



Addendum Structuurvisie Oss West - 2022

Aanleiding

Op 24 februari 2022 is de 'Structuurvisie Oss-West' (hierna: structuurvisie) vastgesteld door de raad van de gemeente Oss. De structuurvisie maakt de aanleg van een wijk met circa 3.000 woningen ten westen van Oss mogelijk, waar de toekomstige bewoners in een aantrekkelijke omgeving kunnen wonen, elkaar kunnen ontmoeten en waar plek is voor inwoners uit alle inkomenscategorieën. Sinds de vaststelling van de structuurvisie zijn de uitgangspunten voor de uitleglocatie aan de westzijde van Oss op meerdere punten gewijzigd en is er een naam gegeven aan de nieuwe wijk: Amsteleind. Bij besluit van de raad, genomen op 6 juli 2023, is het structuurvisiegebied voor de uitleglocatie gewijzigd. Daarnaast is het uitgangspunt opgenomen om het zuidelijk deel van Amsteleind stedelijk in te richten. Deze wijzigingen moeten ook in de structuurvisie worden doorgevoerd. Middels het 'Addendum Structuurvisie Oss-West' (hierna: addendum) worden de wijzigingen aan de structuurvisie beschreven en verankerd.

De gemeenteraad van de gemeente Oss heeft op 6 juli 2023 het besluit genomen om de gronden die in de structuurvisie waren bestempeld als 'optiegebied', mee te nemen in de totaalontwikkeling van de wijk Amsteleind.

Structuurvisie Oss-west plangebied



De Hoolbeemdweg vormt nu de noordelijke grens van het structuurvisiegebied. Het gebied ten zuiden van de Amsteleindstraat, dat in de structuurvisie nog is aangeduid als optiegebied, is nu als volwaardig onderdeel van het structuurvisiegebied opgenomen. Dit deel zal ook het zwaartepunt van de stedelijke ontwikkeling Amsteleind gaan vormen. Het ontwikkelen van het optiegebied ligt letterlijk in het verlengde van de verstedelijkingsambities die gemeente Oss heeft in de spoorzone van Oss; de beoogde uitstraling van het gebied en het stedelijke karakter van het beoogde programma sluiten naadloos aan op de opgave in de spoorzone (2). In de spoorzone van Oss wordt het grootste deel van de woningbouwopgave gerealiseerd. Hier zullen verschillende woonmilieus op korte afstand tot voorzieningen en de OV-knooppunten ontstaan. In het geheel aan ontwikkelingen binnen de spoorzone biedt Amsteleind een aanvullend woonmilieu op de ontwikkelingen in het gebied tussen Euterpepark en Schadewijk. Door de ligging van het plangebied aan de rand van het stedelijk gebied kan de groene invulling van de wijk zorgen voor een goede verbinding met het groene karakter van het landelijk gebied. Hiermee onderscheidt het woonmilieu zich ook van de woonmilieus binnen bestaand stedelijk gebied; meer ruimte voor nieuwe en bestaande groenstructuren in het plangebied die het aantrekkelijk maken voor de vestiging van bijvoorbeeld gezinnen.

Door het optiegebied bij het structuurvisiegebied te betrekken wordt ook tegemoet gekomen aan de ontwikkelprincipes (opgesteld door de provincie Noord-Brabant, de in Brabant opererende waterschappen en de Brabantse gemeenten) ten aanzien van de verstedelijkingsopgave. Deze zijn vastgesteld in het 'Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040' (3). Het ontwikkelperspectief is opgesteld in opdracht van de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, zoals geformuleerd in de

'ruimtelijke ordeningsbrief'. Een van deze ontwikkelprincipes is dat water en bodem als basis dient voor verstedelijking. Om aan dit ontwikkelprincipe tegemoet te komen is in samenwerking met de provincie en het waterschap een 'botsproef' uitgevoerd. In de botsproef hebben provincie Noord-Brabant, waterschap Aa & Maas en gemeente Oss verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden, belemmeringen en ontwerp-opgaven op locatieniveau van Amsteleind in relatie tot waterveiligheid, wateroverlast en ruimte voor een robuust watersysteem. Uit de botsproef kan worden geconcludeerd dat een uitbreiding van het bestaand stedelijk gebied aan de westzijde van Oss, ten noorden van de spoorlijn, is in te passen in de aanwezige water- en bodemstructuren. Door de botsproef in een vroeg stadium uit te voeren, is het mogelijk om het stedenbouwkundig raamwerk aan te passen aan de uitkomsten van de botsproef. Concreet heeft dit gevolgen voor onder meer de situering van watergangen.

Het verplaatsen van het zwaartepunt van het te realiseren programma van circa 3.000 woningen naar het zuidelijk deel van het structuurvisiegebied heeft ook gevolgen voor de ontsluitingsstructuur. In de structuurvisie is nog een parkway opgenomen die de buurten ontsluit in een traject dat loopt van de spoorwegkruising met de Heihoekstraat, tot aan de Gewandeweg en de John F. Kennedybaan. In de nieuwe opzet is de aanleg van een parkway nog altijd één van de scenario's, alleen loopt deze vanaf de kruising met het spoor tot aan de noordkant van het gebied. Door de keuze om Amsteleind in compacte vorm te realiseren tussen de spoorlijn en de Hoolbeemdweg, bedient de te realiseren parkway het gehele structuurvisiegebied. Als alternatief voor de aanleg van een parkway is het opwaarderen van de Kleinussenstraat als ontsluitingsweg voor Amsteleind een ander scenario.

Het opnemen van het optiegebied in de ontwikkeling van Amsteleind, verandert ook het inzicht ten aanzien van geschikte locaties voor voorzieningen. In plaats van het concentreren van grotere voorzieningencusters in het groene gebied tussen de parkway en de bestaande wijken, is het zoekgebied voor de verschillende vormen van voorzieningen verschoven naar de westkant van de parkway (4). Hierdoor komen de geclusterde voorzieningen in de wijk te liggen, wat bijdraagt aan de levendigheid in de buurt en beter aansluit bij het mobiliteitsconcept van Amsteleind, waarin fietser en voetganger op pole position staan. In het optiegebied zal een stedelijk woonmilieu gerealiseerd worden en op die manier wordt mede invulling gegeven aan het ontwikkelprincipe 'nieuwe woningen versterken de bestaande stad'.

Tot slot is er nieuw gemeentelijk beleid op het gebied van mobiliteit en parkeren. In de 'Koersnota Mobiliteit' zijn de uitgangspunten opgenomen die betrekking hebben op de bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de mobiliteitstransitie die wordt ingezet (5). Amsteleind behoort volgens de methodiek van de Koersnota tot het 'stedelijk woonmilieu', waar prioriteit wordt gegeven aan de voetganger en de fietser. Door kloppende harten in de wijk te realiseren, zijn voorzieningen voor iedere bewoner op korte afstand bereikbaar en wordt Amsteleind via het fietsnetwerk verbonden met de NS-stations en het stadshart van Oss. Om de veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren, moet de spoorwegovergang met de Heihoekstraat ongelijkvloers worden gemaakt.

Met de vaststelling van de 'Nota Parkeernormen Oss 2023' zijn de parkeernormen aangepast op de ambities van de gemeente Oss met betrekking tot bereikbaarheid en mobiliteit (6). Zowel in de Koersnota Mobiliteit als in de Nota Parkeernormen wordt het deel van Amsteleind tussen de spoorlijn en de Amsteleindstraat aangeduid als 'centraal stedelijk woonmilieu', terwijl Klein Amsteleind (het deel van het structuurvisiegebied dat is gelegen tussen de Brandstraat en de Amsteleindstraat) behoort tot het traditionelere woonmilieu. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de Koersnota Mobiliteit.

Bovenstaande beleidsmatige wijzigingen en voortschrijdend inzicht noodzaken tot aanvulling van de structuurvisie.

Beleid

Sinds de vaststelling van de structuurvisie zijn er meerdere relevante beleidsstukken vastgesteld die van invloed zijn op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het ontwerp van Amsteleind. Vanuit het Rijk zijn nieuwe uitgangspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen geformuleerd die moeten bijdragen aan een sterkere regie van het Rijk op de ruimtelijke ordening. Veel van deze uitgangspunten zijn inmiddels vertaald in provinciale en regionale beleidsvoornemens die op politieke draagvlak kunnen rekenen. Een deel van de uitgangspunten en ontwikkelprincipes is reeds opgenomen in beleid dat specifiek voor Oss is vastgesteld.

Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening

De beschikbare ruimte voor urgente maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort, de verduurzaming van de energievoorziening en de transitie van de landbouw is schaars. In de 'kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening' (hierna: kamerbrief) van 17 mei 2022 zet de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in een aantal stappen uiteen hoe het Rijk wil komen tot een nieuwe Nota Ruimte, waarmee het de regie in het ruimtelijk domein gaat hernemen.

1. Een ruimtelijke analyse langs drie inhoudelijke perspectieven, die ook in nationale programma's worden vertaald: landbouw en natuur, ordenende netwerken voor energie en (circulaire) economie, en leefbare steden en regio's.
2. De provincies leveren de input voor de Nota Ruimte via 'ruimtelijke arrangementen'. De provincie Noord-Brabant gebruikt hiervoor de drie algemene ontwikkelingsperspectieven: landbouw en natuur

zoals wordt vastgelegd in het Brabants Programma Landelijk Gebied (BPLG), ordenende netwerken voor energie in het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) en de Regionale Energie Strategie (RES), de verstedelijkingsstrategie voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant zoals is opgenomen in het 'Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040', en het ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied De Peel.

3. Aanwijzen van zestien NOVEX-gebieden waar nationale opgaven in grote mate samenkomen en vragen om ingrijpende herinrichting van deze gebieden. Voor elk gebied wordt een gezamenlijk ontwikkelperspectief opgesteld, dat als basis dient voor strategische ruimtelijke keuzes.
4. Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat water en bodem sturende principes zijn.

De opbrengst uit de provinciale ruimtelijke arrangementen, de ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden en de verschillende nationale programma's per beleidsveld moet leiden tot een nieuwe Nota Ruimte die in 2024 moet worden opgesteld.

Verstedelijkingsstrategie, Ontwikkelperspectief en eerste uitvoeringsafspraken NOVEX-gebied 'Stedelijk Brabant 2040'

Eén van de NOVEX-gebieden is 'Stedelijk Brabant', bestaande uit vier stad-regio's¹. Oss is onderdeel van de stedelijke regio 's-Hertogenbosch - Oss en is als

¹ MRE (Metropoolregio Eindhoven); West-Brabant West; Stedelijke regio Breda-Tilburg; Stedelijke regio 's-Hertogenbosch - Oss.

één van de centrumsteden van Brabant ook onderdeel van NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. Om richting te kunnen geven aan de verstedelijkingsopgave in Brabant is door de betrokken gemeenten, waterschappen en de provincie een verstedelijkingsstrategie en een ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant opgesteld. In de verstedelijkingsstrategie zijn vijf ontwikkelprincipes vastgesteld waar ruimtelijke ontwikkelingen, gericht op verstedelijking, aan moeten voldoen. Het ontwikkelperspectief vertaalt de ontwikkelprincipes uit de verstedelijkingsstrategie naar strategische hoofdkeuzes en eerste uitvoeringsafspraken.

1. Bodem en watersysteem als basis voor de verstedelijking: het hanteren van de ambitieladder voor binnenstedelijke inbreiding en een signaleringskaart voor het bodem- en watersysteem bij uitleg van steden en dorpen.
2. Landschap en natuur groeien mee met verstedelijking: ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige landschappen die de schakel vormen tussen stad, dorp en natuurgebieden, in de vorm van landschaps-parken en groene scheggen.
3. Nieuwe woningen versterken bestaande stad en dorp: transformatie naar (hoog-)stedelijk milieu; versterken leefbaarheid centrumdorpen; revitaliseren naoorlogse wijken; versnellen woningbouw.
4. Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp: creëren nabijheid wonen, werken en voorzieningen; concentreren verstedelijking rond OV-knooppunten; mobiliteitstransitie in stedelijk gebied.
5. Kwalitatieve werkgebieden als randvoorwaarde voor een circulaire economie: inzetten op verduurzaming, intensivering en herstructurering van bedrijventerreinen; benutten reeds geprogrammeerde bedrijventerreinen; ruimtelijk duurzame economische visie ontwikkelen; integrale afweging om te komen tot zoekgebieden voor nieuwe grootschalige locaties.

Op basis van bovenstaande principes zijn voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch - Oss de belangrijkste ambities en richtinggevende keuzes weergegeven. In de regio moeten circa 50.000 tot 60.000 woningen en circa 35.000 tot 42.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd. Daarnaast is er ruimte nodig voor de berging van 36 miljoen kubieke meter water en voor 8,7 PJ aan duurzame energieopwekking. Een hoofdkeuze is stedelijkheid in woon- en werkmilieus te creëren in de spoorzones van 's-Hertogenbosch en Oss. Bij de ontwikkeling van de spoorzone van Oss ligt de nadruk op het opwaarderen van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de NS-stations, het beslechten van de barrièrewerking van het spoor en het oplossen van de problemen met betrekking tot het goederenvervoer tussen het station en de haven. In de naoorlogse wijken moeten kansen voor verdichting worden verkend, waar dit kan bijdragen aan revitalisering van de wijken. Om deze opgaven te realiseren wordt een Uitvoeringsagenda opgesteld met zowel de Brabantbrede opgaven, als de opgaven voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch - Oss. In de uitvoeringsagenda worden de afspraken tussen gemeenten, waterschappen, provincie en Rijk expliciet gemaakt en waar nodig vertaald in regionale investeringsagenda's.

Koersnota Mobiliteit

In de raadsvergadering van 6 juli 2023 is de Koersnota Mobiliteit vastgesteld door de gemeenteraad van Oss. In de Koersnota zijn de leidende principes van het mobiliteitsbeleid en de keuzes voor de hoofdstructuren voor fiets, auto en openbaar vervoer opgenomen. Nieuw beleid op het gebied van mobiliteit is noodzakelijk gezien de omvangrijke ruimtelijke opgave: 8.500 nieuwe woningen erbij tot 2040, terwijl de gemeente leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar moet blijven. Daarnaast moeten ruimtelijke oplossingen worden gezocht die beter in staat zijn om in te spelen op klimaatverandering, waterproblematiek en energietransitie.

De sleutel daarvoor ligt in de inrichting van de infrastructuur en de manier waarop mobiliteit daar een plaats moet worden gegeven.

De Koersnota is opgesteld aan de hand van vijf vooraf geformuleerde doelstellingen, en twee randvoorwaarden:

1. Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte;
2. Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen;
3. Verduurzamen van de mobiliteit;
4. Versterken van het economisch vestigingsklimaat;
5. Vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder.

- A. Met maatschappelijk draagvlak
- B. Efficiënt en effectief.

In de koersnota worden de toekomstige hoofdstructuren voor de verschillende vormen van mobiliteit weergegeven, evenals een opbouw van het stedelijk gebied in verschillende zoneringen. Belangrijkste uitgangspunten die voortkomen uit de koersnota zijn het realiseren van kloppende harten in de wijken; optimaal faciliteren van de fietser door snelle en attractieve fietsverbindingen aan te leggen; wijken zo in te richten dat er autoluwe gebieden ontstaan en 30 km/h de norm wordt.

Woonagenda

Medio 2022 is het woonbeleid van de gemeente Oss geactualiseerd in de vorm van de Woonagenda 2022- 2024. Een van de aanleidingen voor de actualisatie is de gestegen prijs van koop- en huurwoningen en het veel te krappe aanbod van woningen; in Oss is de druk op de woningmarkt de afgelopen jaren toegenomen en wordt het moeilijker om te voorzien in

de behoefte aan passende en betaalbare woonruimte. Speerpunt van het beleid is en blijft om mensen die willen starten met hun wooncarrière de kans te bieden op een passende en betaalbare woning en om doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. Dit vraagt om het continu afwegen en bewaken van kwaliteit, betaalbaarheid en ook de haalbaarheid van woningbouwprojecten om zo de woonruimte voor de diverse doelgroepen; starters, senioren en kleinere huishoudens op peil te hebben en te houden. Hierbij schuwt de gemeente creatieve oplossingen niet als dit kansen biedt om meer dingen mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door het transformeren van bestaand vastgoed, waaronder kantoorruimte, maar ook door het verder verdichten van gebieden, het toevoegen van verdiepingen op bestaande bouwwerken of van meer flexwoningen.

De inzet richt zich primair op de doelstellingen uit het Coalitieakkoord 2022:

- Voortzetten bouw van ca. 600 woningen per jaar voor de komende periode om de woningbouwopgave volgend uit de provinciale woningbehoefteprognose en de Regionale Woondeal Noordoost-Brabant te kunnen realiseren. De opgave is om netto circa 8.500 woningen toe te voegen in periode 2020-2040. Met name op korte termijn is een hoog bouwtempo nodig gezien het actuele woningtekort (o.a. initiatief en innovatie stimuleren);
- Verstedelijking in de spoorzone;
- Realisatie en behoud van (koop)woningen voor kleine huishoudens, zoals starters en senioren, tijdelijke (flex)woningen;
- De lobby regionaal en landelijk versterken om de Osse woonambities uit te dragen. Hierbij wil de gemeente optimaal gebruik maken van landelijke fondsen en subsidies.

In Oss gaat de gemeente bij locaties (in het stedelijk gebied) vanaf 30 woningen uit van:

- 30% sociale huur (tot aan de actuele liberalisatiegrens);
- 10% middel dure huur (actuele liberalisatiegrens tot € 1.000,-);
- 40% in de koopsector tot de actuele grens voor Nationale Hypotheek Garantie (NHG) die landelijk wordt vastgesteld;
- 20% Overig

Het doel is om per plan een passende verdeling in prijsklassen te maken die leidt tot bovenstaande verdeling in het totale stedelijk gebied. Dit betekent dat op individueel planniveau afwijking mogelijk is, bijvoorbeeld dat een plan enkel uit huur, of juist uit koopwoningen bestaat. Op basis van bovenstaande verdeling behoort ruim 80% van de te realiseren woningen in Oss tot de categorie 'betaalbaar'. Met deze ambitie draagt Oss in sterke mate bij aan het realiseren van betaalbare woningen.



Visie en uitgangspunten

Op 6 oktober 2022 heeft de raad het besluit genomen om de mogelijkheden voor bebouwing tussen de spoorlijn en de Amsteleindstraat (het optiegebied) te verkennen. Daarop is een ruimtelijke verkenning naar onder andere het laadvermogen gedaan; welke dichtheid en functies kan het gebied dragen? Deze verkenning laat zien dat in dit gebied een aantrekkelijk stedelijk woonmilieu met een relatief hoge dichtheid te realiseren is. Bij besluit van de raad, genomen op 6 juli 2023, is het structuurvisiegebied voor de uitleglocatie Amsteleind gewijzigd en is het uitgangspunt opgenomen om het zuidelijk deel ('optiegebied') stedelijk in te richten. Met de keuze voor de ontwikkeling van dit deel van het structuurvisiegebied uit de structuurvisie, komt het gedeelte van de plannen voor de percelen ten noorden van de Hoolbeemdweg en ten westen van Klein Amsteleind te vervallen.

Met de compacte uitbreiding Amsteleind (3.000 woningen) aan de westzijde van het stedelijk gebied, ontstaat er een duurzame, levendige en aantrekkelijke woonwijk waar inwoners elkaar kunnen ontmoeten. Met de hogere bebouwingsdichtheid en de ligging aan de spoorlijn sluit het plan aan op de verstedelijkingsopgaven waar Oss aan werkt in de spoorzone. In de spoorzone ontstaan nieuwe woon- en werklocaties door te herstructureren, te verdichten en te transformeren. Er is echter ook uitbreiding van bestaand stedelijk gebied noodzakelijk om te kunnen voorzien in de forse woningbouwopgave; tot 2040 moet harde plan-capaciteit gerealiseerd worden voor in totaal circa 8.500 nieuwe

woningen. Het grootste deel daarvan moet in of aangrenzend aan het stedelijk gebied van Oss gebouwd worden. De realisatie van circa 3.000 woningen met bijbehorende voorzieningenstructuur draagt sterk bij aan de kwantitatieve woningbouwopgave in de gemeente Oss. Het woningbouwprogramma van Amsteleind vormt daarnaast een kwalitatieve aanvulling op het programma dat in de rest van het stedelijk gebied van Oss gerealiseerd wordt; wonen op de grens tussen stedelijk en landelijk gebied, in een stedelijk milieu, op korte afstand van voorzieningen en goed bereikbaar, zeker voor duurzame vormen van mobiliteit.

Stedenbouwkundig raamwerk

Het structuurvisiegebied wordt ingezet als woongebied en alle bijbehorende functies, zoals voorzieningen, groen en blauw. In het nog op te stellen omgevingsplan worden de contouren van het plangebied nader bepaald. Gezien de ligging van het structuurvisiegebied aan de rand van bestaand stedelijk gebied, direct aan het landschap, leent de locatie zich voor de ontwikkeling van een onderscheidend woonmilieu voor Oss: stedelijk wonen in het groen. Gestreefd wordt naar een woongebied met een variatie in woonmilieus. Zo zal de mate van stedelijkheid binnen Amsteleind variëren van meer suburbane woonmilieus (met relatief veel grondgebonden woningen) tot stedelijke woonmilieus (met relatief veel gestapelde woningen). Het groen zal binnen de diverse woonmilieus een verschillend karakter hebben.

De (cultuur-)historie van de plek, de ondergrond, de landschappelijke verschillen en de aanwezige bebouwing en wegen in het gebied vormen goede aanleidingen om te komen tot de gewenste gevarieerde bebouwingsopzet binnen de nieuwe wijk. Deze elementen worden dan ook niet zomaar weggepoetst om te kunnen beginnen met een 'leeg vel' maar vormen belangrijke ingrediënten voor het stedenbouwkundig raamwerk. Net als bij het eilandenrijk wordt nog ingezet op meerdere buurten/buurtschappen met een eigen karakteristiek en korte afstanden tussen het wonen en het landschap. Er wordt daarbij nu echter nadrukkelijker uitgegaan van de bestaande landschappelijke kwaliteiten. Amsteleind geeft de overgang tussen stedelijk en landelijk gebied vorm door bestaande groenblauwe structuren te respecteren en waar nodig de verbinding met het landelijk gebied te versterken.

De ontsluiting van Amsteleind (en daarmee de bereikbaarheid) vormt een belangrijk onderdeel in het stedenbouwkundig raamwerk. Het bebouwen van het gebied tussen de spoorlijn en de Amsteleindstraat heeft tot gevolg dat de afstand vanaf Amsteleind tot het NS-station Oss-west sterk afneemt in vergelijking met het oorspronkelijke plan uit de structuurvisie. Via de bestaande wegstructuren van de Amsteleindstraat en de Heischeutstraat zijn de NS-stations (Oss en Oss-west) en de voorzieningen van het stadshart per fiets goed bereikbaar; de Amsteleindstraat leent zich voor het omvormen naar een snelle fietsstraat richting het stadshart en de Heischeutstraat (en/of Bosschepad) kan worden opgewaardeerd tot een aantrekkelijke, directe fietsverbinding met station Oss-west. Hiermee komt de fietser op pole position te staan en is station Oss-west binnen vijf fietsminuten bereikbaar. Bij een eventuele verplaatsing van station Oss-west naar het structuurvisiegebied kan de relatie tussen de nieuwe wijk en het NS-station nog verder worden verbeterd.

Opzet Amsteleind



De fietser staat op pole position, vooral voor de verkeersbewegingen binnen de wijk en binnen de stad. Amsteleind moet echter ook voor de auto-gebruiker goed bereikbaar zijn. Dan gaat het echter in eerste instantie vooral om verkeersbewegingen de stad in en uit. Binnen de wijk en binnen de stad moet het minder aantrekkelijk zijn om de auto te gebruiken. De Heihoeksingel is in de Koersnota Mobiliteit aangewezen als een van de belangrijke noord-zuidverbindingen van de stad. Uitgangspunt is om de kruising van de Heihoekstraat-Heihoeksingel en de spoorlijn ongelijkvloers te maken door aanleg van een tunnel onder het spoor. Daarmee moet de barrièrewerking in de verbinding tussen het noordwestelijk deel van Oss naar de A59 worden weggenomen. Ook kan de verkeersveiligheid hierdoor worden vergroot. Voor de ontsluitingsstructuur (voor de auto) van Amsteleind voorziet één van de scenario's in een hoofdontsluitingsweg die vanaf de ongelijkvloerse kruising met het spoor overgaat in een parkway; een nieuw aan te leggen weg in het groen die parallel loopt aan de Heihoekstraat en Kleinussenstraat. De Heihoekstraat en Kleinussenstraat kunnen dan worden afgewaardeerd tot een aantrekkelijke fietsstraat of landelijke woonstraat wat ruimtelijk goed aansluit bij het karakter van deze straten. Vanaf de parkway zorgen een beperkt aantal doodlopende inprickers voor ontsluiting van de verschillende nieuwe buurten. Zo wordt de benodigde aan te leggen nieuwe infrastructuur beperkt en blijft er meer ruimte beschikbaar voor een aantrekkelijk groen woonmilieu. Opwaardering van de bestaande ontsluitingsstructuur (Heihoekstraat, Kleinussenstraat) is een alternatief voor een nieuw aan te leggen parkway. Dit wordt nog onderzocht.

In delen van Amsteleind met een hogere bebouwingsdichtheid zijn gebouwde parkeervoorzieningen een randvoorwaarde om toch een aantrekkelijke, groene leefomgeving te kunnen realiseren. Het is een

mogelijkheid om deze (bovengronds) te integreren in de bebouwingsopzet en architectuur van de bebouwing; gebouwde parkeervoorzieningen kunnen het gebruik van nieuwe vormen van duurzame (deel-)mobiliteit stimuleren. In meer suburbane delen van Amsteleind wordt parkeren op maaiveld mogelijk gemaakt. Om de impact van de auto in het straatbeeld toch te beperken zal dit in veel gevallen op binnenterreinen aan de achterkant van de woningen worden opgelost.

Ook het parkeren van fietsen vraagt speciale aandacht in de ontwerp-opgave. Om de fietser op pole-position te zetten, moet ook het veilig stallen van fietsen in Amsteleind vanzelfsprekend zijn.

De zuidelijke entree van de wijk Amsteleind, nabij de parkway, is een logische plek voor het concentreren van de grotere commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Zowel vanuit de nieuwe wijk Amsteleind als gelet op de ligging ten opzichte van andere voorzieningencusters (Wolfskooi, De Ruwert) binnen het stedelijk weefsel van Oss. Voor een aantrekkelijk en gemengd stedelijk milieu is daarnaast een zekere spreiding van voorzieningen binnen de wijk essentieel. In het gehele structuurvisiegebied wordt ruimte geboden voor menging van functies in de 'harten' van de buurten, waar een zekere concentratie van deze functies ervoor zorgt dat ze goed vindbaar en bereikbaar zijn. Deze opzet draagt bij aan het creëren van levendigheid op meerdere plekken binnen de wijk, terwijl op andere plekken juist meer de luwte wordt behouden die bijdraagt aan een aangenaam woon- en leefklimaat voor bewoners.

Tussen de verschillende buurten wordt een robuuste groen- en blauwstructuur aangebracht, die een verbinding legt met het aangrenzende polderlandschap. Hiermee onderscheidt Amsteleind zich van de binnenstedelijke transformatiegebieden, zoals Euterpepark en Raadhuislaan.

Bodem en watersysteem als basis voor de verstedelijking

In het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant is het ontwikkelprincipe opgenomen dat het bodem- en watersysteem leidend zijn binnen de ontwerp-opgave voor alle stedelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat gemeenten, provincie en waterschappen het instrument 'signaleringskaart' gebruiken bij de afweging van uitleglocaties voor wonen en werken. De kaart signaleert de mogelijkheden, belemmeringen en ontwerp-opgaven op locatie-niveau van een stedelijke ontwikkeling in relatie tot waterveiligheid, wateroverlast en ruimte voor een robuust watersysteem. Hierbij worden ook de financiële consequenties in beeld gebracht. Deze partijen vertalen de toepassing van de signaleringskaart in hun eigen planologisch instrumentarium als bouwsteen voor een zorgvuldige ruimtelijke afweging.

Om de planontwikkeling Amsteleind te toetsen aan de signaleringskaart, is gebruik gemaakt van een botsproef. Aan de botsproef hebben de provincie Noord-Brabant, waterschap Aa & Maas en de gemeente Oss deelgenomen. Op basis van het onderzoek dat is uitgevoerd kan geconcludeerd worden dat er wat betreft het water- en bodemsysteem geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van Amsteleind, mits er met enkele aanbevelingen rekening wordt gehouden. Zo moet in het ontwerp rekening worden gehouden met de grondwaterstand in het structuurvisiegebied en wordt aanbevolen om nieuwe waterpartijen niet te koppelen met het polderwatersysteem om het drainerend effect te beperken.

Stedelijk programma

Amsteleind biedt ruimte voor een stedelijk programma met woningen die behoren tot het type 'stedelijk wonen'. Er zijn ontwerpen voorstelbaar waarin een groot deel van het programma bestaat uit gestapelde woonvormen. Naast de traditionele gestapelde woningen in de vorm van

appartementengebouwen, zijn er ook mogelijkheden om nieuwe vormen van stedelijk wonen te realiseren die in Oss nog minder gangbaar zijn bij de traditionele uitbreidingswijken. Voorbeelden zijn rug-aan-rug-woningen, appartementen bestaande uit meerdere verdiepingen, etc. Het realiseren van dergelijke andere woonvormen sluit aan op de kwalitatieve woonbehoefte van de (toekomstige) inwoners van Oss en draagt bij aan de uitgangspunten om variatie aan te brengen in stedenbouwkundige (woon)milieus en woonprogramma.

Door hogere dichtheden te realiseren in het gebied tussen de spoorlijn en de Amsteleindstraat ontstaat er een compacte woonwijk aan de rand van het stedelijk gebied. Het aantal woningen dat op deze wijze in dit deel gerealiseerd kan worden én de behoefte om verschillende woonmilieus binnen Amsteleind te realiseren werpen een ander licht op het overige deel van Amsteleind. Aanvankelijk was 'Klein Amsteleind' het meest zuidelijke deel en vanwege de afstand tot het station Oss-west beoogd als het deel met de hoogste dichtheid. Met de ontwikkeling van het 'optiegebied' zal Klein Amsteleind, een wat ander karakter krijgen dan eerder voorzien. Door in Klein Amsteleind een woonmilieu te creëren in een lagere dichtheid met een meer suburbaan karakter, en in het gebied tussen de Amsteleindstraat en de spoorlijn in te zetten op vormen van stedelijk wonen in een groene setting, wordt goed aangesloten bij de overige binnenstedelijke transformatieopgaven waar ook stedelijke woonmilieus worden gecreëerd.

Voorzieningen

In de structuurvisie zijn de grootschaligere commerciële en maatschappelijke voorzieningen ingetekend in het groene gebied tussen de parkway en de bestaande woonwijken. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, levendige

buurten en de gewenste mobiliteitstransitie is het belangrijk om de voorzieningen juist meer de buurten in te plaatsen. Dit geldt ook voor de grotere voorzieningen (behoudens wellicht een bouwmarkt of tuincentrum). Door deze voorzieningen wat meer de buurten in te trekken, worden de voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners die op relatief korte afstand wonen. Door deze voorzieningen optimaal te ontsluiten voor fietsers en voetgangers, wordt aangesloten bij de ontwikkelprincipes uit de Koersnota Mobiliteit.

Een nieuwe woonwijk voor Oss met circa 3.000 woningen biedt ruimte voor het toevoegen van een goed bereikbaar cluster met commerciële voorzieningen in de vorm van één (of meerdere) supermarkt(en), ondersteund door aansluitend aanbod in de vorm van winkels voor dagelijkse boodschappen, horeca, dienstverlening of andere wijkgerichte voorzieningen. Ook voor deze voorzieningen geldt dat ze onderdeel moeten zijn van de wijk, om de ontmoetingsfunctie te versterken en om bezoek per fiets of te voet te stimuleren. Voor deze voorzieningen is echter ook de autobereikbaarheid en het bevoorradingsverkeer een belangrijk aandachtspunt. Omdat het zwaartepunt van het te ontwikkelen programma verschuift naar het zuidelijke deel van Amsteleind, verschuift ook het zoekgebied voor de vestiging van een cluster aan commerciële voorzieningen richting het zuiden. Er wordt daarbij ook gekeken naar de ligging ten opzichte van bestaande supermarktvoorzieningen (Wolfskooi, De Ruwert) om zo te komen tot een dekkende voorzieningenstructuur voor Oss. Het deel van het voormalige optiegebied dat grenst aan de westzijde van de mogelijke parkway vormt het zoekgebied voor de commerciële voorzieningen. Dit gebied is voor de bewoners van Amsteleind goed bereikbaar per fiets of te voet. Via de toekomstige ontsluitingsweg is het gebied ook per auto goed bereikbaar, zonder dat het autoverkeer hiervoor ver de wijk hoeft in te rijden.

Ook de maatschappelijke voorzieningen worden onderdeel van de buurten.

Voor de grotere maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, kinderdagopvang en sportvoorzieningen, is de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers een belangrijk uitgangspunt bij het bepalen welke zoekgebieden geschikt zijn. Clustering van dergelijke voorzieningen stimuleren samenhang tussen de functies en dubbelgebruik van nabijgelegen parkeerplaatsen. De Amsteleindstraat, die als fietsstraat onderdeel zal gaan uitmaken van de fietshoofdstructuur, is een logische verbinding om deze voorzieningen aan te koppelen. Door de voorzieningen wat verder de wijk in te trekken, komen ze centraal in de wijk te liggen en zijn ze op een veilige en duurzame manier te bereiken. Voor kleinschaligere voorzieningen zoals gezondheidszorg, horeca, dienstverlening, werkplekken en afhaalpunten geldt dat deze voorzieningen qua aard en schaal thuishoren in de harten van de buurten. Op deze plekken zijn de voorzieningen goed zichtbaar en bereikbaar. Een clustering van kleinschalige voorzieningen op centrale locaties in de buurt kan combinatiebezoek en daarmee draagvlak voor voorzieningen bevorderen.

Voor gezondheidszorg is in Amsteleind ruimte in zowel een cluster aan voorzieningen op een centrale plek in de wijk, als in kleinschalige vorm in de harten van de verschillende buurten. Het is belangrijk dat alle inwoners van Amsteleind gebruik kunnen maken van gezondheidszorg op korte afstand tot de woning. Vanuit het perspectief van de gezondheidsinstellingen is het belangrijk om ruimte te bieden aan de grotere centrale voorzieningen. De centrale voorzieningen kunnen als HUB-functie dienen voor de kleinschaligere voorzieningen in de buurt. Voorbeelden zijn behandelkamers in de buurt, als dependance van de centrale voorziening.

Verkeer en mobiliteit

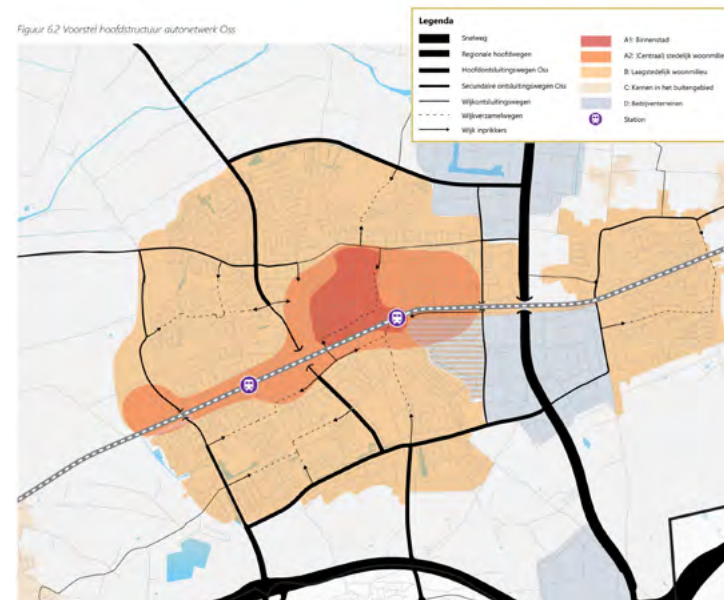
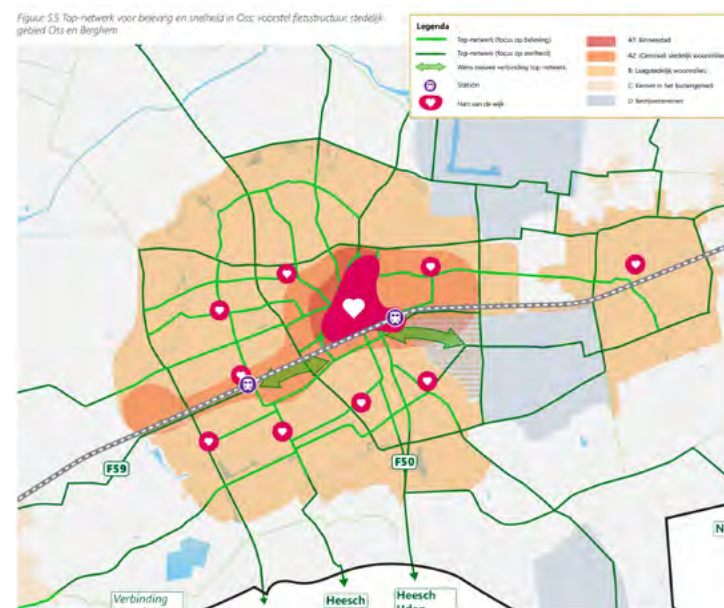
Volgens de zonering zoals die is opgenomen in de Koersnota Mobiliteit maakt Amsteleind onderdeel uit van het 'centraal stedelijk woonmilieu'. Belangrijkste redenen om Amsteleind op deze wijze te typeren zijn

de relatief hoge bebouwingsdichtheid en de goede ontsluiting van de wijk via de NS-stations. De uitgangspunten voor dit centraal stedelijk woonmilieu zijn dat voetganger en fiets voorrang krijgen, de auto te gast is en er geen ruimte wordt geboden aan doorgaand verkeer. De verbinding met de NS-stations moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is gestoeld op een lage parkeernorm per woning, zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Oss – 2023'.

Om de actieve mobiliteit optimaal te kunnen stimuleren, moeten er kloppende harten ontstaan in de wijken en buurten die zeer goed bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. In de stedenbouwkundige opzet voor Amsteleind zijn de kloppende harten een leidend ontwerpprincipie. Verspreid over Amsteleind wordt ruimte geboden aan grotere en kleinere harten met voorzieningen. De kleinere harten bestaan vaak uit maatschappelijke voorzieningen, eventueel aangevuld met commerciële voorzieningen. Hier is ruimte voor zorg- en gezondheidsinitiatieven of kleinschalige voorzieningen voor de bewoners.

Voor fietsers wordt Amsteleind goed ontsloten door onder andere de Amsteleindstraat, dat onderdeel uitmaakt van het netwerk van Toeristische Overstappunten (Top-netwerk). Het stadshart en de beide NS-stations zijn via dit netwerk zeer goed bereikbaar, passend binnen het concept '15-minuten-stad'; binnen 15 minuten loop- en fietsafstand moeten zoveel mogelijk basisvoorzieningen voor iedereen bereikbaar zijn. De Heihoeksingel wordt in de Koersnota beschreven als 'secundaire ontsluitingsweg' voor het stedelijk gebied van Oss, waarmee het een belangrijke weg is in de totale ontsluitingsstructuur van Oss. Om de overwegveiligheid te verbeteren worden de noord/zuid-verbindingen in de stad Oss geclusterd in vier ongelijkvloerse spoorwegkruisingen voor het autoverkeer (gecombineerd met langzaam verkeer). De Heihoeksingel is er daar één van.

Koersnota Mobiliteit; voorstel fietsstructuur en voorstel hoofdstructuur autonetwerk



Woonagenda

De uitgangspunten voor de programmering van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen uit de Woonagenda komen overeen met de uitgangspunten zoals die in de structuurvisie zijn opgenomen. Met het ontwikkelen van een stedelijk programma in het zuidelijk deel van het structuurvisie-gebied en een meer suburbaan woonmilieu in het noordelijk deel, komen we tegemoet aan de woonbehoeften van de (toekomstige) inwoners van Oss. Binnen het programma is voldoende ruimte voor het realiseren van passende en betaalbare woningen voor starters en voor woningtypen die doorstroming bevorderen. Tot slot is er ruimte voor nieuwe woonvormen, zoals collectief particulier opdrachtgeverschap of bijvoorbeeld vormen van gezamenlijk begeleid wonen.

Financiële uitvoerbaarheid

In de Structuurvisie Oss-West 2022 wordt in hoofdstuk 17 beschreven op welke wijze kosten worden verhaald. De structuurvisie beschrijft ambities en plannen voor de spoorzone en een 'bovenwijkse (netwerk)voorziening' conform de nota kostenverhaal, 'bovenplanse kosten' (artikel 6.13 lid 7 Wro) en bijzondere kosten. De gemeentelijke nota kostenverhaal is opgesteld op basis van het bepaalde in afdeling 6.4 van de Wet op de ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Wro). In dit addendum volgt de gemeente de systematiek van de nota kostenverhaal en gaat de gemeente uit van de volgende benamingen en indeling rekening houdend met de inwerkingtreding van de Omgevingswet:

1. Gebiedseigen kosten (artikel 6.13 lid 1 onder c Wro);
(Artikel 13.11 Omgevingswet.);
2. Bovenwijkse voorzieningen (artikel 6.13 lid 6 Wro);
(Artikel 13.11 Omgevingswet.);
3. Bovenplanse kosten (artikel 6.13 lid 7 Wro);
4. Bijdragen voor ruimtelijke ontwikkelingen artikel 6.24 lid 1 onder a Wro.

GEBIEDSEIGEN KOSTEN

Gebiedseigen kosten zijn de kosten die de gemeente maakt om een bouwplan (fysiek) mogelijk te maken. Denk hierbij aan kosten van aanleg en aanpassingen van voorzieningen, zoals wegen, riolering, groen, (snel-) fietsstructuren, ontsluitingsweg, ongelijkvloerse spoorwegovergang Heihoeksingel, Warmte Koude opslag, de plankosten voor de planologische procedure en planschadevergoedingen. Onder de Omgevingswet zijn deze kosten verankerd in artikel 13.11.

BOVENWIJKSE VOORZIENINGEN EN BOVENWIJKSE NETWERKVOORZIENINGEN

Bovenwijkse voorzieningen zijn voorzieningen van openbaar nut waarvan het nut zich uitstrekt over een groter gebied dan een bepaald exploitatiegebied. De voorziening kan zowel binnen als buiten het exploitatiegebied liggen.

Aanvullend op de Structuurvisie Oss-West 2022 zijn de hieronder concrete initiatieven / projecten op grond van artikel 6.2.5 Besluit ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Bro) toegevoegd, te weten:

- ontsluitingsweg Oss-West;
- tunnelbak/ongelijkvloerse spoorwegovergang Heihoeksingel;
- (snel-) fietsstructuren;
- ambities Groen, Blauw en Natuur.

Onder de Omgevingswet zijn deze kosten verankerd in artikel 13.11, 13.22 en 13.23.

BOVENPLANSE KOSTEN

De Wro biedt de mogelijkheid om kosten en opbrengsten tussen locaties met ruimtelijke en functionele samenhang te verevenen. Locaties met een positief resultaat dragen bij aan locaties met een negatief resultaat. Onder de Omgevingswet zijn deze kosten verankerd in artikel 13.23.

BIJDRAGEN VOOR RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De gemeente mag onder de Wro een vrijwillige bijdrage vragen voor fysieke en maatschappelijke functies zoals natuur, recreatie en sportvoorzieningen. Dit zijn de kosten die feitelijk nodig zijn voor de kwaliteitsverbetering van de gebieden. Hiervoor is een gemeentelijk landschapsfonds (de reserve Groenfonds landelijk gebied) in het leven geroepen. Er is hierbij geen directe relatie tussen de nieuwe ontwikkeling en de landschappelijk verbetering. Het gaat hier om de kosten van de sloop van visueel hinderlijke bedrijfsgebouwen, de aanleg van natuur en landschap en de reconstructie van oude cultuurhistorisch waardevolle elementen. Deze kosten verhalen we via een fondsbijdrage op een nieuwe kosten-drager met een anterieure overeenkomst. Deze financiële bijdrage is gebaseerd op artikel 6.24 eerste lid onder b van Wro. Voor het structuurvisiegebied Amsteleind wordt ervan uitgegaan dat de investering fysiek - in natura - gerealiseerd wordt in de projectlocatie en/of- omgeving. Voor de gebieden en initiatieven buiten het structuurvisiegebied Amsteleind geldt het bepaalde zoals opgenomen in de structuurvisie Buitengebied Oss 2015. Onder de Omgevingswet vervalt dit, en spreekt de wet van afdwingbare financiële bijdrage onder artikel 13.23 Ow.

INSPRAAK

Het ontwerp addendum heeft ingevolge de Inspraakverordening gemeente Oss 2007 en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 21 december 2023 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen en is tegelijkertijd elektronisch beschikbaar gesteld via de landelijke website ruimtelijkeplannen.nl. Hiervan is op 20 december 2023 mededeling gedaan in het plaatselijke blad Oss Actueel, het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website. Gedurende deze periode kon een ieder een reactie geven op het ontwerp addendum. Er zijn 12 reacties van uiteenlopende aard en inhoud ontvangen. De reacties zijn verzameld en beantwoord in de 'Nota van inspraak ontwerp Addendum Structuurvisie Oss West - 2022'.

