



RAPPORT

RUIMTELIJK KADER

Stationskwartier Oosterwolde

Klant: Gemeente Ooststellingwerf

Referentie: BK3735-RHD-XX-XX-RP-X-0001

Status: A4/C01

Datum: 14 januari 2026

HASKONING NEDERLAND B.V.

Koggelaan 21
8017 JN Zwolle
Netherlands

Mobility & Infrastructure

Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 65 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Ruimtelijk kader
Ondertitel:	Stationskwartier Oosterwolde
Referentie:	BK3735-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk	Click or tap here to enter text.
Status:	A4/C01
Datum:	14 januari 2026
Projectnaam:	BK3735
Projectnummer:	BK3735
Auteur(s):	RP
Opgesteld door:	Click here to enter text.
Gecontroleerd door:	
Datum:	Januari 2026
Goedgekeurd door:	
Datum:	
Classificatie:	Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

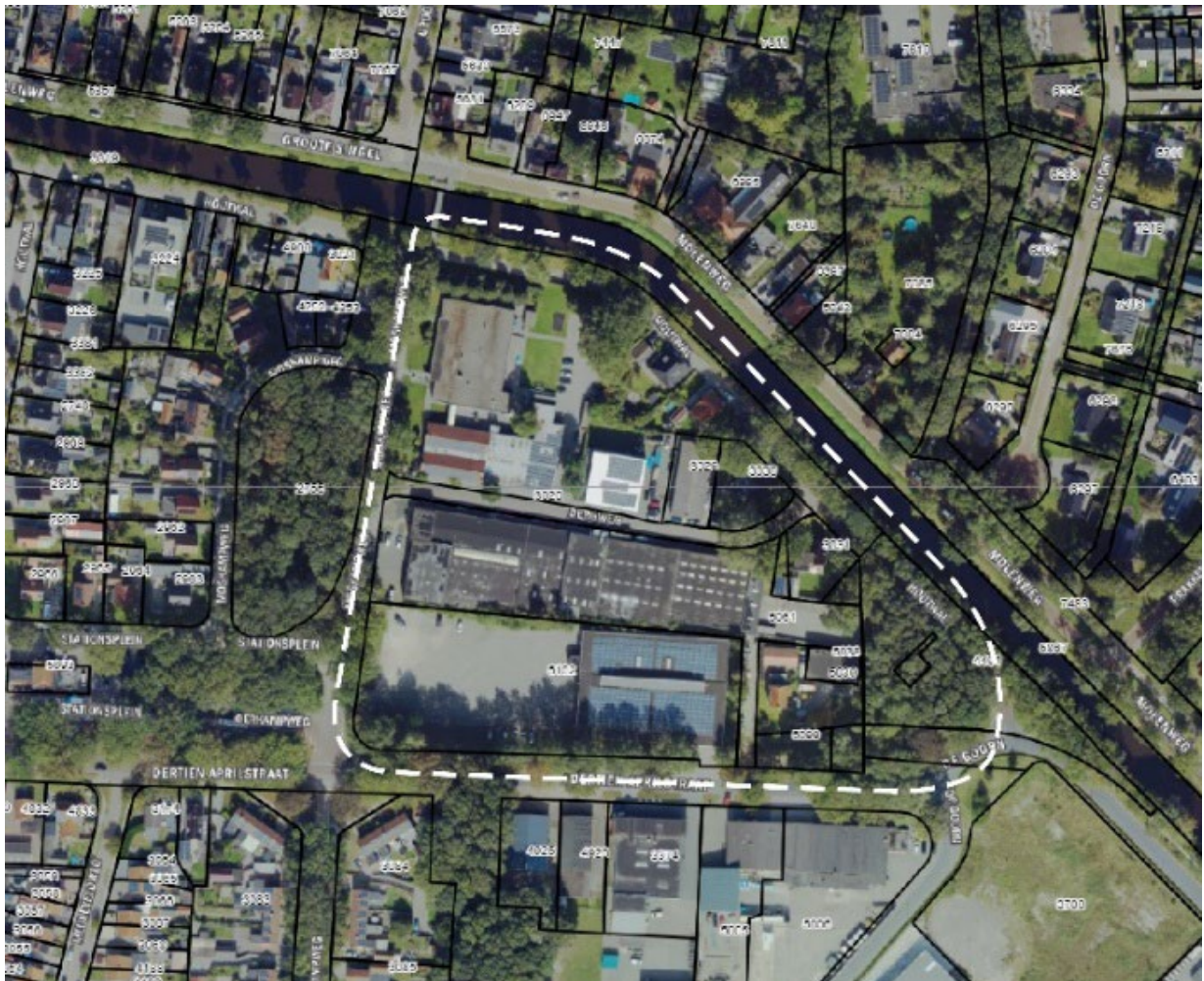
Inhoud

1.	Inleiding	1
1.1	De opgave	1
1.2	Leeswijzer	2
2.	Samenvatting analyses en onderzoeken	3
2.1	Risico-analyse m.b.t. grondverwerving	3
2.2	Beleidsanalyse	3
2.3	Conditionerende onderzoeken	3
2.3.1	Verkeerslawaaï	4
2.3.2	Verkenning Milieuzonering en geluidzone	5
2.3.3	Weging van het waterbelang (voorheen watertoets)	8
2.3.4	Ecologie	10
2.3.5	Verkeer	11
3.	Programmatisch kader	12
4.	Ruimtelijk kader	15
4.1	Typologieën	17
4.2	Hoogtes, kapvorm en bouwvlak	19
4.3	Accenten	21
4.4	Verkeer	23
4.5	Parkeren	25
4.6	Water en Groen	27
4.7	Samenhang	29

1. Inleiding

1.1 De opgave

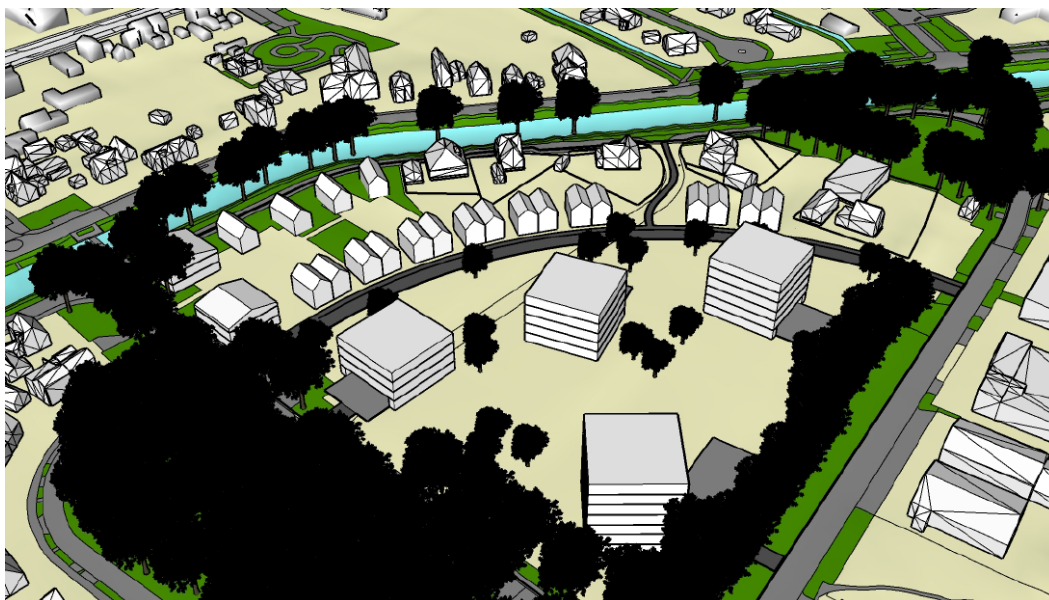
De opgave betreft het opstellen van een ruimtelijk kader voor het Stationskwartier te Oosterwolde dat richting geeft aan een door de gemeente gewenste toekomstige ontwikkeling van het gebied (zie afbeelding).



Plangebied/studiegebied Stationskwartier Oosterwolde

Dit kader biedt handvatten op basis waarvan een toekomstig ontwikkelaar een stedenbouwkundig plan kan opstellen en realiseren. In dit kader wordt aandacht besteed aan zowel het beleid, de relevante conditionerende onderzoeken als het gewenste programmatisch- en ruimtelijk kader. Om dit kader op te stellen is er bureauonderzoek gedaan (beleid en conditionerende onderzoeken) en is er een ruimtelijke massastudie gedaan op basis waarvan de gemeente een voorkeursvariant heeft vastgesteld. Deze massastudie heeft als uitgangspunt gediend bij het nader opstellen van de kaders.

Het is nadrukkelijk de wens van de gemeente geen beeldkwaliteitskader of andersoortig ambitiedocument op te stellen om een ontwikkelende partij ruimte te geven om een zelf een ruimtelijk kwalitatief en haalbaar plan te ontwikkelen. Uiteraard moet het ontwerp wel in samenspraak met de gemeente worden opgesteld.



Voorkeursvariant massastudie (bron: Stationskwartier Oosterwolde. Hoe hoog? Dat is de vraag, april 2025)

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 Samenvatting worden, ten behoeve van de leesbaarheid, alleen de verschillende conclusies beschreven van zowel de beleidsanalyse (rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid), de risicoanalyse als de conditionerende onderzoeken. Deze onderzoeken betreffen:

- Verkeerslawaaï
- Verkenning Milieuzonering en geluidzone
- Weging van het waterbelang
- Ecologie
- Verkeer

De volledige analyses en onderzoeken zijn binnen dit document niet opgenomen.

In hoofdstuk 3 en 4 zijn respectievelijk het programmatisch en het ruimtelijke kader beschreven. Daarin worden diverse uitgangspunten vastgelegd die enerzijds voldoende ontwerpvrijheid bieden aan de ontwikkelaar en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit van de toekomstige ontwikkeling waarborgen. Thema's die in het ruimtelijk kader aan bod komen zijn; verkeer en ontsluiting, waterberging, bebouwingstypologie, bouwhoogtes en volumes, groenvoorziening en fasering.

2. Samenvatting analyses en onderzoeken

2.1 Risico-analyse m.b.t. grondverwerving

Voor de verwerving van de gronden voor de toekomstige ontwikkeling is een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd om eventuele financiële risico's inzichtelijk te krijgen (Verkenkend bodemonderzoek NEN 5740 - Noordelijk deel bedrijventerrein Venekoten Oosterwolde, referentie: BK3735-HAS-MI-MH-RP-02, datum 16-07-2025). Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat een deel van de bovengrond (0-0,5 m-mv) ter plaatse van het terrein buiten (MM01-groen) is geclassificeerd als 'Matig verontreinigd', de bovengrond van het overig deel van het buitenterrein (MM02) en de ondergrond (MM05) zijn geclassificeerd als 'Landbouw/natuur'. Binnen in de loods is de bovengrond (MM04) geclassificeerd als 'Industrie', uitgangspunt is dat dit voor de hele bovengrond ter plaatse van de loods geldt. Uitzondering hierop is de bovengrond in de noordoosthoek in de loods (MM03), hier bevindt zich een sterke verontreiniging. De ondergrond in de loods (MM06) is geclassificeerd als 'Landbouw/natuur'.

Voor de aankoop wil de gemeente inzicht krijgen in mogelijke kosten (= financiële risico's) door de aanwezige bodemverontreiniging voor de verdere ontwikkeling. In het stuk 'Noordelijk deel bedrijventerrein Venekoten Oosterwolde – Kostenindicatie grondaankoop' d.d. 04.08.2025 is een notitie met een inschatting van bijkomende Kosten wanneer gesaneerd moet worden.

De kosten zijn niet zo zeer een onderdeel van het ruimtelijk kader maar vormen wel een onderdeel van het totaalplaatje voor een verdere ontwikkeling.

2.2 Beleidsanalyse

Om te borgen dat er in de ontwikkelingsfase een plan wordt ontwikkeld wat beleidsmatig haalbaar is wordt in dit deel van het ruimtelijk kader alvast geanalyseerd welke onderdelen vanuit het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid relevant zijn. Er wordt gedeeltelijk getoetst aan het beleid waar mogelijk omdat de exacte vorm en inhoud van de plannen nog niet bekend is. Het ruimtelijk kader is juist bedoeld om daar richting aan te geven.

In het document 'Beleidsanalyse toekomstige ontwikkeling Stationskwartier Oosterwolde' d.d. 22.10.2025 is een overzicht te vinden van het relevante beleid waaraan getoetst dient te worden. Waar mogelijk is al getoetst; bijvoorbeeld aan de Ladder van Duurzame verstedelijking.

2.3 Conditionerende onderzoeken

Wanneer in de toekomst een planontwikkeling zal plaatsvinden op de beoogde locatie dienen ter ondersteuning van de ruimtelijke motivering van een toekomstig plan conditionerende onderzoeken uitgevoerd te worden op diverse thema's. Deze onderzoeken bepalen mede het ruimtelijk kader waarbinnen een ontwikkeling mogelijk is.

De onderzoeken binnen het ruimtelijk kader zijn voorsnog op QuickScan niveau uitgevoerd (behalve de bodemonderzoeken t.b.v. de aan- en verkoop van gronden); dat betekent dat er vooral een inventarisatie van aandachtspunten is gemaakt waar rekening mee gehouden dient te worden in de vervolgfases van de onderzoeken. Hierna zijn de verschillende onderzoeken en analyses samengevat weergegeven. De volledige rapportages zijn terug te vinden als externe bijlagen.

2.3.1 Verkeerslawaaï

Ook voor het aspect verkeerslawaaï is een bureaustudie gedaan op basis van de nu bekende inkadering van het plan. De bureaustudie resulteert in een aantal aandachtspunten voor de verdere planontwikkeling die hieronder zijn opgesomd. De bureaustudie is in de vorm van een notitie terug te lezen in het document 'Quickscan geluid – 13 aprilstraat Oosterwolde' d.d. 08-12-2025.

Aandachtspunten verdere planuitwerking

Het plan bevindt zich alleen binnen het geluidaandachtsgebied van gemeentewegen. Daarbij lijken de Molenweg en Dertien Aprilstraat het meest relevant.

Op voorhand is vrij zeker dat in ieder geval bij de eerstelijns bebouwing sprake zal zijn van een overschrijding van de wettelijke standaardwaarde. In dit stadium hebben er nog geen berekeningen plaatsgevonden. Daarvoor zijn er nog te veel factoren flexibel zoals de exacte afstand van de wooncomplexen tot de aangrenzende wegen, de exacte hoogte van elk complex en bijvoorbeeld de inrichting van de plattegronden en vormgeving van de gevels.

Bij de nadere ontwikkeling van deze locatie dient nader onderzoek aan te tonen hoe het ontwerp past binnen de wettelijke normen.

Daarbij kan de plaatsing van geluidschermen langs de 13 Aprilstraat een optie zijn. Dit is echter vanuit stedenbouwkundige en landschappelijke overwegingen minder gewenst. Geluidschermen passen niet in de context van een bebouwde kom. Met de situering van een scherm wordt deze buurt achter dat scherm afgescheiden van de rest van de kom. Tevens wordt het inpassen van dergelijke schermen lastig. Direct langs de weg waar schermen het meest effect hebben, is niet mogelijk vanwege de aanwezige en te handhaven bomen. Het scherm zal dus achter de eerste bomenrij gesitueerd moeten worden. Dit is technisch mogelijk. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met voldoende ruimte voor de plaatsing van het scherm. Het slaan van palen in de grond onder de kroonprojectie als draagstructuur voor het scherm zal mogelijk effect hebben op de te handhaven bomen. Door de situering van een scherm achter de eerste bomenrij is de afstand tot de geluidbron groter en zal het scherm hoger uitgevoerd moeten worden dan een scherm dat direct langs de rijbaan geplaatst kan worden. Een maatregel met minder negatieve ruimtelijke effecten op de ruimtelijke kwaliteit binnen de kom zijn zijn maatregelen aan de bron. Daarbij kan worden gedacht aan snelheidsverlaging en de toepassing van een geluidreducerend wegdek. Nader onderzoek moet uitwijzen of deze maatregelen mogelijk zijn en voldoende effectief. Er wordt geadviseerd om in het stedenbouwkundig ontwerp alvast rekening mee te houden dat de overschrijding van de wettelijke standaardwaarde niet (volledig) kan worden weggenomen. Dit betekent dat gemotiveerd moet worden dat, ondanks de overschrijding, toch sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij die motivering dient het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidluwe gevel te worden betrokken. Ten aanzien daarvan wordt het volgende geadviseerd:

- Zorg ervoor dat iedere nieuwe woning beschikt over een geluidluwe gevel, waar het geluid voldoet aan de wettelijke standaardwaarde voor alle geluidbronsoorten.
 - Bij voorkeur grenst de woonkamer aan de geluidluwe gevel en ten minste één slaapkamer.
 - Bij voorkeur wordt ten minste één buitenruimte (eigen tuin of balkon) gerealiseerd aan de geluidluwe zijde van de woning.

- Houd bij het realiseren van geluidluwe gevels rekening met geluidbronnen die de geluidluwe gevel kunnen verstoren, zoals warmtepompen en parkeerterreinen.

Om bovenstaande te bereiken, wordt geadviseerd om zo weinig mogelijk eenzijdig georiënteerde woningen te realiseren op korte afstand van de Dertien Aprilstraat. Die beschikken dan immers niet over een geluidluwe gevel. Daarnaast wordt geadviseerd om waar mogelijk de openbare ruimte te vergroenen. Dit werkt geluiddempend.

Tot slot wordt geadviseerd om voorafgaand aan de planuitwerking in overleg te treden met de gemeente Ooststellingwerf over het voorgaande. Er bestaat een kans dat ze op basis van andere of aanvullende criteria beoordelen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Inschatting indirecte akoestische effecten

Gelet op de grootte van het plangebied, bestaat er een kans dat het verkeer op de ontsluitingswegen meer toeneemt dan wettelijk is toegestaan. Nader verkeerskundig onderzoek is nodig om te bepalen hoeveel verkeer van de bestaande wegen gebruik maakt en in welke mate dat toeneemt als gevolg van het plan.

2.3.2 Verkenning Milieuzonering en geluidzone

Het projectgebied Stationskwartier Oosterwolde ligt binnen de invloedssfeer van bedrijven en infrastructuur. Dat betekent dat milieuhinder, waaronder geluidhinder, kan ontstaan ter plaatse van nieuw te projecteren milieu- en geluidgevoelige functies. Voor het ruimtelijk kader zijn de aandachtspunten en te verwachten knelpunten daaromtrent geïnventariseerd. Waar mogelijk is een doorkijk naar een oplossing opgenomen. Het volledige advies is terug te lezen in het document 'Verkenning herontwikkeling Stationskwartier – milieuzonering en Geluidzone' d.d. 22-10-2025.

Voor de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het projectgebied uit het oogpunt van milieuzonering is gekeken naar de juridisch toegelaten milieucategorieën buiten het projectgebied, en in een enkel geval ook binnen het projectgebied. Deze milieucategorieën, zoals die in het omgevingsplan-tijdelijke deel zijn geregeld, zijn nog gebaseerd op de 'oude' VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Deze zijn nog niet gewijzigd naar een regeling op basis van de nieuwe methodiek voor milieuzonering op basis van de VNG-handreiking Activiteiten en Milieuzonering uit 2024 (hierna: AMZ). Dat betekent dat de onderhavige verkenning nog is gebaseerd op de oude methodiek. Het is denkbaar dat wanneer de huidige milieuzonering beperkingen geeft voor de ontwikkelingen binnen het projectgebied, toepassing van de nieuwe systematiek die beperkingen kan verkleinen of zelfs opheffen. Dat vergt echter een meer fundamentele benadering van de milieuzonering op (met name) het bedrijventerrein Venekoten.

Enkele belangrijke uitgangspunten voor de beschouwing op het gebied van milieuzonering zijn:

- Er wordt uitgegaan van de milieuzonering zoals in het omgevingsplan-tijdelijke deel is bepaald. Dus uitgegaan wordt van de omgevingsplanmatig geboden milieugebruiksruimte en bijbehorende richtafstanden. In de praktijk kunnen er lichtere maar ook zwaardere bedrijven

gevestigd zijn. Rechtspraak vereist in elk geval dat niet op voorhand mag worden uitgegaan van lagere categorieën dan planologisch is toegestaan.

- Bedrijven en milieuzonering biedt richtafstanden. Hoewel (ook in de rechtspraak) hier soms nauwkeurige waarde aan wordt toegeschreven, zijn deze altijd indicatief bedoeld. Het is dus niet altijd mogelijk om zonder specifiek (akoestisch) onderzoek te bepalen of er sprake is van evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
- Afstanden vanaf de bedrijven worden gemeten vanaf de (dichtstbij het projectgebied gelegen) perceelsgrens.
- Voor de ontwikkelingen binnen het projectgebied wordt vooralsnog uitgegaan van toevoeging van nieuw rustig woongebied.

De conclusies uit het document 'Verkenning herontwikkeling Stationskwartier – milieuzonering en Geluidzone' d.d. 22-10-2025 zijn hierna beschreven.

Conclusie milieuzonering functies ten noorden en westen van het Stationskwartier

- Binnen het projectgebied is de ontwikkeling van milieugevoelige functies ten opzichte van aanwezige milieuhinderlijke functies binnen dat gebied alsmede ten oosten en noorden daarvan in beginsel haalbaar. Het maatgevende aspect is vooral geluid.
- Wel moet aandacht zijn voor de inpassing van woningen direct nabij het busstation. Onderzocht moet worden in hoeverre geluidwaarden mogelijk kunnen worden overschreden.

Conclusie milieuzonering functie binnen het Stationskwartier

- De mogelijkheid tot vestiging van geluidzoneringsplichtige bedrijven ter plaatse van de houtsingel moet worden geschrapt (en bij voorkeur ook de vestiging van andere bedrijven in cat. 1 en 2).

Conclusie milieuzonering functies ten zuiden van het Stationskwartier

- Voor de percelen nr. 7, 11 en 12 kan het behouden van groenstroken of bospercelen bijdragen aan het realiseren van voldoende afstand tot milieugevoelige functies.
- Voor de percelen nr. 8, 14 zou in overleg met rechthebbenden moeten worden onderzocht of een verlaging van de milieucategorie mogelijk is, passend bij het feitelijk gebruik.
- Voor perceel nr. 9 geldt dat de planologische ruimte overbemeten is; een beperking van activiteiten zoals laden/lossen aan de voorzijde is wenselijk.
- Voor de percelen nr. 10 en 13 is onderzoek nodig om te bepalen of kortere afstanden of afscherming voldoende zijn om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen.

Conclusie ten aanzien van de geluidzone

De oplossingsrichting voor de geluidzone, met het oog op de ontwikkeling van het projectgebied is als volgt:

- Schrappen van de geluidzone rondom het gedeelte van het projectgebied.
- Schrappen van de planologische mogelijkheid tot vestiging van grote lawaaimakers op het noordelijk deel van het middendeel van Venekoten, waardoor de geluidzone zodanig wordt verkleind dat deze niet samenvalt met het projectgebied.

Te nemen stappen milieuzonering

Op basis van het voorgaande moet de gemeente het volgende overwegen, in de aangegeven volgorde:

1. Bepaal stedenbouwkundig de uiterste grens waar woonpercelen zouden moeten kunnen komen. Daarbij geldt de te behouden en versterken bomenrij langs de 13 Aprilstraat als uitgangspunt. Het is te overwegen om de nieuwe woongebouwen op wat ruime afstand te plaatsen van de bomen. De gebouwen krijgen dan lucht, ruimte en zonlicht.

2. Bepaal in hoeverre er voldoende afstand aanwezig is tussen bedrijfspercelen en nieuwe woonpercelen. Als wordt voldaan aan de richtafstand dan biedt dat voor de planwijziging in principe voldoende motivering. Zo niet, dan stap 3.
3. Onderzoek (en bespreek zo nodig) of met toepassing van de nieuwe systematiek van milieuzonering aan de waarden voor geluid en geur kan worden voldaan. Zo niet, dan stap 4.
4. Onderzoek (en bespreek) of via maatwerkvoorschriften de milieubelasting bij de bron beperkt kan worden. Stap 5 kan hierbij eveneens worden betrokken.
5. Ga het gesprek aan met rechthebbenden over verlaging van de toegelaten milieucategorie. Dit hoeft overigens niet altijd het hele perceel te betreffen.

2.3.3 Weging van het waterbelang (voorheen watertoets)

Advies wateraspecten

Op basis van de uitgangspunten van het Wetterskip Fryslân zijn de volgende aandachtspunten opgetekend wat betreft de waterbelangen en huishouding. Het volledige advies is terug te lezen in het document 'Beleidscontext water Stationskwartier Oosterwolde' d.d. 05-11-2025.

Hemelwater en waterberging

Het is raadzaam een plan voor de hemelwaterafvoerstructuur op te stellen. Op een kaart kan geschetst worden waar waterbergingen aangelegd worden, hoe hemelwater daar naartoe stroomt en hoe water naar een watergang kan stromen. Voor waterberging dient aan de eisen voor waterberging van het waterschap te worden voldaan. Daarnaast moet worden voldaan aan eventuele extra eisen van de gemeente. Denk hierbij aan de ontwerpeisen van hwa-riolering en de voorkeurswijze van het verwerken van hemelwater.

Riolering

De riolering dient gescheiden aangelegd te worden. De hwa- en dwa-riolering zullen getoetst moeten worden aan de eisen die gesteld zijn door de gemeente in het GRP (Bijlage E).

Grondwater

Als onderdeel van de ontwikkeling wordt een plan voor grondwater gemaakt. Er zijn geen concrete ontwateringseisen waaraan voldaan moet worden. Wel wordt gesteld dat er bij risico op hoge of lage grondwaterstanden vooraf maatregelen voor getroffen dienen te worden.

Betrekken van het waterschap

We raden aan het waterschap te betrekken bij deze ontwikkeling en te informeren naar het type procedure dat doorlopen moet worden. Het waterschap geeft in de Leidraad Watertoets aan dat ze vroeg betrokken willen worden bij ruimtelijke ontwikkelingen om advies en sturing te kunnen geven voor het thema water.

2.3.4 Ecologie

Voor het onderdeel ecologie is een korte deskstudy uitgevoerd waarin in ieder geval een analyse is uitgevoerd van de mogelijk aan te treffen soorten binnen een straal van enkele kilometers rondom het plangebied. Daarnaast zijn vervolgstappen uiteengezet voor de volgende fase van planontwikkeling.

Wat betreft gebiedsbescherming moet in de vervolgfase in ieder geval een stikstofberekening uitgevoerd worden aan de hand van de bouw- en gebruiksfase van de planontwikkeling. Het is nu te vroeg in het proces om aannames te kunnen gebruiken om te gaan rekenen.

Vervolgstappen

Om te bepalen of binnen het plangebied beschermde natuurwaarden aanwezig zijn dient ten eerste een natuurtoets uitgevoerd te worden:

1. Natuurtoets: De eerste stap is het uitvoeren van een natuurtoets.
De uitvoering van stap 2 is afhankelijk van de uitkomsten van de natuurtoets.
2. Soortgericht onderzoek (nader onderzoek):
3. Projectplan met compenserende en mitigerende maatregelen:
4. Vergunningsaanvraag: Met behulp van bovenstaande onderzoeken en rapporten dien je een vergunningsaanvraag in.
Onderdeel van de vergunningsaanvraag is het opstellen van een ecologisch werkprotocol (stap 5). Echter kan het opstellen van een ecologisch werkprotocol ook direct volgen uit de natuurtoets (stap 1), waarbij tussenliggende stappen niet nodig zijn.
5. Ecologisch werkprotocol
6. Realiseren compenserende maatregelen en gewenningsperiode:
7. Als laatste onderdeel van de vergunning dienen de locaties ontmoedigd te worden voor soorten, zodat de werkzaamheden kunnen starten (stap 7).

In het document 'Notitie verkennend onderzoek ecologie Stationskwartier Oosterwolde' d.d. 13-08-2025 is het advies terug te lezen.

2.3.5 Verkeer

Om aan te kunnen tonen dat de huidige verkeersstructuren de toename van verkeer aan kunnen is het nodig hier een aantal onderzoeken voor te laten uitvoeren. Er moet worden gekeken naar de impact van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling op de verkeerssituatie (doorstroming en verkeersveiligheid) op het bestaande wegennet.

Dat betekent dat je moet weten hoeveel verkeer de ontwikkeling genereert, via welke wegen dat verkeer zich gaat afwikkelen, hoe druk het op die wegen is (en of daar bestaande (bijna)knelpunten zijn en wat de effecten zijn van die verkeersgeneratie op de huidige verkeerssituatie (al dan niet rekening houdend met nog andere ontwikkelingen richting de toekomst).

Vervolgonderzoek stappen zijn:

- Berekenen verkeersgeneratie ontwikkeling (dit kan worden gedaan op basis van kentallen CROW)
- Bepalen via welke wegen verkeer zich gaat afwikkelen.
- Verkeerstellingen uitvoeren om beeld te krijgen van huidige verkeersstromen op de hiervoor bepaalde wegen
- Analyse verkeersveiligheid (bureaustudie) om knelpunten in beeld te brengen.
- Analyse relevante ruimtelijke/infrastructurele ontwikkelingen (o.b.v. informatie gemeente – zijn er nog ontwikkelingen die invloed hebben op verkeerssituatie in het onderzoeksgebied)
- Beoordelen impact ontwikkeling op doorstroming/verkeersveiligheid (expert judgement op basis van ontwikkeling in de verkeersintensiteit i.r.t. grenswaarden en inrichting van wegen, verkeersveiligheid).
 - Voor bovenstaande punten kan ook een verkeersmodel worden gebruikt indien de gemeente hiervan in bezit is.

3. Programmatisch kader

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste sectorale kaders beschreven waaraan het ontwerp dient te voldoen voor zover deze niet zijn beschreven in het ruimtelijk kader. Afwijken van deze kaders kan alleen in overleg met de gemeente.

Woningbouwprogramma

Het aantal woningen op deze locatie is niet leidend. De massastudie (Stationskwartier Oosterwolde, Hoe hoog? dat is de vraag, d.d. 08-04-2025) geeft een inzicht in de mogelijkheden gebaseerd op een groot aantal aannames. Belangrijk kader voor de ontwikkeling waaraan als uitgangspunt zal moeten worden voldaan is echter de verdeling in percentages tussen de verschillende prijscategorieën en de doelgroepen waarvoor gebouwd moet worden.

30 %	Sociale huur
40%	Betaalbare koop
30%	Vrije sector/duurdere koop/huur

Deze **30-40-30 woningbouwregel** is een richtlijn voor nieuwbouwprojecten, vooral in Nederland, die streeft naar een evenwichtige verdeling van woningtypen: 30% sociale huur, 40% middenhuur/betaalbare koop, en 30% vrije sector/duurdere koop/huur, om de woningnood aan te pakken, met name voor lage- en middeninkomens, en is wettelijk verankerd in de Wet Versterking Regie Volkshuisvesting. Daarvan mag afgeweken worden als het percentage 30% vrije sector/duurdere koop/huur daardoor verlaagd wordt; dus bijvoorbeeld met meer betaalbare woningen. Daarnaast is er grote behoefte in Oosterwolde aan woningen voor ouderen (levensloopbestendige woningen) en woningen voor 1- of 2-persoonshuishoudens. Deze woningen kunnen in principe in alle prijscategorieën ontwikkeld worden. De gemeente Ooststellingwerf ziet binnen dit plangebied nadrukkelijk kansen om te bouwen voor deze doelgroepen.

Verkeer

Voor de uitgangspunten voor het verkeer wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4. De exacte maatvoering en inrichting van de verschillende wegen dienen te voldoen aan de richtlijnen die zijn opgenomen in het handboek openbare ruimte (HIOR) van de gemeente.

Parkeren

Voor elk woningtype geldt een andere parkeernorm. Deze normen zijn vastgelegd in de Nota parkeernormen gemeente Ooststellingwerf 2023. Daarin is de onderstaande tabel opgenomen met de parkeernorm per type woning.

Woning (norm per woning)

Type woning	Centrum	Buitengebied	Aandeel laadpunten	Aandeel bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	1,8	2,4	0,8-1,7% per woning	0,3 pp per woning
Koop, huis, twee onder een kap	1,7	2,2	0,8-1,7% per woning	
Koop, huis, tussen/hoek	1,5	2,0	0,3-0,5% per woning	
Koop, appartement, duur	1,6	2,1	0,8-1,7% per woning	
Koop, appartement, midden	1,4	1,9	0,3-0,5% per woning	
Koop, appartement, goedkoop	1,3	1,6	0,07-0,2% per woning	
Huur, huis, vrije sector	1,5	2,0	0,3-0,5% per woning	
Huur, huis, sociale huur	1,3	1,6	0,07-0,2% per woning	
Huur, appartement, duur	1,4	1,9	0,8-1,7% per woning	
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,1	1,4	0,3-0,5% per woning	
Serviceflat	1,1	1,2	0,07-0,2% per woning	

Water

Omdat de totale verharding in het gebied zal afnemen door de ontwikkeling, is er geen bergingseis vanuit het waterschap gesteld. De gemeente kan hiervoor zelf een nadere eis stellen.

Het hemelwater dient afgekoppeld van het rioolstelsel gerealiseerd te worden. Het is mogelijk om het via een uitstroomvoorziening op de vaart te lozen. Daarbij gelden de eisen uit de Waterschapsverordening. Daarbij is het advies om hemelwater zoveel mogelijk te benutten, te infiltreren (indien de bodem geschikt is) en vast te houden, voordat gekozen wordt voor lozing op de vaart; dit sluit aan bij het beleid voor hoge zandgronden in Fryslân ([Fryslân Klimaatbestendig 2050+ | Fryslan](#)). Voorbeelden voor het vasthouden zijn bijvoorbeeld een waterbergend dak. Meer opties zijn te vinden in de leidraad-watertoets ([leidraad-watertoets 2013.pdf](#)).

Omdat de aangrenzend aan het plangebied gelegen vaart een KRW-water is, is het gebruik van milieuvriendelijke, duurzame materialen sterk aanbevolen om vervuiling van oppervlaktewater te voorkomen.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het document 'Beleidscontext water Stationskwartier Oosterwolde' d.d. 05-11-2025.

Klimaatrobuust ontwerpen

In het kader van de klimatologische ontwikkelingen dient de ontwikkeling klimaatrobuust ontworpen en ingericht te worden. Dat wil zeggen dat er zowel rekening gehouden dient te worden met het beperken van de hittestress (voldoende schaduwrijke plekken en beperken van de hitte vasthoudende verharding), het voorkomen van wateroverlast (door minimaal te voldoen aan de eisen van de gemeente) en het voorkomen van droogte.

Een veel gebruikte richtlijn bij een klimaatrobuust ontwerp is bijvoorbeeld de 3-30-300-regel voor stedelijke vergroening: iedereen moet vanuit huis minimaal 3 volwassen bomen kunnen zien, de wijk moet een boomkroonbedekking van minimaal 30% hebben, en iedereen moet zich binnen 300 meter van een kwalitatief hoogwaardige groene ruimte bevinden. De regel is bedoeld om de leefomgeving gezonder, groener en aantrekkelijker te maken.

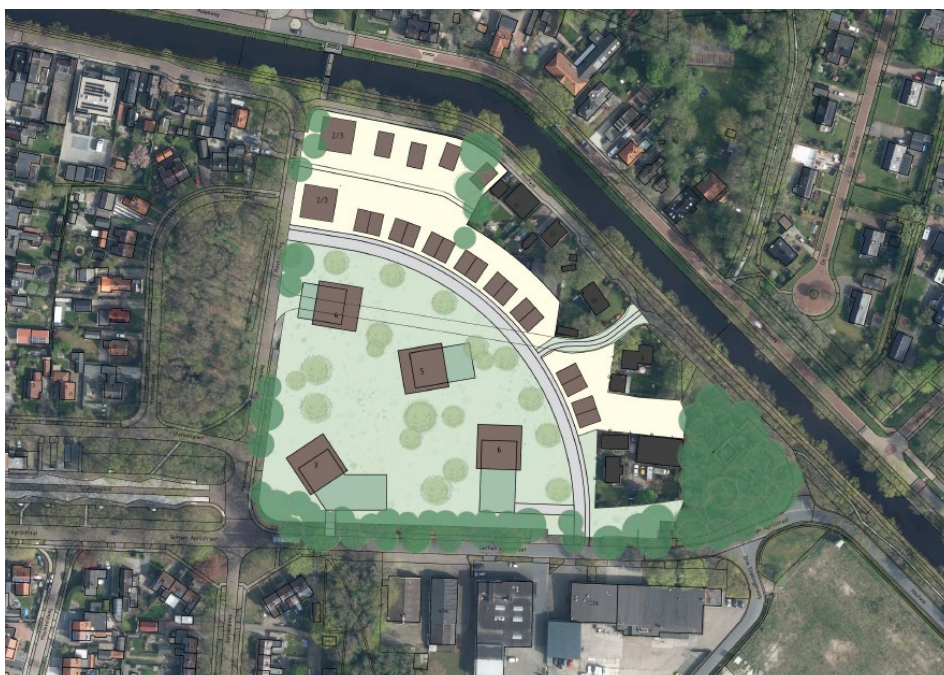
Overige aandachtspunten

Uiteraard vraagt de gemeente aandacht voor duurzaamheid in deze ontwikkeling. Zowel het gebruik van duurzame materialen als de mogelijkheden om circulair te bouwen dienen minimaal onderzocht te zijn op de haalbaarheid en toepasbaarheid ervan in deze ontwikkeling.

Ook vraagt de gemeente aandacht voor het natuurinclusief bouwen en inrichten van respectievelijk de woningen en de openbare ruimte. Dergelijke ingrepen (zoals nestkastjes in woningen of het gebruiken van kruidenrijk grasland in het park rondom de appartementencomplexen) dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit en daarmee een gezondere leefomgeving.

4. Ruimtelijk kader

Voor het opstellen van het ruimtelijk kader is voortgeborduurd op de massastudie die door Haskoning is uitgevoerd. d.d. 08 april 2025. Het resultaat van deze studie is een ambtelijk door de gemeente uitgesproken voorkeur voor een variant waarin sprake is van meerdere appartementencomplexen tot maximaal 7 lagen hoog in combinatie met grondgebonden woningen. Voor een nadere beschrijving en analyse van de locatie wordt verwezen naar de Massastudie.



Voorkeursvariant herontwikkeling Stationskwartier Oosterwolde (bron: *Stationskwartier Oosterwolde. Hoe hoog? Dat is de vraag, april 2025*)

De gemeente wil echter bij de herontwikkeling van deze locatie de ontwikkelende partij ruimte bieden om een passend ontwerp te maken; passend bij de huidige woningbouwopgave, passend bij de marktvraag maar ook passend op de plek. Enerzijds biedt dit ruimtelijk kader enkele dwingende uitgangspunten zoals de realisatie van een accent tot maximaal 7 lagen op de kruising van de 13 Aprilstraat en de Moskampweg. Anderzijds is flexibiliteit ingebouwd om een haalbaar plan mogelijk te maken.

In dit hoofdstuk worden de volgende aspecten beschreven:

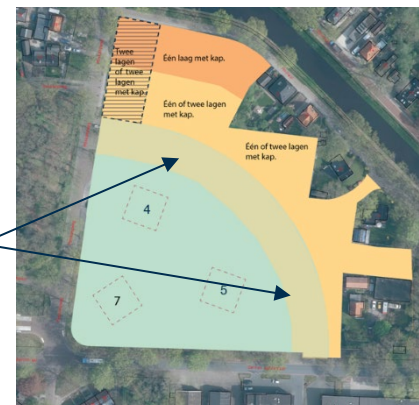
- Typologieën
- Hoogtes, kapvorm en bouwvlak
- Accenten
- Verkeer
- Parkeren
- Water en groen
- Samenhang



Legenda

-  Hoogbouw in het groen
-  Laagbouw midden
-  Laagbouw langs de vaart
-  Appartementen klein

1 rij/strook
grondgebonden
woningen in het park
met oriëntatie op de weg
en het park



4.1 Typologieën

Bij de herontwikkeling van het Stationskwartier worden drie typologieën onderscheiden; elk gesitueerd in een bepaald plandeel van de locatie. Voor de flexibiliteit in de toekomstige ontwikkeling zijn de grenzen tussen de verschillende plandelen en dus typologieën flexibel en kan hier, als een goede reden wordt aangetoond, van worden afgeweken.

Hoogbouw in het groen

Voor een groot deel binnen het plangebied is er ruimte voor hoogbouw in de vorm van enkele appartementencomplexen. De massastudie laat zien dat hier ruimte is voor een viertal appartementencomplexen. De ontwikkeling van deze locatie met appartementen sluit aan bij de vraag van de gemeente om op deze locatie te onderzoeken of het ruimtelijk mogelijk is hoogbouw te realiseren. Een hogere dichtheid past op deze locatie mede door de ligging nabij het centrum.

Laagbouw midden

Voor deze zone, in feite de begrenzing van het groene plangebied waar de hoogbouw is gesitueerd, is het type woning grondgebonden. De exacte uitvoering van de woning is vrij en kan worden aangepast op vraag uit de markt. Dit betekent dat hier zowel vrijstaande, 2-onder-1 kap woningen als rijwoningen gerealiseerd kunnen worden. Eventueel kan aan de zuidzijde van de hoofdonthuizing ook sprake zijn van 1 rij/strook grondgebonden woningen. Daarbij zal de oriëntatie zowel op de weg als op het park gericht moeten zijn. Dit gaat dan wel ten koste van het aantal te realiseren appartementencomplexen.

Laagbouw langs de vaart

In de zone langs vaart (de Houtwal) dient de ontwikkeling aan te sluiten bij de woningen die reeds langs de vaart zijn gesitueerd.

Appartement klein

Als afwijking op bovenstaande is het mogelijk op de hoek van de Moskampweg-Houtwal 1 of 2 accenten te realiseren. Dit accent versterkt de relatie tussen het plangebied en de vaart en de voetgangersbrug over de vaart. Het accent wordt al zichtbaar door het afwijkende type in de vorm van kleinschalige appartementencomplexen in 2 lagen met een kap (met woonfunctie).



Inpassing bestaande
locatie Scala

Maatschappelijk

In de planontwikkeling dient ruimte te zijn/blijven voor de welzijnsorganisatie Scala (818 m² bvo). Mogelijk dat deze organisatie in het huidige pand op de hoek Moskampweg-Houtwal (vooralsnog) gehandhaafd blijft/ingepast wordt in de nieuwe herontwikkeling, of dat een goed alternatief elders wordt gevonden.



Legenda

- Hoogbouw in het groen.
4 tot 7 lagen kapvorm vrij
- Laagbouw midden
1 of 2 lagen met kap
- Laagbouw langs de vaart
1 laag met (ruime) kap
- Appartementen klein
2 lagen met kap

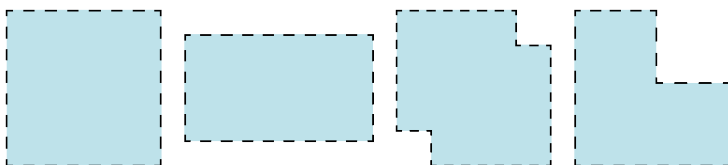
4.2 Hoogtes, kapvorm en bouwvlak

Hoogtes

Het hoogte-accent is in de massastudie bepaald tot maximaal 7 bouwlagen. Dit accent is gelegen nabij de hoek van de 13 Aprilstraat met de Moskampweg. Waar richting deze hoek meer hoogte is toegestaan om de relatie met het centrum van Oosterwolde te versterken, loopt dit af richting het noorden om een goede overgang te creëren met de omliggende (grondgebonden) bebouwing. De exacte hoogtes van de overige appartementencomplexen is flexibel, maar altijd lager dan het hoogte accent op de hoek van de 13 Aprilstraat met de Moskampweg. Het streven is er wel op gericht om alle complexen in een verschillend aantal hoogtes uit te voeren; dus naast het hoogte accent van maximaal 7 lagen de andere complexen in 4, 5 of 6 lagen. Dit biedt zowel ruimtelijk meer kwaliteit (meer 'lucht' en meer diversiteit) als beperkt/bepaalt het aantal te realiseren appartementen. In het kaartbeeld is een voorstel gedaan voor het maximaal aantal te realiseren lagen.

De Bouwvlakken hebben nu een oppervlak van 400m² (20*20) in de vorm van een vierkant gebouw. De insteek hierbij is dat het bouwvlak in combinatie met de hoogte van het complex bepaalt hoe rank het gebouw wordt. Daarbij is de ruimtelijke wens ranke torens in een groene omgeving te realiseren. Bij gebouwen tot en met 4 en 5 bouwlagen is de 400 m² het maximale oppervlak voor een ranke toren. Bij de gebouwen tot en met 6 en 7 bouwlagen is een ruimer bouwvlak toegestaan tot maximale 625 m² (25*25). Uiteraard geldt ook hier des te beperkter het bouwvlak des te ranker het complex.

De vorm van het bouwvlak is ook flexibel. Er is uitgegaan van een vierkant bouwvlak maar het is uiteindelijk ook mogelijk daarvan af te wijken. Het maximale oppervlak blijft daarbij wel gehandhaafd.



Mogelijke vormen van het bouwvlak

De exacte situering van de bouwvlakken is ook nader te bepalen. Zowel de uiteindelijke inpassing van de parkeerplekken voor deze complexen als de onderlinge situering tussen de hoogbouwcomplexen onderling en de aangrenzende grondgebonden woningen (denk daarbij aan schaduwwerking en behoefte aan privacy) kunnen afwegingen zijn om af te wijken van de voorgestelde bouwvlaklocaties.

Kapvorm

De kapvorm wordt bepaald door de situering in het plangebied. Langs de vaart is een ruime kap, vergelijkbaar met de bestaande woningen, verplicht. Langs de hoogbouwzone als parkrand, dienen alle woningen, eventuele accenten daargelaten, voorzien te worden van eenzelfde soort kap, eventueel in de vorm van een lessenaarskap. De kapvorm van de appartementencomplexen hangt af van de gekozen architectonische uitwerking. Daarin speelt het samenspel tussen samenhang en diversiteit de uitdaging waarbij een kapvorm een rol kan spelen.



4.3 Accenten

In het plangebied is sprake van 1 hoofdaccent. Deze is gesitueerd op de hoek van de 13 Aprilstraat en de Moskampweg. De accentwerking is voornamelijk bedoeld in de afwijkende hoogte. Hier moet het hoogste gebouw worden gerealiseerd op de locatie tot maximaal 7 lagen. Eventuele accentvorming in de architectuur, kleur of materiaalgebruik hangt samen met de gewenste wisselwerking tussen samenhang en diversiteit. Hierdoor wordt de relatie tussen dit plangebied en het centrum (inclusief busstation) van Oosterwolde versterkt.

Een ander accent is gesitueerd op de hoek van de Houtwal en de Moskampweg. De grondgebonden hoekwoning of de eventuele ontwikkeling van een kleinschalig appartementencomplex op deze hoek mogen uitgevoerd te worden als een accent; door of een afwijkende hoogte (in de vorm van een kleinschalig appartementencomplex) en/of een afwijkende architectuur, kleur of materiaal gebruik. Hierdoor wordt de relatie met de vaart en de voetgangersbrug naar de overzijde van de vaart versterkt.



Legenda

- ■ ■ Hoofdontsluitng*
- ■ ■ Laagbouw midden
- ▶ Entree hoofdontsluiting
- ▶ Alternatieve interne ontsluiting

4.4 Verkeer

In de massastudie is een gewenste verkeersstructuur vastgelegd. De insteek is om zowel de bestaande groenstructuren als het groene middenterrein rond de appartementencomplexen zoveel mogelijk te ontzien.

De ontsluiting bestaat uit een gebogen laan tussen de 13 Aprilstraat en Moskampweg. Langs deze weg komen ten noorden hiervan de grondgebonden woningen. Deze woningen worden vanaf deze weg ontsloten. Ook de lagere appartementencomplexen worden vanaf deze weg ontsloten.

Het hoogteaccent krijgt een eigen ontsluiting vanaf de Moskampweg. Hierdoor wordt de 13 Aprilstraat niet extra belast met nog een nieuwe aansluiting.

De woningen langs de Moskampweg (noordzijde) en de Houtwal worden vanaf deze wegen ontsloten. De Houtwal zal daarvoor weer berijdbaar moeten worden; mogelijk in 2 richtingen of met een 1-richtingsverkeerssituatie waarbij het deel te handhaven Bergweg (afslag van de Houtwal) als aansluiting op de hoofdontsluiting.



Legenda

-  Parkeren op eigen terrein
-  Langsparkeren of parkeercoffer aan deze zijde van de hoofdontsluiting
-  Parkeren integraal ontwerpen

4.5 Parkeren

Voor het parkeren zal uitgegaan worden van de normen zoals vastgelegd in 'Nota Parkeernormen 2023, Gemeente Ooststellingwerf'.

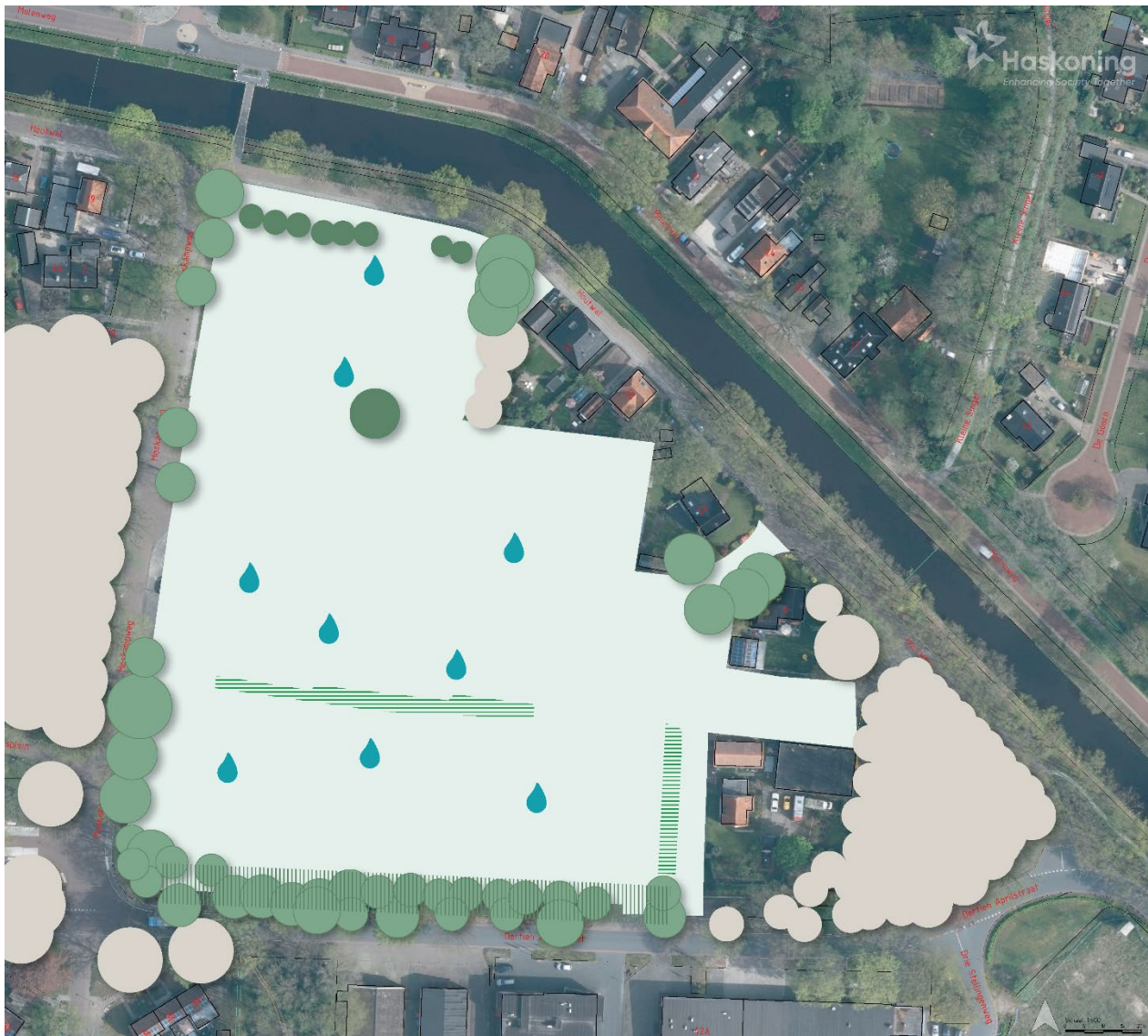
De wijze waarop maakt onderdeel uit van de ontwerpopgave.

Voor de appartementencomplexen geldt dat het parkeren integraal onderdeel uitmaakt van de ontwerpopgave. Deels moeten deze onder de gebouwen en deels naast de complexen worden ingepast. Bij voorkeur liggen deze plekken zoveel mogelijk uit het zicht van de openbare ruimte. In alle gevallen dienen de parkeerplekken die buiten de bouwvlakken zijn gelegen ingepast te worden in het parklandschap rondom de gebouwen.

Voor de grondgebonden woningen langs de vaart geldt dat er in de openbare ruimte te weinig plek is maar op het eigen erf juist voldoende ruimte om het parkeren op het eigen erf op te lossen. Dit geldt zowel voor het bezoek als de eigen auto's.

Bij de grondgebonden woningen langs het park geldt dat er bij vrijstaande of 2-kappers de eigen auto's op het erf geparkeerd moeten worden. Bezoek mag als langsparkeren langs de rijbaan worden ingepast in de openbare ruimte. Indien er sprake is van rijwoningen dienen de auto's geparkeerd te worden in parkeerkoffers tussen de rijwoningen in. Er mogen geen parkeerkoffers in het park gerealiseerd worden. Wel mogen er nog eventueel langsparkeerplekken gesitueerd te worden langs de rijbaan zoals bij de vrijstaande woningen en 2-kappers bedoeld is.

Een eventueel alternatieve parkeeroplossing voor het parkeren voor de appartementencomplexen is het concentreren van parkeerplekken (of een groot deel) in het zuidelijk deel van het plangebied tegen de groenstructuur langs de 13 Aprilstraat. Daarmee kan de rest van het plangebied tussen de appartementencomplexen gevrijwaard worden van parkeervoorzieningen.



Legenda

-  Bomen behouden*
-  Indien mogelijk behouden*
-  Bomen buiten plangebied
-  Groenstructuren waar mogelijk inpassen
-  Groenstructuur langs 13 Aprilstraat
-  Water oppervlakkig afvoeren

* indien vitaal. Moet blijken uit Boom effect analyse (BEA)

4.6 Water en Groen

Water

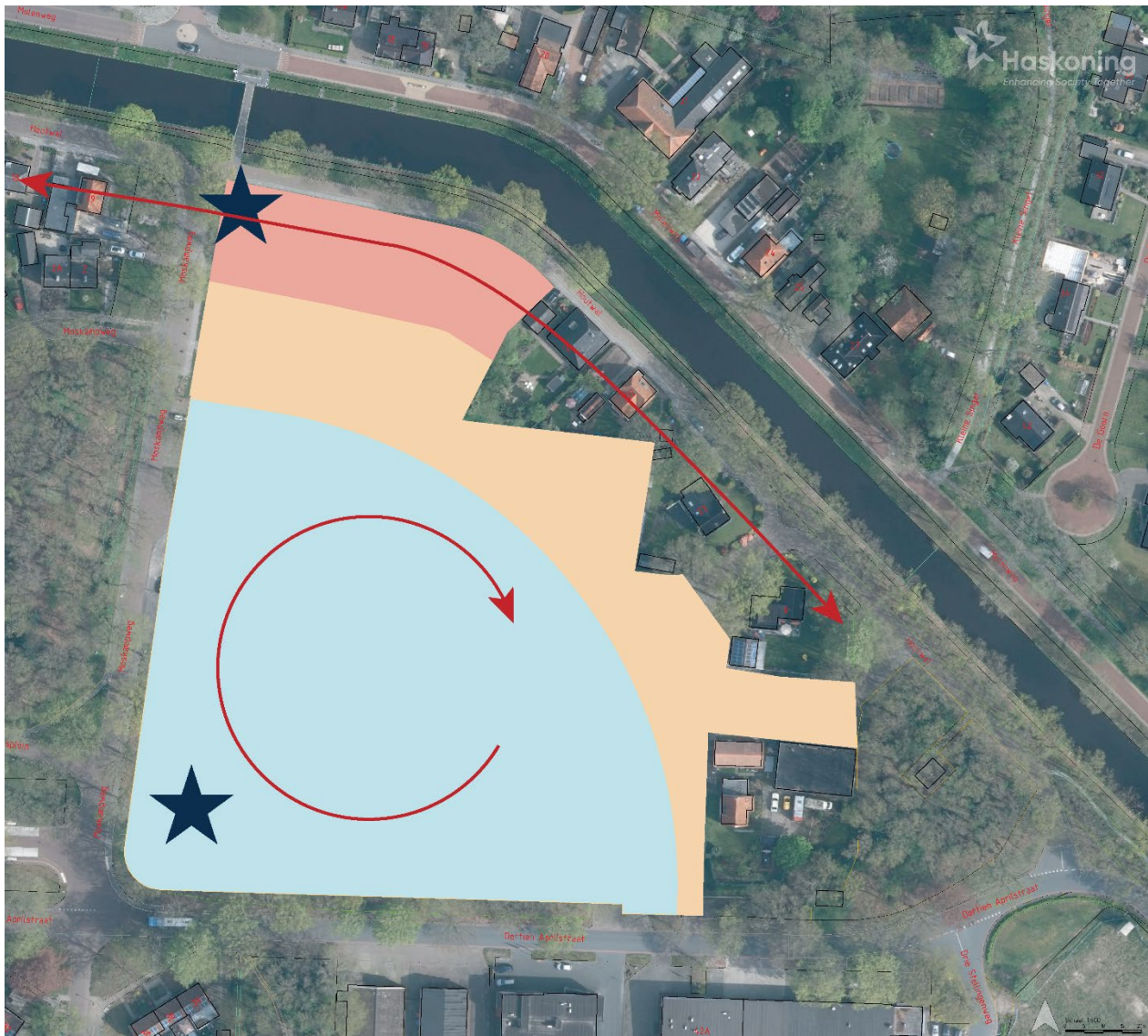
Wat betreft de waterstructuur is de insteek om het regenwater oppervlakkig af te voeren. Bij voorkeur gebeurt dit zoveel mogelijk zichtbaar. De wijze waarop dient vastgelegd te worden in het waterhuishoudkundigplan en inrichtingsplan openbare ruimte.

Groen

Langs de randen van het plangebied (Moskampweg en 13 Aprilstraat) staan bestaande groenstructuren. Beide dienen gehandhaafd en ingepast te worden in de planontwikkeling. Ook enkele grote bomen of boomgroepen langs de Houtwal dienen behouden te blijven.

In het plangebied zijn ook nog mogelijk in te passen (ondergeschikte) groenstructuren aanwezig. Daarbij mag het ruimtelijk ontwerp bepalen of deze inpasbaar zijn of niet.

Bij handhaving en inpassing geldt overigens dat het wel zinvol moet zijn om deze bomen te behouden. Zowel de vitaliteit als ruimtelijke inpasbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol. Eventueel kan een BoomEffectAnalyse uitgevoerd worden op het moment dat het ontwerp gereed is en onderzocht kan worden of de boom inderdaad inpasbaar is in een dergelijk ontwerp.



Legenda

-  Langs de vaart: Samenhang door diversiteit
 -  Laagbouw midden: Samenhang door eenduidige architectuur, kleurgebruik en hoogte
 -  Appartementen in het groen: Samenhang zoeken in architectuur.
 - Zelfde vorm andere materialen
 - Zelfde materialen andere vorm/kleur
 - Zelfde architect of juist verschillend
-  Accent op deze plek

4.7 Samenhang

Samenhang in het ontwerp van de woningen of in sommige gevallen juist de diversiteit daarin, bepaalt in grote mate de wijze waarop de gebouwde omgeving beleefd wordt. In deze ontwikkeling is sprake van verschillende delen. Elk deel krijgt zijn eigen vorm van samenhang.

De vormgeving van de nieuwe te ontwikkelen woningen langs de vaart (de woningen langs de Houtwal) passen zich aan aan de woningen die er reeds lange tijd staan. Daarbij wordt de samenhang bepaald door de oriëntatie van de woning op de vaart en de vrijstaande bebouwingsvorm in 1 laag met een ruime kap over meerdere lagen. De reeds aanwezige afwisseling is zichtbaar in de gewenste verschillen tussen de nieuwe woningen in architectuur, kleuren en/of materialen. Hierdoor is hier sprake van een samenhang door diversiteit. Op de hoek van de Houtwal met de Moskampweg mag sprake zijn van een accent door de ontwikkeling van een kleinschalig appartementencomplex in plaats van een vrijstaande (grondgebonden) woning.

Langs de park(rand) dienen de grondgebonden woningen als een duidelijk herkenbare eenheid te worden ontworpen. Hier is geen sprake van diversiteit maar juist van eenduidige architectuur, kleuren en materialen. De enige diversiteit kan plaatsvinden door verschillende typologieën (afwisseling van rijwoningen en/of vrijstaande en 2-onder-1 kap woningen) en eventuele accenten in de hoogte of kapvorm van de woningen.

Bij de appartementencomplexen in het park dient er sprake te zijn van een zichtbare samenhang maar geen monotoon beeld. De ontwerpvrijheid is hierbij echter groot. De basis vormt de diversiteit in hoogtes. De samenhang kan bestaan uit bijvoorbeeld 4 architectonisch verschillend vormgegeven gebouwen maar met dezelfde materialen/kleuren. Of 4 architectonisch eenduidige vormgegeven gebouwen maar onderscheidend van elkaar in materiaal of kleur. Het appartementencomplex op de hoek van de Moskampweg en de 13 Aprilstraat vormt daarbij een accent. Dit accent krijgt voornamelijk vorm door op deze plek te verplichten hier het hoogste gebouw te ontwikkelen ten opzichte van de overige complexen.

Ook de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de samenhang. De insteek is een groene, parkachtige omgeving waarin groenelementen, ruimte voor waterberging en wandelpaden tussen de verschillende gebouwen het beeld bepalen.