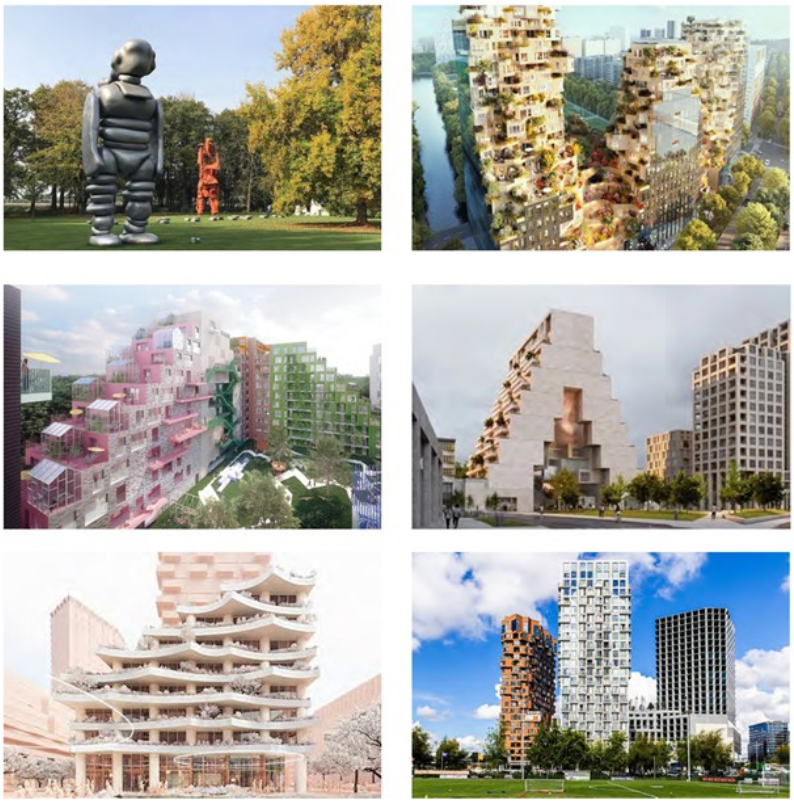
Kleur
- Grote vrijheid in kleur
- Expressief
- Kleur inzetten om identiteit van gebouw te versterken
- Basiskleur kiezen als thema van het gebouw
- Geen terra-tonen

Vergroenen
- Inzetten op vergroening
- Vergroenen daken en dekken
- Klimmers in de gevel
- Vergroenen terassen

- Groen inzetten om uitstraling gesloten wanden te verbeteren

Installaties
- Zichtbare installaties onderdeel van Aanvraag Omgevingsvergunning
- Installaties mee ontwerpen en integreren
- PV panelen integreren in architectuur
- Installaties op het dak aan het zicht onttrekken, hoogwaardig vormgeven

Referentiebeelden Parels in het park



Stedelijke wand

De noordkant van de Raadhuislaan heeft een heel andere karakteristiek dan de zuidkant. De architectuur ademt de tijdgeest van de jaren 70 en 80. Het is een relatief gave stedelijke wand die in taal verwant is met de oude binnenstad. In deze wand willen juist het bestaande karakter behouden en versterken. Hier zal het beeld ontstaan van de 'opgetopte' stad (maximaal 6 bouwlagen met eventuele hoogte accenten). Op prominente stedenbouwkundige plekken zijn in overleg hoogteaccenten denkbaar.

Panden blijven hier bij voorkeur behouden en kunnen veranderen van functie. In de architectuur van de onderbouw (vier a vijf lagen) blijven de panden onderling sterk familie van elkaar (baksteen, wand met gaten, beperkte plastiek in het metselwerk, aardkleuren). De bovenbouw (maximaal tot 6 lagen) is transparant en terugliggend (minimaal 2 m).

Typologie
- Stedelijke wand met gemetselde basis (4 a 5 lagen)
- Transparante opbouw (max tot 6 bouwlagen met eventuele hoogte accenten)

Plinten
- Maximale transparantie
- Hoogwaardig en interactief programma in de plint
- Bergingen, techniek, trafo's niet aan de voorgevel
- Gebouwen hebben een sterke relatie met openbaar gebied (voordeuren aan de straat)

- Geen wonen op de begane grond (privacy)

Architectuur en sfeer
- Baksteen architectuur
- Wand met gaten (geen grote glasvlakken/bandramen)
- Aansluiten bij het bestaande
- Bossche school als inspiratie
- Ingetogen

Ritme en schaal
- Verticaal
- Aansluiten op bestaande ritmiek
- Geen geleding in losse panden

Plastiek
- Beperkte plastiek
- Balkons maximaal 1 m buiten de gevel
- Spel van sprongen in het metselwerk
- Geen vlakke gevels
- Bovenbouw terugliggend (minimaal 2 m)

Materiaal
- Onderbouw in metselwerk (4 a 5 lagen)
- Optopping licht en transparant (glas, metaal, hout)

Kleur
- ingetogen
- metselwerk in aardtinten
- bovenbouw in neutrale kleuren (wit, grijs, donker)
- Basiskleur kiezen voor het gebouw

Vergroenen
- Maximaal inzetten op vergroening
- Vergroenen daken en dekken
- Klimmers in de gevel
- Geveltuintjes
- Vergroenen balkons en dakterrassen

Installaties
- Zichtbare installaties onderdeel van Aanvraag Omgevingsvergunning
- Installaties mee ontwerpen en integreren
- PV panelen integreren in architectuur
- Installaties op het dak aan het zicht onttrekken, hoogwaardig vormgeven

Referentiebeelden Stedelijke wand



Parkeergarage

In het gebied zal een bovengrondse parkeergarage worden gerealiseerd is de zone tussen de gebouwen aan de Raadhuislaan en het spoor. Het is een relatief slanke garage met een centrale rijbaan. De positie van het gebouw wordt met name bepaald door de noodzakelijke veiligheidszones vanuit het spoor. De zone tussen parkeergebouw en Lievekamp zal worden geprivatiseerd. Deze ruimte is te smal om als doorgang in het openbaar gebied te functioneren. De zone tussen parkeergebouw en spoor wordt groen ingevuld. Het bestaande wandelpad zal hier vervallen. Om de impact van in- en uitrijdend verkeer van de garage op het openbaar gebied te beperken. wordt er een centrale in-/uitrit voorzien ten westen van de Lievekamp. De garage kent twee volwaardige uitgangen (met lift en trap) voor voetgangers.

Typologie
- Hoogwaardige ‘groene’ garage

Plinten
- Aandacht voor positionering techniekruimten
- Hoogwaardige entrees
- Gevels positioneren in groenstroken (beperken graffiti)
- Inkijk beperken

Architectuur en sfeer
- Natuurlijke groene gevels
- Eenduidig, helder volume als geheel ontworpen
- Visueel gesloten gevels om lichtuitstraling te beperken
- Groen dak aangevuld met PV voorzieningen
- Verbijzonderen entrees
- Demontabel en uitbreidbaar

Ritme en schaal
- Constructieve geleding zichtbaar maken in gevel

Plastiek
- Beperkte plastiek

Materiaal
- Basisconstructie staal
- Vergroenen gevel met roosters/lamellen staal/aluminium

Kleur
- ingetogen
- utilitair

Vergroenen
- Maximaal inzetten op vergroening gevel
- Klimmers in de gevel
- Vergroenen dak tbv omliggende woningbouw

Installaties
- Zichtbare installaties onderdeel van Aanvraag Omgevingsvergunning
- Installaties mee ontwerpen en integreren
- PV panelen integreren in daklandschap garage

Referentiebeelden Parkeergarage



Openbaar gebied

De openbare ruimte is de drager van de ontwikkelingen in de Raadhuislaan. Juist in een gebied waar ontwikkelingen onderling sterk verschillen in maat, schaal en functie, is het belangrijk om een hoogwaardige en consequente inrichting van het openbaar gebied na te streven die past bij de functie en het verkeersregime. Het openbaar gebied is de verbindende schakel in het gebied.

De Raadhuislaan met haar sterke bomenlaan is de centrale drager in het gebied. Het openbaar gebied verschilt in karakter aan beide zijden van de laan. De zuidkant van de Raadhuislaan krijgt een sterk parkachtige karakter; de noordkant heeft een meer stedelijk karakter.

Maximale vergroening

Het is de ambitie van verdichten en verblijven te combineren met de maximale vergroening van het gebied. Met de herinrichting van het openbaar gebied zijn we in staat om ook een bijdrage te leveren aan belangrijke duurzaamheidsambities (biodiversiteit, klimaatadaptatie, hittestress) en draagvlak te creëren bij burgers en politiek. Door de bouw van de centrale parkeergarage kan het aantal parkeerplaatsen op maaiveld fors worden gereduceerd. Hier ontstaat extra ruimte voor vergroening.

Ruimte voor stedelijk programma

Een aantal functies in het gebied hebben een stedelijk programma met activiteiten voor grote groepen bezoekers (Theater, Stadhuis). Juist op deze plekken is het wenselijk om bijzondere robuuste plekken te creëren in het openbaar gebied. Het zijn de eilanden in het park.

Verbindingen

De auto blijft aanwezig in het gebied maar de voetgangers en fietsers worden belangrijkere gebruikers van de Raadhuislaan. Alle vervoersstromen worden maximaal gefaciliteerd in het gebied ook voor het kort en lang stallen. De collectieve parkeergarage is een belangrijk bronpunt voor bezoekers. Sterke verbindingen vanuit de garage naar de Raadhuislaan, tussen de gebouwen door, zijn essentieel.

Parkkant & Stadskant

De Raadhuislaan kent straks twee zijden die stedenbouwkundig van elkaar verschillen. Aan de Parkkant staan de gebouwen rondom in het groen en worden incidenteel ruimten gereserveerd voor meer stedelijk programma. Aan de Stadskant staan gebouwen met hun plint in een meer steenachtige openbare ruimte. Hier wordt maximaal ingezet op plinten met een sterke relatie met het openbaar gebied.

Overgang openbaar en privé

Gebouwen staan rondom met aantrekkelijke plinten in het openbaar gebied. De overgangen tussen openbaar en privé worden zorgvuldig ontworpen. Privé buitenruimtes op maaiveld worden voorkomen in het stedelijk gebied.

Typologie
- Klassieke groene laan met bomen
- Parkkant en Stadskant
- Vergroende ruimtes

Plinten
- Aandacht voor positionering gebouwen in openbaar gebied
- Overgang prive-openbaar vormgeven

Architectuur en sfeer
- Parkachtige sfeer
- Prioriteit voor fietsers en voetgangers
- Sfeervol, informeel

Materiaal
- Hoogwaardige materialen

Installaties
- Techniek integreren in gebouwen
- Losse elementen in openbaar gebied beperken (trafo, techniekkastjes, stallingen, vuilopslag etc.)

Referentiebeelden Openbaar gebied



Bijlage III Overzicht Informatieobjecten

De Coulissen	/join/id/regdata/gm0828/2026/9af43c94214f41c3b1315a1b9b06722d/nld@2026-08-27;09310073
De Lievekamp	/join/id/regdata/gm0828/2026/5d62e102eefb4d5a8993dd1a2782a2b3/nld@2026-08-27;09310073
Gebiedsontwikkeling Raadhuislaan	/join/id/regdata/gm0828/2026/b8624a9f5d364ce2a338b1282038598e/nld@2026-08-27;09310073
Linck	/join/id/regdata/gm0828/2026/c5a39415d5ae4a5d9c9cb7e5950df97d/nld@2026-08-27;09310073
Lister	/join/id/regdata/gm0828/2026/b7fbd92fb2b24b8b8acfbb09446ce48/nld@2026-08-27;09310073
Openbare ruimte	/join/id/regdata/gm0828/2026/dcb17300bcb34f5094e80fc8b7ae73b3/nld@2026-08-27;09310073
Parkeervoorziening	/join/id/regdata/gm0828/2026/0092542442c94ab0815b6e20d4f51827/nld@2026-08-27;09310073
Raadhuislaan 1K	/join/id/regdata/gm0828/2026/fef2af3798204ebf9663b00b845e4ba5/nld@2026-08-27;09310073
Raadhuislaan 21-29	/join/id/regdata/gm0828/2026/6d2a32c4e9f0463d82d425bfe28473bc/nld@2026-08-27;09310073