



Oss - stadscentrum

Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

oktober 2009

HIDGENS'



Oss - stadscentrum

Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

oktober 2009

in opdracht van de gemeente Oss

Leon van Meijel, Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen
Els Bet, Els Bet Stedebouwkundige, Den Haag
Heide Hinterthür, Topaz Architecten, Amsterdam

afbeelding voorpagina:
Uitsnede Bona-reclame Jurgens (c) Stichting Het ReclameArsenaal 2009
afbeelding links:
Het onderzoeksgebied Oss stadscentrum met de straatnamen.

inhoudsopgave

samenvatting	6	autostad	85
aanbevelingen	8	gewijzigde omstandigheden	86
inleiding	15	plannen froger	88
agrarisch dorp in het maasland	17	bouwen voor de buurt	106
zandgronden	18	compacte stad	107
rivierkleigronden	19	tot slot	119
vestiging en naamgeving	21	bijlage archeologie	124
versterkte stad	25	bijlage monumenten	126
stadsrechten en versterkingen	26	rijksmonumenten	128
spinnenweb met twee middelpunten	28	gemeentelijke monumenten	129
in voor- en tegenspoed	31	monumenten inventarisatie project	133
industriestad	57	wederopbouw inventarisatie	137
margarine	58	bronnen	139
vleeswaren	64	colofon	140
textiel	66		
industriële enclaves	67		
religieuze enclaves	70		
plannen voor de stad	81		

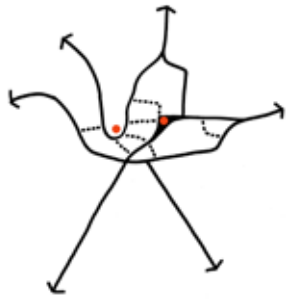
samenvatting

cultuurhistorische achtergronden

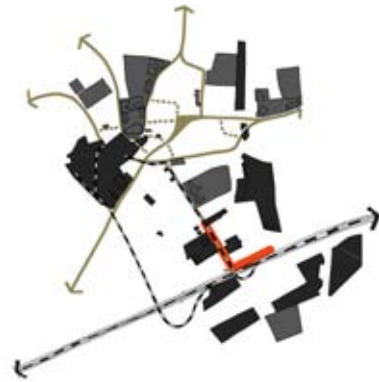
Oss dankt zijn ontstaan en vroegste ontwikkeling in belangrijke mate aan de kenmerken van het bodem- en waterlandschap. Ter plaatse zijn in hoofdzaak twee bodemtypen te onderscheiden: in het noorden de rivierkleigronden langs de Maas en in het zuiden de zandgronden van het Brabants plateau. Op de grens van de lage kleibodems en de hoge zandgronden ligt Oss. De verscheidenheid aan bodemtypen, de beschikbaarheid van water en hout, en de aanwezigheid van voedselbronnen (vis, wild, planten) maakten deze omgeving tot een aantrekkelijke vestigingsplaats. Tot aan het einde van de veertiende eeuw ontwikkelde het dorp Oss zich onbegrensd langs een landschappelijk bepaalde structuur. Radiale uitvalswegen verbonden Oss in alle windrichtingen met de omringende dorpen. De verlening van stadsrechten in 1399 en de daarop volgende aanleg van een omwalling en stadsgrachten leidden tot een abrupte overgang tussen de stad en het platteland. Vanaf dat moment vond de stedelijke groei vooral door verdichting binnen de versterking plaats. De nieuwe status bezorgden Oss privileges en een belangrijke regionale centrumfunctie. De textielhandel en het marktwezen kwamen voorzichtig tot bloei in weerwil van allerlei belegeringen, brandstichtingen, plunderingen en oorlogen. In de negentiende eeuw boden het dempen van de stadsgracht, het slechten van de wallen en het slopen van de

poorten ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Die dienden zich weldra aan met de industrialisatie en de daarmee samenhangende bevolkingsgroei. De stad groeide mee en transformeerde van een agrarische naar een industriële samenleving. Het stadsbeeld veranderde ingrijpend met nieuwe sferen, sterke contrasten en grote schaa sprongen. Nieuw waren de fabriekscomplexen met hun representatieve fronten en functionele achterzijden. Contrastrijk was de verstillings en monumentaliteit van de Grote Kerk (1857-1859) direct naast de dynamiek en functionaliteit van de Jurgensfabriek. Opmerkelijk was het goederenspoor voorlangs de statige fabrikantenvilla's in de deftige Molenstraat. De industrialisatie kreeg vooral gestalte in die sectoren waarin de Ossenaren al sinds eeuwen handel dreven: boter, vlees en textiel.

Na de Tweede Wereldoorlog ging Oss de tweede fase van de industrialisatie in. Bestaande bedrijven breidden uit maar ook veel nieuwe bedrijven kwamen naar Oss. De stad groeide ongekend snel van 20.000 inwoners in 1945 naar het dubbele in 1970. De enorme woningnood leidde tot de aanleg van grootschalige woonwijken. Aan de Raadhuislaan kwam een nieuw cultureel en bestuurlijk centrum tot ontwikkeling. De auto kreeg vrij baan in een stelsel van lanen en alle ruimte in een krans van parkeerterreinen rond het centrum. Het historische, multifunctionele centrum veranderde in een stedelijk winkelcentrum voor voetgangers.



1



2



3

Oss: de kern van de stad

1. Versterkte stad: kerk en markt op knooppunt van wegen.
2. Industriestad: station, stadhuis, en notabelen aan de Molenstraat en Spoorlaan (tot aan de Booglaan).
3. Autostad: winkelen en bestuur-cultuur als losgeknipte functionele eenheden in het verkeersnetwerk.



4



5



6

Oss: het idee van de stad.

Een verkeerskundige omschakeling van een radiaal stelsel dat eeuwenlang eigen was aan de Osse hoofdstructuur naar een tangentiële hoofdstructuur.

4. Versterkte stad: kerk en markt op knooppunt van wegen.
5. Industriestad: fabrieken, kerken en kloosters als eilanden in en rond de stad.
6. Autostad: stadshart drijft temidden van een zee van parkeerterreinen.

aanbevelingen

versterkte stad

Tracé gracht

Het huidige Oss associeer je niet snel met een middeleeuwse versterkte stad. Sinds het slechten van de stadswal, het dempen van de stadsgracht en het slopen van de stadspoorten in de periode 1850-1940 herinneren alleen de tracés en de naamgeving van de Walstraat, het Walplein en de Oostwal, alsmede de metalen 'punaises' in de bestrating (aangebracht in 1999) aan deze voormalige verdedigingswerken. Visualisaties gericht op de herkenbaarheid van het gehele beloop van de voormalige omwalling, op de beleefbaarheid van de voormalige gracht (d.m.v. waterelementen) en op een aanduiding in enigerlei vorm van de voormalige poorten kunnen een positieve bijdrage leveren aan de beleving en identiteit van Oss als een historische stad met een rijk en geschakeerd verleden.



p 27

Raamwerk

Het historische raamwerk is tot op de dag van vandaag de sterkste structuur van het stadscentrum. De structuur bestaat uit de aanvoerroutes de stad in, de twee kernen rondom de kerk en de Heuvel met elk hun eigen sfeer en daartussen de korte, licht gebogen verbindingsstraatjes. Overzichtelijk, compact en zwierig. De kerktoren steekt als enige boven de bebouwing uit en is het oriëntatiepunt



p 29

van het stadscentrum. Het is van belang het verschil in sferen en de hiërarchie tussen aanvoerroutes en verbindingsstraatjes leesbaar en ervaarbaar houden. Zowel in de bebouwing als in de programmering.

De Heuvel

Positie en architectonische verschijningsvorm van vrijstaande bebouwing op de Heuvel zou een bijdrage moeten vormen aan de geleding en ordening van de omringende openbare ruimte, als een baken in zee. Belangrijke zichtlijnen zouden niet moeten worden verstoord. Vanuit de huidige ruimtelijke situatie op de Heuvel is het bijzonder hoe het oude stadhuis in z'n kloelke vormgeving tegelijk rijzig, autonoom en alzijdig was uitgewerkt maar ook gedifferentieerd en gericht op de verschillende gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte eromheen.



p 37

Hol en bol

Door de buigingen in het stratenpatroon is er vrijwel geen straatwand recht. Het maakt dat je bijna geen straat tot aan het eind kunt afzien, en dat er al lopend steeds iets anders in beeld schuift. De holle kant is de blikvanger van de ruimte. Je overziet de wand als geheel, de overgang met de vloer en de ritmering van de wand. De bolle kant draait weg en is niet in één keer te overzien. Hier springt vooral het reliëf van de gevel in beeld. Dit is een typerend ruim-



p 40

tebeeld voor het stadscentrum. Bij vervanging en vernieuwing van bebouwing maar ook bij ingrepen aan de gevels (puien, dakopbouwen etc.) bij gevelindeling en detaillering rekening houden met de positie in de straatwand.

Knopen en hoeken

Door de buigingen in het stratenpatroon komen de bebouwingshoeken sterker in beeld. Dat komt deels door de kromming van de straten, maar ook door verspringende rooilijnen en vrijstaande bebouwing. Alleen op het Walplein, de Heuvel en de Burgwal is sprake van aaneengesloten straatwanden. De Kruisstraat, Begijnenstraat, Koorstraat en Molenstraat worden getypeerd door een opeenvolging van hoeken en knopen. Hoek- en zijgevels zijn daardoor bepalend voor het straatbeeld. De hoeken zijn tegelijk blikvangers én verbindingsstuk tussen een straatruimte en de ander. De architectonische uitwerking zou daarom tegelijk bijzondere details moeten dragen maar vooral moeten zijn afgestemd op de compositie van de aansluitende straatwanden. De architectonische uitwerking van de hoek vraagt vooraf om een interpretatie van de stedenbouwkundige hiërarchie tussen de betreffende straatruimtes: wie is hier de baas? Of is er sprake van gelijkwaardigheid van straatruimtes? Wordt er een verschil tussen de twee zijdes nagestreefd of eerder een tweezijdige overhoekse oriëntatie?



p 41



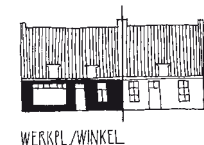
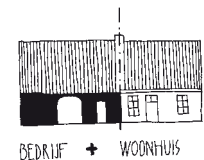
p 43

Bij bebouwingstypologie en compositie straatwand:

Een rijk bebouwingsbeeld is een gelaagd bebouwingsbeeld waar de verschillende bouwperiodes nog naast elkaar zijn te zien. Wie goed kijkt ontdekt hier en daar nog de sporen van de bebouwingstypologie van de langgevelboerderij: in de langgerekte hoge dakvlakken, in de maatvoering van de kavelbreedtes, in de overeenkomstige nokhoogtes van twee verschillende gevelbeelden naast elkaar.

Koester waar mogelijk de dakvlakken: zij zijn de broodnodige onderbrekingen in de verarmde dakcontouren van het stadscentrum.

- Koester de bestaande variërende, smalle parcellering.
- Koester de verticale driedeling: het onderscheid tussen begane grond, bovenbouw en dak. Van belang zijn daarbij een heldere horizontale scheiding door lijst- en lofwerk, luifels, zonweringen en/of materiaal- en kleurcontrasten.
- De uitwerking van de winkelpui is ondergeschikt aan de verticaliteit van het totale gevelbeeld.
- Koester de hoogteverschillen van de winkelpuien om de lengte van de straatwand te ritmeren.
- Koester de stilistische diversiteit. Aandacht voor een heldere overgang van de winkelpui naar de vloer van de straat.



p 49



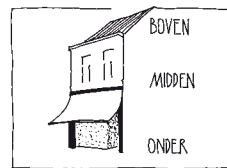
p 50

Met de schaalvergroting van de winkels in het stadscentrum verdween de programmatische en architectonische afwisseling van de begane grondgevel steeds meer en maakte plaats voor kavelbrede winkelpuien, veelal uitgevoerd als inlooppui. De begane grond werd een groot donker gat, de gelaagde en geprononceerde overgang tussen openbaar en privé vervaagde.

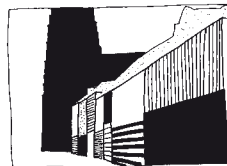
- Zorg voor meer differentiatie van straatruimtes in het winkelgebied van het stadscentrum. In de zijstraten tussen Heuvel en Grote Kerk zou bijvoorbeeld meer ingezet kunnen worden op een programmatische afwisseling in de plint van de bebouwing. Daarmee ontstaat een variatie aan overgangen tussen privé en openbaar. De binnenruimtes zijn op verschillende manieren op de straat gericht, soms direct, soms meer gelaagd, verhoogd, op afstand van de straat.
- Verticale gevelopeningen in de bovenbouw.

Kleurcontrasten versterken de bijzonderheid van elk pand, maar leveren tegelijkertijd een bijdrage aan de contrastrijke compositie van de straatwand. De kleurbeelden van de bovenbouw en de begane grond zijn tegelijk afwisselend en samenhangend (boeket)

- Maak de stad weer contrastrijk en kleurrijk: stop de vervlakking door steeds meer materiaaldetails te verstoppen onder een laag witte verf.
- Koester de verstrooide afwisseling aan details in een



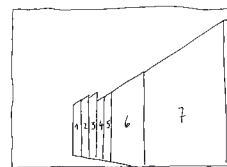
p 53



p 53



p 53



p 53

straatwand.

- Reclameborden en naamaanduidingen zijn kleinschalige versieringen van het gevelvlak.

De diversiteit van de straatwanden, en met name die van de begane grond, kan snel overstemd worden door een kakofonie aan reclameborden, luifels, winkeluitstallingen en straatmeubilair. Het straatbeeld verrommelt. Aandacht voor de samenhang tussen vloer en (onderbouw van) de straatwand.



p 55

industriestad

Enclaves

De oude stad wordt vanaf de 19e eeuw omzoomd door industriële en religieuze enclaves. Ze liggen als eilanden aangeschoven tegen de bestaande structuur, maar voegen daar nauwelijks nieuwe stedelijke structuur aan toe. Van de industriële enclaves zijn nog wel enkele gebouwen over, maar er staat geen schoorsteen meer en er rest vrijwel niets meer van de terreingrenzen en het verschil tussen binnen en buiten de muren. Net als bij de religieuze enclaves was hier sprake van een eigen wereld.

Handhaaf het verschil tussen de enclaves en de wereld daarbuiten. In sfeer, in de structuur, in het programma. Maak de overgang van de ene naar de andere wereld zichtbaar in de structuur, de inrichting en de bebouwing.



p 69-74

Handhaaf de muren. Ze zijn nog de laatste verwijzingen naar de roerige ontwikkelingen rond de vorige eeuwwisseling.

Domeinen

Binnen het stadscentrum van Oss hebben de (voormalige) industriële en religieuze enclaves een uitgesproken eigen sfeer en karakter, die contrasteren met de sfeer en het karakter van het kernwinkelgebied. Voor de herkenbaarheid en beleving van deze historisch gegroeide verzameling deelgebieden is het van belang om de afzonderlijke enclaves als historisch-ruimtelijk samenhangende eenheden intact te laten, en niet zo maar naar de omgeving te openen. Dat wil zeggen, de binomen voor / achter en binnen / buiten moeten voelbaar blijven tussen de deelgebieden. Vooral de scheidende muren en hagen, zoals bijvoorbeeld aan de Koornstraat en de Oostwal, zijn daarbij van cruciale betekenis. Behoud, herstel en versterking ervan is van belang, evenwel zonder de bedoeling om de deelgebieden van hun omgeving af te sluiten.

Spoorlaan-Molenstraat

Oude foto's tonen een lommerrijke aankomst in Oss bij het station. De Spoorlaan had een brede stoep, een dubbele rij kastanjes en een uitspanning met terras in de straat en op de uiteinden. Het vormde een ontspannen geheel, samen met de directeursvilla's en groene voortuinen in de



p 113



p 75



p 77

Molenstraat enerzijds en het villabuurtje aan de Booglaan en Burgemeester Van den Elzenlaan anderzijds. Tussen de Molenstraat en het station is het lommerrijke karakter in de loop der tijd aangetast. Er is meer verkeersdruk, meer versteende voortuinen, minder bomen, een ander gebruik van de gebouwen en de openbare ruimte. Er staan nog steeds bomen maar het verband is er uit. Misschien is het verband te herstellen, zodat de aankomst bij het station maar ook de route via de Molenstraat naar het stadscentrum een hernieuwde, ontspannen allure krijgt.

autostad

Ring en raamwerk

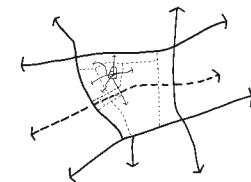
In het stadscentrum is er sprake van twee verschillende structuren: het oude raamwerk en de naoorlogse stadsring. Beiden hebben hun eigen ruimtelijke karakteristiek en schaal. De elegantie van het raamwerk wordt ingelijst door de robuustheid van de stadsring. Raadhuislaan, Oostwal en Singel 1940-1945 vormen met elkaar het gerealiseerde deel van de stadsring.

Raadhuislaan

Hoewel nimmer voltooid maakt de Raadhuislaan onderdeel uit van de ring om het stadscentrum. Wat schaal betreft is de Raadhuislaan een parklaan en



p 117



p 99

familie van de Singel 1940-1945.

De bomenstructuur is een belangrijke ruimtelijke drager.

- Houdt dit concept leesbaar. Niet klein maken of opdelen maar groot en robuust houden.
- Verstoringen in de laanbepanting en de groenstroken ten gevolge van inritten en/of bushaltes minimaliseren. De kritische massa is al bereikt.



p 105

Het ruimtelijke concept van een groene loper met solitaire gebouwen daarop is in het huidige ruimtebeeld niet meer afleesbaar doordat de bebouwing visueel aan elkaar koekt en de buitenruimte dicht geslibd of verschaald is tot een langgerekte, stenige parkeerstrook. Herontwerpen van deze situatie is dan ook wenselijk. Het parkeren aan de achterzijde van de bebouwing hoort bij het publieke domein. De opgave is deze ruimte, over de gehele lengte, tot een aankomstruimte te transformeren.



p 100

Oostwal

De weg slingert langs de rafelranden van het stadscentrum. Door de bochten in het profiel zijn de randen meer in beeld. Zo laat de weg nog een aantal enclaves zien: de muur van de begraafplaats, de achterkant van het Titus Brandsmacollege en de muur van de voormalige Bergosfabriek. De combinatie tussen stille achterkanten en de levendige stadskant is typerend. Het raakvlak met het stadscentrum wordt als het ware ingelijst door de rustige



p 113

enclaves. De afwisseling tussen open en gesloten langs de weg zou als uitgangspunt kunnen dienen voor toekomstige ontwikkelingen. Daarbij zou gestuurd kunnen worden op een betere dosering, zodat het wel afwisselend maar minder rommelig wordt. Koester de muren en de sfeerverschillen. Daarnaast verdient het aanbeveling om de ruimte die ontstaat bij de herontwikkeling van het Bergosterrein te gebruiken om de splitsing bij de Bram van den Berghstraat ruimtelijk te ontspannen

Burchtplein / Eikenboomgaard

De Eikenboomgaard is altijd een onbebouwde plek in de stad geweest, rond de burcht, binnen de wal, tussen kerk en kloosters en de begraafplaats. In de afgelopen 50 jaar hebben de tuinen en veldjes plaats gemaakt voor parkeerplaatsen. De ruimtes lopen in elkaar over en zijn niet duidelijk begrensd of omkaderd door bomen of bebouwing. De maat en ruimte van deze plek in de stad zou beter ervaarbaar zijn als er een veel groter verschil in de inrichting en omkadering van de twee pleinen zou zijn. Ook de begraafplaats verdient een meer beschutte omlijsting. Mogelijk bebouwing op het noordelijke plein is het onderzoeken waard.

Parkeerterreinen

De huidige hoofdstructuur van het stadscentrum draagt nog alle sporen van de strijd tussen de grote en de kleine



p 115

schaal. De centrumring is niet afgerond, maar de grote hoeveelheid parkeerterreinen is wel aangelegd. De opgave van de inbedding van de parkeerterreinen is niet opgelost. Het stadscentrum is dan wel niet meer omgeven door een ring van fabrieken, maar door een zee van vormeloze parkeerterreinen te midden van even vormeloze bebouwing. De ingang van het stadscentrum gaat via het achtererf. Het zelfde geldt voor het bestuurs- en cultureel centrum aan de Raadhuislaan. Men komt letterlijk aan de achterkant aan en gaat door de achterdeur naar binnen. Het is niet gelukt de twee centra ruimtelijk goed met elkaar en de bredere omgeving te verbinden.

De grote opgave voor de vernieuwingsprojecten in en om het centrum is het herstellen van de verbinding tussen het stadshart en de stad.

De ruimtelijke kwaliteit van de parkeerterreinen en garages als publiek domein en als plek van aankomst speelt daarbij een niet te onderschatten rol.

monumenten

Op pandsniveau is het van groot belang om de beschermde elementen zorgvuldig te koesteren. De cultuurhistorische waarde van het stadscentrum bestaat echter uit meer dan de postzegelverzameling van beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten. Vooral binnen het historische



p 102



p 103

raamwerk van radialen - die samenkomen bij de Grote Kerk en de Heuvel – schuilt het cultuurhistorische belang ook in de straatgevelbeelden als geheel. De benodigde kritische massa aan panden om deze straten als historische structuur sterk te laten spreken, is immers groter dan het aandeel monumenten. Daarom is behoud van niet-beschermde panden binnen het raamwerk van groot belang. Dat dient evenwel gepaard te gaan met herstel, versterking cq. reconstructie van de verdwenen en verstopte kwaliteiten in het gevelbeeld.

Bij functieverlies van beschermde én niet-beschermde gebouwen die in positieve zin bijdragen aan de historische identiteit en de aantrekkingskracht van het stadscentrum zoeken naar een herbestemming. Daarom is het altijd van belang om precies te weten aan welk functioneel programma in Oss behoefte is. Zolang het programma onvoldoende duidelijk voor ogen staat, kan tijdelijk gebruik een geschikte methode zijn om de functionele mogelijkheden van een gebouw in de praktijk te onderzoeken. Het doel van de herbestemming zou niet uitsluitend of op voorhand behoudend en restauratief moeten zijn ('stolpgedachte') maar tegelijkertijd ook creatief en inventief vernieuwend ('behoud door ontwikkeling'). Een voorbeeld hiervan is de planvorming voor de herbestemming van het Fraterklooster.



p 127



Begrenzing van het onderzoeksgebied.

inleiding

aanleiding

De gemeente Oss werkt aan het opstellen van een visie voor het stadscentrum. Hiermee wil zij de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkeling voor de komende 10 jaar bepalen. De visie heeft primair tot doel om de aantrekkelijkheid van het stadscentrum te vergroten. Om die reden heeft de gemeente behoefte aan een cultuurhistorische en ruimtelijke analyse. Het cultuurhistorische erfgoed draagt immers belangrijk bij aan de identiteit en charme van het centrum.

afbakening

Het stadscentrum cq. het onderzoeksgebied wordt – met de klok mee - begrensd door: de Hertogensingel, de Singel 1940-1945, de Oostwal, de Bram van den Bergstraat, het spoor, de Kortfoortstraat, de Kruisstraat, het Boschpoorthof en de Begijnenstraat. Niet de straten zelf maar de bebouwing aan weerszijden vormen de begrenzing. Het gebied omvat o.a. de laat-middeleeuwse stadskern, historische lintbebouwing langs enkele invalswegen, voormalige industrieterreinen, naoorlogse doorbraken en diverse recente bouwprojecten en pleinen. Kortom, een historisch gelaagd en veelvormig stadscentrum.

opdracht

Dit onderzoek betreft een cultuurhistorische en ruimtelijke verkenning van het stadscentrum ten behoeve van de nog op te stellen centrumvisie. De verkenning

bevat in hoofdzaak een geïllustreerde beschrijving van de historische ontwikkelingsgeschiedenis en - vanuit dat perspectief - een analyse en globale waardering van de huidige situatie. De positief en negatief gewaardeerde elementen dienen als referentie voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en beleidsvorming. Daartoe zal een samenvatting van de verkenning worden opgenomen in de Visie Dynamisch Stadscentrum.

product

In deze verkenning voert het beeldende aspect zoveel mogelijk de boventoon. De verkenning moet immers ontwerpers, opdrachtgevers en vertegenwoordigers van de gemeente (stedenbouwkundigen, gebiedsbeheerders, Commissie Ruimtelijke Kwaliteit) snel en overzichtelijk inzicht bieden in de cultuurhistorische context van hun ruimtelijke initiatieven. Het onderdeel 'ontwikkelingsgeschiedenis' is een rijk geïllustreerd doorlopend verhaal. De bijbehorende analyses van het structuur- en ruimtebeeld met toelichtende bijschriften zijn zoveel mogelijk geïntegreerd in het verhaal.

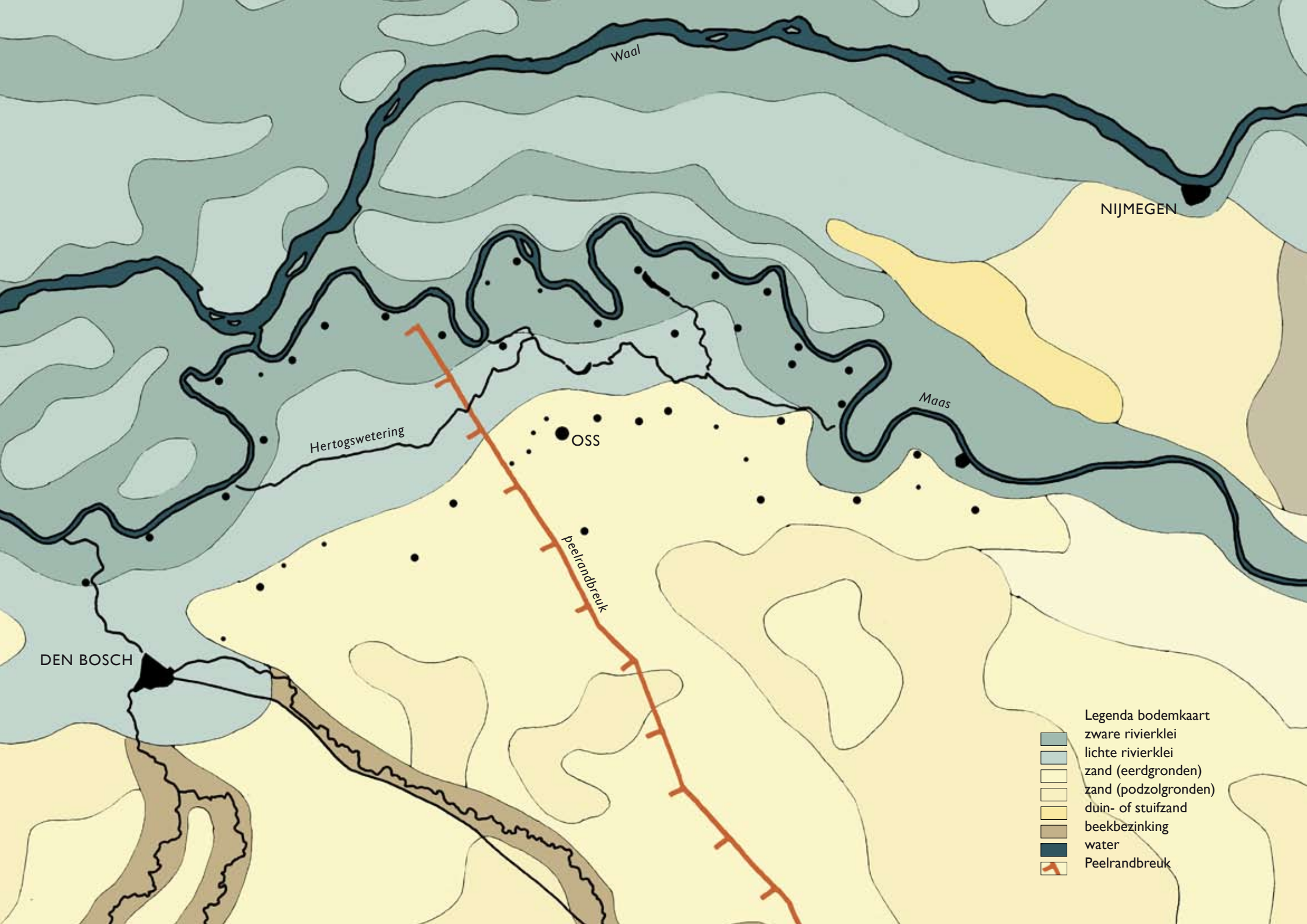
methodiek

De ontwikkelingsgeschiedenis van het Osse stadscentrum is beschreven en in beeld gebracht aan de hand van literatuur- en gericht archiefonderzoek (zie bijlage: geraadpleegde bronnen). Hoe zit het stadscentrum in elkaar en hoe kan dat vanuit de ontstaansgeschiedenis

worden begrepen? Vanuit dit inzicht zijn de onderscheidende tijdslagen thematisch gedefinieerd: 'agrarisch dorp', 'versterkte stad', 'industriestad' en 'autostad'. Vanuit dat (beeld)verhaal en door goed te kijken in het veld ontstaat vervolgens inzicht in het beeld waarom Oss er nu uit ziet zoals het er uit ziet. Op basis van deze beschouwing is aangegeven wat vanuit cultuurhistorisch perspectief de belangrijke thema's zijn in het structuur- en ruimtebeeld, en welke elementen daarin waardevol zijn. Deze thema's zijn uitgewerkt in een serie kaarten en tekeningen. Het beeldmateriaal en de bijbehorende toelichtingen maken duidelijk inzichtelijk welke elementen in het structuur- en ruimtebeeld van essentieel belang zijn voor het versterken cq. herkenbaar houden van de cultuurhistorische identiteit in het stadscentrum van Oss.

samenwerking en organisatie

Het onderzoek is in de periode april - juni 2009 uitgevoerd door architectuurhistoricus Leon van Meijel, stedenbouwkundige Els Bet en architect Heide Hinterthür. Dit samenwerkingsverband streeft een op elkaar afgestemde wisselwerking na, dat wil zeggen een synthese tussen verleden, heden en toekomst. Vanuit de gemeente Oss was de projectbegeleiding in handen van het Kernteam Project Visie Dynamisch Stadscentrum, bestaande uit: Mark van 't Hof, Martin Hagreis, Ivana Zambeli, Thijs Nooijen.



Legenda bodemkaart

- zwارة rivierklei
- lichte rivierklei
- zand (eerdgronden)
- zand (podzolgronden)
- duin- of stuifzand
- beekbezinking
- water
- Peelrandbreuk

agrarisch dorp in het maasland

Oss dankt zijn ontstaan en vroegste ontwikkeling in belangrijke mate aan de kenmerken van het bodem- en waterlandschap. Ter plaatse zijn in hoofdzaak twee bodemtypen te onderscheiden: in het noorden de rivierkleigronden langs de Maas en in het zuiden de zandgronden van het Brabants plateau. Op de grens van de lage kleibodems en de hoge zandgronden ligt Oss. De verscheidenheid aan bodemtypen, de beschikbaarheid van water en hout, en de aanwezigheid van voedselbronnen (vis, wild, planten) maakten deze omgeving tot een aantrekkelijke vestigingsplaats.

afbeelding links:

Bodemkaart van de omgeving Oss tot aan Den Bosch en Nijmegen.

zandgronden

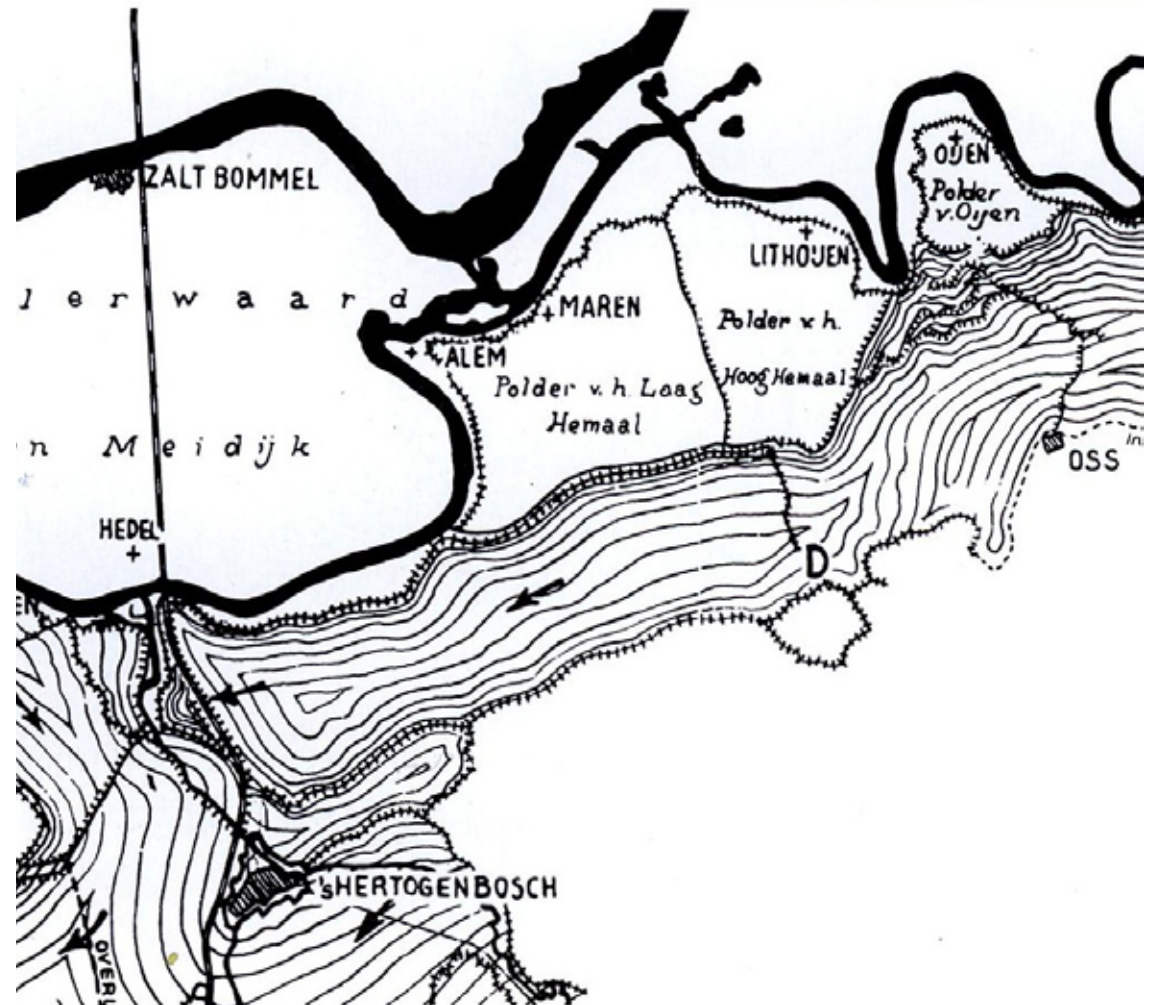
vorming

Tijdens de laatste ijstijd, die ongeveer 110.000 jaar geleden begon, bereikte het landijs het huidige Nederland niet. Destijds heerste hier een droog en koud klimaat. De ondergrond was permanent bevroren. Plantengroei was nauwelijks mogelijk. De wind had vrij spel en legde vanuit de droog gevallen Noordzee een metersdikke deken van zand over Noord-Brabant: de oude en vlakke dekzandgronden. Ongeveer 10.000 jaar geleden eindigde de laatste ijstijd en begon een relatief warme periode waarin we nu nog leven. Het klimaat werd geleidelijk vochtiger en warmer. De plantengroei herstelde zich en hield het dekzand vast. De zandgronden raakten langzaam bebost. Op plekken waar het dekzand nog wel kon verstuiven, vormden zich paraboolduinen en dekzandruggen: de jonge en meer reliëfrijke dekzandgronden. Het regenwater verzamelde zich in beken die meanderend over de dekzandgronden naar de grote rivieren in het noorden stroomden. Op sommige plaatsen langs de beken vormde zich veen door stilstaand water. In de beekdalen vormde zich kleiige, veenachtige en natte grond: de zogenaamde beekerdgronden.

Langzame bewegingen diep onder het aardoppervlak hebben de aardkorst in oostelijk Noord-Brabant uitgerekt. Door dit nog steeds voortdurende krachtspel ontstonden afschuivingsbreuken in de aardkorst. Daardoor daalde het aardoppervlak op sommige plaatsen (slenken) en steeg het op plekken (horsten). De Peelrandbreuk, die de lijn Roermond-Heesch volgt, is zo'n geologisch verschijnsel. De Heuvel - het ruimtelijke hart van Oss - is gesitueerd op een horst, een plaatselijke verheffing op de zandgrond.

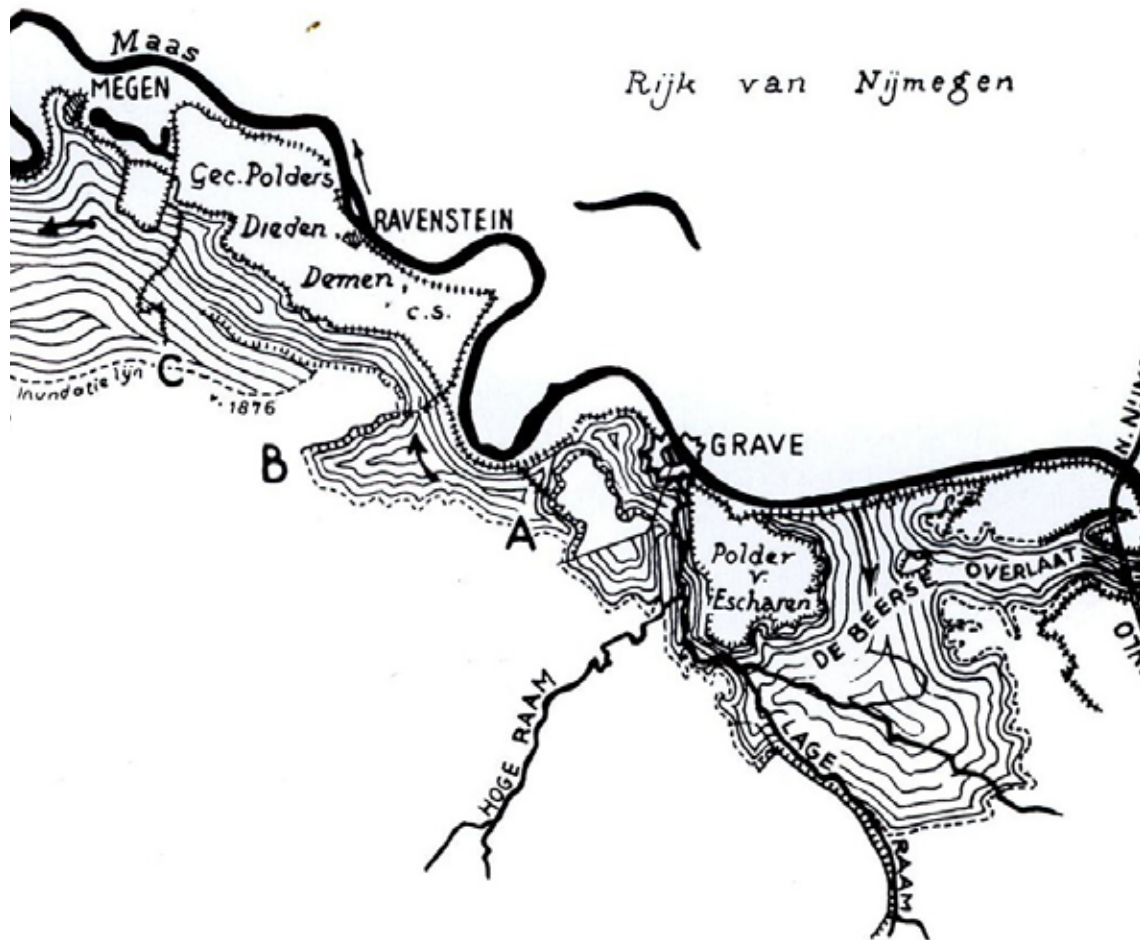
exploitatie

De vroegste bewoners bouwden eenvoudige boerderijen op de grens tussen natte en droge gronden en hanteerden



De Traverse van de Beersse Maas.

Bij hoog water stroomt het overtollige rivierwater bij de Beersse Overlaat (ten oosten van Grave) het overloopgebied in. Het water stroomt vervolgens in westelijke richting bovenlangs Oss in de richting van 's-Hertogenbosch. Dwarsdijken delen de Traverse op in compartimenten. (bron: heemkunderavenstein.nl)



een bosgericht landbouwsysteem. De vruchtbare rivierkleigronden waren destijds te bewerkelijk (zware grond) en te riskant (overstromingen) voor landbouwactiviteiten. Zij brandden het bos op de zandgronden plat om er akkers tot ontwikkeling te brengen. De verbranding zorgde voor een tijdelijk bemestingseffect. Als de bodem uitgeput raakte, werd een nieuw stuk bos tot akker omgevormd. De in onbruik geraakte akkers veranderden geleidelijk in heidevelden.

In de middeleeuwen schakelden de boeren over op een heidegericht landbouwsysteem dat zij eeuwenlang vrijwel onveranderd aanhielden. De heidevelden dienden als weide voor de schapen en als bron voor de bemesting van de akkers (plaggen). De vermenging van heidestruiken, plaggen en schapenmest in de potstal leidde tot een humusrijke compost die op de akkers werd opgebracht. Door het plaggensteken en het begrazen veranderden de heidevelden in oncontroleerbare zandverstuivingen. Deze bedreiging werd versterkt door de intensieve exploitatie van het bos voor brandstof en timmerhout. Het resultaat was dat de zandgronden verdroogden en verschraalden. Aan dit proces kwam omstreeks 1875 een einde met de uitvinding van de kunstmest. De heidevelden verloren toen hun belang als weidegebied en leverancier van plaggen. Deze woeste gronden werden vervolgens ontgonnen voor de aanplant van bossen.

rivierkleigronden

vorming

Het betrekkelijk jonge rivierengebied is na de laatste ijstijd, 10.000 jaar geleden, ontstaan doordat de Maas voortdurend nieuwe wegen zocht. Zo ontstond een stelsel van slingerende watergeulen waarin de rivier sediment meevoerde en achterliet. Bij overstromingen kwamen

grote gebieden onder water te staan. Als de stroomsnelheid afnam, kon het sediment bezinken. Dicht bij de rivier bezonken de grotere deeltjes zoals zand en lichte klei. Zo ontstonden langs de rivier de lichte rivierkleigronden van de oeverwallen, die bij elke overstroming steeds een stukje hoger werden. Eenmaal hoog genoeg waren de oeverwallen gunstige vestigingslocaties. Daar kwamen onder andere de dorpen Oijen en Megen tot ontwikkeling. Op grotere afstand van de rivier bezonken bij overstromingen de kleinere deeltjes zoals zware klei. Zo werden de lager gelegen klei- of komgronden gevormd. Omdat de zware kleideeltjes na afzetting aan inklinking onderhevig waren, werd het hoogteverschil met de oeverwallen nog groter.

Tussen 1280 en 1300 begon de aanleg van Maasdijken ter hoogte van de huidige gemeente Oss. Na de indamming van de rivier kon de afzetting van sediment alleen nog buitendijks plaatsvinden. Zo kwamen op den duur de uiterwaarden hoger te liggen dan het binnendijkse land. Als een dijk bij hoog water doorbrak, werd een diep gat uitgesleten ('wiel') en het omgewoelde materiaal waaiervormig bovenop de oeverwal of komgronden afgezet (zogenaamde overslaggronden). De gemeente Oss telt een tiental van dergelijke wielen. Gelijktijdig met de aanleg van de dijken werd de Hertogswetering gegraven voor de afwatering van het overstroomgebied. Het Ossermeer bij Oss is een breed gedeelte van de Hertogswetering waar deze de bedding volgt van een oude zuidelijke Maasarm. De Maasbedding, ook wel Traverse van de Beerse Maas geheten, had een lengte van ruim veertig kilometer, was door enkele dwarsdijken opgedeeld in kavels en diende als gecontroleerde overloopzone bij hoogwater van de Maas. Tijdens de beruchte overstroming van 1925-1926 stond het Maaswater tot aan de bebouwde kom van Oss. Pas in 1942 werd de overlaat tussen de dorpen Gassel en Linden gesloten en was dit gevaar geweken.



Machareense hut
(bron: oss.kliknieuws.nl).

'Tijdens de zomersluiting van de overlaat kon de Traverse niet onderlopen. In deze periode kon het gras groeien en het vee grazen. De boeren verhuisden tijdelijk mee naar het lage land. Op plekken waar de verbindingswegen tussen de dorpen kruisten met de Hertogswetering stonden houten hutten: onder andere de Rosmalense, Kesselse, Lithse, Machareense en Oijense Hut. In deze eenvoudige behuizingen verbleven de boeren gedurende de zomermaanden. Daarna trokken ze weer naar de bewoonde wereld op het hoge land.'



Oijense hut (bron: oss.kliknieuws.nl).



Wildse hut (bron: oss.kliknieuws.nl).



Wateroverlast in Oss. Het Heschepad onder water in 1968. (foto P. van der Werff, coll. Stadsarchief Oss).



Wateroverlast in Oss. Het Walplein onder water in 1925 (coll. Stadsarchief Oss).

exploitatie

De indamming van de grillige regenrivier bracht een gevoel van meer veiligheid en rust in het Maasland. Omdat de Maas geen vrij spel meer had, konden bovendien de vruchtbare komgronden als bouw- en weiland worden benut. Daar was in de middeleeuwen grote behoefte aan ontstaan omdat er meer voedsel nodig was voor de gestaag groeiende bevolking. Hertog Jan I, heer van Brabant, gaf de inwoners van het Maasland de beschikking over grote stukken grond voor gemeenschappelijk gebruik: de 'gemynt'. Deze uitgifte was voor hem vooral een zakelijke investering. De hertog inde hierop belasting en financierde daarmee zijn oorlogen. Op 6 december 1286 kregen de inwoners van Oss, Berghem en Duurends Eind (het noordoostelijke deel van Berghem) de beschikking over een gemeynt: vrij drassige weidegronden tussen de drie dorpskernen en de kort daarna gegraven Hertogswetering. De oorkonde van 1286 is het oudste schriftelijke bewijsstuk voor het bestaan van een bestuurlijke en rechterlijke organisatie in Oss. Het toezicht op de gemene gronden van de gemeynt werd namens de hertog uitgeoefend door de kwartierschout. Hij zetelde in Oss, de hoofdplaats van het Maasland. Het Maasland was één van de vier kwartieren die samen de Meierij van 's-Hertogenbosch vormden. Het beheer van de gemeynt was in handen van een kleine groep invloedrijke grondeigenaren ('de gezworenen'). Alleen de inwoners van de drie dorpen mochten tegen betaling hun vee op de gemeynt laten grazen.

vestiging en naamgeving

Uit archeologische opgravingen is gebleken dat de omgeving van Oss al in de Vroege Bronstijd (vanaf 2000 voor Christus) werd bewoond. De toenmalige bewoners gaven het nomadische jagersbestaan op en legden zich toe op

de landbouw (gemengd bedrijf). De oudste clusters van boerderijen kwamen tot ontwikkeling langs de zuidelijke loop van de Maas, ter hoogte van het huidige Mettegeupel en Ussen. In de Romeinse tijd groeide de omgeving van Oss uit tot een relatief rijke agrarische streek. De aanwezigheid van uitgestrekte graslanden in het noorden zal daaraan hebben bijgedragen. De Romeinse legioenen die de rijksgrens beschermden vormden een grote afzetmarkt en brachten de inheemse bevolking welvaart. De clusters van boerderijen groeiden aaneen tot kleine dorpen langs de noordrand van het tegenwoordige Oss. Aan het begin van onze jaartelling hadden de dorpjes zich zuidwaarts verplaatst, ongeveer tot aan de huidige Eikenboomgaard. Na 250 na Christus nam de bevolking sterk af, waarschijnlijk door onrust aan de grens van het Romeinse Rijk. Bovendien werd het gebied ten noorden van Oss moeilijker om te bewonen als gevolg van het stijgende Maaswater. Vondsten uit de vroege middeleeuwen duiden op beperkte bewoning. In de volle middeleeuwen nam de bevolking weer toe.

De eerste schriftelijke vermelding van Oss dateert uit de twaalfde eeuw. Uit een pauselijke oorkonde van 1161 blijkt dat de abt van Echternach zeggenschap heeft over de pastoorsbenoeming in Oss. Aan deze relatie met Echternach dankt Oss zijn patroonheilige Willibrordus, die in de Luxemburgse abdij ligt begraven. De plaatsnaam werd tot in de late middeleeuwen als Os gespeld. Daarna was de spelling Osch gangbaar. De gemeenteraad stelde in 1906 een nieuwe officiële spelling vast en sindsdien is het Oss. Over de betekenis van de naam bestond lange tijd onduidelijkheid. De naam werd door de een in verband gebracht met rundvee en door de ander met goden uit de Noorse mythologie. Meest waarschijnlijk is een relatie met water of een vochtige plaats. De betekenis zou 'hoger gelegen plaats aan het water' kunnen zijn.



Toonnel des Aerdrycks, ofte Nieuwe Atlas van Willem Jansz. Blaeu uit 1657: uitsnede van een kaart van de Meijerij met Oss in het midden van het Maasland en de Hertogswetering direct daarboven (bron: coll. Stadsarchief Oss).



Oijense hut aan de Hertogswetering.



De kaartbladen geven een goed overzicht van het Maasland en omgeving rond 1850. Oss ligt ongeveer midden in de kaart, op de rand van de zandgronden. De weg Den Bosch - Grave - Nijmegen loopt via Heesch, ten zuiden van Oss. Oss ligt dus terzijde van het hoofdwegen- en waternet. De spoorlijn is nog niet aangelegd. Vestingsteden en forten liggen langs de rivieren.
Bron: Grote historische Atlas van Nederland. Zuid-Nederland 1838-1857, bladen 6-9, 20-25, 38-43. Oost-Nederland, bladen 112-113.

De Polder van het Hoog Heemaal

121

Vryheyt Osch.



Schayk.

121

Berch

Geffense

lyde.



versterkte stad

Links: Oss met omwalling op een kaart van D.W.C. Hattinga uit 1754, kort na de grote stadsbrand (Streekarchivariaat Brabant Noord-Oost).

Tot aan het einde van de veertiende eeuw ontwikkelde het dorp Oss zich onbegrensd langs een landschappelijk bepaalde structuur in de vorm van een spinnenweb. Radiale uitvalswegen verbonden Oss in alle windrichtingen met de omringende dorpen. De aanleg van een omwalling en stadsgrachten omstreeks 1400 leidden tot een abrupte overgang tussen de jonge stad en het platteland. Vanaf dat moment vond de stedelijke groei vooral door verdichting binnen de versterking plaats. De nieuwe status bezorgden Oss privileges en een belangrijke regionale centrumfunctie. De textielhandel en het marktwezen kwamen voorzichtig tot bloei in weerwil van allerlei oorlogen.

stadsrechten en versterking

Oss ontwikkelde zich vanaf het midden van de veertiende eeuw tot een kleinstedelijke nederzetting. Na de pest-epidemie van 1346 brak een economische bloeiperiode aan en kreeg Oss een regionale centrumfunctie. Vanwege de voortdurende militaire dreiging - de Gelderse Successieoorlog en de strijd tussen de hertogen van Brabant en Gelre - had Oss grote behoefte aan een versterking van het dorp. In 1387 werd Oss platgebrand omdat het zich niet kon verdedigen. Ofschoon hertogin Johanna van Brabant in dat rampjaar toestemming gaf voor de aanleg van grachten zal het werk aanvankelijk provisorisch van aard zijn geweest. Alleen het kasteel aan de noordzijde van de dorpskern was in het laatste kwart van de veertiende eeuw deugdelijk gebouwd en vormde een belangrijke schakel in de Brabantse verdedigingslinie. In 1994 kwamen bij graafwerkzaamheden voor de Gelderse Poort de fundamenten aan het licht. Daarna zijn de contouren aangegeven in de bestrating en zichtbaar gemaakt onder een glasplaat. Nadat de vesting Grave en de heerlijkheid Oijen in Gelderse handen was gevallen, lag Oss in de eerste linie en verkreeg het in 1399 stadsrechten van hertogin Johanna van Brabant. Oss nam de strategische rol van Grave over en kreeg een grote mate van bestuurlijke en justitiële zelfstandigheid. In het bijbehorende charter van 14 oktober 1399 werd gesproken over de aanleg van wallen en grachten. Daaruit mag worden geconcludeerd dat de versterkingen toen nog niet op orde waren. Uit een schriftelijke bron blijkt dat de aarden wallen rondom Oss pas omstreeks 1410 werden aangelegd. De benodigde aarde voor de wallen was zeer waarschijnlijk afkomstig uit de grachten. Beide werken kwamen waarschijnlijk gelijktijdig gereed. Vier schuttersgilden droegen zorg voor de verdediging. De versterking van Oss bestond uit een stelsel van landwerken ten oosten van Oss en Heesch, een omwalling met



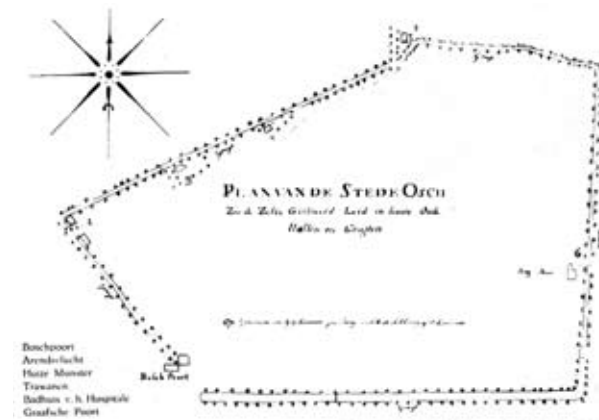
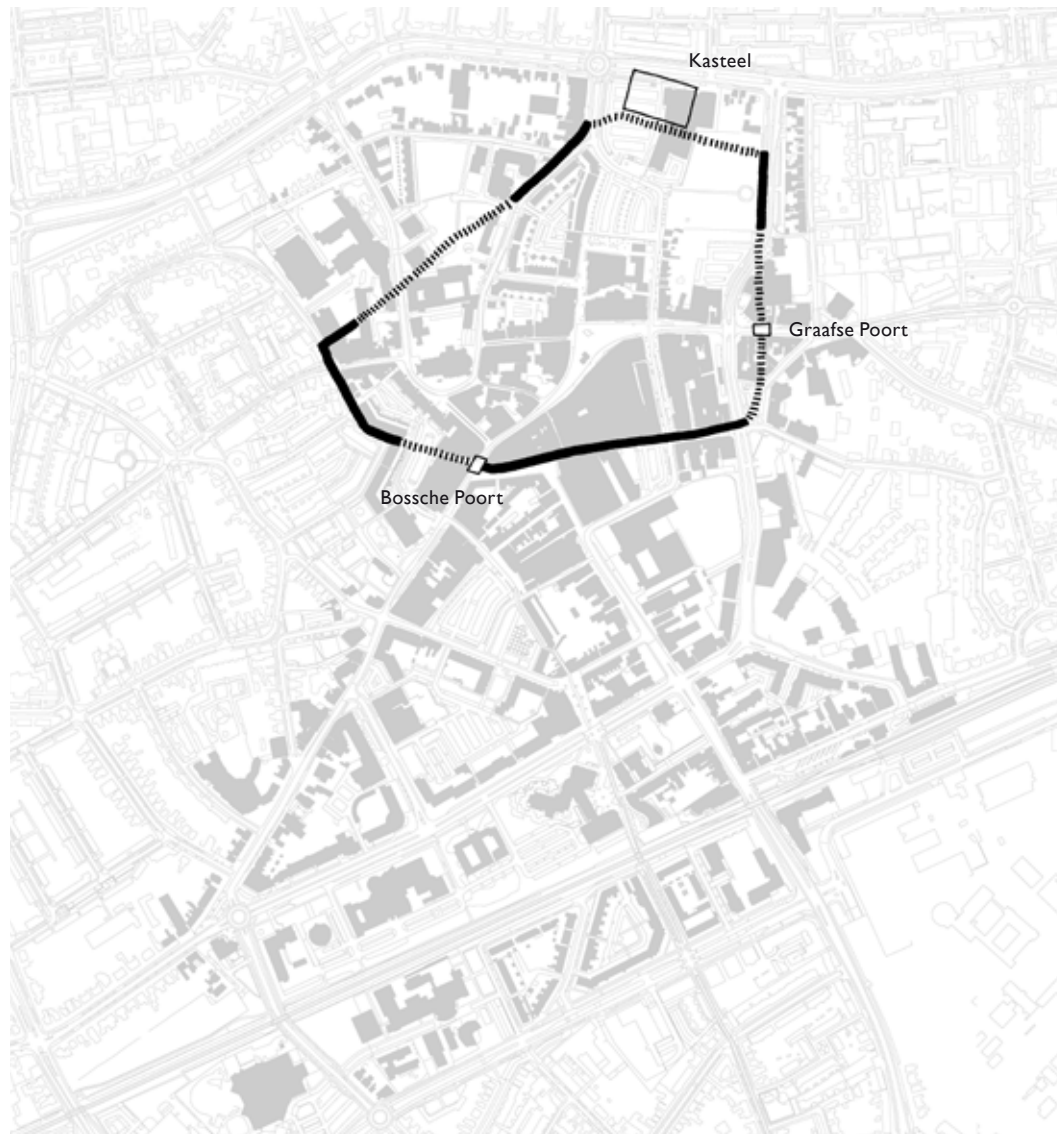
Metalen punaises in de bestrating geven het tracé van de gedempte stadsgracht aan.



De contouren van het kasteel zijn gemarkeerd in de bestrating van de Eikenboomgaard.



Restant van de oude stadsgracht tussen de Linkensweg (links) en de begraafplaats aan de Eikenboomgaard (rechts), in 1930 gefotografeerd door P. Blankstein. De gracht werd omstreeks 1940 gedempt en sinds 1985 loopt hier het tracé van de Oostwal (bron: coll. Stadsarchief Oss).



Kaart van de stadsgracht uit juni 1806 van landmeter J.H.A. Camp, met daarop aangegeven de twee stadspoorten en drie versterkte huizen (bron: coll. Stadsarchief Oss).

Ligging van de voormalige stadswal in de huidige stadsplattegrond. De doorgetrokken lijn betekent dat er een straat loopt ter plekke van de voormalige wal. De gearceerde lijn betekent dat de ligging van de wal niet meer herkenbaar is in het huidige stratenpatroon. Hoewel de stadswal is geslecht en de stadsgracht gedempt, is in de huidige stedenbouwkundige structuur het beloop van de middeleeuwse verdedigingswerken nog gedeeltelijk herkenbaar. De Walstraat, Walplein en de Oostwal herinneren in naamgeving maar ook in de loop van de tracés aan de middeleeuwse versterking. Ter gelegenheid van de viering van zeshonderd jaar stadsrechten in 1999 is het beloop van de voormalige stadsgracht voor zover mogelijk door metalen 'punaises' in de bestrating aangegeven. Vijf jaar eerder werden bij de aanleg van het Burchplein en de bouw van de winkelwoontorens de fundering opgegraven van het kasteel. De contouren hiervan zijn aangegeven in de bestrating en zichtbaar gemaakt via een kijkvenster.

gracht, twee stadspoorten en een kasteel. De omwalling was aan de noordzijde nadrukkelijker versterkt door een kasteel en de op regelmatige afstand van elkaar gebouwde versterkte huizen: Huize Munster aan de huidige Begijnenstraat (1882 gesloopt), Trawanen aan de huidige Krakenburg en Arendsvlucht aan de huidige Torenstraat (1879 afgebroken). De twee stenen poorten in de uitvalswegen naar Den Bosch en Grave kwamen omstreeks 1407 gereed: de Boschpoort en de Graafse Poort. Meer poorten zou de versterkte stad niet krijgen. De omwalling en de stadsgracht werden rond 1500 nog versterkt. Daarna bleven uitbreiding en modernisering uit. Oss ontwikkelde zich niet tot een echte vestingstad, daarvoor was het blijkbaar te onbelangrijk voor de landsverdediging. In de tweede helft van de negentiende eeuw werd de stadswal geslecht en een deel van de stadsgracht gedempt. De Boschpoort deed nog enige tijd dienst als pakhuis en werd in 1838 gesloopt. De Graafse Poort was al in de achttiende eeuw gedeeltelijk vervangen door het 'Hooghuis', dat op zijn beurt in 1925 werd gesloopt.

spinnenweb met twee middelpunten

In de tweede helft van de veertiende eeuw was Oss een dorp van bescheiden omvang. In 1374 telde Oss nog geen duizend inwoners van wie een kleine vijfhonderd belasting betaalde. Ruim een halve eeuw later, in 1437, stonden in Oss drie- tot vierhonderd bewoonde huizen. Het inwonertal zal destijds tussen de 1200 en 1300 hebben gelegen. Langs de hoofdstraten ontstond lintbebouwing waarvan de verstening in de veertiende eeuw een aanvang nam. De belangrijkste handelsroutes kwamen samen op de Heuvel dat zich ontwikkelde tot het centrale marktplein. Hier werd wekelijks op dinsdag de markt gehouden. In de luwte hiervan kwam het religieuze centrum tot stand.



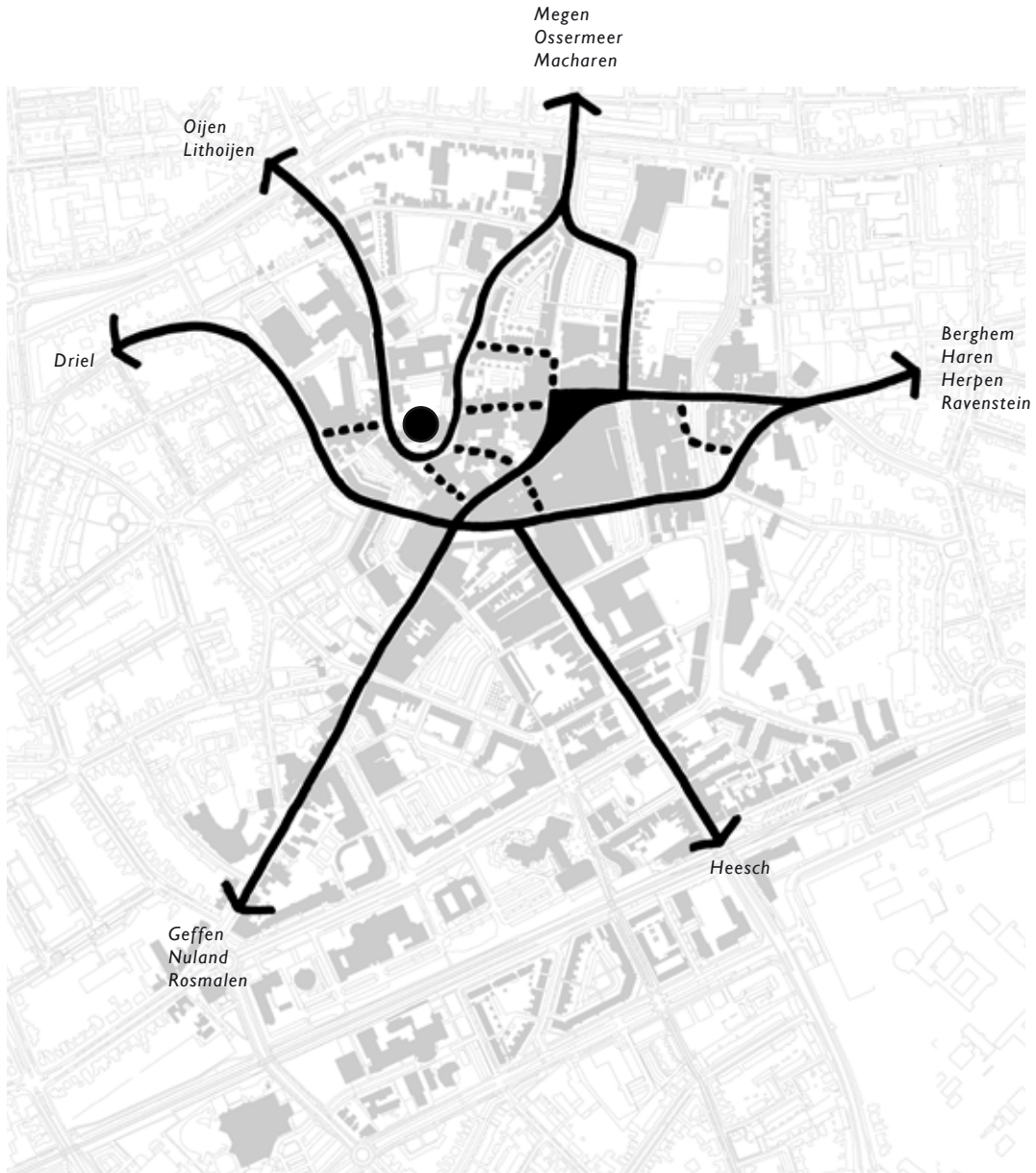
Gewassen pentekening van de Graafse Poort uit 1732 van C. Pronk. De poort stond in de huidige Hooghuisstraat (bron: KUB, Brabantica-collectie Tilburg).



Gedeelte van de voormalige Boschpoort ter hoogte van de Kruisstraat en het Walplein. De litho is vervaardigd door C.W. Mieling naar een tekening van A.P. Hermans (1822-1897). Bron: coll. Stadsarchief Oss.



Foto uit 1903 van het Hooghuis, een verbouwing en uitbreiding van de voormalige Graafse Poort. Het Hooghuis werd in 1925 afgebroken en de bebouwing rechts sneuvelde voor de aanleg van de Oostwal (bron: coll. Stadsarchief Oss).



De hoofdroutes van de versterkte stad ingetekend op de huidige stadsplattegrond zwarte lijnen met pijl). De verbindingstraten zijn gestippeld weergegeven. De routes komen samen in het centrum bij het marktplein (Heuvel) en de kerk.

handel

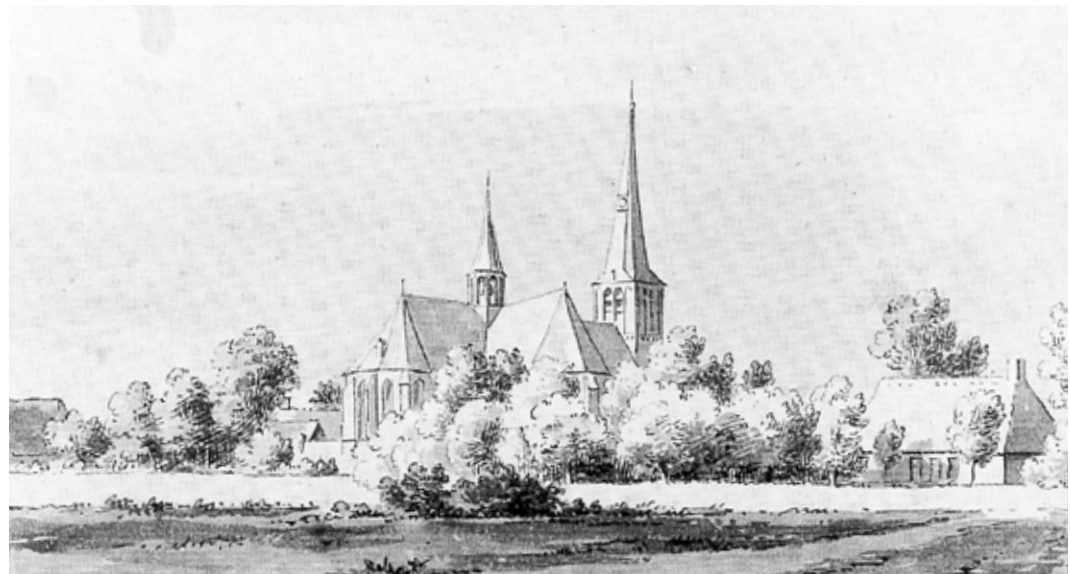
Op economisch gebied ontwikkelde Oss zich vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw tot een regionaal centrum. De boeren uit het Maasland waren op Oss aangewezen: het dorp beschikte over een korenmolen en op de weekmarkt konden ze hun waren verhandelen. Daarnaast kwam een bloeiende textielhandel tot ontwikkeling. Het betrof een aan huis gebonden nijverheid. Zogenaamde drapeniers uit Oss distribueerden de grondstoffen en de halffabrikaten, en haalden de eindproducten weer op bij de thuiswerkers. De wollen en linnen stoffen werden gekeurd en verhandeld in de Osse lakenhal. Bepalingen over de productie, de kwaliteitscontrole en de verhandeling van textiel in het charter van 1399 maakte duidelijk hoe belangrijk deze nijverheid destijds voor Oss was. De handel concentreerde zich rond het centrale marktplein, de uitwaaierende driehoekige Heuvel. Dit plein ontstond omstreeks 1400 toen enkele woningen ter plaatse werden onteigend en gesloopt.

geloof

De eerste kerk van Oss werd kort na 1400 gebouwd op de plek van de huidige Grote Kerk. Deze parochiekerk was toegewijd aan Sint Willibrordus, de vroegere patroonheilige van Oss. De parochie viel onder de abdij van Echternach in Luxemburg waar de heilige lag begraven. Aan de godsdienstvrijheid kwam een einde toen de Meijerij in 1629 onder bestuur van de Staten-Generaal kwam te staan. De Vrede van Münster in 1648 leidde tot een verbod op de katholieke godsdienstuitoefening in Oss. Tot 1795 zou het protestantisme de overheersende godsdienst blijven. Deze religieuze minderheid nam de Osse parochiekerk over en de katholieken mochten hun geloof niet langer openlijk belijden. Zij moesten hun toevlucht zoeken tot de kerken en kapellen in het Land van Ravestein en het graafschap Megen. Deze gebieden vielen namelijk onder



Biggenmarkt en weekmarkt op de Heuvel (coll. ansichten Stadsarchief Oss).



Gezicht op Oss vanuit het noordoosten, getekend door C. Pronk omstreeks 1732 (bron: Van de Ven, 1996, p.12).



Poort in de Heuvelstraat naar het Gengske.



Nederlands Hervormde kerk en pastorie op de hoek van de Walstraat, Walplein en Molenstraat, gefotografeerd door P. Weijnen in 1904 (bron: coll. Stadsarchief Oss).



Uitsnede van Oss kort na de grote stadsbrand op de kaart van D.W.C. Hattinga uit omstreeks 1760 (bron: Van de Ven, 1996, p.15).

buitenlandse vorsten die het katholieke geloof wel trouw bleven. In Oss zelf werd in 1672 een schuilkerk gebouwd, net buiten de omwalling op de kop van het huidige Walplein (ter plaatse van het warenhuis). Vanuit de stad leidde een smal pad - het huidige Gengske - naar dit eenvoudige bouwwerk. In 1949 is dit pad verbreed en voorzien van een poort aan de zijde van de Heuvelstraat. Rond 1800 keerde het tij. De katholieken kregen hun middeleeuwse kerk terug, vervingen deze door nieuwbouw en breidden het complex uit tot een geestelijk centrum met talrijke voorzieningen (zie volgend hoofdstuk). Op 19 mei 1798 werd voor het stadhuis op de Heuvel een vrijheidsboom geplant. De protestanten bouwden in 1817 ter plaatse van de schuilkerk een nieuw godshuis met pastorie. Dit religieuze ensemble maakte in 1966-1973 plaats voor een warenhuis van Vroom en Dreesmann.

in voor- en tegenspoed

rampspoed

Vanwege de aanhoudende oorlogsdreiging die de Gelderse oorlogen en de tachtigjarige oorlog met zich meebrachten, kwam Oss gedurende de zestiende eeuw niet tot volle bloei. Innamen, plunderingen, verwoestingen en brandstichting stagneerden de stadsontwikkeling. Door de Spaanse bezetting leefden de Ossenaars noodgedwongen onder ongezonde omstandigheden. De pestepidemie die in 1599 uitbrak, maakte honderden slachtoffers. In de zeventiende eeuw lag Oss door de oorlog met Frankrijk opnieuw in de frontlinie. Brabantse steden moesten oorlogsbelasting betalen. Voor economisch herstel en wederopbouw van de steden was nauwelijks geld. Ondanks de vele tegenslagen had het inwonertal zich gedurende drie eeuwen verdubbeld. In 1700 telde Oss ruim tweeduizend inwoners. Een felle stadsbrand - ontstaan in de schuur van een

klompenmaker - legde op 26 april 1751 tweederde van de stad in de as. Een kleine honderd woningen en delen van de kerk gingen verloren. De wederopbouw van Oss werd voortvarend aangepakt. Dorpen in de regio sprongen bij en de landsregering schonk geld en gaf Oss enkele jaren vrijstelling van belasting. Voortaan golden strenge bouwvoorschriften. Strooien en rieten daken waren ten strengste verboden, alleen dakpannen en leien waren toegestaan. De kerk kreeg een nieuwe kerktoeren en een nieuw dak en bleef tot halverwege de negentiende eeuw in gebruik. De pastorie aan de Begijnenstraat 1 werd herbouwd. Andere nog steeds bestaande gebouwen van kort na de stadsbrand zijn Monsterstraat 6;8, Torenstraat 16;18 en Peperstraat 12 (huidige stadsarchief).

opbloei

Eveneens nieuw was het stadhuis dat in 1769 midden op de Heuvel werd gebouwd. Een grote lindeboom, waar de schepenen van Oss gerechtsdag hielden, werd daarvoor gekapt. De plek en oriëntatie van dit voor toenmalige begrippen grote bouwwerk was met zorg gekozen: buiten de looplijnen langs en over het plein, waardoor een representatief voorplein voor het stadhuis en een functioneel achterplein voor de waag ontstonden. De vertrekken van het stadsbestuur lagen op de bel-etage en op de begane grond bevond zich de boterwaag. Deze opmerkelijke combinatie van functies moet in het licht worden gezien van de boterhandel die destijds sterk in opkomst was. In de tweede helft van de achttiende eeuw maakten de landbouw en de veeteelt een grote bloei door. Oss profiteerde daarvan omdat het gunstig lag ten opzichte van de uitgestrekte weidegebieden van het rivierengebied. De stad groeide uit tot een centrum van vee- en boterhandel. De boter was van hoge kwaliteit en werd door kooplieden naar de Hollandse provincies verhandeld. De boterhandel liep zo goed, dat het stadsbestuur toestemming vroeg

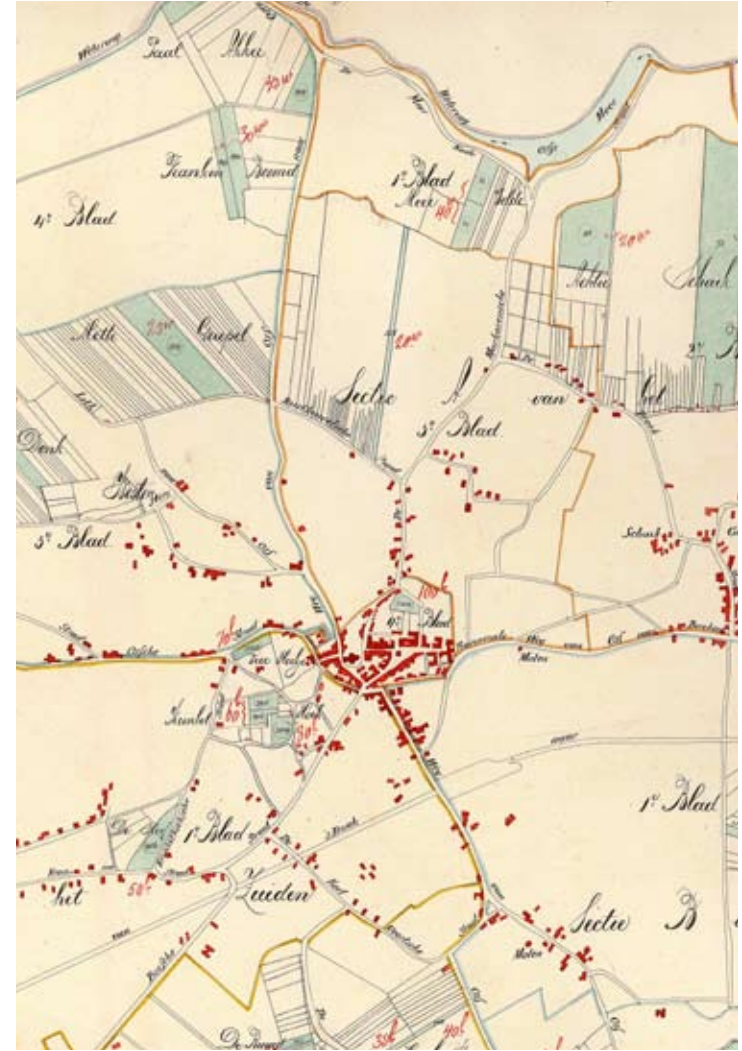


Drie panden van kort na de stadsbrand van 1751: de pastorie aan de Begijnenstraat 1 (boven), Monsterstraat 6;8 (linksonder) en Torenstraat 16;18 (rechtsonder).





Luchtfoto 1950 van de Stoomzuivelfabriek Sint Willibrordus aan de Boterstraat (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).



Kadastraal Verzamelplan ca. 1880 (bron: BHIC).

om een boterwaag op te richten. Hiermee kreeg Oss het exclusieve recht in de regio om boter te verhandelen. De boterhandel luidde een nieuw tijdperk van welvaart in. In het stadsbeeld verschenen allerlei bedrijven, waaronder de stoomzuivelfabriek St. Willibrordus aan de Boterstraat (in 1979 gesloten en enkele jaren later afgebroken). Van deze economische opleving profiteerden ook andere vormen van agrarische bedrijvigheid zoals de markt (groente, fruit, boter), de veehandel en de molens. De oudste molen stond aan de Oude Molenstraat en dateerde uit de veertiende eeuw. Na 1798 kwamen er vier nieuwe korenmolens bij, waaronder eentje aan de Berghemseweg, 'Zeldenrust' aan de Kruisstraat (1860) en 'Nieuw Leven' aan de Nieuwe Brouwerstraat (1895). Alleen de laatste twee molens zijn tot op heden bewaard gebleven. De status van Oss vond aan het begin van de negentiende eeuw nog geen weerklank in het tracé van de rijksweg van Bergen op Zoom naar Nijmegen, dat via Heesch werd geleid. Omdat de economische voorspoed met een grote ruimtebehoefte gepaard ging en de verouderde versterkingen rond de stad bovendien hun defensieve functie hadden verloren, werden in de tweede helft van de negentiende eeuw de stadswal geslecht en een deel van de stadsgracht gedempt. De Boschpoort deed in de negentiende eeuw nog enige tijd dienst als pakhuis. De Graafse Poort was in de achttiende eeuw al gedeeltelijk gesloopt en vervangen door het woonhuis 'het Hooghuis'. Voor Oss brak de tijd van onbegrensde mogelijkheden aan.



Het Walplein in de richting van de Heuvelstraat en de Kruisstraat. De schoorsteen is van de margarinefabriek van Jurgens (coll. Stadsarchief Oss).



Molen 'Zeldenrust' aan de Kruisstraat.



Het Walplein na de plaatsing van het Heilig Hartbeeld in 1922 (coll. Stadsarchief Oss).



Op de Kadastrale Minuut is de stadswal al geslecht maar nog goed afleesbaar. De Bossche Poort en het Hooghuis (voormalige Graafse Poort) zijn nog aanwezig.

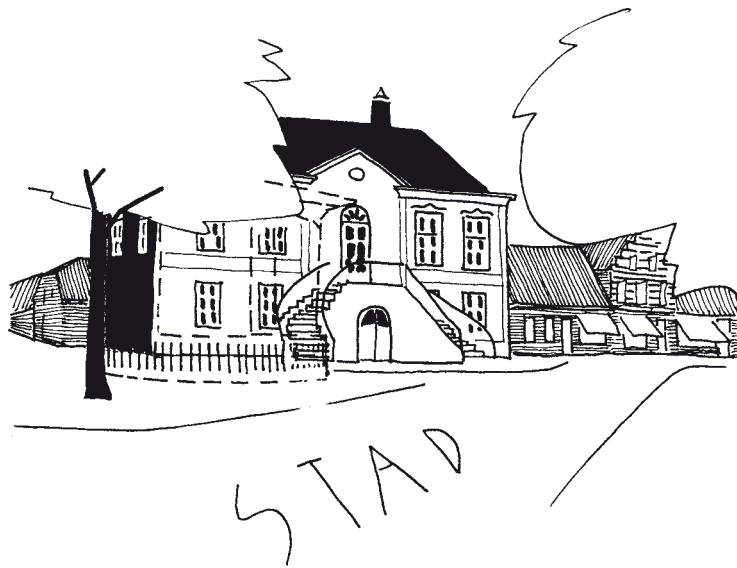
Goed zichtbaar is hoe de bebouwing zich langs maar een paar straten concentreert (de Torenstraat, rond de kerk, de Peperstraat en de Heuvel) en hoeveel ruimte er binnen de omwalling was. De Eikenboomgaard is open agrarisch gebied binnen de omwalling. De kavels langs de Heuvel, Kerkstraat en Torenstraat zijn diep en grenzen met de achterzijde aan de wal. Waarschijnlijk is pas na het slechten van de wal het opdelen van de kavels op gang gekomen en is er bebouwing aan de Walstraat verschenen.

Het is een zwierige structuur: de gebogen straatwanden bieden steeds een ander zicht op de ruimte. Hoewel de kerk, het stadhuis en het Hooghuis een prominente plek innemen, zijn ze niet altijd beeldvullend aanwezig. Door de gebogen wanden 'schuiven' ze geleidelijk in beeld.

Kadastrale Minuutplan 1811-1832, uitsnede centrum Oss
(bron: coll. Stadsarchief Oss).



De Heuvel gefotografeerd in 1920 in de richting van het stadhuis en de Grote Kerk.
Voor de zijgevel van het stadhuis staat de stadspomp (bron: Van de Ven 1997, p.87).

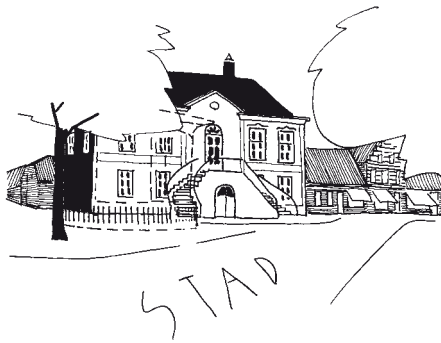
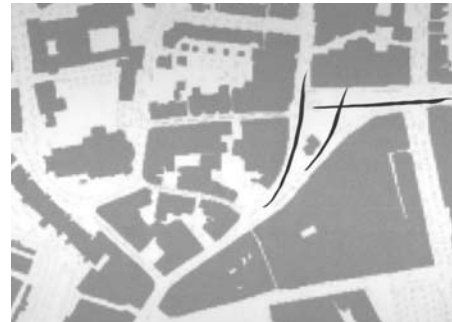


In 1769 werd midden op de Heuvel het stadhuis gebouwd. De plek en oriëntatie van dit voor toenmalige begrippen grote bouwwerk was met zorg gekozen: buiten de looplijnen langs en over het plein. Hierdoor ontstonden een representatief voorplein vóór het stadhuis en een functioneel achterplein bij de waag. De vertrekken van het stadsbestuur lagen op de bel-etage en op de begane grond bevond zich de boterwaag. Het voorplein werd gebruikt voor feestelijke bijeenkomsten, het achterplein deed op dinsdagen dienst als marktplaats. De voorgevel van het gebouw werd in classicistische stijl uitgewerkt met een imposante trappartij, timpaan en pleisterwerk met schijnvoegen. De overige gevels bleven onbekleed. Had de dakbedekking aan de stadszijde ook een andere verschijningsvorm dan



aan de overige zijden? Uit het beschikbare beeldmateriaal valt dat niet af te leiden, maar het had gekund. Het gebouw lijkt op een voetstuk te staan: de ruimtes van de waag op de begane grond worden gebruikt om de voorgevel van het gebouw een indrukwekkender aanzien te verlenen. Met het optillen van het representatieve deel van het stadhuis wordt afstand genomen van het utilitaire gebruik van het plein. Vanaf het achterplein gezien is de voet van het gebouw scherp omlind in beeld. Het gebouw stijgt letterlijk en figuurlijk boven zijn omgeving uit. Het ordent de ruimte eromheen. Vanuit de huidige ruimtelijke situatie op de Heuvel is het bijzonder hoe dit gebouw in z'n kloeke vormgeving tegelijk rijzig, autonoom en alzijdig was uitgewerkt maar ook gedifferentieerd en gericht op de verschillende gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte eromheen.

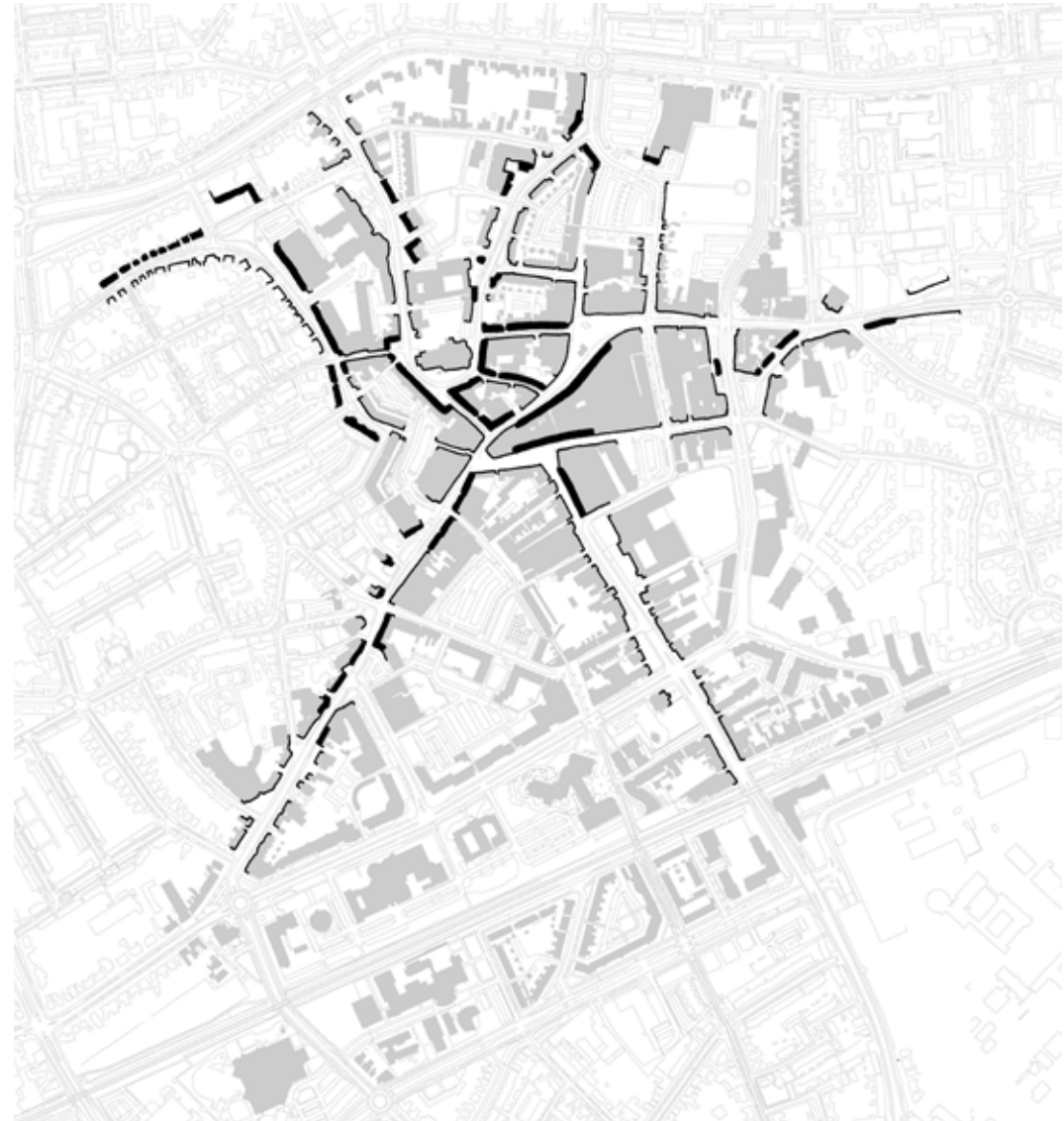




Kolom 1: vrijstaande situering van het oude stadhuis met muziekkiosk en grote boom.

Kolom 2: het niet uitgevoerde ontwerp voor een nieuw gemeentehuis (Estourgie, 1919) opgenomen in de rooilijn van de hoek met de Varkensmarkt.

Kolom 3 en 4: de huidige situatie met de kiosk, nagenoeg op de plek van de oude muziekkiosk en het ontwerp van de nieuwe kiosk.

**Hol en bol.**

Door de buigingen in het stratenpatroon is er vrijwel geen straatwand recht. Het maakt dat je bijna geen straat tot aan het eind kunt afzien. Lopend schuift er steeds iets anders in beeld. De holle kant is de blikvanger van de ruimte. Je overziet de wand als geheel, de overgang met de vloer en de ritmering van de wand. De bolle kant draait weg en is niet in een keer te overzien. Hier springt vooral het reliëf van de gevel in beeld. Dit is een typerend ruimtebeeld voor het stadscentrum. Op de kaart zijn de holle straatwanden met een dikke lijn aangegeven.

**Knopen en hoeken.**

Door de buigingen in het stratenpatroon komen ook de bebouwingshoeken sterker in beeld. Dat komt deels door de kromming van de straten, maar ook door verspringende rooilijnen en vrijstaande bebouwing.

Alleen op het Walplein, de Heuvel en de Burgwal is sprake van aaneengesloten straatwanden. De Kruisstraat, Begijnenstraat, Koornstraat en Molenstraat worden getypeerd door een opeenvolging van bebouwingshoeken. De tussenruimte is daardoor niet lineair maar een aaneenschakeling van veelvormige knopen. De hoek- en zijgevels zijn bepalend voor het straatbeeld.



Voormalige hoekbebouwing Heuvelstraat / Kerkstraat.

**de rol van de hoekpanden
in de zijstraten tussen de
Heuvel(straat) en de kerk**

De hoeken zijn tegelijk blikvangers én verbindingsstuk tussen een straatruimte en de ander. De architectonische uitwerking zou daarom tegelijk bijzondere details moeten dragen maar vooral afgestemd moeten zijn op de compositie van de aansluitende straatwanden. De architectonische uitwerking van de hoek vraagt vooraf om een interpretatie van de stedenbouwkundige hiërarchie tussen de betreffende straatruimtes. Wie is hier de baas? Of is er sprake van gelijkwaardigheid van straatruimtes? Wordt er een verschil tussen de twee zijden nagestreefd of eerder een tweezijdige overhoekse oriëntatie?



Voormalige hoekbebouwing Heuvelstraat / Kerkstraat.
 Het gesloopte hoekpand was fors in z'n volume - zelfs groter dan de huidige bebouwing - en rijk geled en gedetailleerd. Ondanks de enorme schaalsprong met de belendende panden blijft er toch een ruimtelijke continuïteit in het straatbeeld overeind. Dankzij de tweezijdige overhoekse oriëntatie markeert het pand de ingang van de Kerkstraat als belangrijke route naar de kerk.



Huidige hoekbebouwing Heuvelstraat / Kerkstraat.



Kerkstraat.



De hoek gezien vanuit de Heuvelstraat



Reconstructie hoek Kerkstraat / Heuvelstraat

Rechtsboven: Reconstructie van de voormalige hoekpanden van de kruising Kerkstraat / Heuvelstraat. Beide panden overstegen in hun volume, allure en functie de uitstraling van de belendende panden. Beide waren overhoeks georiënteerd, zij het heel verschillend in hun architectonische uitwerking. Er bestond een grote variatie in de uitwerking van de begane grond en architectonische veelvoud.

Rechtsonder: In de vervanging van deze hoekpanden zijn behalve de overhoekse oriëntatie geen van de vroegere kwaliteiten – blikvanger én verbindingsstuk tussen twee straten – teruggekeerd. Bijzondere, rijke en verfijnde gevelbeelden bevinden zich nu niet meer ter plaatse van de hoeken, maar erachter of ernaast.



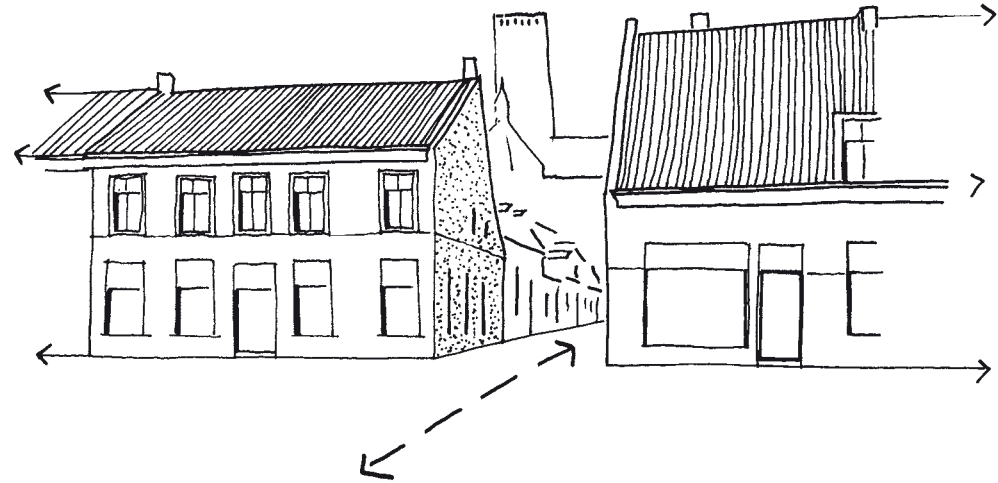
Huidige verschijningsvorm hoek Kerkstraat / Heuvelstraat.



Heuvel met zicht in de Peperstraat.



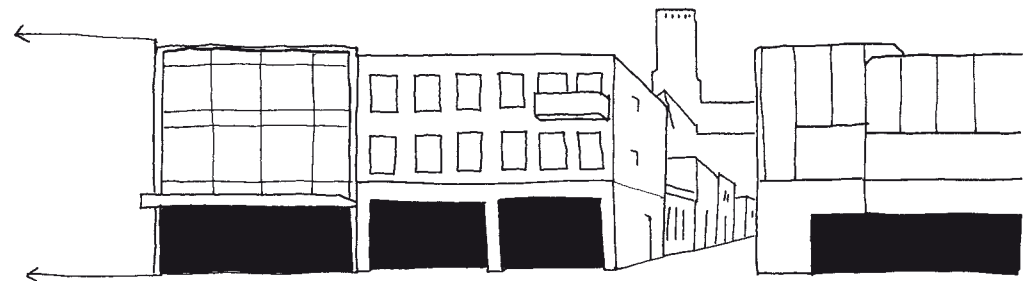
De Peperstraat was lange tijd eerder een steeg



De voormalige hoekbebouwing van de Peperstraat was lange tijd een soort onderbreking van een aaneengesloten bebouwingwand aan de Heuvel. In tegenstelling tot de hoek Kerkstraat / Heuvelstraat, waarbij door de overhoekse uitwerking van de panden de gelijkwaardigheid van beide straten benadrukt werd, is de hoek Peperstraat / Heuvel een voorbeeld van een ongelijkwaardige ontmoeting van wegen. Een steeg komt uit op een plein. De bebouwing is gericht op het plein. De kopgevels flankeren de opening naar de steeg en zijn niet verbijzonderd. Het betreft een onnadrukkelijke onderbreking van de aaneengesloten rij langgerekte dwarshuizen.



Hoek Heuvel / Peperstraat anno 2009.

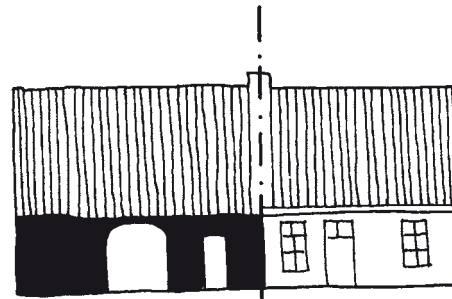
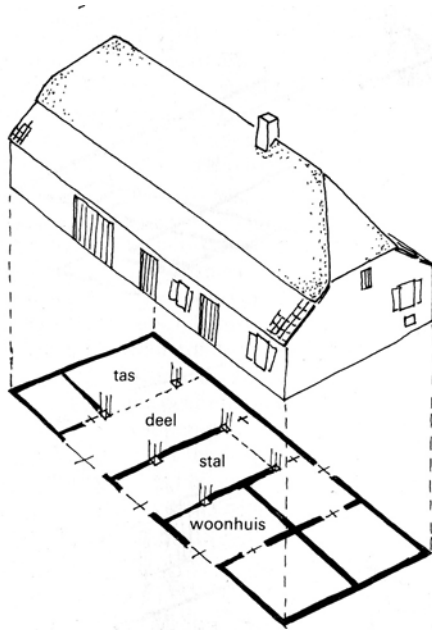


De verschijningsvorm van dezelfde hoek nu.

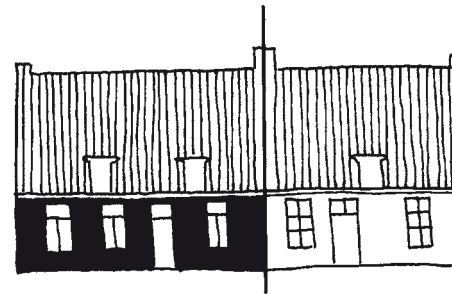


Getransformeerde langgevelboerderij met links nog de stal- of deeldeur en daarnaast twee woningen.

ontwikkeling van de bebouwingstypologie



BEDRIJF + WOONHUIS



WOONHUIS



WERKPL/WINKEL

Transformatie van de langgevelboerderij.

De langgerekte dwarshuizen zijn een belangrijke bouwsteen in de ontwikkeling van de Osse bebouwingsstructuur. Dit bebouwingstype komt voort uit de langgevelboerderij. Woonhuis en boerenbedrijf zaten onder één dak. Zowel de toegang tot het woonhuis als die tot de stallen en de deel bevonden zich bij deze boerderij aan de lange kant. Kenmerkend is het verhoudingsgewijs hoge, steile dak.

Met de verdichting van het dorp werden de gaten tussen de boerderijen opgevuld en ontstonden aaneengesloten straatwanden.

Het boerenbedrijf werd beëindigd, boerderijen werden gesplitst, het bedrijfsmatige deel transformeerde tot een nieuw woonhuis, een werkplaats en/of een winkel. Het dak werd bij de woonruimte betrokken en er verschenen dakkapellen.



Langgerekte dwarshuizen aan de voormalige Varkensmarkt.



Langgerekte dwarshuizen aan de Heuvel.



Denkbeeldige straatwand waarin verschillende ontwikkelingsstadia worden verbeeld: links beginnend bij een typische langgevelboerderij tot aan een modern drielaags winkelpand rechts. Het betreft een straatwand zoals die langs de Heuvel of het Walplein had kunnen staan. Links de hoge steile daken en de combinatie van een stal en woonhuis op de begane grond; typisch voor de langgevelboerderij.

Daarnaast een pand waarbij het dakvlak lager is geworden ten gunste van een volwaardige tweede woonverdieping. Daarnaast enkele varianten waarbij het dak deels uit het zicht verdwijnt achter een topgevel. Rechts uiteindelijk de transformatie tot drie volwaardige verdiepingen zonder verdere differentiatie in het gevelbeeld. Het dak is een plat dak geworden. De voormalige geprononceerde

gootlijst is in de meest verschaalde vorm een boeibord van plaatmateriaal geworden. De diversiteit aan gevelopeningen van de begane grond – staldeur, winkeldeur, bedrijfsdeur of voordeur alsmede de grote variatie aan ramen – heeft in de moderne winkelpanden nog slechts de vorm van een donker gat: de inlooppui.



De straatwand ter plaatse van de hoek Peperstraat / Heuvel in de zestiger jaren (links) en anno 2009 (rechts): in de oude situatie is goed te zien hoe het dak van rechts naar links langzaam 'opklimt'. De nokhoogte van de oude langgevelboerderij komt overeen met die van het moderne drielaags warenhuis. Ondanks de overeenkomst in nokhoogte was de dakcontour afwisselend. In de huidige situatie zijn de schuine daken verdwenen en schommelt de dakcontour nog maar met minimale sprongen. Dat is te weinig als bekroning van een pleinwand langs de belangrijkste openbare ruimte van het stadscentrum.

Van staldeur tot inlooppui.

Door de opsplitsing van de langgerekte boerderij veranderde de parcellering. De kavelbreedte en pandbreedte werden smaller. Er kwamen meer woonhuizen en in de voormalige bedrijfsmatige delen van de boerderij kwamen daarnaast werkplaatsen, winkels of cafés. Het agrarische, dorpse straatbeeld maakte gaandeweg plaats voor meer burgerlijke, stadse woonhuizen waarin de winkels op de begane grond vaak werden mee ontworpen. In de gevelbeelden ontstond een verticale driedeling: een onderscheid tussen begane grond, bovenbouw en dak (zie volgende bladzijden). Door de grote afwisseling in gebruik - woonruimtes, werkplaatsen, winkels, cafés - was met name de verschijningsvorm van de begane grondgevel rijk aan afwisseling. De binnenruimtes waren op verschillende manieren op de straat gericht, soms direct, soms meer gelaagd, verhoogd, op afstand van de straat. Dat resulteerde in een grote diversiteit aan gevelopeningen: verhoogde ingangen, individueel vormgegeven voordeuren, ramen en winkelpuien.

Met de schaalvergroting van de winkels in het stadscentrum verdween de programmatische en architectonische afwisseling van de begane grondgevel steeds meer en maakte plaats voor kavelbrede

winkelpuien, veelal uitgevoerd als inlooppui. De begane grond werd een groot donker gat. De gelaagde en geprononceerde overgang tussen openbaar en privé vervaagde.

Van dakvlak tot daklijst.

De daken van de voormalige langgevelboerderijen waren hoog. Zo hoog dat de nokhoogte nagenoeg overeenkwam met drie moderne bouwlagen nu. Met het verdwijnen van het agrarisch gebruik en het vergroten van het gebruiksoppervlak werd de voorgevel opgetrokken en verdwenen de beeldbepalende langgerekte daken steeds meer uit het stadsbeeld. Op de foto rechts boven zijn de verschillende stadia van de klimmende gootlijn in de straatwand langs de Heuvel goed te zien. De foto daaronder verbeeldt de huidige situatie, waarbij de voormalige rijke afwisseling van de dakcontour verschraald is tot een ongeprononceerde daklijn.

Van langgevelboerderij tot drielaags winkelpand.

Een rijk bebouwingsbeeld is een gelaagd bebouwingsbeeld waar de verschillende bouwperiodes nog naast elkaar zijn te zien. Wie goed kijkt, ontdekt hier en daar nog de sporen van de bebouwingstypolo-

gie van de langgevelboerderij: in de langgerekte hoge dakvlakken, in de maatvoering van de kavelbreedtes, in de overeenkomstige nokhoogtes van twee verschillende gevelbeelden naast elkaar. Koester waar mogelijk de dakvlakken. Zij zijn de broodnodige onderbrekingen in de verarmde dakcontouren van het stadscentrum.

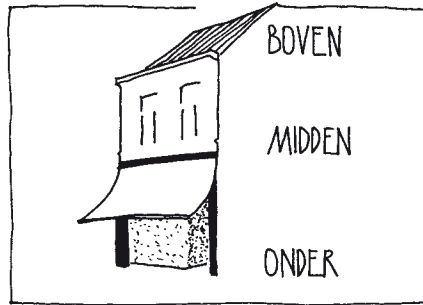
Met de schaalvergroting van de winkels in de binnenstad verdween de programmatische en architectonische afwisseling van de begane grondgevel steeds meer en maakte plaats voor kavelbrede winkelpuien, veelal uitgevoerd als inlooppui. De begane grond werd een groot donker gat. De gelaagde en geprononceerde overgang tussen openbaar en privé vervaagde. Zorg daarom voor meer differentiatie van straatruimtes in het winkelgebied van het stadscentrum. In de zijstraten tussen de Heuvel en Grote Kerk zou bijvoorbeeld meer ingezet kunnen worden op een programmatische afwisseling in de plint van de bebouwing. Daarmee ontstaat een variatie aan overgangen tussen privé en openbaar. De binnenruimtes zijn op verschillende manieren op de straat gericht, soms direct, soms meer gelaagd, verhoogd, op afstand van de straat.



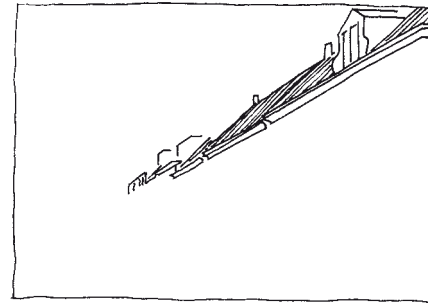
Kerkstraat.

**Compositie van de straatwand:
voorbeeld Kerkstraat.**

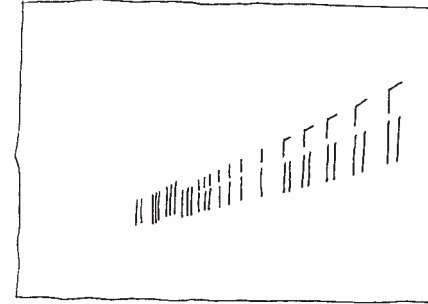
Op pandsniveau is het van groot belang om de beschermde elementen zorgvuldig te koesteren. Vooral binnen het historische raamwerk van radialen - die samenkomen bij de Grote Kerk en de Heuvel - schuilt het cultuurhistorische belang ook in de straatgevelbeelden als geheel. De benodigde kritische massa aan panden om deze straten als historische structuur sterk te laten spreken, is immers groter dan het aandeel monumenten. Daarom is behoud van niet-beschermde panden binnen het raamwerk van groot belang. Dat dient evenwel gepaard te gaan met herstel, versterking cq. reconstructie van de verdwenen en verstopte kwaliteiten in het gevelbeeld.



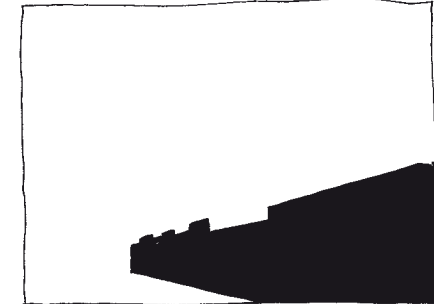
Driedelig gevelbeeld: begane grond met winkel of café, bovenbouw met verticale gevelopeningen en dak. Heldere horizontale scheiding door lijst- en lofwerk, luifels, zonweringen en/of materiaal- en kleurcontrasten.



Verspringende dakcontour.



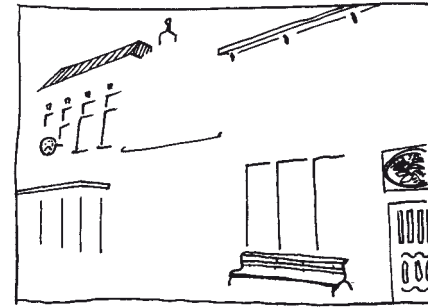
Bovenbouw: verticaliteit gevelopeningen.



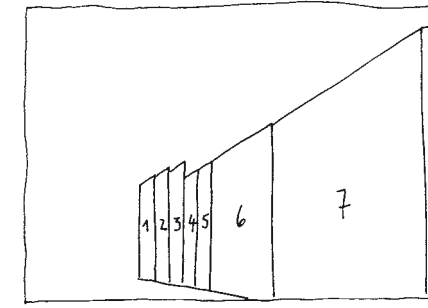
Verzelfstandiging van de plint per pand en variatie in hoogte.



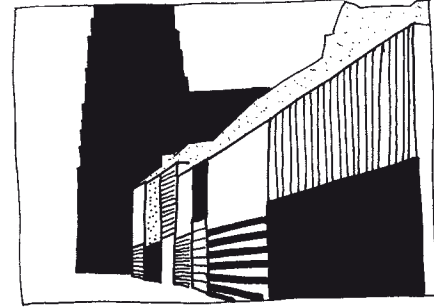
De vloer verbindt de gevelwanden met elkaar tot een ruimtelijke eenheid. In het voetgangersgebied is de waarneming sterk gericht op de overgang tussen de plint van de bebouwing en het maaiveld.



Verstrooide afwisseling aan details. Afwisseling aan verschillende overgangen tussen privé en openbaar, kleinschalige programmatische afwisseling. Reclameborden en naamaanduidingen zijn kleinschalige versieringen van het gevelvlak.



Kleinschalige, licht variërende parcellering.



Kleurcontrasten versterken de bijzonderheid van elk pand, maar leveren tegelijkertijd een bijdrage aan de contrastrijke compositie van de straatwand als geheel. De kleurbeelden van de bovenbouw en de begane grond zijn tegelijk afwisselend en samenhangend (boeket).



Walplein

Het kleurbeeld van de straatwand.

De architectonische diversiteit van het Walplein en omgeving is steeds meer verstopt geraakt onder een laag witte verf en gevelbeplating. Maak de stad weer contrastrijk en kleurrijk. Stop verdergaande vervlakking van de gevelbeelden. Kleurcontrasten zouden het bijzondere van elk pand moeten versterken en tegelijkertijd een bijdrage moeten leveren aan de contrastrijke compositie van de straatwand. De kleurbeelden van de bovenbouw en de begane grond zouden tegelijk afwisselend en samenhangend (boeket) moeten zijn. Koester de verstrooide afwisseling aan details in een straatwand.

Vlak en wit.

De Kruisstraat vlak voor de hoek met het Walplein: groot schaalcontrast tussen de beide straatwanden. Rechts is een smalle parcellering en verticaliteit nog afleesbaar. De vormgeving en detaillering van de plint en de winkelpuien wisselen af. Links overheerst de horizontaliteit en is er sprake van een sterke scheiding tussen de plint en de bovenbouw.



Doorzicht naar de hoek Kerkstraat (in de verte) en aankondiging van het Walplein rechts. De groep bomen schuift één voor één in beeld. De opengewerkte hoek rechts maakt de overgang gelaagd en spannend.



Geblindeerde hoekpanden domineren de entree van het Walplein.



Op het Walplein bestaat een groot contrast tussen de krachtige inrichting van de openbare ruimte en de rommelige verschijningsvorm van de pleinwanden. Wit domineert als verf en beplating. De effecten zijn: verlies aan geleding, ritmering, plasticiteit/reliëf, waardevolle (materiaal-)details en afwisseling dakcontour. Er ontstaat een harde scheiding tussen de lichte bovenbouw en de overschaduwde, donkere winkelplint.



industriestad

Het dempen van de stadsgracht, het slechten van de wallen en het slopen van de poorten bood ruimte en mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Die dienden zich weldra aan met de industrialisatie en de daarmee samenhangende bevolkingsgroei. In 1805 telde Oss 2.800 inwoners en een halve eeuw later was dat aantal opgelopen tot 4.300. De stad groeide mee en transformeerde van een agrarische naar een industriële samenleving. Het grootse stadhuis uit 1769 op de Heuvel was achteraf gezien het eerste teken van de ingrijpende veranderingen die het stadsbeeld daarna zou ondergaan: de fabriekscomplexen met hun representatieve fronten en functionele achterzijden, de verstillig en monumentaliteit van de Grote Kerk direct naast de dynamiek en functionaliteit van de Jurgensfabriek, het goederenspoor voorlangs de statige fabriekstenvilla's in de Molenstraat. Het dorpse stadsbeeld van Oss werd in de negentiende eeuw aangevuld met nieuwe sferen, sterke contrasten en grote schaa sprongen. De industrialisatie kreeg vooral gestalte in die sectoren waarin de Ossenaren al sinds eeuwen handel dreven: boter, vlees en textiel.

Links: Luchtfoto uit 1965 van Oss in zuidoostelijke richting. Kerktorens en fabrieksschoorstenen domineren de skyline. De religieuze en industriële complexen manifesteren zich als enclaves in de stad (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).

margarine

Jurgens

In de tweede helft van de achttiende eeuw was Oss uitgroeid tot het regionale centrum van de boterhandel. In 1870 werd niet minder dan 4,5 miljoen kilo boter vanuit Oss verhandeld. De boterhandel vormde de basis voor de ontwikkeling van de margarine-industrie. De industriële vervaardiging van kunstboter werd geïnitieerd door de familie Jurgens en gevolgd door de familie Van den Bergh; beide van oudsher belangrijke boterhandelaren en -exporteurs.

Antoon Jurgens verwierf rond 1870 van de Franse chemicus A. Mège Mouriès het recht op het recept van margarine. In de schuur achter zijn woonhuis aan de Kerkstraat begon Antoon Jurgens in 1871 met de fabricage van margarine, later gevolgd door Johan Jurgens die tot 1894 eveneens een margarinefabriek runde achter zijn woonhuis Monsterstraat 6;8. Al snel bleek het een uitermate gewild product dankzij de gunstige prijs- kwaliteitverhouding. Bij het woonhuis, tegenover de Grote Kerk, verrees geleidelijk een uitgestrekt fabriekscomplex. Jurgens dempte de middeleeuwse stadgracht en legde er een riool en fabrieksstraat aan. De zonen Jan, Henri en Arnold bouwden het terrein verder uit tot aan de Kruisstraat, de Nieuwe Brouwersstraat en de Torenstraat. In 1916 maakte het woonhuis van de familie Jurgens plaats voor een groot fabrieksgebouw met een karakteristiek, licht gebogen fabrieksfront voorzien van topgevels aan de Kerkstraat. (leeft thans in hoofdvorm en silhouet voort in de gevel van het woningbouwproject Boschpoort). Het nieuwe fabrieksgebouw aan de Kerkstraat en het kantoorgebouw aan de Kruisstraat werden ontworpen door de Nijmeegse architect C. Estourgie. Van dit complex resteren thans alleen nog het voormalige kantoorgebouw en het koetshuis, respectievelijk aan de Kruisstraat 15 en 19.



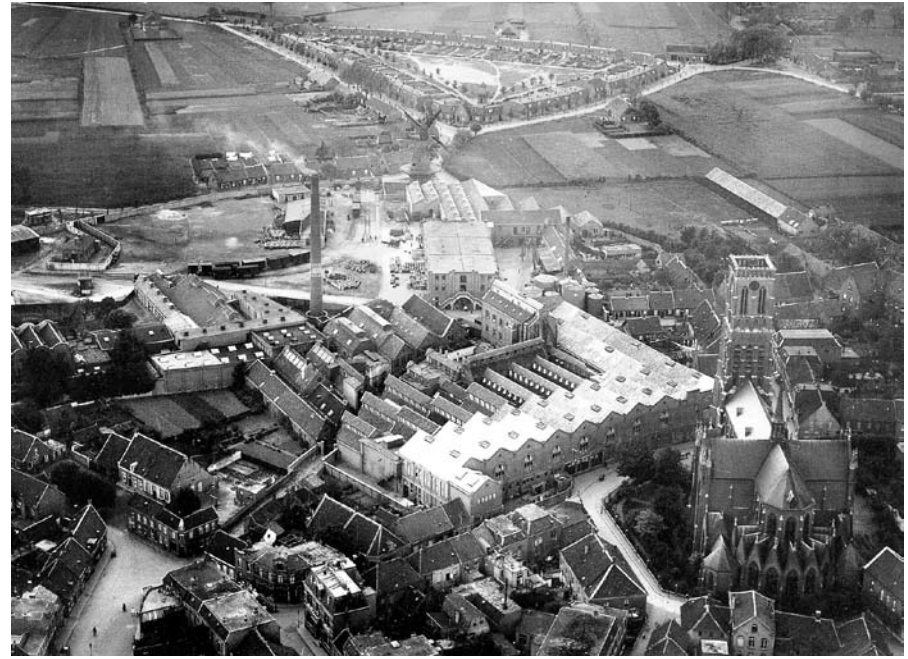
Kantoorpand van de Jurgensfabriek aan de Kruisstraat in 1912 gebouwd naar ontwerp van architect Ch. Estourgie. Een deel van het kantoor is bewaard gebleven en sinds 1999 in gebruik als cultuurpodium De Groene Engel (coll. Stadsarchief Oss).



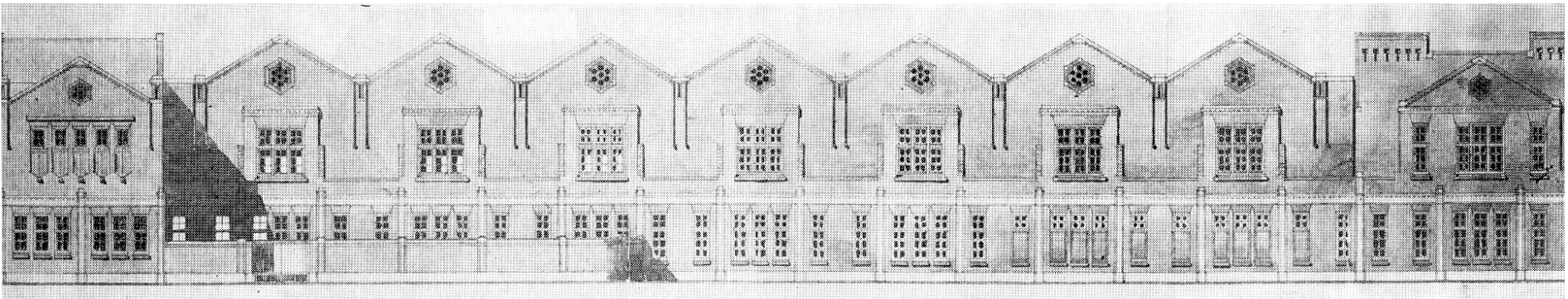
Woonhuis van de familie Jurgens aan de Kerkstraat gefotografeerd omstreeks 1900. Later zou dit woonhuis worden gesloopt voor een uitbreiding van de fabriek (bron: Van de ven 1996, p.85).



Drie reclame-uitingen van de margarinefabrieken van Jurgens (bron: geheugenvannederland.nl).



Twee luchtfoto's van het Jurgenscomplex uit 1922 (rechts) toen het nog margarinefabriek was en uit 1937 (links) toen Philips er zijn intrek had genomen (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).

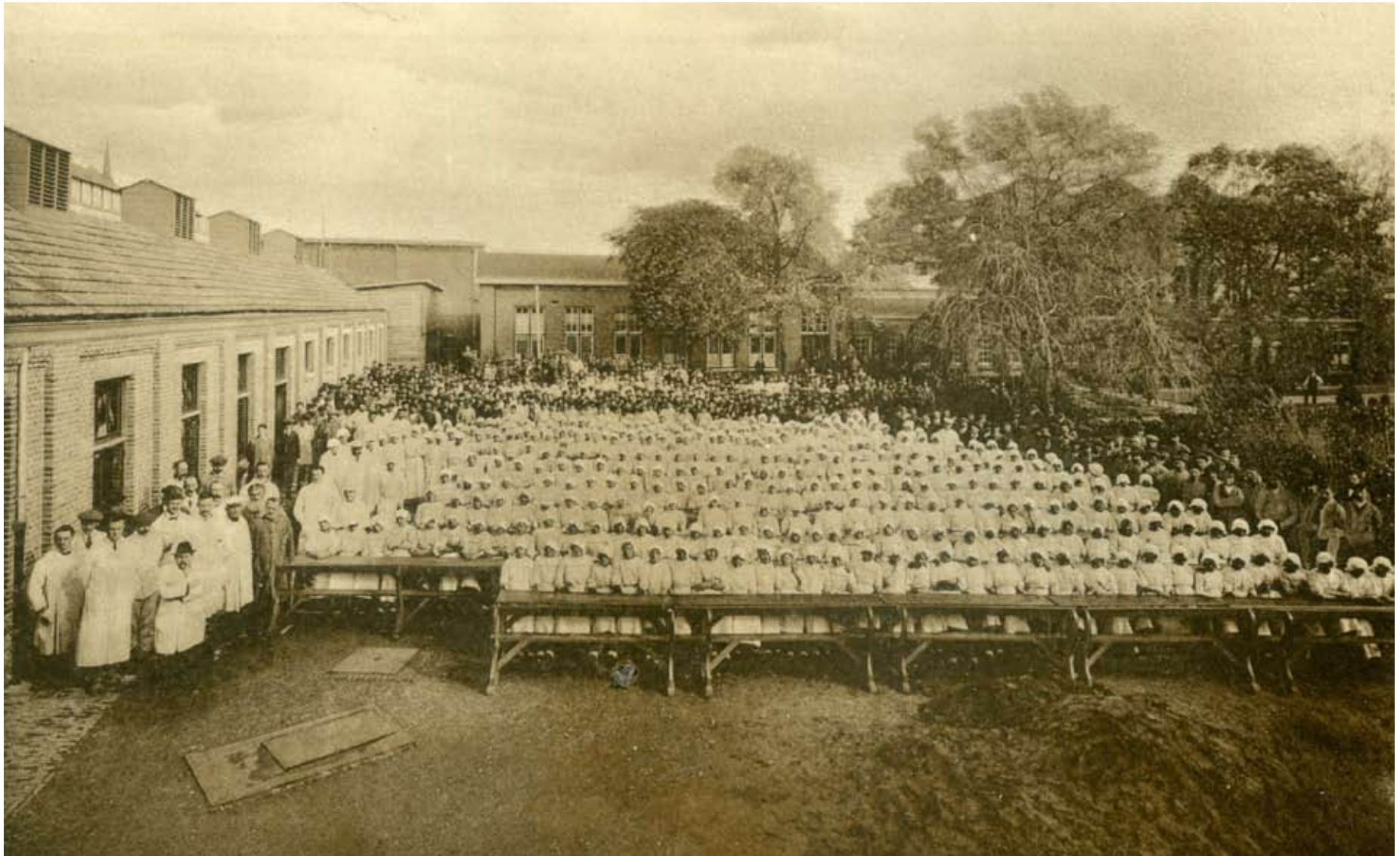


Ontwerp uit 1913 voor de gevel van de Jurgensfabriek aan de Kerkstraat (bron: Van de Ven 1997, p.23).



Fabriek in de stad.

De fabrieken in de stad vormden een wereld op zichzelf. Ze waren maar ten dele zichtbaar vanaf de openbare straat. De fabriek van Jurgens toonde zich met het kantoorgebouw en koetshuis aan de Kruisstraat en, pragmatisch maar wonderlijk, met een grote fabriekshal waar vroeger het woonhuis van de familie Jurgens stond, pal tegenover de kerk. De rest van de fabriek ging verborgen achter muren en bebouwing. Het personeel kwam binnen via poorten en stegen. De aan- en afvoer van goederen ging met paard en wagen en later via aftakkingen van de spoorlijn.



Groepsfoto met op de voorgrond de inpaksters van de margarinefabriek. De inpaksters kwamen niet allen uit Oss maar uit de hele regio, tot aan Nijmegen toe. Er staan ca. 350 meisjes op de foto en in totaal ongeveer 700 tot 800 mensen. Het geeft een beeld van de grote hoeveelheid mensen die 's ochtends en 's avonds door de poorten en de straten van Oss gingen.

Van den Bergh

Een jaar nadat Antoon Jurgens de margarine in productie had genomen, wist de concurrerende boterhandelaar Simon van den Bergh het margarinercept te achterhalen. Daarna bouwde hij aan het Heschepad, tussen het Margarinepad en de Nieuwstraat, zijn eigen margarinefabriek. Iets terzijde, aan de Molenstraat 13;15, verrees in 1885 het bedrijfskantoor van Van den Bergh. Kort daarop in 1891 besloot Van den Bergh uit Oss te vertrekken en bouwde hij een nieuwe fabriek in Rotterdam. De fabriek aan het Heschepad werd in gebruik genomen door veekoopman H. Hartog en in 1888 gesloopt. Ook na de verhuizing naar Rotterdam bleef de concurrentie tussen Jurgens en Van den Bergh fel. Deze strijd eindigde in 1927 door de oprichting van de gezamenlijke Margarine Unie met vestigingen in Oss en Rotterdam, de zogenaamde 'Vrede van Oss'. Twee jaar later fuseerde de Margarine Unie met de Lever Brothers uit Engeland tot het concern Unilever. De productie van margarine in de Jurgensfabriek te Oss werd in 1929 gestaakt en overgebracht naar Rotterdam. Philips (1931) en Desso (1936) namen het verlaten fabrieksterrein van Jurgens over.

Meyer van Leeuwen

Naast de twee margarinefabrieken van Jurgens en die van Van den Bergh vestigde Meyer van Leeuwen in 1878 een vierde margarinefabriek in Oss. Met de nieuwbouw uit 1890 naar ontwerp van architect G. de Beer kreeg deze onderneming een monumentaal front aan de Molenstraat. In 1904 nam de firma Knoek & Cohen het bedrijf over en in 1914 ging het ter ziele. De gebroeders Ploegmakers vestigden hier in 1917 de stoomkoekfabriek 'De Ster'. Uiteindelijk werd het fabriekspand in 1983 gesloopt.

transport

Aan de besluiten van Jurgens en Van den Bergh om uit Oss



Achterkant van de margarinefabriek van Simon van den Bergh aan het Heschepad gefotografeerd door P. Spanjaard in 1985 kort voor de sloop (coll. Stadsarchief Oss).



Het voormalige kantoorgebouw van Simon van den Bergh aan de Molenstraat.



Markante voorgevel van de margarinefabriek van Meyer van Leeuwen aan de Molenstraat, schuin tegenover het huidige Jan Cunemuseum. Aan de linkerzijde van de straat loopt de goederenspoorlijn voorlangs de tuinhokken van de fabrikantenvilla's in de richting van de Jurgensfabriek. Het torentje in de verte is van het postkantoor. Een voor onze tijd onbegrijpelijke combinatie van extreem contrasterende sferen en functies – villa's, spoorlijn, voorzieningen en fabrieken - kwam samen in de deftige Molenstraat, destijds de hoofdstraat van Oss (bron: Van de Ven 1997, p.121)



Pad langs het spoor waarover decennialang arbeiders uit de omgeving naar de fabrieken in Oss fietsten.



Het spoor met emplacement bij het station van Oss (bron: coll. Stadsarchief Oss).



De Molenstraat gezien vanaf het Walplein in zuidelijke richting, met duidelijk zichtbaar de goederenspoorlijn voorlangs de huizen. Het grote pand rechts was het woonhuis van Simon van den Bergh (bron: coll. Stadsarchief Oss).

te vertrekken lagen bedrijfseconomische maar bovenal logistieke redenen ten grondslag. De margarine werd immers vooral naar Duitsland en Engeland geëxporteerd. Aanvankelijk werd de margarine met paard en wagen over de Begijnenstraat naar de Maas gebracht en per schip voor transport naar de zeehaven Rotterdam vervoerd. Via deze route werden ook de grondstoffen aangevoerd, mits de waterstand in de regenrivier hoog genoeg was. Om de aan- en afvoer te vereenvoudigen pleitten de fabrikanten aan het einde van de negentiende eeuw voor de aanleg van een kanaal naar de Maas met een havenbekken bij Oss. De uitvoering daarvan zou echter nog decennia op zich laten wachten.

De openstelling van de spoorweg van Den Bosch via Oss naar Nijmegen in 1881 bracht meer zekerheid in de continuïteit van het transport en vergroete de overslagcapaciteit aanzienlijk. Het al in 1873 gebouwde station (1982 gesloopt) en het emplacement lagen op geringe afstand ten zuiden van de stad. De fabrikanten Jurgens en Van den Bergh dienden gezamenlijk een verzoek in voor de aanleg van een goederenlijn van hun fabrieken naar de spoorweg. De in 1882 geopende goederenlijn takte ten zuiden van het station af en liep over de spoorwegovergang door de Molenstraat naar het stadscentrum. Op de kruising met de Walstraat lag een draaischijf waar per keer maximaal twee goederenwagens via het Fabrieksstraatje naar de fabriek van Jurgens reden of afbogen naar de fabriek van Van den Bergh aan het Heschepad. In 1903 – toen Van den Bergh al uit Oss was vertrokken – werd de draaischijf vervangen door een flauwe bocht in het spoor. Een locomotief verving in 1914 de trekpaarden. Deze goederenlijn voorlangs de statige fabrikantenvilla's in de Molenstraat deed dienst tot 1919. In dat jaar werd een nieuwe goederenlijn achterlangs aangelegd via het emplacement van Jurgens aan de zuidzijde van het spoor, over de toen nog onbebouwde Lievekamp in de richting van de Jurgensfabriek.

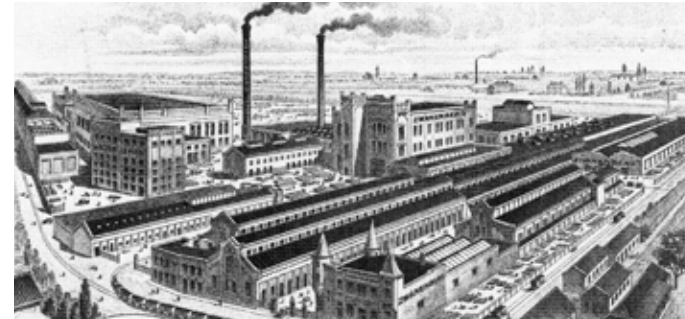
vleeswaren

Zwan

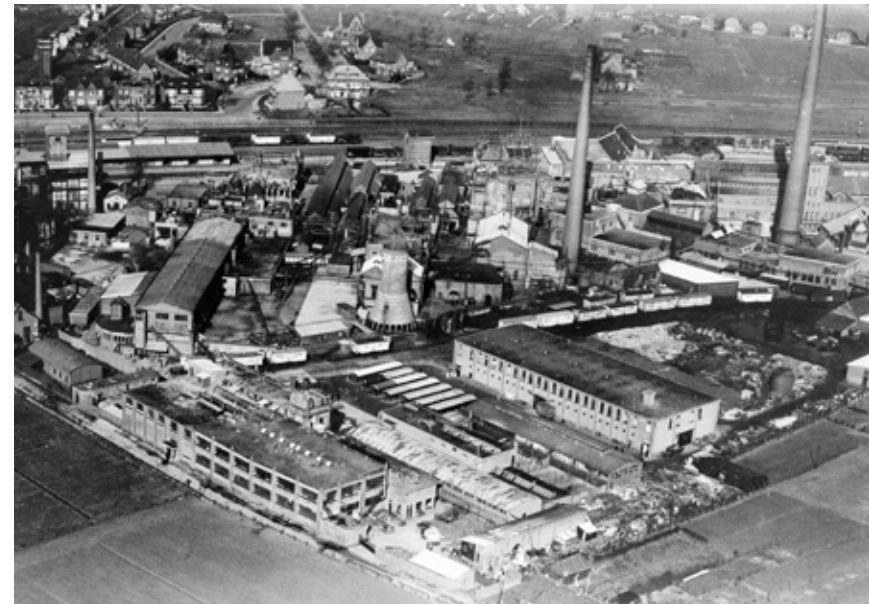
Naast boter en margarine werden vleeswaren aan het einde van de negentiende eeuw een belangrijk exportproduct voor Oss. Uit de veehandel en slagerijen kwamen grote exportslagerijen en vleeswarenfabrieken voort. Veehandelaar en slager Arnold van Zwanenberg uit Heesch en zijn neef Nathan van Zwanenberg stichtten in 1887 de 'Zwanenberg Slachterijen en Fabrieken' aan de zuidzijde van de pas aangelegde spoorweg. Dit bedrijf produceerde onder de merknaam Zwan allerlei vleesproducten en verwerkte tevens allerlei bijproducten. Het fabriekscomplex groeide snel in omvang. De vleeswarenfabriek wist zich lange tijd op eigen kracht te redden, mede dankzij allerlei succesvolle nevenactiviteiten. Zo richtte Saal van Zwanenberg in 1923 onder de vleugels van de vleesfabriek het farmaceutisch bedrijf Organon op, vanuit de wens om met het slachtafval iets nuttigs te doen. Deze dochtermaatschappij vond een manier om uit dierlijke organen insuline te extraheren, een belangrijk middel in de strijd tegen suikerziekte. Later verwierf Organon grote faam met de synthetische bereiding van vitamine A en de introductie van de anticonceptiepil. Intussen ontwikkelde de vleessector van Zwanenberg zich verder totdat deze tak in 1970 aan Unilever werd verkocht. De farmaceutische tak overvleugelde gaandeweg steeds meer de vleessector totdat er van de oorspronkelijke fabriek nauwelijks meer iets resteerde. Organon maakte tijdelijk onderdeel uit van het AKZO-concern en werd in 2007 verkocht aan het Amerikaanse Schering-Plough.

Hartog Unox

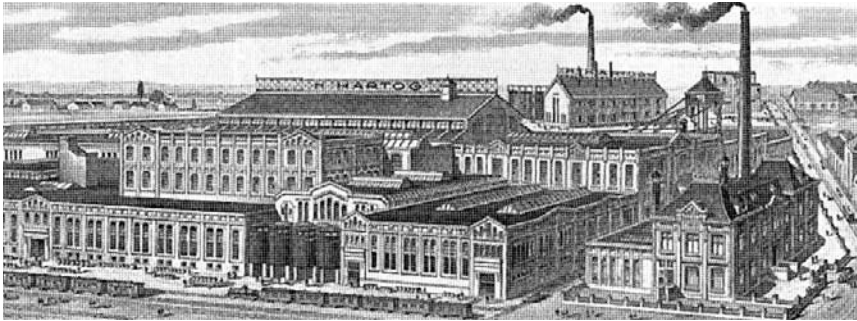
Binnen enkele jaren na zijn start kreeg Van Zwanenberg concurrentie van veekoopman Hartog Hartog. In 1876 begon Hartog aan de Walstraat een eigen slagerij die in 1884



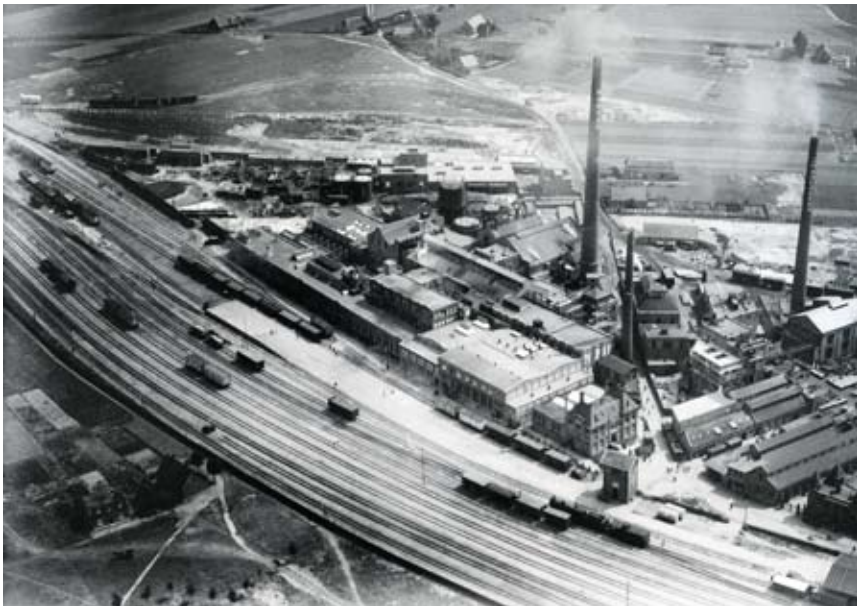
Briefhoofd van Zwanenberg uit de jaren twintig met een overzicht van het fabriekscomplex (bron: Van de Ven 1997, p.58).



Luchtfoto uit 1937 van de vleeswarenfabriek Zwan. Op de voorgrond komt Organon voorzichtig tot ontwikkeling (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).



Briefhoofd van Hartog uit de jaren twintig met een overzicht van het fabriekscomplex (bron: Van de Ven 1997, p.52).



Luchtfoto uit 1926 van de vleeswarenfabriek Hartog. Het zogenaamde 'concurrentiestraatje' tussen de schoorsteenpijpen markeert de grens tussen de fabrieken van Hartog en Zwanenberg (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).

verhuisde naar de Peperstraat. In 1893 richtte hij de verlaten margarinefabriek van Van den Bergh in als 'Exportslagerij en Vleeswarenfabriek Hartog'. Een jaar later verplaatste Hartog zijn fabrieksonderdelen eveneens naar de zuidrand van Oss. Daar kon hij zijn activiteiten concentreren, had hij alle ruimte om door te groeien en profiteerde hij van een directe aansluiting op het spoor. Hartog breidde zijn bedrijf uit met onder andere een bloeddrogerij, een baconzouterij (1904), een darmenzouterij (1905), een vleeswarenfabriek (1906) en een margarinefabriek (1911). In de crisisjaren 1929-1930 probeerden de concurrenten Hartog en Zwanenberg tot een fusie te komen, maar die poging mislukte. Aan de concurrentie met Jurgens en Van den Bergh kwam in 1929 een einde toen Hartog zijn margarineproductie onderbracht bij de Margarine Unie cq. Unilever. Dankzij een goede marketing- en bedrijfsstrategie van het nieuwe moederbedrijf wist Hartog zich in de jaren dertig te handhaven. Voor de vleesgerelateerde activiteiten van Hartog werd in 1937 de succesvolle merknaam Unox geïntroduceerd die tot op de dag van vandaag voort bestaat. De nieuwe merknaam was mogelijk een samen-trekking van de woorden Unilever en Ox (Engels voor os). In 1970 nam Unilever, waar Hartog inmiddels onderdeel van was, ook Zwanenberg over. In 1978 werden beide bedrijven opgeheven en samengevoegd in de Unilever Vleesgroep (UVG). Het overgrote deel van de oorspronkelijke fabrieksgebouwen is in de loop der jaren afgebroken en gemoderniseerd. De karakteristieke schoorsteenpijpen van Hartog en Zwanenberg zijn definitief uit de skyline van Oss verdwenen.

transport

De aansluiting op het landelijke spoorwegennetwerk in 1881 was van doorslaggevende betekenis voor de industriële groei en de ruimtelijke ontwikkelingsrichting van Oss. Als eerste vestigde zich de gemeentelijke gasfabriek in

1885 aan de zuidzijde van de spoorweg. In dat jaar opende de Nederlandsche Provinciale Spoorweg Maatschappij een tramlijn tussen Veghel en Oss met een eindhalte aan de Molenstraat ten zuiden van het spoor (in de jaren dertig opgeheven). Kort na de opening van de Gasfabriek in 1885 volgden de vleeswarenfabrieken van Zwanenberg en Hartog. De aangetakte bedrijfssporen groeiden uit tot een fijnmazig netwerk van goederenlijntjes over, voor- en achterlangs de fabrieksterreinen. De representatieve fabriekskantoren presenteerden zich aan de zijde van de spoorweg. Zo ook aan de stadszijde waar tapijtfabriek Bergoss lag.

textiel

Bergoss

De textielhandel die in de veertiende eeuw in Oss tot bloei kwam, kreeg in het industriële tijdperk een krachtig vervolg. In 1856 stichtte Daniël van den Bergh (1794-1866), broer van de latere margarinefabrikant Simon van den Bergh, een watten- en kapokfabriek aan de Molenstraat. Zijn zoon Jacob van den Bergh (1845-) verplaatste deze fabriek in 1888 naar een terrein op de hoek van de huidige Oostwal (destijds Klaphekkenstraat) en de Goudmijnstraat en gaf het de naam Bergoss. Daar produceerde hij grauwe watten en kapokmatrassen. Later ontwikkelde Bergoss zich tot een meubelstoffen- en tapijtweverij, uitgerust met een spinnerij, een ververij en een spoelerij. Het bedrijf breidde steeds verder uit over het 5 hectare grote terrein in de richting van de Spoorstraat (huidige Bram van den Berghstraat). Aan deze straat werden in 1919 het kantoor, de dienstwoning en de fabrikantenvilla gebouwd naar ontwerp van de Nijmeegse architect O. Leeuw. Na enkele decennia van zakelijke voorspoed ging het in de jaren zeventig ineens het snel bergafwaarts met Bergoss.



Luchtfoto uit 1923 van de Bergoss tapijtenfabriek. De open ruimte tussen het kantoor (linksonder) en de fabriek (middenboven) bood ruimte voor uitbreidingen van de fabriek (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).



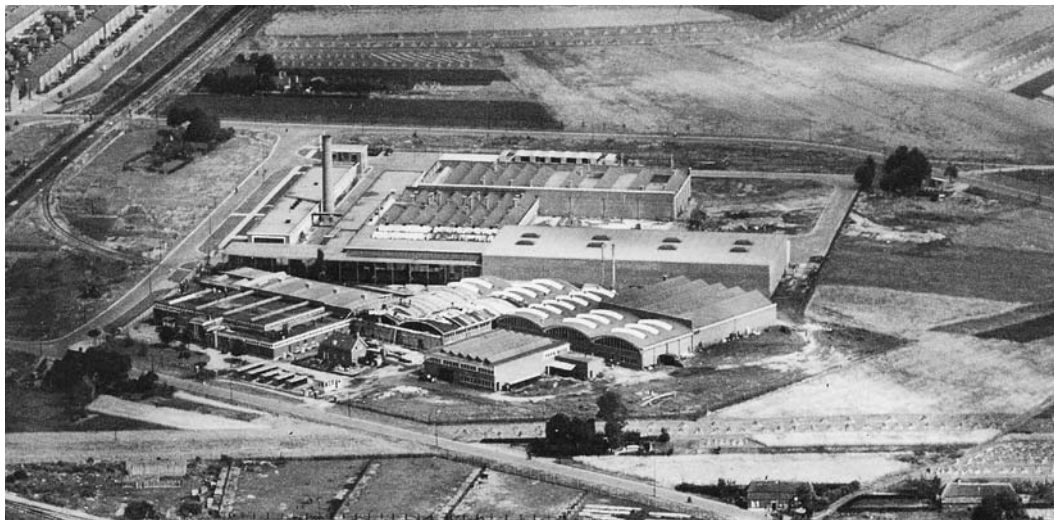
Kantoor van Bergoss kort na de oplevering in 1920 gefotografeerd (coll. Stadsarchief Oss).



Restant van de productiehallen met sheddaken aan de Oostwal.



Briefhoofd van Gebrs. Van den Bergh (Bergoss) uit de jaren twintig met een overzicht van het fabriekscomplex (bron: Van de Ven 1997, p.66).



Luchtfoto uit 1956 van tapijtfabriek Desso, met daarachter de fabriek van Thomassen & Drijver die blikken leverde aan de vleesfabrieken (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).

Een overname door de tapijtfabriek Desso uit Oss kon niet voorkomen dat in 1982 het faillissement van Bergoss werd uitgesproken. Thans bestaat het alleen nog als merknaam. Van het oorspronkelijke fabriekscomplex resteren het kantoor met de aangrenzende dienstwoning aan de Bram van den Berghstraat 22 en enkele fabrieksonderdelen aan de Oostwal (gedeeltelijk geïntegreerd in een hotel en gedeeltelijk het 'casco' voor nieuwbouwwoningen). Het voormalige fabrieksterrein wordt herontwikkeld tot woonbuurt het Berghkwartier.

Desso

De Belg Henri Desseaux begon in 1930 de 'Tapijtfabriek H. Desseaux NV' en stichtte in 1936 een vestiging in een deel van de voormalige Jurgensfabriek. In 1947 werd een geheel nieuwe vestiging aan de Molenweg (op korte afstand van de Hartogfabriek) in gebruik genomen. De merknaam Desso ging uiteindelijk over op de fabriek. In de jaren tachtig van de twintigste eeuw nam Desso de gezonde onderdelen over van het failliete Bergoss, alsmede een minderheidsbelang in de derde Osse tapijtfabriek Ossfloor. In 1983 werd de tapijtgarensponnerij in Oss gesloten en overgebracht naar België. Na de overname van Desso in 1998 door 'Armstrong World Industries Inc.' sloot de Osse tapijtfabriek in 2003 haar poorten met uitzondering van de vestiging van Ossfloor. De productie werd overgebracht naar de vestiging in Waasmunster.

industriële enclaves

De industrialisatie van Oss leidde weliswaar tot een ingrijpende verandering van het stadsbeeld en een vergroting van de stad maar nauwelijks tot een wijziging van het bestaande stratenpatroon. De spoorweg en de daaraan gelegen industrieën vormden het meest in het oog sprin-

gende nieuwe ruimtelijke structurelement. Het historische raamwerk van pleinen, uitvalswegen en verbindende dwarsstraten – zoals omschreven in het vorige hoofdstuk – bleef niettemin grotendeels intact. De stadsuitbreiding voltrok zich niet volgens een vooropgezet plan, maar in de vorm van lintbebouwing langs de historische uitvalswegen. De fabrieken ontwikkelden zich vanuit bestaande panden en vulden geleidelijk de open agrarische ruimte aan de achterzijden. Door grondaankopen verzekerden de fabrikanten zich van voldoende ruimte voor uitbreidingen in de toekomst. Dat verklaart de open ruimtes bij de fabrieken die soms jarenlang onbebouwd bleven. De fabriekscomplexen manifesteerden zich op den duur als omheinde enclaves binnen het historische raamwerk. In de schaduw van de industriële grootbedrijven ontstonden toeleverende bedrijven (kuiperij, drukwerk, emballage en transport), waaronder De Reuver's Stoomkuiperij, Houtzagerij en Kistenfabriek aan de Molenstraat (1975 gesloopt) en Kistenfabriek Van den Bergh aan de Klaphekkenstraat. Andere ondernemingen legden zich toe op de verwerking van restproducten (zeep, borstels). De fabrikanten bouwden hun imposante villa's aan het stukje Molenstraat tussen de bestaande stad en de nieuwe spoorweg. De arbeiders werden gehuisvest in de nabijheid van de fabrieksterreinen, tegen het oude stadscentrum in onder andere de Nieuwe Brouwerstraat, de Linkensweg, het Heschepad en de Boterstraat. De arbeiderswoningen aan het Heschepad zijn in de jaren zeventig afgebroken



Uitsneden van Oss op de topografische kaarten van 1870 en 1899. In korte tijd is er veel veranderd. De stadsgracht is gedeeltelijk gedempt, de begraafplaats is verplaatst, de fabrieken van Jurgens en Van den Bergh zijn gebouwd en de spoorlijn met het station zijn gerealiseerd (copyright: Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn 2009).



Het gedeelte van de Molenstraat tussen het centrum en het spoor ontwikkelde zich aan het einde van de negentiende eeuw tot een voorname woonstraat met fabrikantenvilla's van de families Van den Bergh en Jurgens (coll. Stadsarchief Oss).



industriële enclaves: overzicht van de fabriekscomplexen

- Legenda industriële enclaves
- oorspronkelijke of verdwenen vestigingen
 - restanten
1. Joh. Jurgens margarinefabriek
 2. Antoon Jurgens margarinefabriek
 3. Simon van den Bergh margarinefabriek
 4. coöp. zuivelfabriek De Eendracht
 5. houtloodsen
 6. hooi en strooperserijen
 7. De Reuver houtindustrie
 8. Elsbach's chemische industrie
 9. gemeentelijke gasfabriek
 10. Zwanenberg's fabrieken
 11. Hartog's fabrieken
 12. Gebr. Van den Bergh tapijtfabriek (Bergoss)
 13. Meyer van Leeuwen margarinefabriek
 14. Van den Bergh kistenfabriek
 15. borstelfabriek en smederij
 16. houthandel Kamphuis & Koosebroek
- overige: kantoren en villa's fabrikanten



Arbeiderswoningen aan het Heschepad (coll. Stadsarchief Oss).

religieuze enclaves

katholieke emancipatie

De verkregen welvaart door de florerende boterhandel en het zelfbewustzijn van de gestaag groeiende, overwegend katholieke stadsbevolking kwam - na het herstel van de Bisschoppelijke Hiërarchie in 1853 - manifest tot uitdrukking in de sloop van de middeleeuwse St. Willibrorduskerk en de bouw van een compleet nieuwe kerk op dezelfde plek. Dit imposante bouwwerk kwam in 1857-1859 tot stand naar ontwerp in neogotische stijl van architect H.J. van Tulder. De kerk werd toegewijd aan O.L.Vrouw Onbevlekt Ontvangen en ook wel Grote Kerk genoemd. In 1872 werd het kerkhof geruimd en verplaatst naar de Eikenboomgaard aan de rand van de toenmalige stad. Het vroegere kerkhof kreeg een groene inrichting met omheining en een beeldengroep van een triomferende Maria tussen twee engelen (beeldhouwer L.C. Hezenmans, 1894). In het stadsbeeld werd de emancipatie van de katholieken steeds meer zichtbaar. De kloosters met de daaraan verbonden instellingen voor onderwijs en zorg manifesteerden zich als monumentale bakens in de stad, overwegend uitgevoerd in neogotische bouwstijl. Midden op het Walplein werd in 1922 een Heilig Hartbeeld van A. Falise geplaatst, dat in 1965 verhuisde naar een plantsoen aan de Berghemseweg voor het Anton Jurgenshuis.

Fraters van Tilburg

De Grote Kerk aan de Kerkstraat 15 vormde de aanzet van een geestelijk centrum dat in aansluiting hierop tot ontwikkeling zou komen. Het bestond uit een onderwijscluster van de Fraters van Tilburg aan de oostzijde van de Begijnenstraat en een onderwijs- en zorgcluster van de Zusters van Liefde ten westen van de Begijnenstraat. De belangrijkste vestigingen en bouwactiviteiten aan de oostzijde van de Begijnenstraat betroffen achtereenvolgens:



Het Fratershuis met rechts daarvan het patronaatsgebouw omstreeks 1920. (coll. Stadsarchief Oss).



Bijeenkomst rond het Heilig Hartbeeld op het Walplein (coll. Stadsarchief Oss).



Beeldengroep uit 1894 aan de zuidzijde van de Grote Kerk.



De Grote Kerk gezien vanuit de Koorstraat.



De naoorlogse uitbreiding van het Fratershuis gezien vanaf de toren van de Grote Kerk.



De tuin van het Fratershuis is veranderd in een stadspark (coll. Stadsarchief Oss).



Verzorgingshuis Vita Nova en verpleegtehuis Sonnevancck aan de Begijnenstraat



St. Leonardusgesticht in de Arendsvlucht met daarachter de St. Rafaël-meisjesschool (coll. Stadsarchief Oss).

- St. Nicolaasinstituut, Begijnenstraat 3 (1883);
- uitbreiding pastorie, Begijnenstraat 1a (1885);
- patronaatsgebouw, Koorstraat (1886-1887, gesloopt);
- St. Nicolaasschool, Koorstraat 14 (1907-1909, gesloopt en vervangende nieuwbouw);
- pensionaatsvleugel St. Nicolaasinstituut (1913, gesloopt);
- St. Jan Mavo, Koorstraat 12 (1947-1948 / 1954);
- parochiehuis, Koorstraat 6 (1955);
- uitbreiding St. Nicolaasinstituut, Koorstraat 10 (1957-1960).

Het parochiecentrum rondom de kerk met pastorie en parochiehuis en het daarmee verbonden kloosterlijk centrum achter het Fraterhuis met diverse schoolgebouwen rond een kloostertuin vormden twee met elkaar samenhangende territoria. Binnen de territoria hadden de verschillende gebouwen hun eigen domein, afgebakend door stevige tuinmuren. Bijna honderd jaar na hunkomst verlieten de Fraters van Tilburg begin jaren tachtig het St. Nicolaasinstituut, dat daarna gedeeltelijk werd gesloopt, deels in gebruik bleef als school en voor de rest een kantoorfunctie kreeg. De kloostertuin werd getransformeerd in een stadspark met aangrenzend nieuwbouwwoningen. De karakteristieke tuinmuren werden gesloopt (kloostertuin, kerk) of verlaagd (Koorstraat). Desondanks bleef het gebied een rustige en groene enclave in de luwte van de commercie rond de Heuvel.

Zusters van Liefde

Ten westen van de Begijnenstraat namen de Zusters van Liefde in 1841 hun intrek in het verbouwde Huize 'Arendsvlucht'. Zij bouwden dit pand uit tot het Sint-Leonardusgesticht (1877) en breidde verder uit met de Sint-Raphaëlmeisjesschool aan de Arendsvlucht (1902) en het Sint-Annaziekenhuis aan de Begijnenstraat (1913). Begin jaren zestig verhuisde het ziekenhuis naar nieuwbouw in de wijk Ruwaard. De oudbouw in het centrum

werd in gebruik genomen als verzorgingshuis Vita Nova en verpleegtehuis Sonnevand. Het voormalige complex van de Zusters van Liefde werd in 1983 gesloopt en vervangen door nieuwbouw die alleen in omvang en functie enigszins verwijst naar de voorganger.

Carmelieten

Naast dit roomse bolwerk achter de Grote Kerk kwamen nieuwe religieuze subcentra tot stand die de ontwikkelingsrichting van de groeiende stad volgden. De zuidwaartse groei werd opgevangen door de paters Carmelieten die rond 1890 aan de Molenstraat ten zuiden van de spoorweg een kerk met klooster bouwden naar ontwerp van architect H.R. Hendriks uit Oss. Op dit punt bevond zich tevens de eindhalte van de tramlijn uit de richting van Veghel. In 1902 kwam Titus Brandsma in dit studiehuis studeren. Samen met margarinefabrikant Jurgens richtte hij in 1923 het Carmelcollege op, het huidige Titus Brandsmalyceum. De school kreeg aanvankelijk onderdak in de Jurgensvilla Josina, die in 1926-1928 werd vervangen door nieuwbouw naar ontwerp van de Nijmeegse architect J. Zwanikken. Hij ontwierp een markant gebouw met toren en breed front naar de Molenstraat. Het bestond destijds uit een vierjarige Middelbare Handelsschool en een vijfjarige HBS, aanvankelijk alleen voor jongens toegankelijk maar na de Tweede Wereldoorlog ook voor meisjes. De Paterskerk en het klooster werden respectievelijk in 1968 en 1977 gesloopt om ruimte te bieden aan de expansie van Organon: parkeerplaats en het gebouw met de zogenaamde 'blauwe wand'. De uitbreidingen van Oss in westelijke en in oostelijke richting werden respectievelijk vanaf 1921 en 1925 bediend door nieuwe parochies met de H. Hartkerk aan de Kromstraat 109 (architect W. van Aalst) en de Gerardus Majellakerk aan de Berghemseweg 4 (architect Ed. Cuijpers). De overhoeks geplaatste en in de zichtlijn van de Klaphekkenstraat gesitueerde Gerardus Majellakerk



Klooster en kerk van de paters Carmelieten aan de Molenstraat (coll. Stadsarchief Oss).



Het Carmelcollege, thans Titus Brandsma College, aan de Molenstraat (coll. Stadsarchief Oss).



De H. Hartkerk aan de Kromstraat (coll. Stadsarchief Oss).



De Gerardus Majellakerk aan de Berghemseweg (coll. Stadsarchief Oss).



Pastorie met links achter de Nederlands Hervormde Kerk aan de Molenstraat, hoek Walplein en Walstraat (coll. Stadsarchief Oss).



De synagoge van de Nederlands Israëlitische gemeente Oss aan de Oude Kerkstraat, ontworpen door architect Jos Bijnen (coll. Stadsarchief Oss).



Het lichte pand is de dienstwoning voor de voormalige synagoge aan de Koornstraat.

vormt samen met de schoolgebouwen aan weerszijden een karakteristiek parochiecentrum. De bijbehorende pastorie is gesloopt.

protestanten en joden

In het overwegend rooms katholieke Oss leefden nog twee andere, veel kleinere geloofsgemeenschappen. De protestanten beschikten vanaf 1817 over een eigen religieus centrum. Op de plek waar de katholieke schuilkerk stond, bouwden zij een kleine kerk met een forse pastorie. Beide gebouwen stonden op de kop van de Molenstraat en waren met de voorgevels georiënteerd op het Walplein. De kerk lag iets terug ten opzichte van de dienstwoning, zodat een soort 'voorplein' ontstond. Dit beeldbepalende ensemble maakte tussen 1966 en 1973 plaats voor een grootschalig warenhuis. De Nederlands Hervormde gemeente bouwde een nieuwe kerk aan de Vianenstraat. De economische opbloei in de negentiende eeuw ging gepaard met een toename van het aantal joodse inwoners die vanuit de omliggende dorpen naar Oss kwamen. De joodse families Van Zwanenberg, Hartog en Van den Bergh speelden zoals we eerder zagen een opvallende rol in de industrialisatie van Oss. De synagoge was aanvankelijk ondergebracht in een woonhuis aan de Varkensmarkt. In 1831 werd een nieuw gebedshuis gebouwd aan de Koornstraat 1. Gedurende het interbellum was de joodse gemeenschap groter dan die van de protestanten en was Oss na Amsterdam de plaats met procentueel het hoogste aantal joodse inwoners. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de joodse gemeenschap in Oss een zware slag toegebracht. Van de 252 gedeporteerde joden keerden er slechts 6 levend uit de concentratiekampen terug. De synagoge aan de Koornstraat werd gesloopt, met uitzondering van de dienstwoning aan de straatzijde die een andere bestemming kreeg. In 1959 kreeg de joodse gemeenschap de beschikking over een nieuwe synagoge aan de Oude Kerkstraat.

- Legenda religieuze enclaves
- oorspronkelijke of verdwenen vestigingen
 - restanten
1. O.L. Vrouw Onbevlekt Ontvangen (Grote Kerk)
 2. pastorie
 3. fratershuis
 4. parochiehuis
 5. synagoge
 6. St. Jans Mavo
 7. St. Nicolaasschool
 8. St. Raphaëlschool
 9. St. Leonardusschool
 10. kleuter- en huishoudschool
 11. muziekschool
 12. R.K. begraafplaats
 13. parochiecomplex Gerardus Majella
 14. algemene begraafplaats
 15. N.H. kerk en pastorie
 16. Titus Brandsmacollege
 17. klooster en kerk van de Carmelieten
 18. Maaslandcollege
 19. Paaskerk



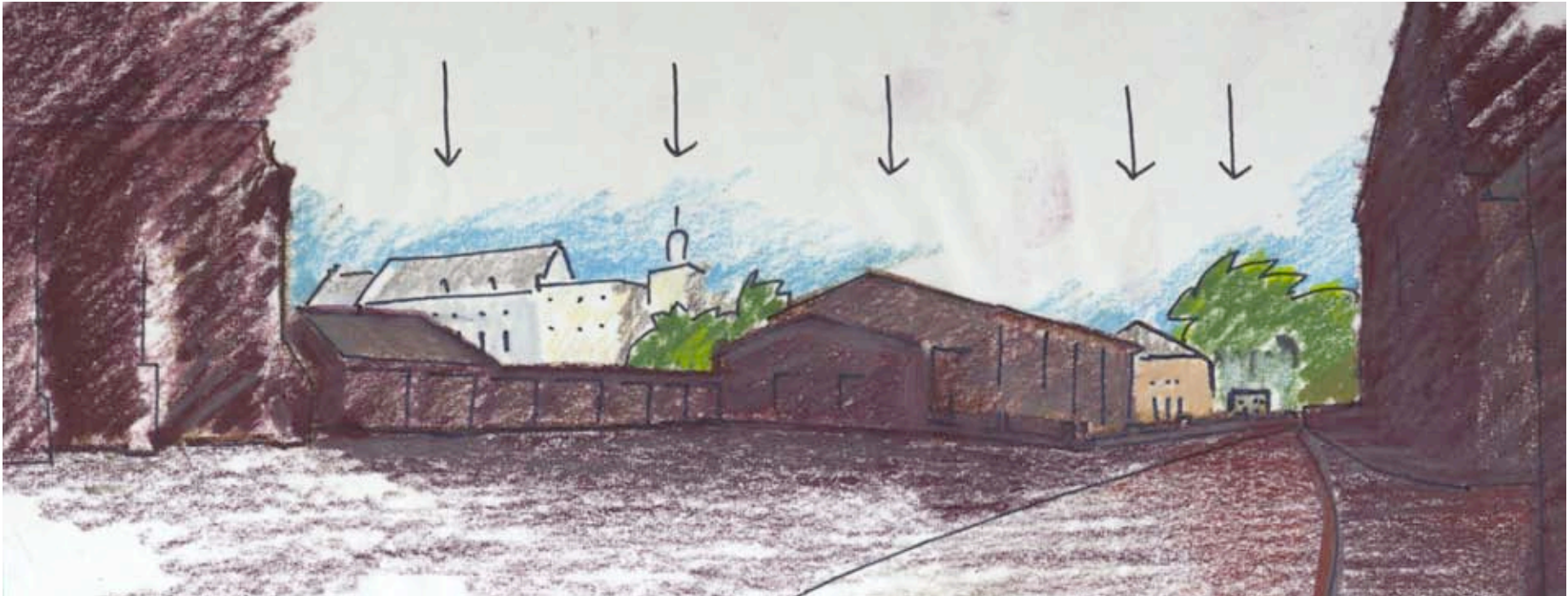
overzicht van de religieuze enclaves in de stad



De religieuze enclave achter de Grote Kerk bestaat van oudsher in hoofdzaak uit twee met elkaar samenhangende territoria: het parochiecentrum rondom de kerk met pastorie en parochiehuis, en het daarmee verbonden kloosterlijk centrum achter het fraterhuis van waaruit diverse schoolgebouwen zijn gesticht en een tuin aangelegd. Een historisch gelaagde twee-eenheid dus. Een opvallende ruimtelijke karakteristiek is de compartimentering van de enclave in verschillende domeinen. Tuinmuren van wisselende ouderdom en verschijningsvorm (rood) en sinds kort ook hagen (groen) bakenen de afzonderlijke domeinen af rond de kerk (1), de pastorie (2), het parochiehuis (3), het vml. St. Nicolaasinstituut (4), de vml. St. Jan Mavo (5), de St. Nicolaasschool (6) en het park (7). Enkele karakteristieke muren zijn vervangen zoals langs de Krakenburg en andere zijn verlaagd zoals voor het voormalige klooster aan de Koornstraat. De verscheidenheid aan domeinen is groot. Het domein van het parochiehuis is klein, dat van de St. Nicolaasschool groot. Het domein van het park is openbaar en toegankelijk, die van het St. Nicolaasinstituut (4a en 4b) en de pastorie privé en besloten. Hoge bomen maken de private en besloten domeinen vanaf een afstand beleefbaar.



Luchtfoto uit 1937 van de Philips-fabriek met rechtsboven de Grote Kerk. (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).



De botsing van sferen tussen de kerk en de fabriek die zo kenmerkend was voor deze plek is er niet meer. Maar de verstillend en monumentaliteit die uitgaat van de Grote Kerk is nog steeds karakteristiek voor het gebied van deze religieuze enclave. Het vormt nu een oase van rust in de luwte van de commercie rond de Heuvel. Opvallend is het compacte, stenige straatbeeld waarvan de aan-

eengesloten wanden nog steeds het oude stratenpatroon volgen. Door deze kromming verschuift het blikveld steeds en komen de hoekpanden prominent in beeld. Verderop in de Koornstraat, langs de oude kloostertuin, breekt het straatbeeld open en verschijnen de schoolgebouwen één voor één in beeld, opgenomen in de boombeplanting van het park. In het park is de voormalige

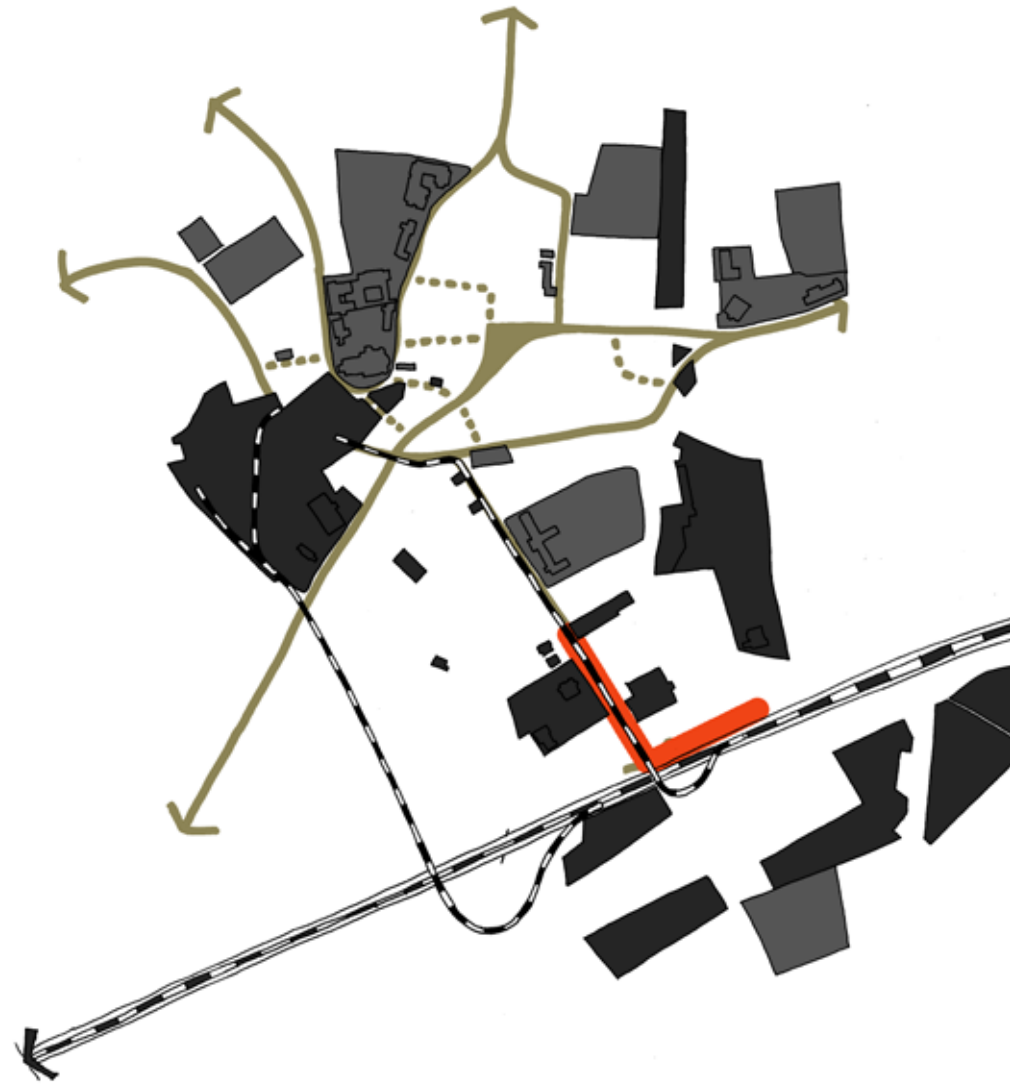
afbakening van verschillende domeinen nog steeds herkenbaar. Jammer dat de karakteristieke tuinmuren gedeeltelijk werden gesloopt (kloostertuin, kerk) of verlaagd (Koornstraat). Direct naast de toren van de kerk is nog goed te zien hoe gelaagd het ruimtebeeld vroeger ook op andere plekken rondom de kerk moet zijn geweest toen het silhouet van het klooster met de bomen uit de tuin slechts achter hoge muren te zien was, als een geheimzinnige tribune.

Rondje om de kerk.

Contrast tussen het compacte, stenige straatbeeld rondom de Grote Kerk en het straatbeeld verderop langs de oude kloostertuin, waar het straatbeeld openbreekt en de bebouwing terugligt ten opzichte van de straat, gescheiden door ommuurde tuinen en opgenomen in de boombeplanting van het park.







De oude stad wordt vanaf de negentiende eeuw omzoomd door industriële en religieuze enclaves. Ze liggen als eilanden aangeschoven tegen de bestaande structuur, maar voegen daar nauwelijks nieuwe stedelijke structuur aan toe. Wel verschuift het bestuurlijk en representatief zwaartepunt van de stad naar de Molenstraat en Spoorlaan (Titus Brandsmalyceum, directeursvilla's, stadhuis en station).



Uitsneden van Oss op de topografische kaarten van 1913 en 1928. De bebouwing verdicht zich langs en tussen de radiale uitvalswegen. De fabrieken breiden verder uit en Bergoss vestigt zich ten oosten van de Klaphekkenstraat. (copyright: Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn 2009).



De Heuvel met het stadhuis gezien vanuit de Heuvelstraat (coll. Stadsarchief Oss).



Het postkantoor uit 1904 aan de Molenstraat werd in 1972 gesloopt (coll. Stadsarchief Oss).

plannen voor de stad

woningwet

Door de industrialisatie veranderde in het laatste kwart van de negentiende eeuw het aanzien van Oss in snel tempo. Grote fabrieksgebouwen en hoge schoorstenen domineerden de skyline van de stad. Ondanks de groeiende schare fabrieksarbeiders, leefden nog steeds veel Ossenaars van de landbouw. De bebouwing rond het stadscentrum en de fabrieksterreinen had een overwegend landelijk karakter. Boerderijen stonden tot in het stadscentrum: langs de Begijnenstraat, de Koorstraat en in de Molenstraat. De Lievekamp bestond uit akkers rond een doodlopend straatje. De Heuvel was nog steeds het kloppende hart van de stad. Hier lagen de cafés, het kantongerecht, het postkantoor, het stadhuis. Het bebouwingsbeeld bestond overwegend uit langgerekte dwarshuizen van één of twee bouwlagen en zadeldak met de nokrichting evenwijdig aan de straat. Op dinsdag werd op de Heuvel de weekmarkt voor groente, boter en kleinvee gehouden en op enkele donderdagen per jaar de paardenmarkt. Aan het begin van de twintigste eeuw zou het zwaartepunt in zuidelijke richting verschuiven. Aan de Molenstraat kwamen het postkantoor (1904, gesloopt in 1972) en het stadhuis in villa Constance (1921). In de omgeving van de Spoorlaan vestigden zich steeds meer horecazaken, een concertzaal en een bioscoop.

Woningbouw vond plaats door verdichting in de historische kern, verdichting in de oksels van het bestaande wegenpatroon zoals Koortfoort, de Vierhoek, aan het begin van de Berghemseweg en de Kromstraat, en als lintbebouwing langs de radiale uitvalswegen en de oude landweggetjes rond de stad. De bebouwing bestond vooral uit arbeiderswoningen, vrijstaande burgerwoningen en kleine boerderijen. De Woningwet (1901) bracht de noodzakelijke verandering in deze onsamenhangende situatie.

Vanaf 1911 legde de Bouwvereniging Sint Willibrordus zich toe op de verbetering van de volkshuisvesting. De eerste complexen bouwden de vereniging bij de Boterstraat en het Heschepad (1913) en het Vierhoekje bij de huidige Vierhoeksingel (1918).

De industriële ontwikkeling vanaf omstreeks 1875 en de daarmee gepaard gaande toename van de werkgelegenheid, leidde tot een grote toestroom van arbeiders en een explosieve groei van de stad. Omstreeks 1880 telde Oss 5.000 inwoners. Tien jaar later was dat aantal gegroeid naar 7.500 inwoners. Aan het begin van de twintigste eeuw overschreed Oss de 10.000 inwoners en was het krachtens de Woningwet (1901) verplicht om een uitbreidingsplan op te stellen.

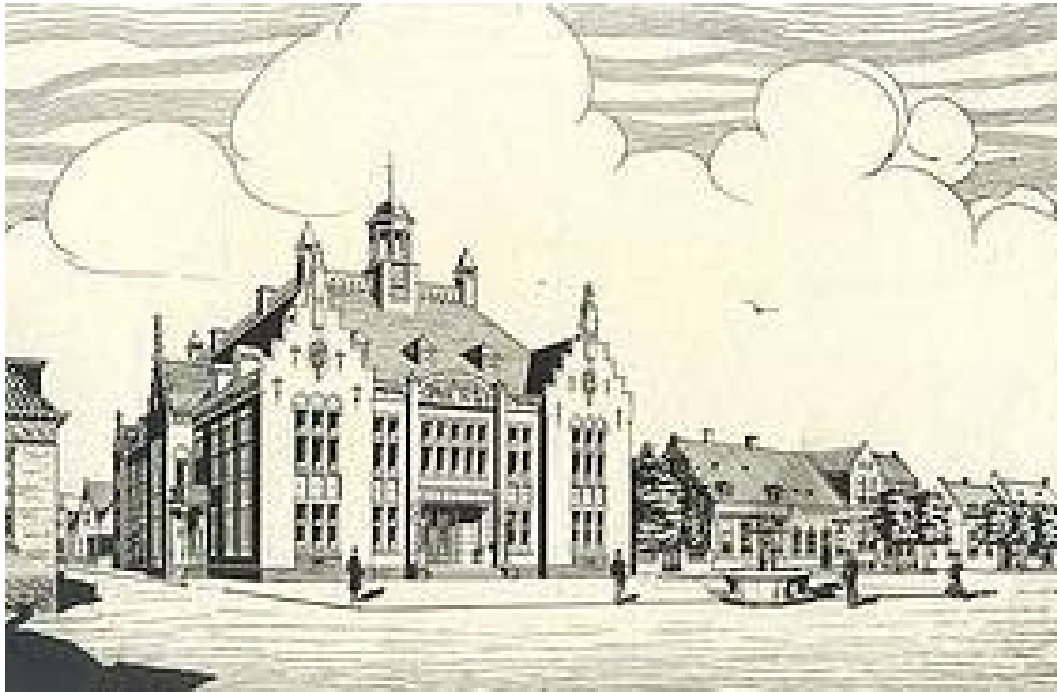
plan Estourgie

In 1918 presenteerde het gemeentebestuur een ambitieus plan dat de ruimtelijke ontwikkeling in goede banen moest leiden. Ontwerper C. Estourgie uit Nijmegen beschouwde de toekomstige stad als een harmonieus en afgerond geheel, waarbij hij met een passer op de kruising van de spoorweg en de Molenstraat een cirkel rond de stad trok. De meest opmerkelijke kenmerken van het plan waren:

- een cirkelvormige ringbaan die als begrenzing de autonome positie van de stad ten opzichte van het buitengebied benadrukt;
- aan de binnenzijde van de ringbaan een stadspark (in aansluiting op de begraafplaats aan de Eikenboomgaard) en extra ruimte voor mogelijke uitbreidingen in de toekomst;
- een assenkruis van hoofdverbindingen (spoorweg en Molenstraat) deelt het plangebied binnen de ringbaan op in vier kwartieren van min of meer gelijke grootte;
- in de twee zuidelijke kwartieren ligt de nadruk op de bestaande industrieën aan het spoor, nieuwe woonwij-



Het Uitbreidingsplan van Oss uit 1918 naar ontwerp van de Nijmeegse architect C. Estourgie (coll. Stadsarchief Oss). Het opstellen van een uitbreidingsplan was krachtens de Woningwet van 1901 verplicht voor gemeenten met meer dan tienduizend inwoners of een bevolkingstoename van meer dan 20 procent in de laatste vijf jaar. Richtinggevend waren de uitbreidingsplannen die H.P. Berlage voor Amsterdam Zuid maakte. Kenmerkend was de gedetailleerde en esthetische benadering van het stedenbouwkundig ontwerp, dat bestond uit een samenhangende en hiërarchische ruimtelijke compositie van straten, gevelwanden, pleinen en plantsoenen.



Ontwerp voor een nieuw stadhuis op de hoek van de Heuvel en de Varkensmarkt naar ontwerp van architect C. Estourgie (coll. Stadsarchief Oss).



Het Hooghuis tijdens de sloop in 1925 (coll. Stadsarchief Oss).



Villapark aan de Dr. Hermanslaan en omgeving, in de jaren twintig gebouwd naar ontwerp van architect C. Estourgie (coll. Stadsarchief Oss).

- ken voor arbeiders aan weerszijden en een buurtje met voornamere burgerhuizen aan de Molenstraat;
- het noordwestelijke kwartier wordt grotendeels in beslag genomen door een nieuwe kanaalhaven (ontwerp ing. P.H.A. van Wamel) met omringende industrie-terreinen en brede straten die ruimte bieden aan een fijnmazig stelsel van goederenspoorlijnen dat aansluit op de spoorweg;
- het noordoostelijke kwartier is grotendeels bestemd voor de gegoede burgerij met vrijstaande huizen en geschakelde woningen met voortuinen;
- monumentaal is het nieuwe tracé van het opgeschoven station aan een halfrond voorplein, via de huidige Burgemeester van den Elzenlaan en een afbuiging in de richting van de Heuvel;
- op de Heuvel is een nieuw gemeentehuis gedacht (ontwerp Estourgie, 1919) op de hoek van de Heuvel en de Varkensmarkt, die in een rechte lijn wordt doorgetrokken in noordelijke richting.

Dit ambitieuze plan was een illustratieve weergave van de economische bloei en het toenmalige zelfbewustzijn van Oss. Er werd groot gedacht. De beoogde transformatie en uitbreiding van de stad was sterk gestuurd vanuit esthetische ontwerpoverwegingen en bleek daardoor al snel te hoog gegrepen. Uitgevoerde onderdelen waren de sloop in 1921 van het vrijstaande stadhuis op de Heuvel (het gemeentebestuur betrok evenwel villa Constance aan de Molenstraat in plaats van de beoogde nieuwbouw op de hoek van de Varkensmarkt), de aanleg van het villapark rond de Dr. Hermanslaan (met financiële steun van de vier grote lokale fabrikantenfamilies) en de sloop in 1925 van het Hooghuis teneinde de directe verbinding tussen de Heuvel en de Berghemseweg te herstellen. De voorgestelde infrastructurele ingrepen zouden pas na de Tweede Wereldoorlog in gewijzigde vorm tot uitvoering komen.



autostad

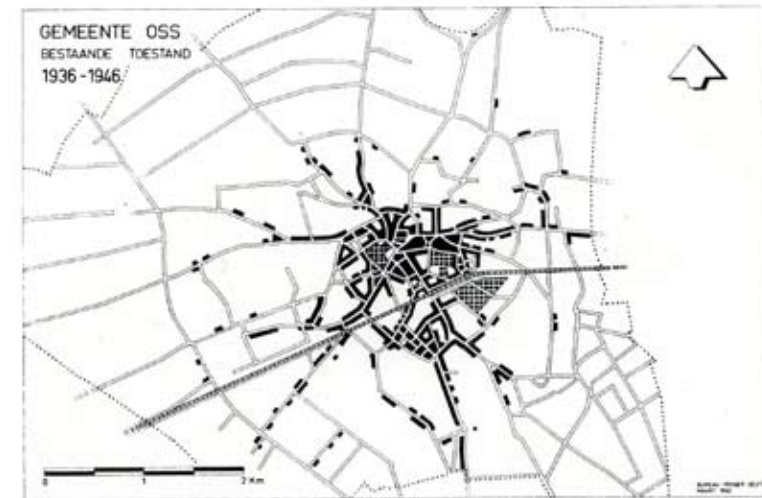
Luchtfoto uit 1980 van de Raadhuislaan en de Lievenkamplaan. Tussen de Raadhuislaan en het spoor staan grote solitaire gebouwen in het groen. Aan de overzijde van de Raadhuislaan rijgen de (kantoor)gebouwen zich aaneen tot gesloten wanden (bron: Aviodrome Luchtfotografie Lelystad).

Na de Tweede Wereldoorlog ging Oss de tweede fase van de industrialisatie in. Bestaande bedrijven breidden uit maar ook veel nieuwe bedrijven kwamen naar Oss. De stad groeide ongekend snel van 20.000 inwoners in 1945 naar het dubbele in 1970. De enorme woningnood leidde tot de aanleg van grootschalige woonwijken. Aan de Raadhuislaan kwam een nieuw cultureel en bestuurlijk centrum tot ontwikkeling. De auto kreeg vrij baan in een stelsel van lanen en alle ruimte in een krans van parkeerterreinen rond het centrum. Het historische, multifunctionele centrum veranderde in een stedelijk winkelcentrum voor voetgangers.

gewijzigde omstandigheden

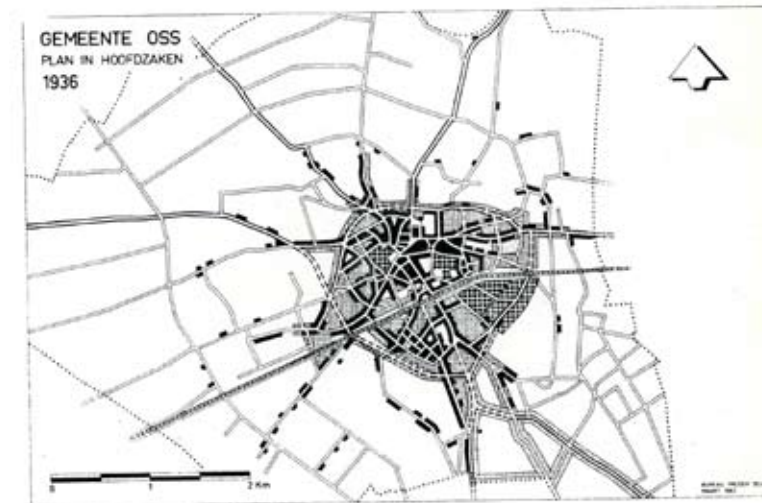
In de jaren dertig en veertig ontstonden nieuwe stedenbouwkundige inzichten en landschappelijke gesteldheden die na de Tweede Wereldoorlog van grote invloed zouden worden op stadsontwikkeling van Oss. Het laatste uitbreidingsplan, dat in 1936 het licht zag, borduurde meer realistisch voort op het eerdere plan van Estourgie. Uitgangspunt was nog steeds een concentrische ontwikkeling met de spoorwegovergang in de Molenstraat als middelpunt en een rondweg als begrenzing van de stad. Het vooroorlogse stedenbouwkundige principe van ongebreideld doorbouwen aan en tussen de bestaande uitvalswegen werd na de oorlog evenwel ingeruild voor een hiërarchisch geleed systeem van afzonderlijke woonwijken (parochie- en wijkgedachte). Binnen die hiërarchie kreeg de oude stad een grootstedelijke centrumfunctie (cityvorming). De structuur van hoofdwegen moest evenredig meegroeien. Daarvoor werd in Oss het spinnenwebvormige raamwerk van historische uitvalswegen aangevuld met een functioneel rechthoekig raster van statige singels op een veel groter schaalniveau. Tegelijkertijd kwamen door de kanalisatie van de Maas, het verbeteren van de dijken en het sluiten van de overlaat in de gemeente Beers na 1942 duizenden hectares vruchtbaar polderland beschikbaar voor landbouw en veeteelt. Deze zogeheten Traverse van de Beerse Maas ten noorden van Oss zou daarna niet meer overstromen. Oss was vanaf dat moment het hele jaar door bereikbaar vanuit de Maasdorpen. Dat versterkte haar regiofunctie. Bovendien behoorde een uitbreiding van de stad in noordelijke richting nu tot de mogelijkheden.

Schematische weergave van de bestaande toestand (bron: Verslag gemeente Oss 1946-1963 en 1963-1967).



1936-1946

Schematische weergave van de Uitbreidingsplannen in Hoofdzaken (bron: Verslag gemeente Oss 1946-1963 en 1963-1967).





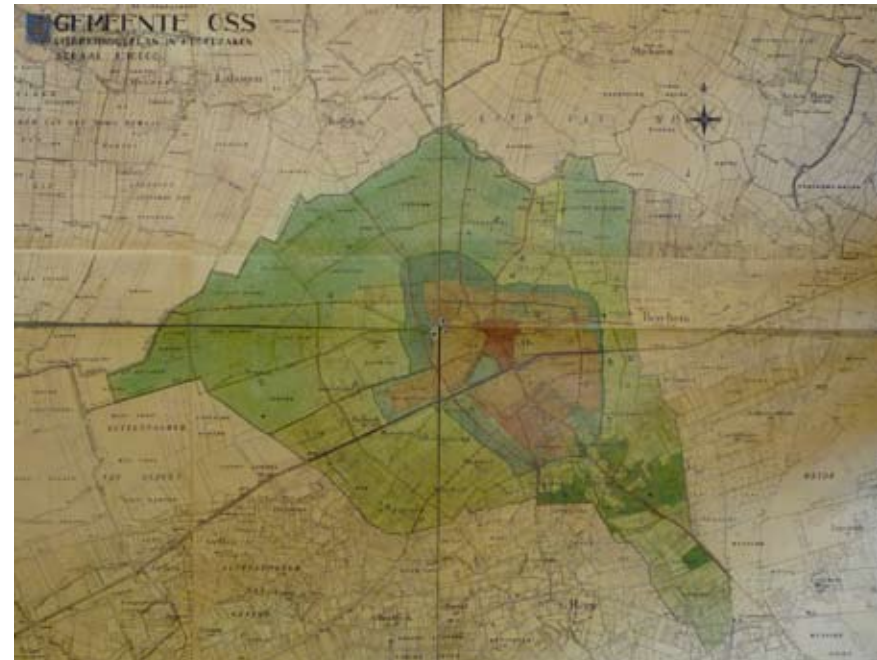
Uitbreidingsplan van Oss uit 1936 (bron: BHIC).

plannen Froger

plan in Hoofdzaken (1950 / 1955)

Het gemeentebestuur van Oss gaf in 1946 opdracht aan de stedenbouwkundige A. Siebers en J.H. Froger om een nieuw uitbreidingsplan te ontwerpen. Siebers (1893-1978) had al voor de oorlog naam gemaakt met dergelijke plannen voor onder andere de gemeente Nijmegen. Froger (1903-1976) was een pragmaticus, zette de grote lijnen uit en had een bijzondere belangstelling voor de organisatie en verkeersafwikkeling in de stad. In april 1949 presenteerden zij samen een plan dat de raad niet zou vaststellen. Daarna trok Froger de opdracht naar zich toe en presenteerde in 1950 een gewijzigd Plan in Hoofdzaken. Dit plan werd in 1951 door GS goedgekeurd en in 1955 gewijzigd. De belangrijkste kenmerken van de laatste planversie waren:

- ruimte om door te groeien tot 35.000 inwoners;
- scheiding van de stedelijke functies wonen, werken, verkeer en recreatie;
- reserveringen voor nieuwe industrieterreinen in aansluiting op de terreinen van Zwanenberg en Hartog (Moleneind);
- een doodlopend kanaal met dwarse insteekhavens en omringende industrieterreinen ten noordoosten van de stad (Elzenburg, gerealiseerd tussen 1963 en 1968);
- een vrijwel rechthoekig stelsel van grotendeels nieuwe hoofdwegen aan de rand van de bebouwde kom, dat aansloot op het netwerk van rijks- en provinciale wegen dat destijds sterk in ontwikkeling was;
- stedelijke groenzones als buffer tussen de industrie- en woongebieden en als overgang tussen de stad en het buitengebied.



Uitbreidingsplan in Hoofdzaken uit 1949 naar ontwerp van A. Siebers en J.H. Froger uit 1949 (bron: BHIC). In vergelijking met het gedetailleerde, esthetische en afgeronde stadsplan uit 1918 waren de naoorlogse uitbreidingsplannen meer gericht op de (functionele) hoofdlijnen, de grootschalige verkeersvraagstukken en de relatie tussen de stad en de regio. Deze 'grote lijnen aanpak' liet ruimte voor latere veranderingen en toevoegingen.



Uitbreidingsplan in Onderdelen (hoofdwegen) uit 1949 naar ontwerp van A. Siebers en J.H. Froger uit 1949 (bron: BHIC).



Uitbreidingsplan in Onderdelen uit 1949 naar ontwerp van A. Siebers en J.H. Froger uit 1949 (bron: BHIC).

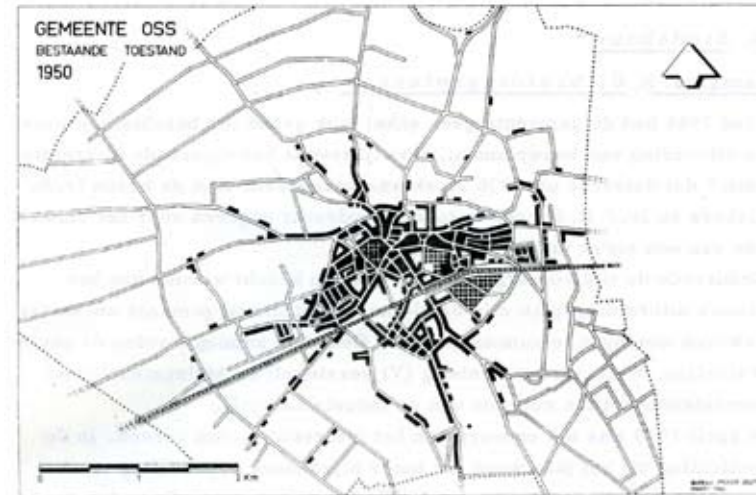
plan in hoofdzaak (1962) en Structuurplan (1967)

Met uitzondering van de infrastructurele voorstellen werden de planonderdelen op het gebied van wonen en werken grotendeels ten uitvoer gebracht in de jaren vijftig. In 1959 wees de rijksoverheid Oss aan als kerngemeente, dat wil zeggen als een stimuleringsgebied. De vestiging van nieuwe bedrijven en de uitbreiding van bestaande fabrieken werden sterk bevorderd. Dankzij dit succesvolle industrialisatiebeleid groeide de stad harder dan voorzien in het hoofdzaakplan. Daarop ontwierp Froger in 1962 een gewijzigd Plan in Hoofdzaak en in 1967 een vervangend Structuurplan waarin stedenbouwkundig nieuwe wegen werden ingeslagen. De voorstellen hadden in essentie vooral betrekking op:

- nieuwe reserveringen voor industrieterreinen in aansluiting op het Moleneind (Landweer) en bij het kanaal (Elzenburg), mede mogelijk gemaakt door een gedeeltelijke annexatie van Berghem in 1962;
- de aanleg van de grootschalige en modernistische woonwijk Ruwaard ten zuidwesten van de stad (1962) en woonwijk Ussen (1967);
- de vernieuwing van het historische stadscentrum (cityvorming).

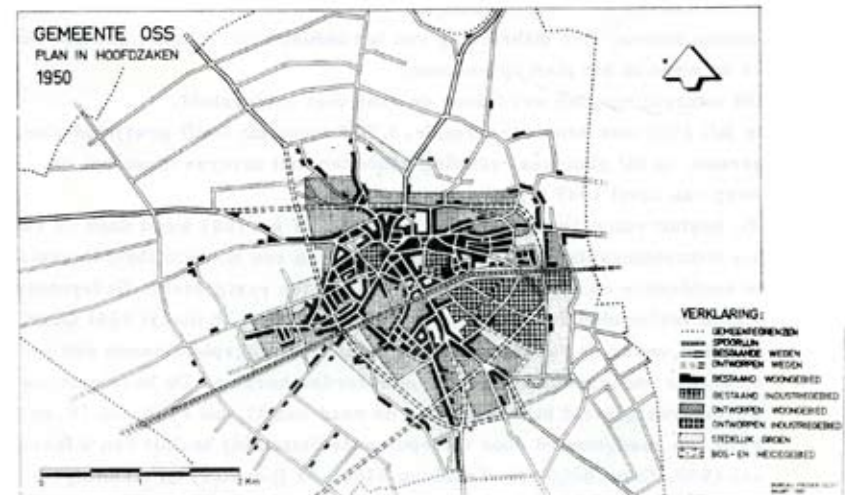
Voor het laatste planonderdeel relevant. Froger ontwikkelde vergaande voorstellen om het historische centrum efficiënter te ontsluiten en tegelijkertijd beter te verbinden met de nieuwe uitbreidingswijken. Hij koppelde deze voorstellen aan het Plan in Hoofdzaak omdat de historische stadskern moest transformeren tot het stedelijke voorzieningencentrum voor een veel grotere stad. Daarbij hanteerde Froger de ontwerputgangspunten van de functionele stedenbouw: scheiding van functies, licht, lucht en ruimte. De belangrijkste voorstellen op dit punt waren:

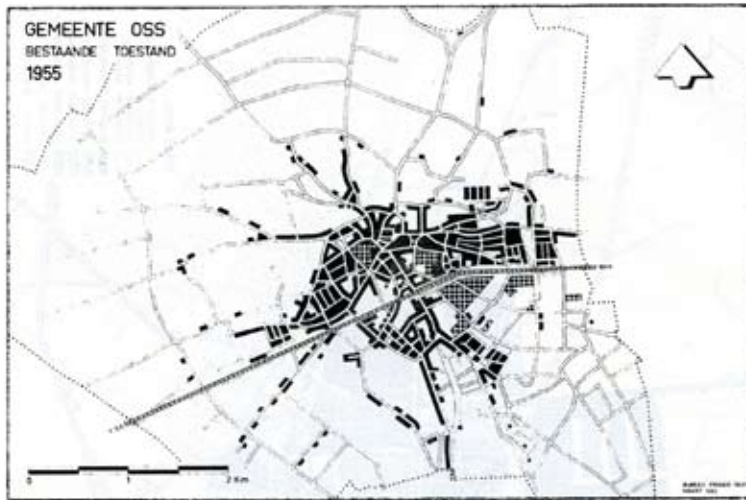
Schematische weergave van de bestaande toestand (bron: Verslag gemeente Oss 1946-1963 en 1963-1967).



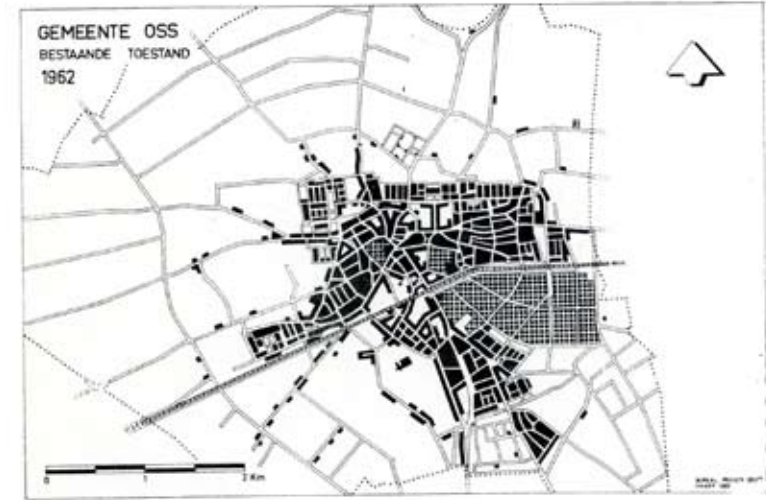
1950

Schematische weergave van de Uitbreidingsplannen in Hoofdzaak (bron: Verslag gemeente Oss 1946-1963 en 1963-1967).

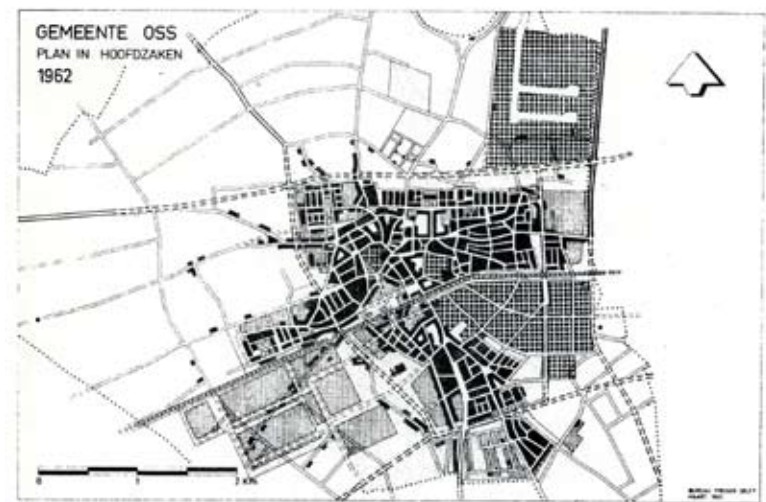




1955



1962



- de doorbraak van de Varkensmarkt in noordelijke richting als rechtstreekse verbinding tussen de Heuvel en een nieuw winkelplein (Terwaenen);
- de doorbraak van de Burgwal tussen de Walstraat en de Eikenboomgaard, waardoor een betere verkeersafwikkeling in noord-zuidrichting ontstond met parkeermogelijkheden op de verruimde Walstraat, alsmede de mogelijkheid van een winkelrondje (Heuvel, Heuvelstraat, Walplein, Walstraat, Burgwal);
- de Raadhuislaan als verbindende schakel tussen de Kromstraat en de Molenstraat, met tussen de laan en de spoorweg een zone voor stedelijke voorzieningen;
- een spoorwegtunnel in het verlengde van de Lievekamplaan als verbinding tussen de Kruisstraat en de woonwijken ten zuiden van de spoorweg.

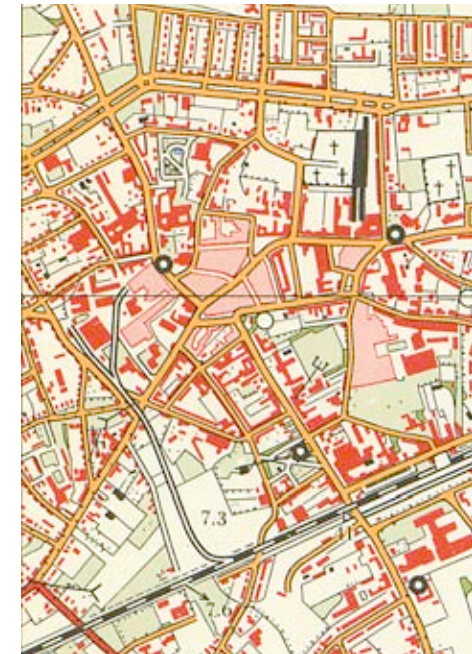
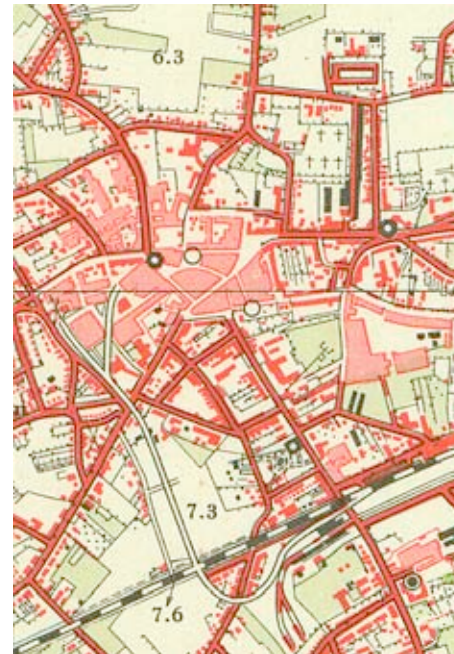
Volgens Froger was een niet te beperkte visie noodzakelijk omdat het stadscentrum sinds het ontstaan niet was vernieuwd en dat in de toekomst wellicht ook niet meer mogelijk zou zijn. Met deze voorstellen werd de historische stadsplattegrond van Oss voor het eerst echt overschreven. De slopershamer moest eraan te pas komen om deze plannen in de jaren zestig uit te voeren. De eerste twee punten betroffen structuuraanpassing op het schaalniveau van het stadscentrum. De laatste twee punten daarentegen moeten worden begrepen op het niveau van de stad als geheel. Zoals de Heuvel eeuwenlang het epicentrum van de historische stad was geweest, zo zou de omgeving van de Raadhuislaan het nieuwe bestuurlijke en culturele middelpunt van het moderne Oss moeten worden. Omdat in de historische kern van Oss sprake was van verkeerscongestie, onvoldoende openbare ruimte en een gebrek aan allure was de Raadhuislaan gedacht als een nieuw stedelijk centrum met een statige singel, ruim park, waardig Raadhuisplein en representatieve gebouwen. Na de aanleg van de Raadhuislaan halverwege de jaren zestig opende in 1968



Burgwal



Raadhuislaan



Uitsneden van Oss op de topografische kaarten van 1956 en 1967. De grootschalige uitbreiding van de stad neemt een aanvang met de aanleg van een ruime singel en een nieuwe woonbuurt aan de noordzijde van het stadscentrum (copyright: Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn 2009).



Het Verkeers- en Vervoersplan op het schaalniveau van het centrum (links) en de hele stad (rechts). Een rechthoekig patroon van verkeersstraten doorsnijdt de stad (bron: BHIC).

Vanaf de jaren vijftig was de verkeersdruk explosief toegenomen. De stad moest zich aan de auto aanpassen, zo was destijds de algemene gedachte. Vrijwel elke stad kreeg een of meerdere verkeersdoorbraken, zoals de binnenring van Tilburg en de Kasteeltraverse in Helmond. De aanleg van nieuwe infrastructuur ging ook in Oss gepaard met sanering en kaalslag.

sociaal-cultureel centrum De Lievekamp zijn deuren. Daarna volgden het postkantoor (1972, gesloopt), het nieuwe gemeentehuis van architectenbureau C.G. Geenen & L.R.T. Oskam (1974, getransformeerd en uitgebreid) en de kantoorgebouwen van de GGD (1979), de politie (1979), de belastingdienst (1981) en het waterschap (1985). Aan de noordzijde van de Raadhuislaan voegden de gebouwen zich aan elkaar tot gesloten wanden. Aan de overzijde stonden de solitaire gebouwen rondom vrij in het groen. Een stevige laanbeplanting hield het geheel visueel bijeen.

Verkeers- en Vervoersplan (1971)

Als uitwerking van het Hoofdzakenplan uit 1962 ontwierp Froger in 1971 een Verkeers- en Vervoersplan voor de gehele stad. Dit plan stond in het teken van de grote toename van het autoverkeer die werd verwacht. Rijks- en provinciale wegen zoals de N329 en de A59 ('Maasroute') maakten deel uit van het nieuwe rijkswegennet en verbonden Oss met de regio (rode wegen op de kaart). Om de groeiende mobiliteit in de stad zelf op te vangen, stelde hij voor om een rechthoekig raster van stedelijke hoofdweegen aan te leggen (gele wegen op de kaart). Deze hoofdweegen deelden de toekomstige bebouwde kom op in drie zones: een westelijke zone tussen de Heihoeksingel en de Hertogin Johannasingel; een oostelijke zone tussen de Molstraat / Oostwal en de Kantsingel; en een middenzone daar tussenin. De middelste zone werd door de ontworpen Wethouder van Eschstraat in twee helften opgedeeld. De noordelijke helft – het stadscentrum – doorsneed hij met de al eerder aangelegde Raadhuislaan en een doorgetrokken Lievekamplaan. Drie spoorwegtunnels zouden de doorstroming van het verkeer moeten veiligstellen: van links naar rechts in de Saal van Zwanenbergsingel, de Lievekamplaan en de Oostwal (geen van alle uitgevoerd).

Bestemmingsplan Centrum (1974)

De uitgangspunten van het Hoofdakenplan uit 1962 en het Verkeers- en Vervoersplan uit 1971 werden in 1974 voor het deelgebied stadscentrum uitgewerkt in een bestemmingsplan. Het plangebied werd begrensd door de Hertogensingel in het noorden, de verlengde Klaphekkenstraat in het oosten (latere Oostwal), de spoorweg in het zuiden en de verlengde Lievekamplaan in het westen. De belangrijkste voorstellen van Froger waren:

- het aanleggen van een cityring rond het stadscentrum (gele hoofdwegen op de kaart) met verkeersdoorbraken door bestaande woonbuurten en over de rooms katholieke begraafplaats die verplaatst zou moeten worden;
- het aanleggen van diverse parkeerterreinen en –garages die vanaf de cityring eenvoudig zijn te bereiken via insteken;
- het verleggen van de doorgaande route van de Molenstraat naar de verlengde Klaphekkenstraat, in verband met de aanleg van een nieuwe spoorwegtunnel en een soepeler aansluiting op de cityring;
- het verplaatsen van het treinstation in westelijke richting ter hoogte van het Heschepad en het destijds in aanbouw zijnde nieuwe gemeentehuis;
- het functioneel opdelen van het centrumgebied in drie zones met van noord naar zuid: een woongebied tot aan de lijn Torenstraat – Varkensmarkt (oranje), een compact winkelgebied tot aan de lijn Carmelietenstraat – Margarinepad (rood), en een kantoreng gebied aan weerszijden van de Raadhuislaan (blauw);
- het weren van snelverkeer uit de winkelstraten die als voetgangersgebied werden ingericht;
- het uitbreiden van het winkelbestand door de aanleg van nieuwe verbindingen tussen de Heuvel en de Walstraat: De Galerij (1961), de Burgwal (1969) en



De Heuvel en het Walplein na de herinrichting tot voetgangersgebied in 1975 (coll. Stadsarchief Oss).



Uitsneden van Oss op de topografische kaarten van 1978 en 1991. De Raadhuislaan is uitgegroeid tot het nieuwe bestuurlijke en culturele centrum van Oss. De Burgwal en later de Oostwal leiden het verkeer aan de oostzijde om het centrum. Aan de westzijde is de beoogde verlenging van de Lievekamplaan niet uitgevoerd. De geplande cityring werd een verkeerstangent (copyright: Dienst voor het kadaster en openbare registers, Apeldoorn 2009).

De Schakel (1971), alsmede de transformatie van het Heschepad tot winkelstraat (verbinding winkelhart en nieuwe stationslocatie);

- het verplaatsen van alle industrie uit het stadscentrum zodra de mogelijkheden zich aandienen.

Het Bestemmingsplan vormde de basis voor de uitwerkingen met betrekking tot de Walstraat, de Eikenboomgaard en de Boschpoort. De parkeerterreinen, de functionele zonering en het voetgangersgebied kregen in de jaren zeventig en tachtig op hoofdlijnen gestalte. De cityvorming leidde bovendien tot de komst van grote warenhuizen en supermarkten die met hun modernistische huisvesting op markante plekken het historische stadsbeeld voorgoed veranderden. Ook de slopershamer liet zijn sporen na. Tussen 1972 en 1975 verdwenen het postkantoor, de Paterskerk en De Reuver Houtzagerij uit het straatbeeld van de Molenstraat. Daarna volgden in de jaren tachtig onder andere de sloop van Huize Kio, het station, het complex van de Zusters van Liefde, delen van het St. Nicolaasinstuut, het woonhuis van W.A. Jurgens op de hoek van de Heuvelstraat en de Kerkstraat en de fabrieken van Meyer van Leeuwen, Simon van den Bergh en Anton Jurgens. Daarmee verdween een aantal markante gebouwen voorgoed uit het stadsbeeld. De voorgestelde verkeersdoorbraken ten behoeve van de cityring waren daarentegen voor Oss een brug te ver. De grootschalige, op de auto gerichte stedenbouw sloeg langzaam om in een kleinschalige op de lopende en fietsende mens gerichte benadering.



Het stadhuis kort na de oplevering in 1974 (coll. Stadsarchief Oss)

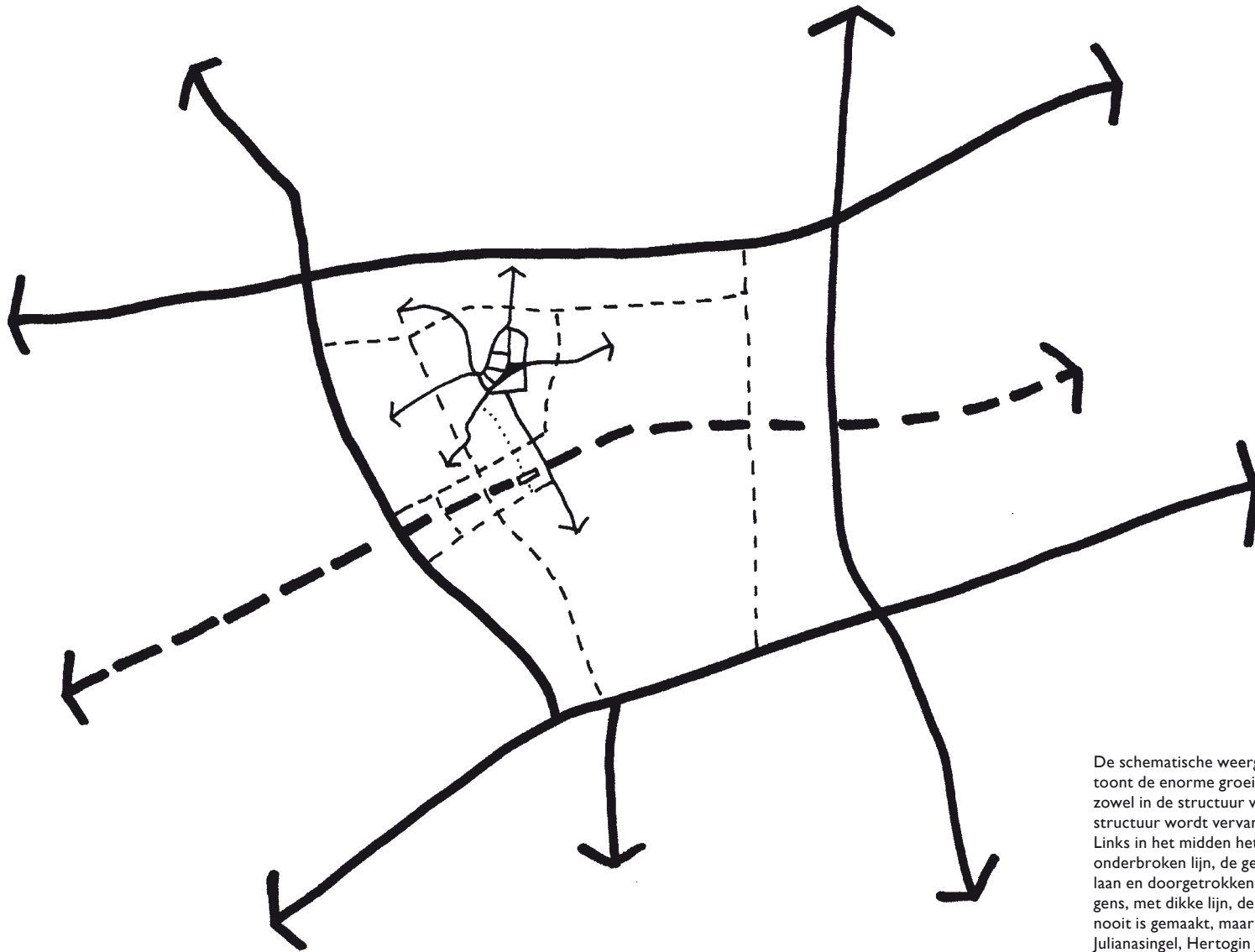


De Lievekamp kort na de oplevering in 1968 (coll. Stadsarchief Oss)



OSS, Kruisstraat met Grote Kerk

Grootschalige winkelformules vestigen zich vanaf de jaren zestig in het Osse centrum, zoals hier Albert Heijn in de Kruisstraat (coll. Stadsarchief Oss).

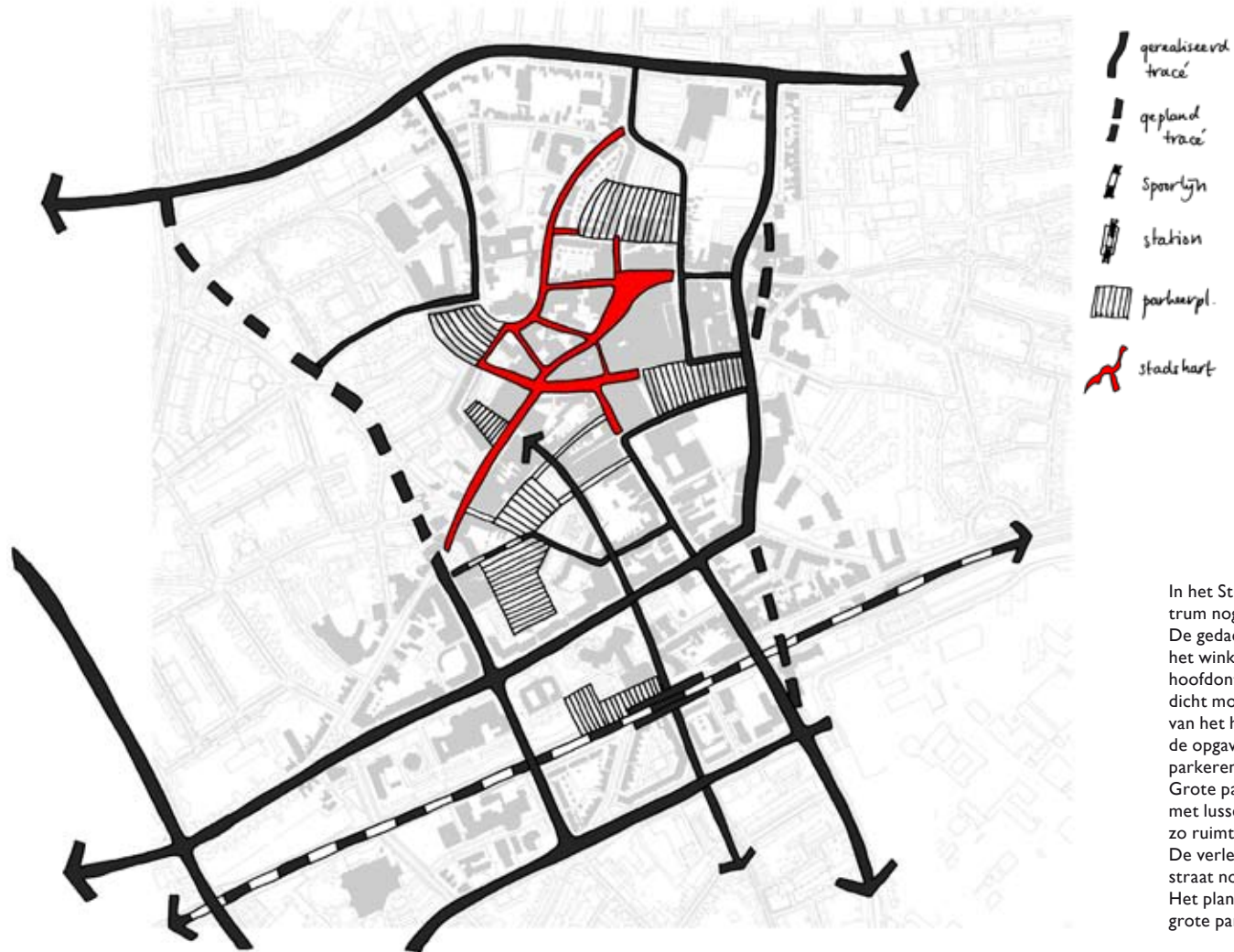


De schematische weergave van het Plan in Hoofdzaken 1962 (links) toont de enorme groei van Oss. Het plan maakt een forse schaalspgong, zowel in de structuur van de stad als met het centrum. De radiale structuur wordt vervangen door een stelsel van ringwegen. Links in het midden het spinnenweb van het oude Oss, daaromheen, in onderbroken lijn, de geplande centrumring (Singel, Oostwal, Raadhuislaan en doorgetrokken Lievekamplaan, ca 600 x 800 meter) en vervolgens, met dikke lijn, de geplande stadsring, waarvan de noordelijke poot nooit is gemaakt, maar samenvalt met de Singel (Singel, Megensebaan, Julianasingel, Hertogin Johanningel, ca 2,5 x 2 kilometer).

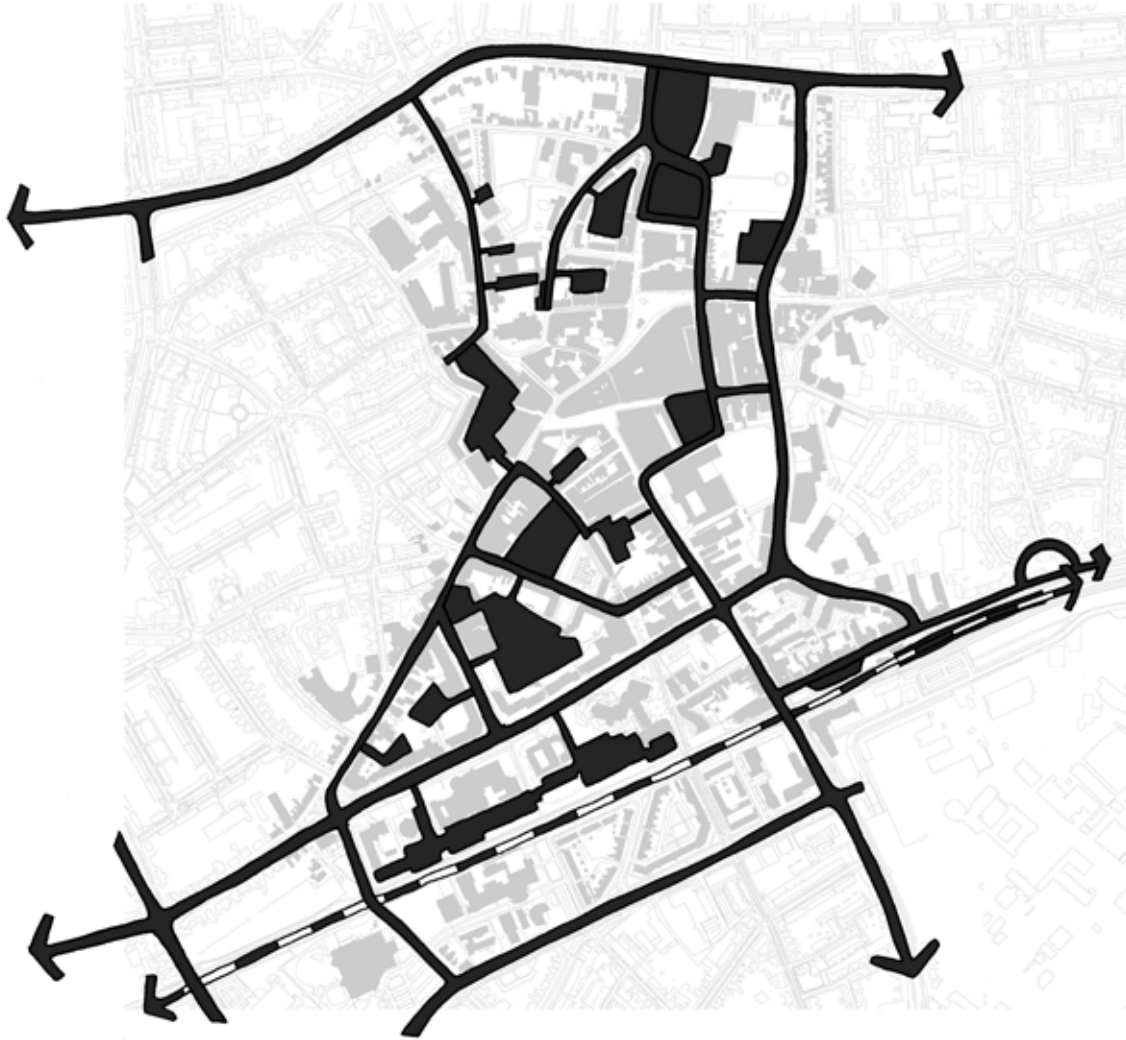
Omdat de stad zich aanvankelijk vooral in zuidelijke richting ontwikkelde, verschoof het zwaartepunt mee in die richting. Eerst door de verplaatsing van verschillende stedelijke voorzieningen naar de Molensstraat en later naar het nieuwe bestuurlijke en culturele hart aan de Raadhuislaan, centraal en goed bereikbaar gesitueerd binnen de nieuwe hoofdstructuur van stedelijke hoofdwegen.

Het stadhuis staat niet meer op de Heuvel, of tussen de directeursvilla's maar naast de bibliotheek, het theater en het station. Goed bereikbaar en toegankelijk voor alle inwoners van Oss. De nieuwe gebouwen waren gesitueerd in een groene parkachtige omgeving aan de statige Raadhuislaan. Bij het nieuwe stadhuis, aan het eind van het Heschepad zou het nieuwe station komen. Het had het nieuwe bestuurlijk en cultureel centrum beter gepositioneerd ten opzichte van de aanlooproute naar het stadscentrum.





In het Structuurplan voor 1990 (uit 1962 van Froger) is het stadscentrum nog omringd door een schil van fabrieken en religieuze enclaves. De gedachte in de jaren zeventig was dat de parkeervoorzieningen voor het winkelende publiek gerealiseerd zouden moeten worden aan de hoofdonsluitingswegen (indien nodig met korte aanvoerwegen) en zo dicht mogelijk bij het kernwinkelgebied, zonder het ruimtelijke patroon van het historische centrum aan te tasten. Het nieuwe plan stond voor de opgave het stadscentrum bereikbaar te maken voor de auto en het parkeren op een heldere wijze te organiseren. Grote parkeerterreinen op de hoekpunten van het stadscentrum zijn met lussen vanaf de centrumring bereikbaar. Het stadscentrum wordt zo ruimtelijke en functioneel losgeknipt van de oude radiale routes. De verlengde Lievenkamp is nooit aangelegd. Daardoor is de Kruisstraat nog steeds een belangrijke aanrijroute voor het centrum. Het plan is vooral een verkeersplan. De ruimtelijke inbedding van de grote parkeerterreinen is niet als ontwerppogave gesteld.



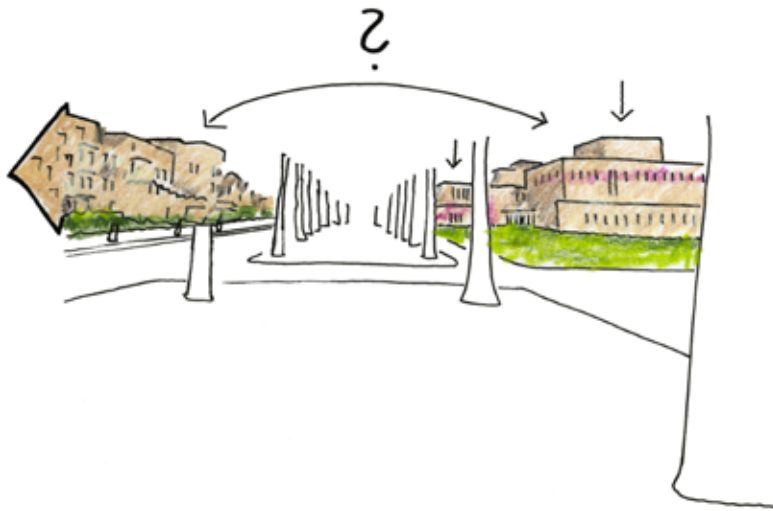
De huidige hoofdstructuur van het stadscentrum draagt nog alle sporen van de strijd tussen de grote en de kleine schaal. De centrumring is niet afgerond, maar de grote hoeveelheid parkeerterreinen is wel aangelegd. De opgave van de inbedding van de parkeerterreinen is door beide partijen niet opgelost. Het stadscentrum is dan wel niet meer omgeven door een ring van fabrieken, maar door een zee van vormeloze parkeerterreinen tussen achterkanten en/of weinig samenhangende bebouwing. De ingang van het stadscentrum gaat via het achtererf. Hetzelfde geldt voor het bestuurlijk en cultureel centrum aan de Raadhuislaan. Men komt letterlijk aan de achterkant aan en gaat door de achterdeur naar binnen. Het is niet gelukt de twee centra ruimtelijk goed met elkaar en de bredere omgeving te verbinden.

De grote opgave voor de vernieuwingsprojecten in en om het centrum is het herstel van de verbinding tussen het stadshart en de stad. De ruimtelijke kwaliteit van de parkeerterreinen en garages als publiek domein en als plek van aankomst speelt daarbij een niet te onderschatten rol.



Fletse, stenige en ruimtelijk onbepaalde gebieden functioneren als entreegebieden naar woningen, winkels, kantoren en culturele bestemmingen.





Het stedenbouwkundige contrast tussen de aaneengesloten bebouwing aan de ene zijde en de vrijstaande gebouwen aan de andere kant wordt verzwakt doordat er in de architectonische verschijningsvorm teveel overeenkomst is ontstaan. De architectuur is een optelsom aan vormen en kleuraccenten. Alles is even kleinschalig. Daardoor is de bebouwingsrand niet als wand leesbaar en de overkant niet als een reeks zich van elkaar onderscheidende, solitaire gebouwen.

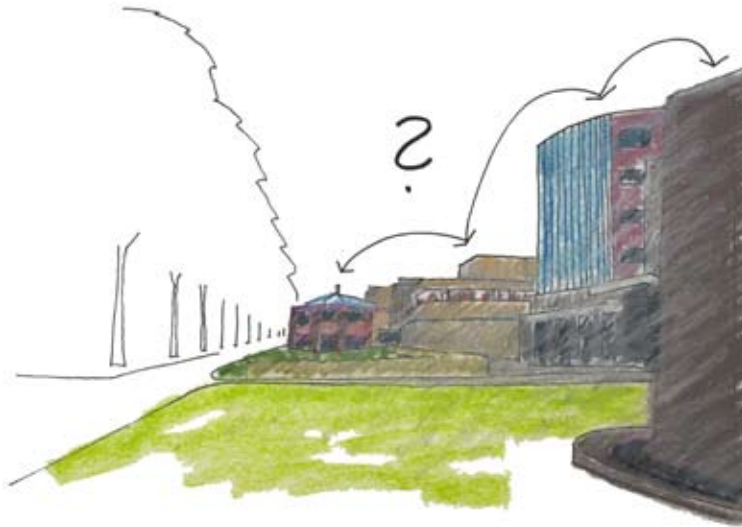


Krachtige laanbeplanting .

De Raadhuislaan heeft een stevige laanstructuur met aan weerskanten bebouwing. De naar de stad gerichte kant van de laan bestaat uit een continue bebouwingsrand met vooral woningen, de andere naar het spoor gerichte uit vrijstaande bebouwing met bijzondere bestuurlijke en culturele bestemmingen: stadhuis, theater, kantoren. Het ruimtelijke concept van deze strook was dat van een groene strip met daarop naast elkaar geplaatst solitaire, individueel vormgegeven gebouwen.

Foto's van het nieuw gebouwde stadhuis laten zien dat niet alleen aan het ontwerp van het gebouw maar ook aan de tuin eromheen veel aandacht is besteed. Het binnenkomen van het gebouw werd geënceneerd met een expressieve vormgeving van de tuin. Dat gebeurde, weliswaar in minder pregnante vorm, kavel voor kavel. Inmiddels zijn er zo veel verschillen ontstaan dat de onderlinge ruimtelijke continuïteit verstoord is. De groene strip, ooit gedacht als bindende drager voor de gebouwen, is versnipperd tot een bonte verzameling postzegels. >>





Door incidentele uitbreidingen van de individuele gebouwen en een teveel aan verscheidenheid in materiaal en kleur zijn de gebouwen niet meer één voor één leesbaar.



Opdringerig blik als entree.



>> De bebouwing is als reeks niet meer dan de som der delen. Sterker nog, door incidentele uitbreidingen van de individuele gebouwen en een teveel aan verscheidenheid in materiaal en kleur is de oorspronkelijk bedoelde zelfstandigheid verloren gegaan. Als er teveel verschillen zijn dan ontstaat er ruis. Er is dan geen verschil meer waar te nemen. Dat is wat aan de straatzijde van deze bebouwing is gebeurd. Aan de op het spoor gerichte achterkant ontstond wel continuïteit, zij het alleen in functionele zin. De meest gebruikte entree tot deze bijzondere gebouwen is nu komen te liggen aan de niet hiervoor ontworpen parkeerstrook langs het spoor.

bouwen voor de buurt

Structuurschets Centrum (1978)

Het felle verzet van de bewoners tegen het ingrijpende karakter van de cityring leidde tot een ommekeer in de stadsontwikkeling. Deze tegenbeweging legde mede de basis voor het ontstaan van de Socialistische Partij en de stadsvernieuwing, een proces van inspraak, renovatie, sloop en nieuwbouw dat in vrijwel alle Nederlandse steden in de jaren zeventig opgang maakte. Was het tot omstreeks 1970 vanzelfsprekend geweest dat het stadscentrum een moderne city moest worden voor werken en winkelen, daarna propageerde een (linkse) protestgeneratie de gedachte dat in het stadscentrum ook ruimte voor wonen moest blijven en komen. In 1978 werd besloten om de Lievekamplaan als westelijke tangent niet door te trekken en daarmee het historische woongebied Centrum West te behouden. Ook de realisatie van de woonbuurt Boschpoort past binnen deze omslag in het denken over het stadscentrum. Het accent in de stadsontwikkeling verschoof van radicale naar behoedzame ingrepen in samenspraak met de bewoners. Dat proces resulteerde veelal in een versterking van de woonfunctie, overwegend complexmatig uitgevoerd in gestapelde bouw. Deze omslag in het denken en handelen leidde in 1978 tot de Structuurschets Centrum. Hierin werden wezenlijke onderdelen van het vier jaar oudere Bestemmingsplan herzien. De belangrijkste wijziging betrof de transformatie van de cityring in een centrumtangent. De doorbraak in het verlengde van de Lievekamplaan werd afgeblazen waardoor het woongebied Centrum-West behouden bleef. De tangent bestond uit de Raadhuislaan en een gewijzigd tracé van de Oostwal ten koste van onder andere de timmerfabriek Van Loosbroek aan de oostzijde van de begraafplaats. De plannen voor de bouw van een nieuw station bij het gemeentehuis en een parkeergarage aan de Walstraat gingen definitief in de ijskast.



Huize 'Kio' aan de Kruisstraat werd in 1865 gebouwd als woonhuis voor H.L. Jurgens en vanaf 1902 in gebruik genomen als kantoor voor de margarinefabriek (coll. Stadsarchief Oss).



De Oostwal in 1980 kort voor de sloop van Houthandel Kamphuis en Loosebroek op de achtergrond (coll. Stadsarchief Oss).



Het fabrieksterrein van Bergoss wordt getransformeerd in woonbuurt Berghkwartier.



De jaren tachtig waren een periode van vrije expressie in de Nederlandse stationsarchitectuur. Het nieuwe station van Oss werd in 1982 gebouwd naar ontwerp van de jonge architect P.A.M. Kilsdonk. De onconventionele opzet van het gebouw komt voort uit de smalle parallelle ordening van de Spoorlaan, het station en het spoor, alsmede de verkeerskundige aaneenschakeling van het busstation, taxistandplaats, voorrijdgelegenheid en fietsenstalling langs de Spoorlaan. Hierdoor ontbreekt de ruimte voor een echt stationsplein. Een langgestrekte wand van natuursteen fungeert als gemeenschappelijke achtergrond en verbindt de genoemde elementen tot één geheel. Ter plaatse van de NS entree verspringt de wand om plaats te bieden aan de glazen stationshal.

De tijd van de stadsvernieuwing viel samen met de aanstaande teloorgang van de industrie en het rumoer van de fabrieksarbeiders die van zich lieten horen. Toen Philips in 1975 verhuisde naar de Landweer, kocht de gemeente Oss het voormalige Jurgensterrein om er een nieuwe functie aan te geven. Waardering voor het industriële erfgoed bestond destijds nog nauwelijks. Op de monumentenlijst prijkten destijds alleen de twee stellingmolens. De Structuurschets Centrum gaf de aanzet tot de bouw in 1979 van de Boschpoort, een woonbuurt in Bossche Schoolarchitectuur. De gevel aan de Kerkstraat verwijst in hoofdvorm en contour naar de fabriekshal die hier stond. Het voormalige kantoorgebouw en het koetshuis aan de Kruisstraat bleven behouden en kregen een herbestemming. De tussenliggende directeursvilla 'Huize Kio' werd in 1980 gesloopt. In het voormalige kantoorgebouw is sinds 1999 cultuurcentrum De Groene Engel gevestigd. Op dit moment is er een vergelijkbare transformatie op het voormalige fabrieksterrein van Bergoss. Een monumentale fabriekshal is geïntegreerd in een hotel, het kantoor aan de Bram van den Berghstraat krijgt een herbestemming en de gebogen gevel met zaagtanden aan de Oostwal wordt mogelijk opgenomen in het nieuwe museum Jan Cunen dat hier is voorzien. De overige onderdelen inclusief de markante schoorsteenpijpen werden in de jaren tachtig en negentig gesloopt, ook op de fabrieksterreinen van Zwanenberg en Hartog aan de zuidzijde van het spoor.

compacte stad

Centrum Ontwikkelingsplan 1990

In 1990 werd het Centrum Ontwikkelingsplan opgesteld met het doel om de regionale functie van Oss ten opzichte van Uden en Rosmalen te behouden en te versterken. De structuurversterkende maatregelen die daarvoor nodig

werden geacht, bestonden in hoofdzaak uit:

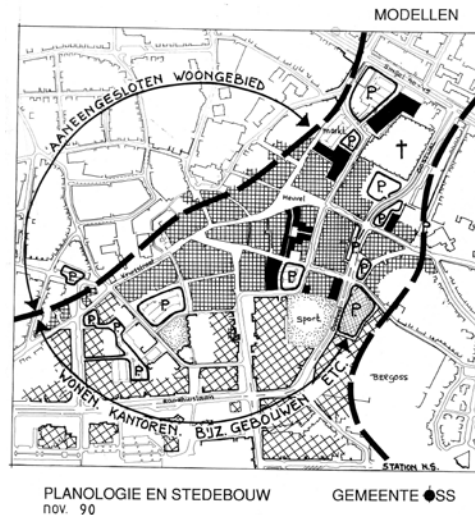
- uitbreidingsmogelijkheden voor grootschalige detailhandel in noordelijke richting tot aan de Singel '40-'45, ter plaatse van de voormalige Oude Werf en het slachthuis-terrein (een bebouwingszone tussen de begraafplaats en het Burchtplein).
- kwalitatieve uitbreidingsruimte binnen het bestaande compacte kernwinkelgebied. Om daarin de Heuvel centraal te houden, wordt de versterking van de noordzijde – ingezet met de bouw van de C&A – voortgezet en wordt de Galerij gerenoveerd.
- het versterken van de relatie tussen het winkelgebied en de Oostwal teneinde de belevingswaarde en de bereikbaarheid van het centrum te verbeteren.

Deze uitgangspunten werden uitgewerkt in drie modellen, waarvan één met een bebouwingsaccent op het plein Terwaenen, één met een bebouwingsaccent op het Walplein en één tussenvariant met kleinere bouwprojecten. De laatste variant kreeg uiteindelijk gestalte met nieuwbouwprojecten aan de westzijde van het Walplein (achter de V&D), op de hoek van de Oostwal en de Hooghuisstraat en op het Burchtplein.

Kwalitatieve uitbreiding en concentratie zullen leiden tot versterking van het centrum en een betere bereikbaarheid, zo was destijds de algemene gedachte. Het idee van de compacte stad dat gaandeweg de jaren tachtig populair werd, ging niet langer uit functionele spreiding en zoning maar was gericht op hogere bebouwingsdichtheden en meer functiemenging. De revitaliseren kreeg vooral gestalte in de stedelijke vernieuwing van voormalige industriegebieden, zoals het Oostelijk Havengebied in Amsterdam, de Kop van Zuid in Rotterdam en het Sphinx Céramique terrein in Maastricht. Na de transformatie van het Jurgensterrein in de woonbuurt Boschpoort kwam nu het terrein van Bergoss aan de beurt.

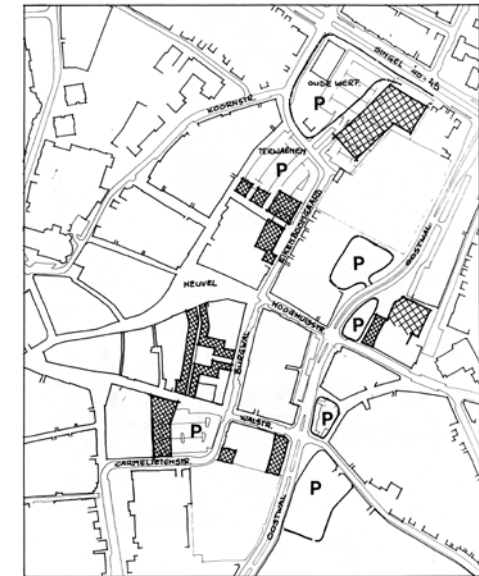
Met de herontdekking van de (binnen)stad kreeg ook de

CENTRUMONTWIKKELINGSPLAN

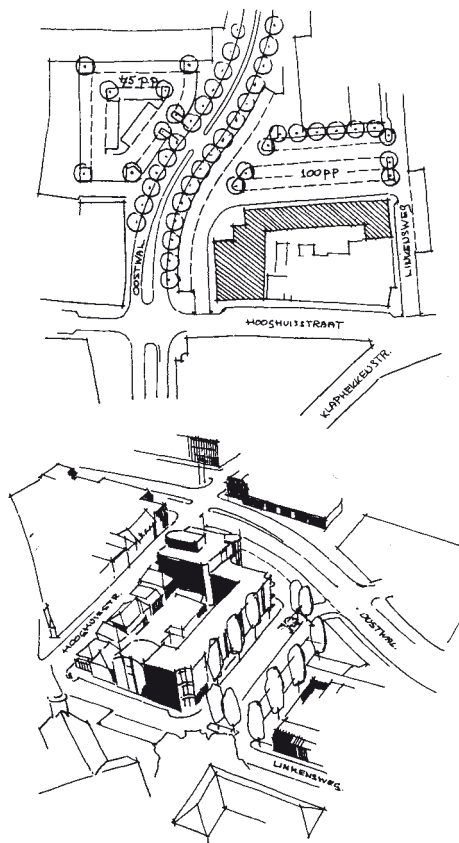


MODEL "TERWAL"

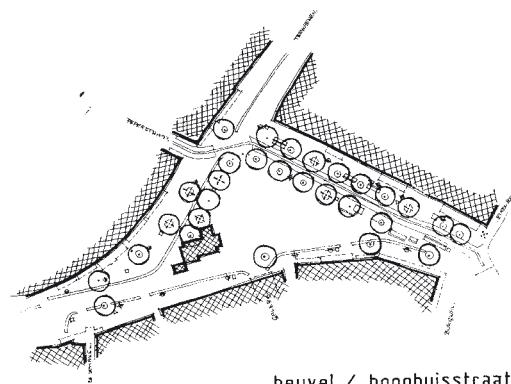
kaart 7



BEELDVORMING OOSTWAL-OOST



DE HEUVEL (zonder kunstwerk)



heugel / hooghuisstraat

openbare ruimte opnieuw de aandacht. Onder invloed van voorbeeldprojecten in vooral Barcelona werd de inrichting van het openbaar domein weer een belangrijke ontwerppoging. Vooral de in de jaren zeventig toegevoegde gebouwde elementen in de straatruimte (pergola's, camaretten, kunstwerken en kiosken) waren inmiddels gedateerde obstakels geworden.

Masterplan 1996

In 1996 heeft BRO Adviseurs een Masterplan opgesteld om daarmee een nieuwe impuls te geven aan het centrum van Oss. De belangrijkste doelstelling was niet een uitbreiding maar een kwaliteitsversterking van het hoofdwinkelcentrum. Daarbij werd in hoofdzaak gedacht aan:

- het compact houden van het kernwinkelgebied met korte aanloopstraten en accentbebouwing op de entrepunten;
- het formeren van een centraal en duidelijk herkenbaar winkelcircuit rond de Heuvel en het Walplein, waarbij de Burgwal in het voetgangersgebied opgenomen zou moeten worden (bushalte verplaatsen naar de Oostwal);
- het invullen van leegstaande winkels;
- het verbeteren van de verblijfskwaliteit door o.a. het herinrichten van de openbare ruimte (klinkerbestrating, hardstenen bankjes en modern straatmeubilair), het verbeteren van het gevelbeeld op pandniveau, de verbouw van De Galerij, de herstructurering van de noordzijde van het centrum en het versterken van de groenstructuur in de Kruisstraat;
- het weren van fietsers en stallingen in het voetgangersgebied en het aanleggen van een afzonderlijke fietsroute;
- het optimaliseren van de bereikbaarheids- en parkeerstructuur;
- het ontwikkelen van de Oostwal tot een stedelijke

- boulevard met forse wanden;
- het herstructureren van het Bergossterrein en verbinden met het omringende stedelijke weefsel;
- het toevoegen van het sportterrein van het Titus Brandsmalyceum aan de openbare structuur van de stad, als groene schakel tussen het winkelcentrum en het kantoorcentrum;
- het realiseren van een herkenbare en aantrekkelijke looproute tussen het NS-station en het kernwinkelgebied.

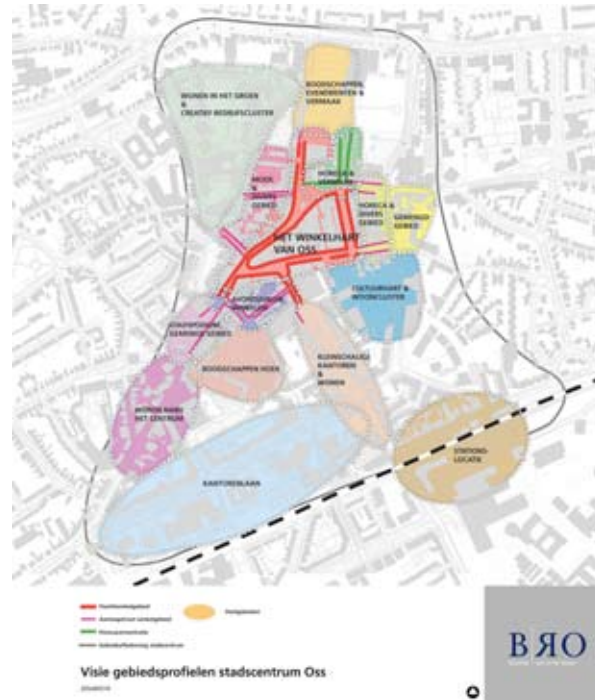
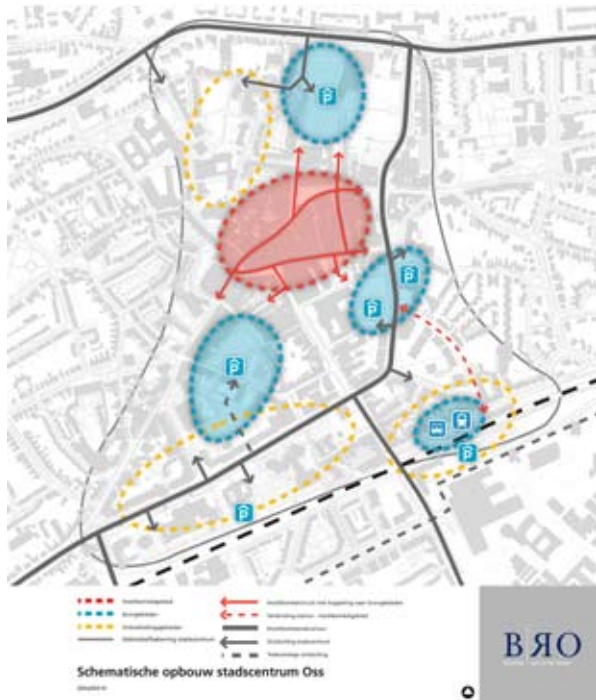
visie stadscentrum

Anno 2009 is de gemeente Oss bezig met het actualiseren van het masterplan uit 1996. Met de Visie Dynamisch Stadscentrum 2020 wil zij de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkeling voor de komende 10 jaar bepalen. De visie heeft primair tot doel om de aantrekkelijkheid van het stadscentrum te vergroten. Het moet een kader en stimulans bieden aan alle toekomstige ingrepen in het stadscentrum. Vooruitlopend op de vaststelling van de visie zijn vijf deelgebieden geselecteerd voor een ruimtelijke verkenning:

1. het kantoreengebied aan de Raadhuislaan en de naastgelegen Maasvallei;
 2. V&D-winkel en omgeving;
 3. het stationsgebied aan de Spoorlaan;
 4. het gebied rond de kerk en het voormalige klooster aan Begijnenstraat-Koornstraat;
 5. het huidige uitgaansgebied aan de Eikenboomgaard e.o.
- De resultaten hiervan worden op termijn opgenomen in de visie voor het stadscentrum als geheel.



Nieuwbouw op het voormalige Bergoss-terrein.



Drie kaartbeelden uit een studie van BRO voor het stadscentrum van Oss.

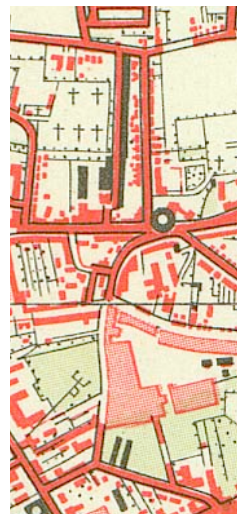
Oostwal/Bram van den Berghstraat



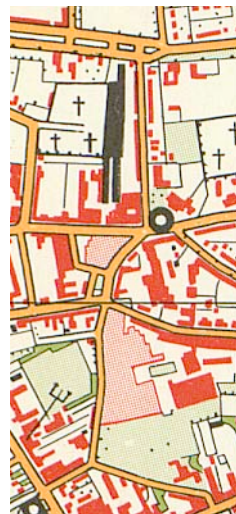
1840



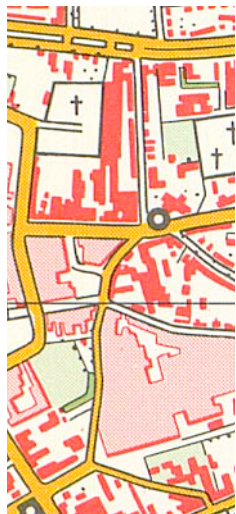
1928



1956



1967



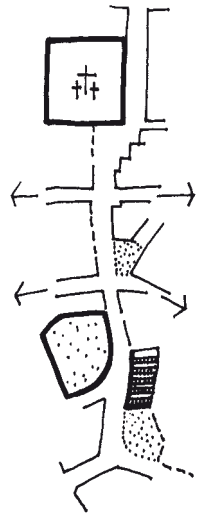
1988



1991



2008



2008

Het was eigenlijk de bedoeling dat de Oostwal een ander tracé zou krijgen, met een gestrekter profiel en zonder de bocht bij de Hooghuisstraat. Het verzet tegen de doorbraken heeft deze aanleg afgebogen. De weg ligt nu op de voormalige Klaphekkenstraat en langs de voormalige stadswal, op de plek van de timmerfabriek Van Loosbroek. De Oostwal heeft daardoor geen continu laanprofiel. De bomen staan afwisselend langs zij of in een middenberm. De weg slingert langs de rafelranden van het stadscentrum. Door de bochten in het profiel zijn de randen meer in beeld. Zo laat de weg nog een aantal enclaves zien: de muur van de begraafplaats, de achterkant van het Titus Brandsmacollege en de muur van de voormalige Bergossfabriek. Bij de kruispunten met de Hooghuisstraat - Berghemseweg en de Walstraat - Goudmijnstraat raakt de weg het stadscentrum. Hier wordt de Oostwal een stadsstraat met het Klaphekkenplein als voorruimte. De combinatie tussen stille achterkanten en de levendige stadskant is typerend. Het raakvlak met het stadscentrum wordt als het ware ingelijst door de rustige enclaves. De afwisseling tussen open en gesloten langs de weg zou als uitgangspunt kunnen dienen voor toekomstige ontwikkelingen. Daarbij zou gestuurd kunnen worden op een betere dosering, zodat het wel afwisselend maar minder rommelig wordt. Koester de muren en de sfeerverschillen. Daarnaast verdient het aanbeveling om de ruimte die ontstaat bij de herontwikkeling van het Bergossterrein te gebruiken om de splitsing bij de Bram van den Berghstraat ruimtelijk te ontspannen



muur van de Bergoss-fabriek



Klaphekkenplein

Burchtplein/Eikenboomgaard



1840



1928



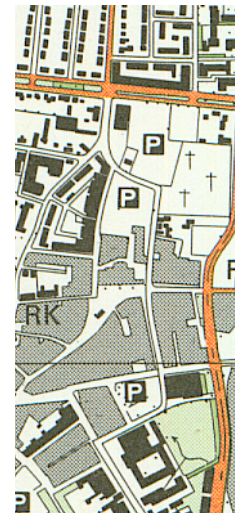
1956



1967



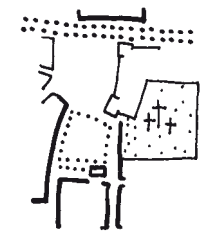
1978



1991



2008



2008

De Eikenboomgaard is altijd een vrijwel onbebouwde plek in de stad geweest. Het lag rond de burcht, binnen de omwalling en tussen de kerk en de begraafplaats. Het was vanouds een plek voor zaken die aan de rand van de stad hoorden, zoals het slachthuis. In de afgelopen vijftig jaar hebben de tuinen en veldjes plaats gemaakt voor parkeerplaatsen. Eikenboomgaard en Burchtplein vormen nu een van de belangrijkste entrees van het stadscentrum. Maar tegelijkertijd hebben deze ruimtes niet een vorm en begrenzing die daar recht aan doet. De twee parkeerpleinen lopen in elkaar over en zijn niet duidelijk begrensd of omkaderd door bomen of bebouwing. De grote hoeveelheid geparkeerde auto's domineren de ruimte zoals dat bij een zogenaamde weilandwinkel is. De maat en ruimte van deze plek in de stad zou beter erfahrbaar zijn als er een veel groter verschil in de inrichting en omkadering van de twee pleinen zou zijn. Ook de begraafplaats verdient een meer beschutte omlijsting. Mogelijk bebouwing op het noordelijke plein is het onderzoeken waard.



Eikenboomgaard circa 1970



Burchtplein richting Eikenboomgaard 2009

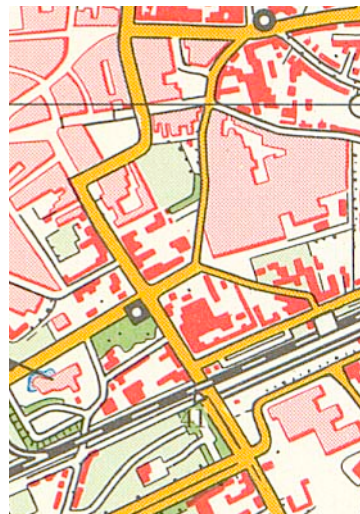
Molenstraat/Spoorlaan



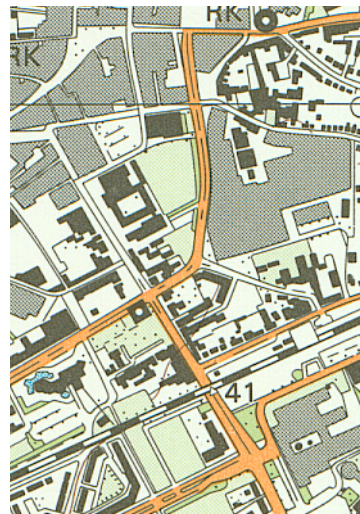
1840



1928



1978



1988



2008

Oude foto's tonen een lommerrijke aankomst in Oss bij het station. De Spoorlaan had een brede stoep, een dubbele rij kastanjes en een uitspanning met terras in de straat en op de uiteinden. Het vormde een ontspannen geheel, samen met de directeursvilla's en groene voortuinen in de Molenstraat enerzijds en het villabuurtje aan de Booglaan en Burgemeester Van den Elzenlaan anderzijds. Tussen de Molenstraat en het station is het lommerrijke karakter in de loop der tijd aangetast. Er is meer verkeersdruk, meer versteende voortuinen, minder bomen, een ander gebruik van de gebouwen en de openbare ruimte. Er staan nog steeds bomen maar het verband is er uit. Misschien is het verband te herstellen, zodat de aankomst bij het station maar ook de route via de Molenstraat naar het stadscentrum een hernieuwde, ontspannen allure krijgt.



Spoorlaan circa 1950



Spoorlaan 2009

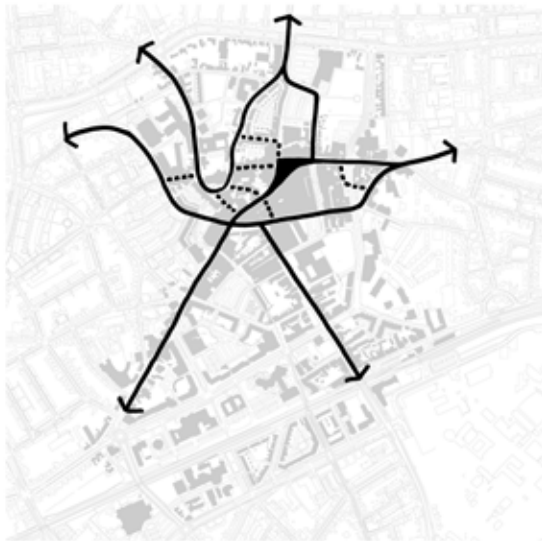


tot slot



Parcelering omstreeks 1830 (links) en nu (rechts).

In het laatste kwart van de twintigste eeuw is er veel gesloopt in het stadscentrum. Er is bijna geen schoorsteen of fabriekshal gespaard. Van de heftige industriële periode en de omvang van de fabrieken is weinig meer te zien. Maar wonderlijk genoeg is er ten opzichte van 1832 niet veel veranderd in de parcelering. De spoorlijn, Raadhuislaan en Singel zijn de enige grote doorbraken dwars door de oude kavelstructuur. De Oostwal is wel een verkeersdoorbraak, maar volgt de onderliggende parcelering.



1.



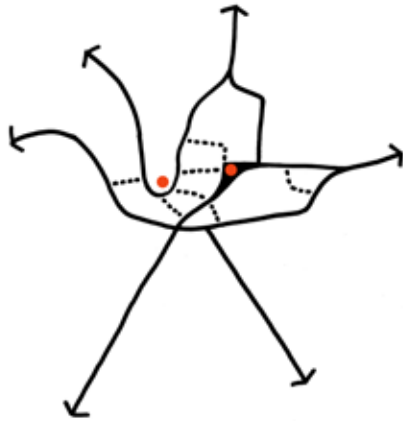
2.



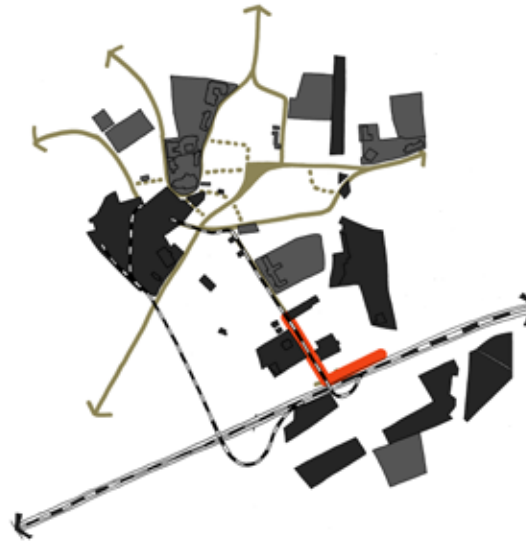
3.

Oss: het idee van de stad. Een verkeerskundige omschakeling van een radiaal stelsel dat eeuwenlang eigen was aan de Osse hoofdstructuur naar een tangentiële hoofdstructuur.

- 1. versterkte stad: twee centra (kerk en markt) op knooppunt van wegen.
- 2. industriestad: fabrieken, kerken en kloosters als eilanden in en rond de stad.
- 3. autostad: stadshart drijft temidden van een zee van parkeerterreinen.



4.



5.



6.

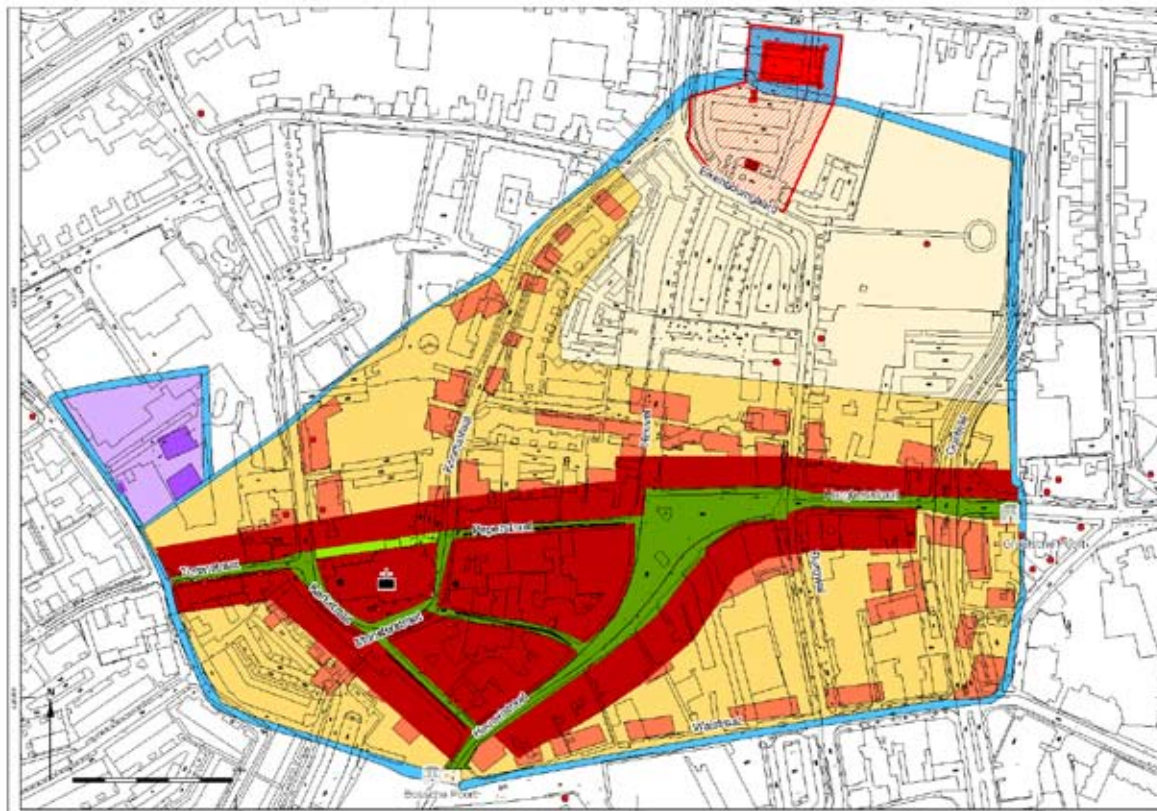
Oss: de kern van de stad

- 4. versterkte stad: kerk en markt op knooppunt van wegen.
- 5. industriestad: station, stadhuis, en notabelen aan de Molenstraat en Spoorlaan (tot aan de Booglaan).
- 6. autostad: winkelen en bestuur-cultuur als losgeknipte functionele eenheden in verkeersnetwerk.

bijlage

archeologie

Op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Oss voor wat betreft het gedeelte binnen de middeleeuwse omwalling is het ondergrondse erfgoed aangegeven. Het betreft de locaties van het kasteel, Huize Arendsvlucht, de stadspoorten en de loop van de stadsgracht. Daarnaast is in groen het middeleeuwse stratenpatroon aangegeven. In het rode gebied kunnen onder het maaiveld mogelijk restanten van middeleeuwse bebouwing worden aangetroffen. In de oranje vlekjes kunnen onder het maaiveld mogelijk restanten worden aangetroffen van bebouwing van na de stadsbrand in 1751. Restanten van achtererven kunnen worden aangetroffen in het gele gebied. Bij graaf- en bouwwerkzaamheden in het gebied dient met deze verwachtingen rekening te worden gehouden.



Oss

Archeologische verwachtingskaart van de historische binnenstad (concept 12-1-2008)

Legenda

- | | |
|---|---|
|  Hoog archeologische verwachting voor resten van vooral architectuur van middeleeuwse en jongere bebouwing |  Continuïteit van middeleeuwse stratenpatroon in het huidige stratenbeeld |
|  Hoog archeologische verwachting t.a.v. resten van bebouwing vanaf de Middeleeuwen |  Verloren middeleeuwse straten; Mogelijk zijn resten hiervan nog in de ondergrond aanwezig |
|  Hoog archeologische verwachting t.a.v. resten van bebouwing vanaf de 18de eeuw |  Grote Kerk |
|  Restbeelden, hoge verwachting t.a.v. archeologisch resten uit de middeleeuwen |  Verloren stadspoort |
|  Mogelijke omvang kadasterterrein |  Rijksmonument |
|  Loop van de middeleeuwse stadsgracht |  Gemeentenummer |
|  Terrein van Huzar Aandakluft | |
|  Onbepaalde archeologische verwachting. Dit gebied was tot in de 20e eeuw vrij leeg. In thans kunnen hier resten worden bewaard vanaf het Middelsteeuw. Waarschijnlijk is het veel verstoord door huidige bebouwing. | |

monumenten



Legenda monumenten

- rijksmonumenten
- gemeentelijke monumenten
- Monumenten Inventarisatie Project (MIP): 1850-1940
- Wederopbouw inventarisatie: 1940-1965

Rijksmonumenten



Berghstraat 22



Eikenboomgaard Calvarieberg



Eikenboomgaard graf 5



Kerkstraat 15



Kruisstraat 15



Kruisstraat 37



Molenstraat 61



Molenstraat 63



Molenstraat 65



Monsterstraat 6-8



Monsterstraat (beelden bij de kerk)

Gemeentelijke monumenten



Begijnenstraat 1-1a



Begijnenstraat 169



Begijnenstraat 3



Begijnenstraat 6-8



Berghemseweg 4



Eikenboomgaard 10



Eikenboomgaard 6-10



Eikenboomgaard 6-8



Eikenboomgaard bij 10



Gasstraat 5



Heuvel 2



Heuvel 4



Heuvel 6



Heuvel 15



Heuvel 17



Heuvel 19



Heuvel 36



Heuvelstraat 10-12a



Hooghuisstraat 43



Houtstraat 2-4c



Kerkstraat 1



Kerkstraat 3



Kerkstraat 9



Kerkstraat 90



Koonstraat 1



Koonstraat 12a



Kruisstraat 19



Kruisstraat 21



Linkensweg 1



Molenstraat 3



Molenstraat 13-15



Molenstraat 30



Molenstraat 53-55a



Molenstraat 56



Molenstraat 57-59



Molenstraat 60-62



Molenstraat 64



Molenstraat 76



Molenstraat 81



Monsterstraat 1-3



Monsterstraat 3



Oostwal bij 10



Oostwal bij 10



Peperstraat 12



Peperstraat 21



Spoorlaan 42-42a



Torenstraat 13

Monumenten Inventarisatie Project (1850-1940)



Barbaraplein 6



Boterstraat 1-11



Boterstraat 196-204



Eikenboomgaard 7



Eikenboomgaard 23



Floraliastraat-Molenstraat



Heuvel 3 - Heuvelstraat 19



Heuvelstraat 5



Hooghuisstraat 6



Hooghuisstraat 7



Hooghuisstraat 28



Hooghuisstraat 33-37



Houtstraat 15



Kazernestraat 2-4



Kerkstraat 10



Klaphekenstraat 18



Kruisstraat 2-6



Kruisstraat 25



Kruisstraat 44



Kruisstraat 79



Molenstraat 5-7



Molenstraat 11



Molenstraat 47-49



Molenstraat 50



Molenstraat 159



Oostwal 196



Oostwal 200-202



Ridderstraat 21-29



Ridderstraat 31-57



Ridderstraat 34-62



Spoorlaan 4-6



Spoorlaan 12



Spoorlaan 38-40



Spoorlaan 48



Spoorlaan 56



Spoorlaan 56-58



Spoorlaan 62-64



Torenstraat 2



Walplein 2-4

Wederopbouw inventarisatie (1940-1965)



Gasstraat



Heuvel 22e



Heuvelstraat 19



Koorstraat 12



Ridderhof 65-69



Spoorlaan 60



Vianenstraat I



Wethouder van Eschstraat 165

bronnen

archieven

Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC)

- bibliotheek
- Collectie kaarten, tekeningen en kadastrale tekeningen van Oss en omgeving
- Gemeentebestuur Oss, 1810-1930
- Gemeentebestuur Oss, 1930-1937
- Gemeentebestuur Oss (Archief Secretarie), 1930-1960
- Tekeningenarchief gemeente Oss 1799-2006

Stadsarchief Oss

- bibliotheek
- fotocollectie

Archief gemeente Oss

- bouwarchief
- archief kelder

Kadaster, Topografische Dienst

- topografische kaarten

literatuur

- Buijks, H. e.a., *Oss een stad*, Oss 1998
- Douma, C., *Stationsarchitectuur in Nederland 1938-1998*, Zutphen 1998
- Gemeente Oss, *Verslag gemeente Oss 1946-1963*, Oss mei 1963
- Gemeente Oss, *Verslag gemeente Oss 1963-1967*, Oss april 1969
- Hagreis, M. e.a., *Ruimtelijk Kwaliteitsplan*, Oss april 1992
- Spanjaard, P., *Oss van boven bekeken 1922-1998*, Hoogeveen 2004
- Ven, F.J.M. van de, *Vierduizend jaar Oss*, Berlicum 1975
- Ven, F.J.M. van de, *Historisch kijkboek Oss. Deel 1: 1700-1918*, Zaltbommel 1996
- Ven, F.J.M. van de, *Historisch kijkboek Oss. Deel 2: 1870-1940*, Zaltbommel 1997

internet / beeldbanken

- beeldbank.nationaalarchief.nl
- bhic.nl
- dewerkendemensoss.nl
- geheugenvannederland.nl
- kich.nl
- watwaswaar.nl

colofon

Oss - stadscentrum

Cultuurhistorische en ruimtelijke analyse

in opdracht van de gemeente Oss
oktober 2009

Leon van Meijel	architectuurhistoricus, <i>Van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie</i> (Nijmegen)
Heide Hinterthür	architect, <i>Topaz Architecten</i> (Amsterdam)
Els Bet	stedebouwkundige, <i>Els Bet Stedebouwkundige</i> (Den Haag)
Maarten Wamsteeker	tekenaar, grafische vormgeving, <i>Els Bet Stedebouwkundige</i> (Den Haag)

begeleiding gemeente Oss:
Mark van 't Hof
Martin Hagreis
Ivana Zambeli
Thijs Nooijen
Erwin Bos

Els Bet Stedebouwkundige
Noordeinde 144
2514 GP DEN HAAG
070 - 350 35 35
bureau@elsbet.nl
www.elsbet.nl

Topaz Architecten
Borneolaan 513
1019 KP AMSTERDAM
020 - 419 39 28
info@heidehinterthur.nl
www.heidehinterthur.nl

Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie
Mr. Franckenstraat 70
6522 AG NIJMEGEN
024 - 324 326 1
vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl
www.adviseursincultuurhistorie.nl

