SVP

Nieuw Weiburg

Nota van Uitgangspunten

Harderwijk

Januari 2023

gemeente harderwijk

bpd

VELDBOOM

Nieuw Weiburg

Nota van Uitgangspunten

Harderwijk



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding 7

DEEL 1: VAST TE STELLEN DOOR DE RAAD

Hoofdstuk 2: Beleid
Waar komen we vandaan? 17
Relatie met de Omgevingsvisie in wording 22

Hoofdstuk 3: Opgave
Twee delen, één gebiedsontwikkeling 27

Hoofdstuk 4: Ruimtelijke analyse
De locatie 35
Historische ontwikkeling 37
Gebouwen en functies 39
Stedelijk weefsel 41
Groen en water 43
Stadsentree 45
Auto ontsluiting en parkeren 47
OV en LV verbindingen 49
Omgevingsaspecten 51
Samenvatting ruimtelijke analyse 52

Hoofdstuk 5: Kader 1
Ruimtelijk concept en beeldkwaliteit
Ruimtelijk concept:
Identiteit 56
INTERMEZZO: schaalanalyse 59
Inspiratie 61
INTERMEZZO: ruimtelijke concept 'college' 63
Eén concept voor de Centrale Zone 65

Beeldkwaliteit en beleving:
De principes 66
Groen en stedelijk tegelijk 71
De groene drager 73
De Challenge Boulevard 75
Hoven 77
Architectonische elementen 79
Bouwhoogtes 81

Hoofdstuk 6: Kader 2
6A: Programma wonen
Een nieuwe stedelijke wijk 85
INTERMEZZO: Scenario's woningaantallen 87

6B: Programma niet-wonen
Voorzieningencentrum van regio 89

Hoofdstuk 7: Kader 3
Mobiliteit en verbindingen
Stationsomgeving en mobiliteit 95
Parkeren 96
Verkeersstructuur Harderwijk 100
Stadsstraat Westeinde 103
Ontsluiting plangebied: auto 107
Ontsluiting plangebied: fietsers, voetgangers, OV 109

Hoofdstuk 8: Kader 4
Duurzaamheid
Visie 114
Circulair 115
Natuurinclusief 117
Waterrobuust en klimaatbestendig 120
Energietransitie 124

Hoofdstuk 9: Planprocedure
Sturingsfilosofie 128

Hoofdstuk 10: Financiën
Financiële paragraaf 134

DEEL 2: TER KENNISNAME AAN DE RAAD

Voorbeelduitwerking
Het ontwikkelmodel 139

DEEL 3: BIJLAGEN

1: Participatieschema per thema 157
2: Afweging scenario's woningaantallen 170
3: Beeld vanuit de omgeving 178
4: Kwirkey rapport parkeren 180

1

inleiding

Inleiding

Nieuw Weiburg, de projectnaam voor de ontwikkeling aan de noordzijde van het station, is een plek die bijdraagt aan belangrijke ambities voor Harderwijk. Een plek waar ruimte is voor woningbouw waarmee deze ontwikkeling een grote bijdrage gaat leveren aan de vraag naar (betaalbare) woningen in de stad. Een plek waar onderwijsinstellingen de komende jaren nieuw bouwen en verbouwen en zo bijdragen aan de verbetering van het onderwijs in Harderwijk.

Het is een plek waar zo dicht bij het station ook anders wordt omgegaan met (auto)mobiliteit om daarmee ook, ondanks de hoge dichtheid, een heel groen plan te maken. Een plek die duurzaam wordt ontwikkeld, waar ambities op het gebied van klimaat, biodiversiteit en energie handen en voeten krijgen. Een nieuwe entree tot de stad. Iets nieuws, maar ook een plan met een Harderwijkse identiteit. Een plek om te verblijven, of je er nu woont, werkt, recreëert, of er alleen doorheen loopt. Een plek met mooie ruimtes van een Harderwijkse schaal, groene (wandel)routes en verrassende doorkijkjes.

Doel van de Nota van Uitgangspunten(NvU)

Een grootschalige ontwikkeling op een plek waar zoveel belangen samen moeten worden gebracht, vraagt om het maken van keuzes. Er wordt daarbij niet gestart met een blanco vel. In de diverse visies en plannen die de afgelopen jaren gemaakt zijn is de richting voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg al ingezet. Daar wordt verder op gebouwd en er worden aan de hand van een aantal thema's uitgangspunten geformuleerd bij de verdere uitwerking van een plan voor deze centrale plek in Harderwijk.
In deze nota worden keuzes vastgelegd en wordt beargumenteerd waarom ze worden gemaakt. De NvU vormt het kader voor de verdere uitwerking van de plannen: het maken van een masterplan en de uitwerking in bouwplannen.

Planproces tot nu toe

Die afwegingen en keuzes worden in overleg met onze samenwerkingspartners in het gebied en met belanghebbenden in de stad gemaakt. In 2020 is een aantal zogenaamde pressurecooker sessies georganiseerd waarin vanuit verschillende invalshoeken de opgave en de ambitie voor deze locatie is verkend. De eerste ideeën zijn via de “Weiburg Markt” en het platform online stadsgesprek met de stad en met de omgeving gedeeld en er is om een reactie gevraagd. In de periode daarna is verder ingezoomd op de verschillende









Pressurecooker mei/ juni 2020

thema's zoals die ook in deze Nota aan de orde komen. Die thema's zijn verder uitgewerkt. Tegenstrijdigheden zijn onderkend, op basis waarvan keuzes kunnen worden voorbereid.

In de afgelopen periode zijn niet alleen uitgangspunten geformuleerd maar is er ook al rekenend en tekenend met de gebiedspartijen onderzocht waar deze uitgangspunten toe kunnen leiden. Dit heeft geresulteerd in een voorbeelduitwerking op basis waarvan de volgende stap in het proces met vertrouwen kan worden gezet (zie deel 2).

Vanaf dat punt in het planproces is weer een stap terug gezet en is het ontwikkelmodel vertaald in ruimtelijke principes. De afwegingen en keuzes die zijn gemaakt worden vastgelegd in deze nota, dus niet het ruimtelijke model zelf. Er is dus ruimte om in de uitwerking andere ruimtelijke keuzes te maken mits ze passen binnen het kader dat in deze nota wordt voorgesteld. Zo kunnen eventuele nieuwe inzichten worden ingepast en blijft er de mogelijkheid om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen in de tijd.

Participatie

In de afgelopen jaren is de stad, de omgeving en zijn de direct belanghebbenden bij het proces betrokken.

Op de **Weiburgmarkt in 2020** en in een **online stadsgesprek in 2020** is de gelegenheid geboden op de plannen te reageren. Ook in de zomer van 2021 is op een aantal thema's via een **online stadsgesprek** reactie gevraagd op een aantal stellingen die ingaan op keuzes die voor Nieuw Weiburg relevant zijn.

Meer intensief is vanaf begin 2021 samengewerkt met een klankbordgroep waarin bewoners en ondernemers uit de directe omgeving samen met de gemeente, de corporaties en de ontwikkelende partners kennis kunnen nemen van en kunnen reageren op de ontwikkelingen in het project.

In deze klankbordgroep komt ook duidelijk naar voren dat er keuzes moeten worden gemaakt nadat belangen zijn afgewogen.

De hoge ambities die nodig zijn om Nieuw Weiburg te realiseren vragen zodoende ook om ambitieuze keuzes. Een aantal thema's zijn meerdere malen in een klankbordgroep bijeenkomst besproken, namelijk; hoogbouw (afmetingen en posities), parkeren, de ontwikkeling van Landstede en de ontsluiting van het gebied houden de gemoederen bezig.

> "In een tent op de locatie om te horen wat de buurt belangrijk vindt."

Het beperken van de hoogte van de nieuwbouw en de wens een buurt te maken die in hoogte en bebouwingsdichtheid aansluit bij de omgeving staat bijvoorbeeld op gespannen voet met de ambitie om in deze ontwikkeling fors bij te dragen aan de oplossing van het woningtekort in Harderwijk.

Naast de klankbordgroep is er naar aanleiding van reacties vanuit de gemeenteraad ook gesproken met toekomstige bewoners over de ontwikkeling. Hoe wil je wonen, openbare ruimte, parkeren zijn onder andere thema's die aan bod komen.

In november 2022 zijn ook de eerste gesprekken met potentieel toekomstige bewoners en woningzoekenden van de nieuwe wijk gestart om in de ontwikkeling zo veel als mogelijk aan te sluiten op de wensen die er zijn.

In de bijlage bij deze Nota is een meer gedetailleerd overzicht opgenomen van de participatie en de resultaten daarvan. Per thema is ingegaan op de vraag wat de input vanuit de participatie is geweest en hoe dat heeft geleid tot een aanpassing van de plannen.





Weiburgmarkt september 2020



Kernwaarden

Om een goede nieuwe stadswijk te ontwikkelen is het belangrijk dat er wordt gesproken over de kansen en mogelijkheden in de breedste zin van het woord. Wat vinden we belangrijk? Welke kwaliteiten willen we bereiken? Welke sfeer hebben we voor ogen? Voor wie gaan we het doen? Met de stakeholders, de gemeente, de direct betrokkenen en met stadsgenoten die geïnteresseerd zijn is gesproken welk karakter het gebied zou moeten krijgen. Op basis daarvan zijn kernwaarden geformuleerd. Op de hiernaast afgebeelde poster staan de zes kernwaarden die zijn omarmd: Nieuw Weiburg wordt een GEMENGD stuk stad met een DYNAMISCH karakter. Het gebied voegt een leefomgeving toe die er nog niet is. Die leefomgeving is stedelijk maar wel op een andere manier dan de binnenstad: ze is hier COMPLEMENTAIR aan. De nieuwe wijk is INNOVATIEF als het gaat om duurzaamheid. Maar het is ook een gebied waar de Harderwijker zich in herkent, zich thuis voelt en trots op kan zijn. Het moet een nieuw VISITEKAARTJE van de stad worden, naast de al aanwezige bijzondere dingen die de stad rijk is. Gebiedsontwikkeling is een proces dat vele jaren duurt en waarbij er continu ruimte blijft voor bijsturing en aanpassing. In dat proces zorgen de kernwaarden voor de rode draad in het gesprek met elkaar.

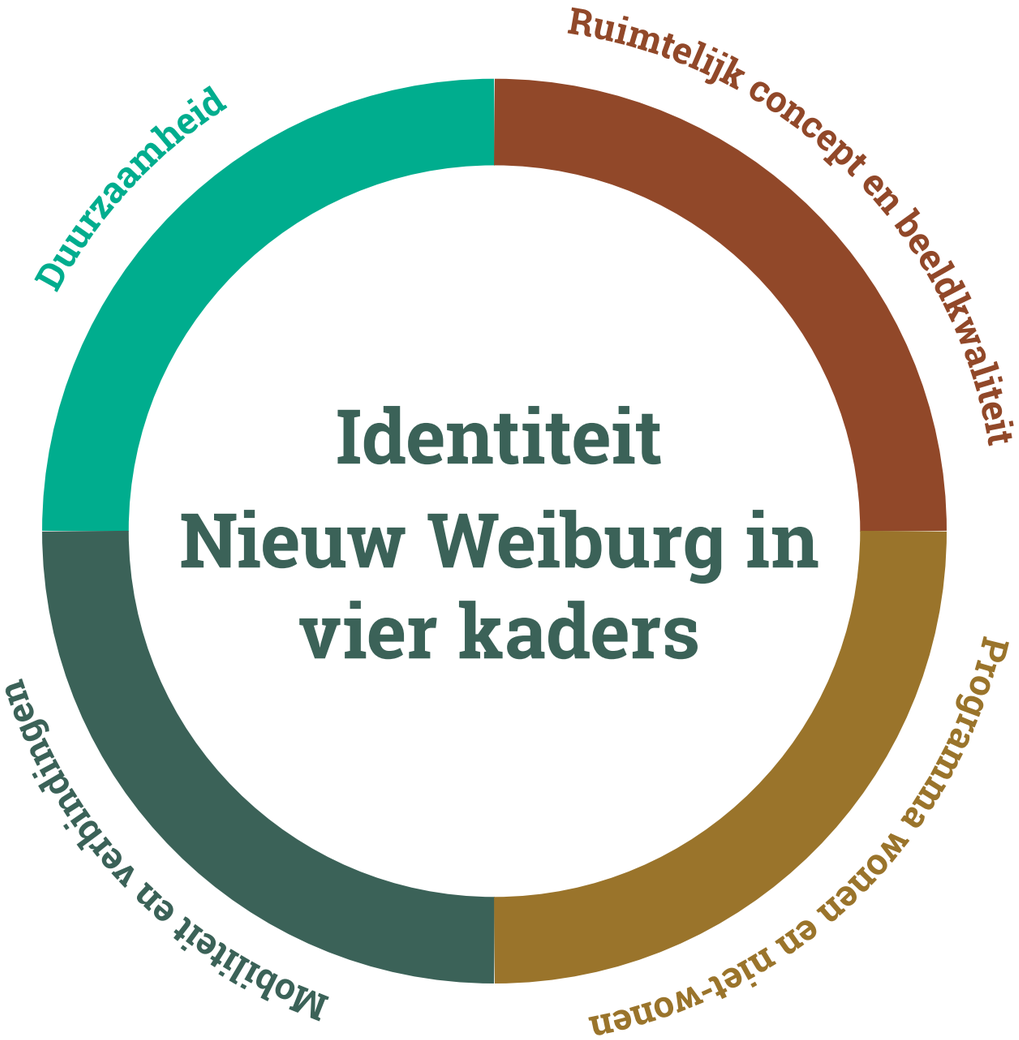
"Kernwaarden vormen het kompas in een proces van vele jaren "

Ambitie op meerdere schaalniveaus

Deze Nota van Uitgangspunten moet leiden tot een plan dat bijdraagt op meerdere schaalniveaus. Op stadsniveau én op regioniveau. De stad krijgt er een nieuw, uitgesproken, maar ook betaalbaar, stads leefmilieu bij dat aanspreekt bij Harderwijkers met een dynamische leefstijl. Tegelijk dient het plan bij te dragen aan een hoogwaardig voorzieningencentrum voor de regio. Een plek waar leerlingen uit de hele regio op een aantrekkelijke manier kunnen leren en kunnen werken aan hun toekomst. Een plek die ontmoeting en ontwikkeling stimuleert. En daarmee ook een plek is waar bedrijven zich graag vestigen.

Op de schaal van het gebied is de impact evident. Wat nu een leemte is in de stad wordt straks een toegankelijk gebied met een geheel eigen kwaliteit. De ambitie is er een VERBONDEN stuk stad van te maken, letterlijk verbonden met de omgeving, dus fysiek voor mensen maar ook voor flora en fauna. En een stuk stad waar mensen die er wonen, leren en werken zich verbonden voelen met elkaar.

In de Omgevingsvisie Harderwijk 2040, die in ontwikkeling is, is een basisstructuur de kern van die verbinding. De basisstructuur moet zorgdragen voor een matrix over de stad, gebaseerd op bodem en watersystemen, gecombineerd met historie. Deze structuur leent zich uitstekend voor het realiseren van verbindingen voor fietsers en wandelaars, voor klimaatadaptieve maatregelen én voor ontmoeting met sport-, cultuur- en speelmogelijkheden. Dit draagt bij aan een inclusieve samenleving met verbinding tussen mensen.



Leeswijzer

De Nota van Uitgangspunten bestaat uit drie delen. Deel 1 omvat het door de raad vast te stellen deel dat alle uitgangspunten bevat voor de uitwerking die hierop volgt. Dit deel is in feite waar het om gaat.

Deel 2 is niet bedoeld om vast te stellen maar toont een impressie van hoe het gebied er uit kan komen te zien. De uitgangspunten zijn als het ware ruimtelijk 'getest'. De ideeën zullen meegenomen worden in het masterplan dat na vaststelling van deze nota zal worden gemaakt, maar dit is geen gegeven. Er is ruimte om af te wijken en om andere ontwerpkeuzes te maken.

Deel 3 omvat de bijlagen. In deze bijlagen worden de keuzes die zijn gemaakt nader toegelicht. Zo is een SWOT analyse opgenomen van de variantenstudie naar 800, 1100 en 1500 woningen. Tevens wordt in deel 3 uitvoerig ingegaan op het participatieproces.

Deel 1: vast te stellen door de raad

Achtereenvolgens zal in hoofdstuk 2 worden in gegaan op de uitgangspunten die voortkomen uit vastgesteld beleid en nieuw ontwikkeld en te ontwikkelen beleid waar op wordt geanticipeerd met de ontwikkeling. In hoofdstuk 3 staat de projectdefinitie. Om welk gebied gaat het, welke deelgebieden zijn aan te wijzen en welke partijen zijn hier de eigenaar en initiatiefnemer. In hoofdstuk 4 volgt de ruimtelijke analyse. Dit leidt in hoofdstuk 5 tot de ruimtelijke uitgangspunten en uitgangspunten voor de beeldkwaliteit. Hierna staat in hoofdstuk 6 het programma. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de uitwerking van het woonprogramma (6A) en het niet-woonprogramma (6B). Alle aspecten ten aanzien van mobiliteit zijn opgenomen in hoofdstuk 7 en er wordt ingegaan op de uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid in hoofdstuk 8.

In hoofdstuk 9 wordt het proces dat volgt toegelicht. Er wordt een doorkijk gegeven naar de planning, de stappen die moeten worden gezet en de producten die zullen worden gemaakt. Ook wordt inzicht gegeven wie waarover beslist op welk moment. In hoofdstuk 10 is een financiële paragraaf opgenomen.

Deel 1

Vast te stellen door gemeenteraad

2

beleid

Waar komen we vandaan?

De herontwikkeling van de stationsomgeving van Harderwijk staat al enige tijd op de gemeentelijke agenda. De structuurvisie uit 2012, de structuurvisie Stationsomgeving uit 2011 en het woningbouwonderzoek uit 2021 geven richting aan de planvorming. De Hoogbouwvisie wordt daar als kaderstellend beleid aan toegevoegd.

Structuurvisie Harderwijk 2031

(vastgesteld 20 dec. 2012)
In de structuurvisie Harderwijk 2031 wordt gesproken over ontwikkelsporen Zorgzame stad, Aantrekkelijke stad en Ondernemende stad. In deze sporen zijn doelstellingen geformuleerd. De voor Nieuw Weiburg relevante doelstellingen zijn voor Zorgzame stad: een gezonde woonomgeving; het vergroten van het veiligheidsgevoel; brede school en/of multifunctionele accommodaties en toegankelijk. Op de visiekaart Zorgzame stad is de zone rondom het Westeinde aangegeven als geschikt voor Zoekgebied voor maatschappelijke doeleinden. Voor Aantrekkelijke stad zijn doelstellingen als meer regionale voorzieningen, een hogere kwaliteit van de leefomgeving en het verbeteren van de fysieke bereikbaarheid maar ook het stimuleren van aansprekende architectuur en het nastreven van een duurzamere samenleving. Ten slotte worden de doelstellingen voor het spoor Ondernemende stad omschreven als het versterken en behouden van de economische kracht met bijvoorbeeld aantrekkelijke werklocaties. Op de visiekaart Ondernemende stad is Nieuw Weiburg aangewezen als kantorenlocatie.

Omgevingsvisie Harderwijk 2040

Op dit moment wordt gewerkt aan de Omgevingsvisie Harderwijk. Daarin staan twee uitgangspunten centraal: 1. het welbevinden van onze inwoners staat voorop en het natuurlijke systeem is drager voor ontwikkeling. Dit is nog geen vastgesteld beleid maar er wordt deels al op geanticipeerd. Onderdeel van de omgevingsvisie wordt ook een gebiedsgerichte benadering. Dat zal synchroon lopen aan de gebiedsontwikkeling Nieuw Weiburg als onderdeel van de Centrale Zone.

Omdat het gebied de afgelopen jaren haar functie als bedrijventerrein heeft verloren wordt herontwikkeling van Nieuw Weiburg volgens de volgende lijnen voorgesteld:

Creëren van een Centrale Zone

Het gebied tussen de binnenstad en het station wordt de Centrale Zone genoemd. Voor de Centrale Zone is het beleid gericht op vestiging van maatschappelijke voorzieningen waarvan een centrale situering gewenst is, maar die vanwege aard of omvang niet in de historische binnenstad kunnen worden gevestigd. Omdat de beschikbare ruimte in de Centrale Zone beperkt is en de parkeerdruk hoog (als gevolg van de nabijheid van ziekenhuis en binnenstad) wordt bij alle ontwikkelingen uitgegaan van intensief ruimtegebruik en realisering van parkeervoorzieningen op eigen terrein.

Regiohart Harderwijk

Bundeling van regiovoorzieningen rondom station

met intercitystatus. Als stad met bijna 50.000 inwoners vervult Harderwijk een belangrijke regionale centrumfunctie voor de Noordwest-Veluwe, met name ten aanzien van woningbouw, bedrijvigheid, zorg, cultuur en recreatie. Harderwijk wil zich versterken als regionaal centrum door het faciliteren van voorzieningen met een regionale aantrekkingskracht op centraal gelegen en goed bereikbare plekken in de stad. De stationsomgeving en de Centrale Zone tussen binnenstad en station bieden uitstekende vestigingscondities voor dergelijke voorzieningen.

Weiburg: al dan niet geleidelijke functieverandering

Voor het bedrijventerrein Weiburg (tussen de Westermeenweg en de spoorlijn) wordt uitgegaan van een al dan niet geleidelijke functieverandering. Hier zijn enkele grote bedrijven gevestigd die qua aard en schaal niet midden in een stedelijk gebied thuis horen. De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van het station en de binnenstad, en is in beginsel zeer geschikt als vestigingslocatie voor hoogwaardige stedelijke voorzieningen (zorginstellingen, onderwijs), kantoren en hoogwaardige representatieve bedrijven die gebaat zijn bij een centrale ligging, dicht bij het station. Stedelijk wonen zou hier ook kunnen, bijvoorbeeld voor doelgroepen die profijt hebben van nabijheid van zorgvoorzieningen (ziekenhuis e.d.), zoals senioren. Denkbaar is woningbouw op verdiepingen boven een onderlaag met andere functies. Wellicht kan wat wonen betreft aansluiting worden gezocht op het karakteristieke buurtje Nachthok ten zuiden van Weiburg.

Structuurvisie Stationsomgeving Harderwijk

In 2011 is de Structuurvisie Stationsomgeving Harderwijk vastgesteld (30 juni 2011). Deze visie biedt ruimte voor wonen, kantoren, werken en (regionale) voorzieningen. Uitgangspunt is dat het programma expliciet aansluit bij het karakter van een stationslocatie. Het verkrijgen van de intercitystatus is nog steeds de inzet van de gemeente Harderwijk. De aanleg van een derde spoor, de onderdoorgang aansluitend op het Westeinde en de intensivering van de sprinterverbinding met Utrecht zijn mede op basis van deze visie gerealiseerd. Er is ruimte voor:

- regionale functies zoals kantoren, onderwijs, zorg, stedelijk wonen;
- functies die baat hebben bij een centrale, goed bereikbare plek;
- zorgfuncties rond St. Jansdal (‘het zorgfront’);
- intensief ruimtegebruik door compacte bebouwing (met veel groene tussenruimte) en slimme parkeeroplossingen;
- aantrekkelijke route binnenstad – station (stedenbouwkundige accenten);
- goed bereikbare en representatieve stationsomgeving.

De visie gaat uit van een ontwikkeling volgens een ‘campusmodel’ met hoofdzakelijk gestapelde (woning)bouw.

Milieubeleidsplan

In het Milieubeleidsplan zijn twee speerpunten benoemd: stadsbreed klimaatbeleid en een gebiedsgericht milieubeleid. Het zorgdragen voor een duurzame leefomgeving is het hoofddoel van dit milieubeleid. Onder een duurzame leefomgeving wordt verstaan; voorzien in onze behoeften, zonder de toekomstige generaties de mogelijkheden voor dezelfde behoeftes te ontnemen.

Bij ruimtelijke ontwikkeling streeft de gemeente naar een optimale leefomgevingskwaliteit. Door gebieden te onderscheiden wordt duidelijk welke milieukwaliteit gewenst is en of een ontwikkeling in het desbetreffende gebied past. Deze gebiedsgerichte benadering biedt ruimte om milieubeleid beter te laten aansluiten bij de dynamiek van ruimtelijke ontwikkelingen.

De zorg voor een goed woon- en leefklimaat voor de nieuwe bewoners van Nieuw Weiburg en omwonenden is van groot belang. Het gaat er om dat met de komst van de nieuwe wijk sprake is van een gezonde leefomgeving waar ruimte is voor beweging, waar het prettig verblijven is en waar verstorende (milieu) factoren zo veel mogelijk worden beperkt. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat wordt onder andere bepaald door een schone bodem, schone lucht, het waarborgen van de veiligheid en het beperken van geluid-, licht- en geuroverlast. Wat betreft de milieukwaliteit vormt in eerste instantie de bestaande wetgeving een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast zijn ambities vastgelegd in het gemeentelijk milieubeleidsplan.

Knelpunten

Bij de ontwikkeling van een geheel nieuw gebied is het belangrijk om eventuele knelpunten vroegtijdig te signaleren. Dan kan hierop ook actie worden ondernomen door het aanpassen van het plan of door maatregelen te treffen die de overlast wegnemen of beperken.

Een van die knelpunten is dat de ambitie om in Nieuw Weiburg in hoge dichtheden te bouwen en daarmee te voorzien in een fors aantal woningen op gespannen voet staat met het beleidsuitgangspunt ten aanzien van de geluidsbelasting van woningen (bovenwettelijke eis). Afwijken van het gemeentelijke beleid is daarom noodzakelijk. Tegelijkertijd wordt door stedenbouwkundige keuzes (bouwen in besloten hoven) bereikt dat veel woningen kunnen worden gesitueerd aan een geluidsarme binnentuin waardoor het mogelijk is om meer geluid op één gevel te accepteren.

Woningbouwonderzoek Harderwijk

In 2021 heeft Companen een woningbehoefteonderzoek uitgevoerd. Zij schatten de woningbehoefte in op ruim 3800 woningen in de periode 2020-2030. In de periode 2030 – 2040 zullen aanvullend nog 680 tot 880 woningen nodig zijn. Op dit moment zijn er in Harderwijk de onderstaande ‘harde’ woningbouwplannen (tot 2030):

- Harderweide fase 2 en 3: 862 woningen (oorspronkelijk 661 woningen)
- Waterfront fase 2: 145 woningen
- Waterfront fase 3: 940 woningen (oorspronkelijk 748 woningen)
- Groene Zoom: 125 woningen
- Dichterskwartier 240 woningen
- Totaal: 2312 woningen

Om allereerst in de periode tot 2030 (en vervolgens tot 2040) in de behoefte te voorzien zijn er bovenop de hierboven beschreven plannen nog circa 1418 tot 2298 woningen extra nodig. Naast Nieuw Weiburg zijn er nog enkele potentiële binnenstedelijke ontwikkellocaties, te weten Kranenburg Noord, Sypel-Verkeersweg en de Welkooplocatie.

In het verleden had de gemeente Harderwijk binnen haar gemeentegrenzen nog ruimte voor grote uitbreidingswijken (jaren 80 Frankrijk, jaren 90 – heden Drielanden). Deze ruimte is nu niet meer aanwezig, of er moet gekozen worden voor rigoureuze ingrepen als bebouwing van de Hierdense Enken. De insteek is om

te kiezen voor verdichting in de stad om het groen en de natuur om de stad onaangetast te houden.

De grote vraag naar woningen en de in eerdere beleidsstukken beschreven mogelijkheid tot het creëren van een gemengd, stedelijk woonmilieu liggen ten grondslag aan de nu voorliggende plannen voor Nieuw Weiburg. Deze plek is interessant voor jong en oud om te wonen. Centraal in de stad, dicht bij voorzieningen en goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Vandaar dat nu wordt ingestoken op het realiseren van 1100 woningen in Nieuw Weiburg (raadsbesluit d.d. 27 januari 2022).

Hoogbouwvisie Harderwijk

Waar in de stad is het (ruimtelijk) verantwoord om hoog of nog hoger te bouwen? En hoe hoog is hoog dan? De hoogbouwvisie geeft antwoord op die vragen. Omdat Nieuw Weiburg een intensief bouwprogramma krijgt en er dus hoger dan gemiddeld zal worden gebouwd is deze visie voor het project bijzonder relevant. Er is voor gekozen om eerst de Hoogbouwvisie vast te stellen en die visie als kader te gebruiken bij de uitwerking van de plannen voor Nieuw Weiburg.

In de Hoogbouwvisie is voor de hele gemeente Harderwijk aangegeven waar en op welke manier hoogbouw in de stad een plaats kan krijgen. In de visie wordt een onderscheid gemaakt tussen ‘laagbouw’, ‘middelhoogbouw’ en ‘hoogbouw’. Hiervoor worden de onderstaande bouwhoogtes aangenomen:

- Laagbouw: tot en met 11 meter (3 bouwlagen)
- Middelhoogbouw: 12 tot en met 23 meter (4 tot en met 7 bouwlagen)
- Hoogbouw: 24 tot en met 53 meter (8 tot en met 17 bouwlagen)

De volgende lijn kom uit de concept hoogbouwvisie voor Nieuw Weiburg naar voren.
Nieuw Weiburg wordt het nieuwe stadsdeel in de ‘Centrale Zone’ van Harderwijk met ruimte voor een flinke toevoeging aan woningen en voorzieningen. De Centrale Zone is het deel tussen de binnenstad, ziekenhuis en het station. Nieuw Weiburg is hierin een kansrijke plek voor een zorgvuldig samengestelde combinatie van ‘laagbouw’, ‘middelhoogbouw’ en ‘hoogbouw’ door middel van clustering als een samenhangend geheel. De lagere randen sluiten aan op de omliggende wijken. Rondom het Westeinde kan de hoogte worden opgezocht. Hierin zijn hoogteaccenten tot en met 53 meter een passende manier om het nieuwe stadsdeel en het station van Harderwijk te markeren.

Uitgangspunten

Op basis van bestaande visies kunnen de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg worden afgeleid:

- *Er wordt gekozen voor een intensief bebouwd en gebruikt gebied waar een mix aan functies, die direct profiteren van de nabijheid van het station, een plek vinden.*
- *In de mix aan functies is ruimte voor zorg, onderwijs, kantoren, bedrijven, stedelijk wonen en daaraan ondergeschikte functies als kleinschalige horeca.*
- *Intensief gebruik en stedelijk wonen gaat samen met een zorgvuldige aansluiting op het karakter van het Nachthok.*
- *Nieuw Weiburg draagt in hoge mate (circa 1100 woningen) bij aan het oplossen van het woningtekort in Harderwijk. Door deze binnenstedelijke locatie optimaal te benutten kunnen de buitengebieden worden ontzien.*
- *De ontwikkeling van Nieuw Weiburg moet een belangrijke bijdrage leveren aan de behoefte aan betaalbare woningen.*
- *De Harderwijkse Hoogbouwvisie is leidend voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg.*

Gebaseerd op het gemeentelijke milieubeleidsplan worden daarnaast de volgende uitgangspunten voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg geformuleerd:

- *Wat betreft het aspect externe veiligheid wordt er gestreefd naar een zo laag mogelijk groepsrisico waarbij de wet uiteraard het kader vormt.*
- *Binnen het invloedsgebied van het spoor worden geen grote groepen personen gesitueerd die niet zelfredzaam zijn.*
- *Vanzelfsprekend geldt dat de bodem geschikt moeten zijn voor de toekomstige functies van Nieuw Weiburg.*
- *Voor luchtkwaliteit gelden geen bijzondere uitgangspunten aangezien overal wordt voldaan aan de wettelijke normen. Uiteraard moet dit zo blijven.*
- *Ten aanzien van het thema geluid heeft het eerste onderzoek uitgewezen dat overal voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde en dat op veel plekken hogere waarden voor geluid moeten worden vastgesteld. Uitgangspunt is dat mag worden afgeweken van gemeentelijk beleid op dit punt om het aantal woningen te kunnen realiseren.*
- *Door onder meer de stedenbouwkundige opzet van het plan wordt voorzien in geluidsarme binnenruimtes en hoven. Dit ter compensatie van de hogere geluidsniveaus op de gevel dan toegestaan op basis van gemeentelijk beleid.*

Relatie met de Omgevingsvisie in wording

Naar verwachting treedt op 1 juli 2023 de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet stelt een omgevingsvisie verplicht. Met de Harderwijkse omgevingsvisie worden de hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving vastgesteld, in samenhang met de wensen en behoeften uit de samenleving. Het is een startpunt voor gemeentelijke initiatieven, en vormt een afwegingskader om initiatieven van burgers, organisaties en andere partijen te beoordelen. Dit laatste gebeurt meestal op basis van het omgevingsplan.

Actuele ontwikkelingen

De omgevingsvisie wordt het leidende en integrerende beleidsdocument voor alle fysieke ontwikkelingen van Harderwijk. Hierin wordt uitgelegd hoe er om moet worden gegaan met de maatschappelijke opgaven, wat prioriteit heeft en welke eisen er gesteld worden aan initiatieven van derden.
In januari 2022 heeft de gemeenteraad het Regierapport vastgesteld. Dit Regierapport is de basis voor de Omgevingsvisie waarin 2 belangrijke uitspraken centraal staan:

1. Het welbevinden van onze burgers staat voorop
2. Het natuurlijk systeem is drager voor de ontwikkeling.

Om dat te bereiken zal enerzijds een basisstructuur worden uitgewerkt en anderzijds het ontwikkelperspectief worden opgesteld.

Basisstructuur

De basisstructuur vormt het uitgangspunt voor de toekomstige doorontwikkeling van Harderwijk. Deze structuur wordt vastgelegd in de omgevingsvisie en is van strategisch belang en daarmee richtinggevend voor iedere nieuwe ontwikkeling, zo ook die van Nieuw Weiburg. De basisstructuur ligt als een matrix over de gemeente. De basisstructuur is tot stand gekomen door de bestaande watersystemen, groenstructuren én historische structuren als uitgangspunt te nemen.

Ontwikkelperspectief

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie kiest Harderwijk daarbij voor de alliantie benadering. Water, bodem, klimaat en natuur vormen de basis voor de **natuurlijke alliantie**. De relatie met de fysieke leefomgeving is daarin direct zichtbaar. De meer ‘sociale’ thema’s als gezondheid, zorg, onderwijs, welzijn, sport, cultuur en inclusiviteit spelen een belangrijke rol in het algemene welbevinden. Deze onderwerpen vallen binnen de alliantie van **mens en maatschappij**. Inmiddels wordt breed ingezien dat het welbevinden van mensen positief kan worden beïnvloed door doelbewuste ingrepen in de leefomgeving, zoals groen in de stad, autovrije wandel- en fietsroutes of trimcircuits. Ook heeft de milieukwaliteit van lucht, water en bodem een directe relatie met gezondheid. Die thema’s komen naar voren bij de **alliantie bouw en infrastructuur.**

Relatie tussen omgevingsvisie en ontwikkeling Nieuw Weiburg.

De laatste visies op de ontwikkeling van het stationsgebied waar Nieuw Weiburg onder valt zijn inmiddels 11 jaar geleden vastgesteld. Bij het opstellen van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg wordt aangesloten op deze vastgestelde visies maar wordt ook vooruitgekeken naar de omgevingsvisie in wording. De leidende principes voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn ook de leidende principes bij het opstellen van de plannen voor Nieuw Weiburg.

Zo is de vraag naar nieuwe woningen nu ongekend hoog en de markt is overspannen. In de afgelopen periode is ook de visie op (auto)mobiliteit veranderd. Het nieuwe station wordt hoog gewaardeerd en het “autodenken” heeft inmiddels plaats gemaakt voor een bredere kijk op mobiliteit. Een mobiliteitshub waarbij deelmobiliteit, openbaar vervoer en elektrisch vervoer (fietsen, scooters en deelauto’s) wordt gecombineerd is een concept dat past binnen de ontwikkeling van Nieuw Weiburg.
Ook wordt anders aangekeken tegen de rol van de auto in de stad. Is het bijvoorbeeld denkbaar om de snelheid van autoverkeer binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u? De visie op de ontwikkeling van Nieuw Weiburg verdient een actualisatie ten aanzien van wonen, stedelijke identiteit, mobiliteit en duurzaamheid (circulair bouwen, klimaatadaptatie, energietransitie en energieneutraal bouwen). In de omgevingsvisie wordt aan deze thema’s richting gegeven. Nieuw Weiburg is één van de eerste projecten die deze richting concreet vertaalt in een projectkeuze.

Anticiperend op de uitkomsten en uiteindelijke vaststelling van de Omgevingsvisie (waarschijnlijk voorjaar 2023) kunnen vanuit de hoofdthema’s de volgende concrete uitgangspunten voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg worden afgeleid:

Wonen

- Nieuw Weiburg draagt maximaal bij aan de ambitie dat iedereen (met name Harderwijkers/ Hierdenaren) de beschikking heeft over een passende woning.
- Wonen wordt kwalitatief benaderd: d.w.z. betaalbaar; doelgroepgericht (waaronder woon/zorg); flexibel; modulair; toekomstbestendig en circulair.
- Kwalitatief betekent dat bij iedere ontwikkeling wordt beoordeeld welk programma geschikt is voor de bewuste locatie i.r.t. de wijk/buurt. Door de gebouwde omgeving toekomstbestendig (en/ of modulair) te realiseren kunnen (ook op termijn) gemakkelijker functies worden uitgewisseld.
- Inbreidingslocaties zoals Nieuw Weiburg worden slim benut zodat ook kwantitatief maximaal wordt bijgedragen aan de doelstellingen (zie verder hoofdstuk 5A).

Mobiliteit

- Het STOMP-principe is leidend: lopen en fietsen krijgt voorrang binnen de bebouwde kom en het OV wordt optimaal benut en verbeterd.
- De basisstructuur draagt zorg voor een goed netwerk van lokale wandel- en fietsverbindingen in de gemeente. Voor woon/werkverkeer zijn fietssnelwegen met de omliggende gemeenten, Ermelo, Zeewolde, Putten, Apeldoorn, Lelystad, Dronten en Nunspeet belangrijk. Snelle fietsverbindingen, zogenaamde doortraproutes, met absolute voorrang faciliteren woon/werkfietsverkeer.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte worden goed doordachte routes geïntegreerd voor slechtzienden en blinden, en wordt bij de aanleg van voetpaden rekening gehouden met minder valide mensen.
- Het OV-netwerk wordt geüpgraded met hoogfrequente OV concepten die in eerste instantie een goede verbinding gaan vormen tussen transferia buiten de stad, het NS-station, het ziekenhuis St.

Jansdal, de binnenstad, het Dolfinarium(eiland) en het Overloopparkeerterrein en vice versa.
- De IC status voor het NS station Harderwijk is en blijft een belangrijke ambitie.
- De woonkernen Ermelo, Harderwijk en Zeewolde worden hoogfrequent met elkaar verbonden.
- Bij herstructureringsopgaven (zoals Nieuw Weiburg worden vernieuwende mobiliteitsconcepten, Mobility as a Service (MaaS*), toegepast.

Autoverkeer

- Omdat gekozen is voor het STOMP principe worden investeringen in goede loop- en fietsverbindingen verkozen boven het faciliteren van het gebruik van de privé auto in de bebouwde kom.
- Het overloopparkeerterrein en parkeerplaats Poort naar de Veluwe worden gebruikt als transferia.
- Het snelheidsregime binnen de bebouwde kom gaat zoveel als mogelijk naar 30 km/uur en op strategische locaties wordt een knip gezet om sluipverkeer door de stad terug te dringen.
- Parkeren wordt binnen de bebouwde kom gereguleerd waarbij per woonadres voor de eerste auto een parkeervergunning gratis is.

Wijken

- Voorzieningen zoals scholen, religieuze gebouwen en verenigingsgebouwen worden breder ingezet om ontmoeting te faciliteren.
- In de openbare ruimte worden in iedere wijk ontmoetingsplekken gemaakt voor verschillende doelgroepen.
- De inrichting van openbare ruimte rond de zorggebieden wordt op een hoger niveau gebracht.
- Wijken worden waar mogelijk geluidsluw gemaakt.

Economie

- De economie rondom het St.Jansdal ziekenhuis kan beter benut worden door nabij het St.Jansdal een sterke zorgboulevard/Challenge Boulevard te ontwikkelen met onderwijsinstellingen, zorgklinieken en andere zorgorganisaties.
- Startups krijgen op diverse plekken binnen de gemeente de ruimte, ook op wijk en dorpsniveau.
- Aan de Challenge Boulevard, de centrale as tussen NS-station/OV-hub en historische binnenstad, wordt met een goed onderwijsaanbod de mogelijkheid benut om sterke Harderwijkse kwaliteiten als zorg, techniek en onderwijs met elkaar te verbinden. De gemeente speelt daarin een regisserende rol.
- Warmtenet en energietransitie/energiebesparing worden stadsbreed uitgerold.

Zorg en welzijn

- De openbare ruimte wordt zo ingericht dat mensen het als prettig gaan ervaren om zich met de fiets of lopend te verplaatsen.
- De openbare ruimte zal ook uitdagen tot ontspanning, ontmoeten, bewegen en zelfs sportbeoefening. Daarmee worden mensen gestimuleerd naar een gezonde leefstijl.
- Om sociale cohesie te bevorderen worden plekken gecreëerd voor gemeenschappelijke activiteiten, wederzijdse ondersteuning en ontmoeting (gebouwd en niet gebouwd).
- Voor kwetsbare groepen worden meer en meer mogelijkheden geboden om zo lang mogelijk thuis te blijven wonen.
- Vernieuwende woon- en zorgconcepten worden ontwikkeld in zogenaamde zorggebieden waarbij uitgangspunt is dat mensen in hun eigen woning zorg ontvangen.
- Zorggebieden zijn gebieden geconcentreerd rondom voorzieningen, zogenaamde wijkcentra met winkels, ontmoetingsmogelijkheden zoals positieve gezondheidscentra, zorgverleners en andere dienstverleners.
- De kern voor zorg wordt geconcentreerd rondom de centrale as tussen binnenstad en NS-station met name in de omgeving van het St. Jansdal ziekenhuis.

Milieu

- Gezondheid en dus veiligheid is een belangrijk onderwerp in de Omgevingswet. Milieunormen zijn daarom bepalend voor ontwikkelmogelijkheden op locaties. Door middelhoge bouw aan de randen van wijken toe te staan ontstaan geluidsluwe delen in de wijk.

Openbare ruimte

- De openbare ruimte wordt ontmoetingsruimte, geschikt voor speelplekken, buurt- en wijkontmoeting en bewegen.
- Het accent in de straat wordt het omzien naar elkaar. Daarvoor biedt de gemeente bewoners mogelijkheden om samen na te denken over hun straat.
- De openbare ruimte in de wijk wordt het domein van wijkbewoners met spelende kinderen, wandelaars en fietsers. De auto is in de wijk dus altijd te gast.
- Parkeren geschiedt bij voorkeur aan de randen van straten, buurten en wijken.
- Openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat het de identiteit van de wijk symboliseert met bijvoorbeeld community-art.

* MaaS staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in service levels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen het klassieke openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen, waarmee onderlinge grenzen vervagen en een meer integraal systeem ontstaat.

3

opgave

Twee delen, één gebiedsontwikkeling

Voor het plangebied wordt één ruimtelijke visie opgesteld. Dat is belangrijk om de samenhang in het gebied te waarborgen en de functies logisch over het gebied te verdelen. Het Westeinde vormt de centrale drager van het gebied. Deze weg verbindt de beide deelgebieden aan weerszijden van het Westeinde en vormt zo een belangrijke schakel tussen de oostkant (nadruk op scholen) en de westkant (nadruk op woningen). Het plan voor het westelijke deel wordt in co-creatie gemaakt. Deze nota van uitgangspunten en het nog op te stellen masterplan worden dan ook gezamenlijk met de grondeigenaren opgesteld.

Studiegebied en plangebied

Voor een goede inbedding van de ontwikkeling is het nodig om naar een ruimer gebied te kijken. Tot het studiegebied behoort het gebied tussen station en binnenstad, de Stationslaan en de Westermeenweg. Deze zone wordt in de ruimtelijke analyse meegenomen zodat een goed beeld wordt verkregen van de mogelijkheden van de gehele 'Centrale Zone' als schakel tussen station en binnenstad. In deze Nota worden hiervoor echter geen uitgangspunten opgesteld. Tot het studiegebied behoren ook de directe stationsomgeving en de zone langs het spoor (de Baanweg). De ligging van het project direct naast het station heeft betekenis voor de stationsomgeving





zelf. Een goede aansluiting is de voorwaarde voor een goed functionerend stationsgebied. De ruimtelijke visie anticipeert op toekomstige ontwikkelmogelijkheden rondom het stationsplein.
Ook heeft het project invloed op de verkeersituatie in de bredere omgeving. Keuzes die worden gemaakt ten aanzien van de ontsluiting van het ontwikkelgebied, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de diverse functies en de bereikbaarheid van het station, kunnen leiden tot aanpassingen in de verkeersstructuur in het -grotere- studiegebied.

Twee deelgebieden in het plangebied

Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden. Naast de geografische indeling (west en oost van het Westeinde) is ook de eigendomsverhouding bepalend voor deze indeling. Binnen de visie voor het geheel, zijn deze deelgebieden onafhankelijk te ontwikkelen delen, met een eigen opgave en een eigen proces.

Het westelijke deel

Het westelijke deel (in groen) wordt begrensd door de Weiburglaan, de Westermeenweg en het Westeinde. Drie partijen hebben in dit gebied eigendommen verworven, de gemeente Harderwijk, Veldboom en BPD gebiedsontwikkeling. Deze drie partijen zijn voornemens een samenwerking aan te gaan om de ontwikkeling van een fors woningbouwprogramma mogelijk te maken. Het gebied is ca. 7,9ha groot (7,1ha zonder de Weiburglaan).
Naast het woningbouwprogramma wordt ten westen van het Westeinde ook een deel van de scholen, een mobiliteitshub, kantoren en overige voorzieningen gerealiseerd. Ook daarover maken deze drie partijen afspraken. Ook worden afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de huidige grondposities worden ingebracht en bouwgrond wordt afgenomen. De gemeente neemt de regie aan de westzijde in handen, de gemeente heeft ook een grote grondpositie. Regie betekent dat de gemeente verantwoordelijk is voor de grondexploitatie. Gronden worden door partijen ingebracht, de gemeente maakt bouw- en woonrijp en op de bouwrijpe gronden realiseren beide ontwikkelende partijen de woningen en overige functies.

Het oostelijke deel

Het oostelijke deel is ca. 2,5ha (in oranje). Landstede bezit het overgrote deel van de grond aan de oostzijde van het Westeinde.
Op deze grond bouwt Landstede een deels nieuwe school en renoveert het deel dat wordt behouden. De (ver)nieuwbouw vindt grotendeels plaats binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. Om de Challenge Boulevard aan te kunnen leggen van het Station naar de Westermeenweg brengt de gemeente de gronden in die voor deze ontwikkeling nodig zijn. Over die inbreng en het verrekenen van kosten voor bijvoorbeeld de aanleg van het Westeinde worden tussen partijen afspraken gemaakt.
Naast de ontwikkeling van de scholen voor MBO en VMBO ontstaat er door die herschikking mogelijk ruimte voor de bouw van woningen op de locatie van het huidige Morgencollege aan het Westeinde. Deze bouwmogelijkheid is onderdeel van de ontwikkeling aan de oostzijde waar Landstede de verantwoordelijkheid voor draagt. Landstede kiest zelf de partijen waarmee ze deze bouwopgave willen realiseren binnen de ruimtelijke kaders die voor het hele gebied worden ontworpen. Deze woningen maken geen onderdeel uit van de 1100 woningen in het westelijke deel.

Het Westeinde

Het Westeinde vormt de verbinding tussen oost en west. Deze weg bedient beide deelgebieden, beide deelgebieden dragen bij aan de herinrichting van deze weg. Naast de afspraken die worden gemaakt over de kosten die met de inrichting van het Westeinde zijn gemoeid, zijn er mogelijkheden om tot een uitwisseling te komen in parkeercapaciteit tussen het oostelijke en het westelijke deel. Kansen op dat gebied worden nader onderzocht.

Uitgangspunten

- *Er komt één ruimtelijke vise (masterplan) voor het hele plangebied. Binnen de visie worden bovenstaande deelgebieden onafhankelijk van elkaar ontwikkeld, met een eigen opgave en eigen proces.*
- *De ruimtelijke visie waarvoor in de Nota van Uitgangspunten de kaders worden vastgesteld vormt het toetsingskader voor alle ontwikkelingen in het plangebied.*
- *De gemeente pakt de regie in het opstellen en uitvoeren van deze visie.*
- *De gemeente pakt ook de regie in de ontwikkeling aan de westkant van het Westeinde, draagt verantwoordelijkheid voor de grondexploitatie en sluit met beide betrokken grondeigenaren overeenkomsten over de voorwaarden waaronder gronden worden ingebracht en bouwrijpe gronden worden afgenomen.*
- *Landstede draagt de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van het vastgoed voor het MBO en VMBO en mogelijk de bouw van woningen, of een alternatieve invulling zoals bijvoorbeeld een kantoorfunctie, op haar grond aan de oostzijde van het Westeinde en selecteert partijen die bij deze ontwikkeling worden betrokken.*
- *De gemeente brengt grond in die nodig is voor de ontwikkeling van onder meer de Challenge Boulevard en sluit hierover een overeenkomst met Landstede.*
- *Wanneer kansen zich in de toekomst aandienen dan wordt de stationslocatie toegevoegd aan de ontwikkelopgave aan de oostzijde van het Westeinde.*



4

ruimtelijke analyse



De locatie

Nieuw Weiburg is gelegen op een zeer strategische locatie in Harderwijk. Het ligt naast het station en één van de hoofd(auto)routes naar de binnenstad. Het is echter ook een gebied dat ondanks de functies, de positie in de stad en de groene randen weinig ruimtelijke kwaliteit heeft. Het is een gat in de stad, dat wordt gedomineerd door de ontsluitingswegen en maai-veldparkeren.

Het plangebied

Het totale plangebied (rode lijn) is ca. 11,5ha groot en is gelegen ten noordwesten van het station. Het grootste deel van de locatie ligt tussen de Weiburg-laan, De Westermeenweg en Westeinde. Ook het Landstede kavel tussen Westeinde en de bebouwing aan de Stationslaan hoort bij het plangebied.

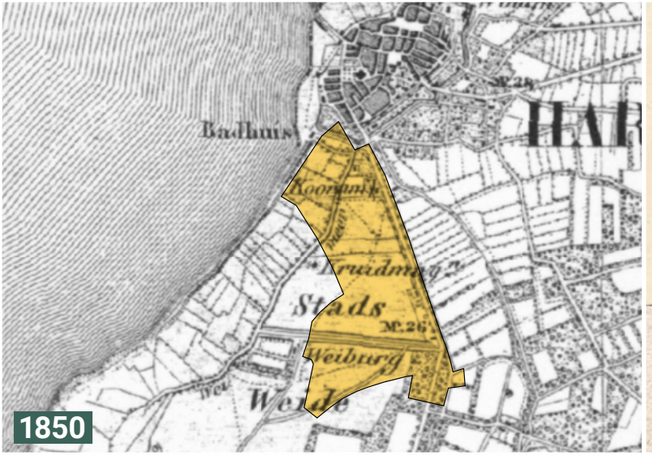
Bebouwing

Het oostelijke deel van de locatie wordt in beslag genomen door het huidige Landstede en parkeerter-reinen. Het westelijke deel is voor een groot deel leeg, maar er staat nog een gebouw van de Techniek Academie, garage Westerink en de nu niet meer gebruikte gebouwen van Parlevliet en Van der Plas. Er staan op het zuidelijke deel ook een aantal tijdelijke woningen.
De bouwhoogtes op de locatie zelf variëren van 1 tot 4 lagen. Rond de locatie zijn de bouwhoogtes ook beperkt met als hoogste punt het kantoorgebouw op de hoek van de rotonde tussen Westeinde en de Westermeenweg (6 lagen).

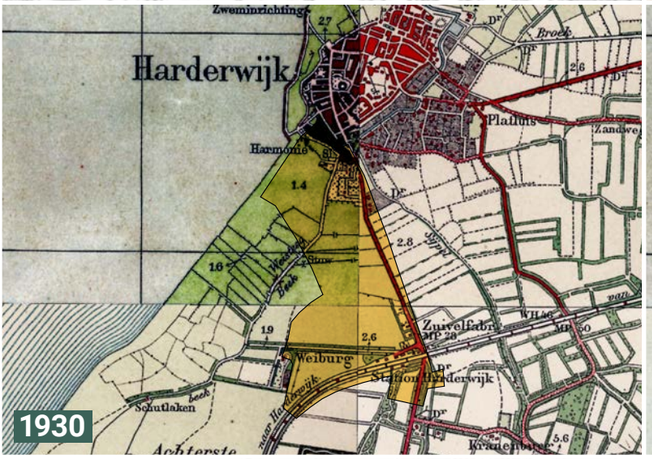
Ruimtelijke kwaliteit

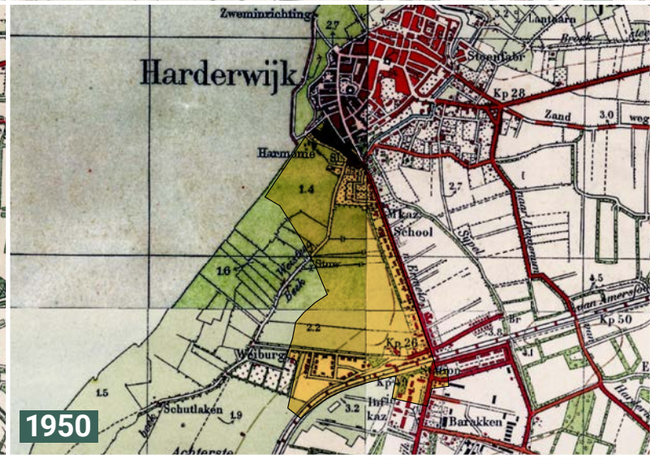
De Centrale Zone als geheel heeft weinig ruimtelijke kwaliteit. Het is een rommelig gebied met bebouwing van verschillende periodes en een mengeling van stijlen met een gevarieerde uitstraling. Het voelt daardoor gefragmenteerd aan, met functies die eigenlijk niet veel met elkaar te maken hebben.
De bebouwing in het plangebied is deels al buiten gebruik (Parlevliet & Van der Plas), gaat deels weg (Techniek Academie, garage Westerink) of staat op het punt om vernieuwd te worden (Landstede). Dit biedt veel kansen om deze locatie een kwaliteits-sprong te laten maken.

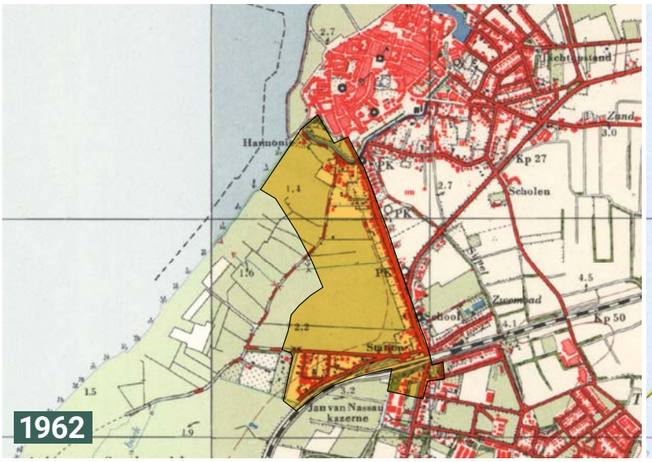


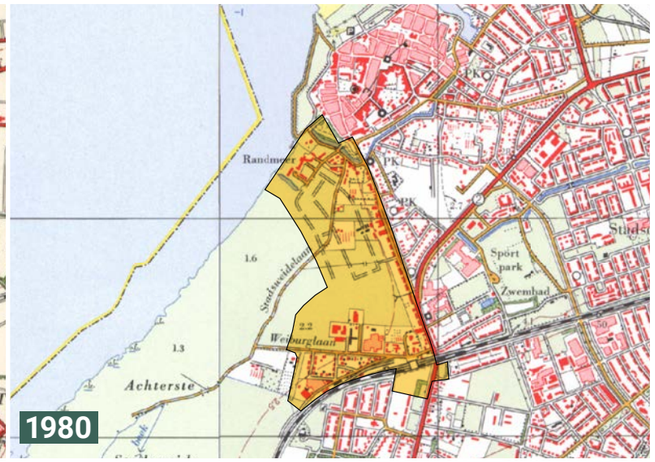
















Historische ontwikkeling

Harderwijk heeft een rijk verleden als Hanzestad, maar ook van 1648 tot 1811 als universiteitsstad. Het had ook een sterke relatie met het leger, tot, in 1994, de Vierde Divisie opgeheven werd. Voor de indamming van de Zuiderzee in 1932 was de visserij ook erg belangrijk. De Centrale Zone neemt historisch gezien een interessante plaats in de stad in, tussen het station en de historische binnenstad. De positie van de locatie in de stad en hoe de stad zich in de tijd heeft ontwikkeld heeft het karakter van het studiegebied bepaald.

In **1850** was het studiegebied een weidegebied net buiten de stad. Er is weinig bebouwing in het gebied, wel kun je Weiburg en de Weiburglaan herkennen. Wat nu de Stationslaan is maakte deel uit van de Zuiderzeestraatweg.

In **1880** is het station van Harderwijk (één van de vier Standaardtype NCS 1e klasse stations) gebouwd (in 1863). Behalve de beperkte hoeveelheid bebouwing rond het station ontwikkelde Harderwijk zich nauwelijks in deze periode.

Tussen ca. 1910 en 1921 is Het Nachthok gebouwd (niet zichtbaar op de kaart van **1930**), oorspronkelijk bedoelt voor de kruiwagenboertjes uit de binnenstad van Harderwijk. Ondanks de komst van het station gaat de ontwikkeling van Harderwijk langzaam. Er is nu wel een zuivelfabriek naast het station en er is toerisme met vanaf 1926 (tot 1951) een bootverbinding met Amsterdam (de Holland-Veluwe lijn).

Tot de Zuiderzee ingedamd werd (1932) was de visserij erg belangrijk in Harderwijk (10-15% van de beroepsbevolking werkte erin). In **1950** heeft er een verdichting plaatsgevonden aan de Stationslaan. Ook rond het station is er veel meer bebouwing gekomen, inclusief de kazerne. Harderwijk was voor lange periodes een garnizoensstad en van 1909 tot 1996 ook een opleidingscentrum voor infanterie eenheden. Er waren in totaal drie kazernes en een militair hospitaal.

In de kaart van **1962** is de ‘tweelingstad’ zich in rap tempo aan het ontwikkelen. Ook om het centrum breiden de woonwijken zich uit. De Verkeersweg is nu aangelegd als een doorgaande route voor het autoverkeer om het centrum heen.

In **1980** heeft er een explosieve groei plaatsgevonden, het studiegebied ligt echter nog steeds aan de rand van de stad omdat deze zich voornamelijk in oostelijke richting heeft uitgebreid. Er is al wel een indeling van wegen zichtbaar binnen het gebied en er zitten ook al enkele bedrijven bij het station.

In de kaart van **1999** heeft de grote uitbreiding naar het zuidwesten plaatsgevonden. Het studiegebied is nog voor een groot deel vrij van bebouwing, de functies die er zitten zijn typisch voor een stadsrand, echter nu ingesloten door de stad. Westeinde is nu ook zichtbaar. Ook zijn met het ziekenhuis en de school de lege plekken in het gebied nu grotendeels gevuld en is het kantorenpark in aanbouw.

In **2015** is de bebouwing grotendeels zoals hij nu is behalve het inmiddels afgebroken Struik gebouw in het plangebied. In het voorjaar van 2019 is de Eendenslachterij (VSE) in het plangebied afgebroken.



Gebouwen en functies

Het studiegebied (de Centrale Zone) is nu een centraal gelegen stedelijke zone, maar het gebied heeft nog steeds vooral functies die passen bij een stadsrandzone. Het studiegebied wordt gedomineerd door Landstede en St. Jansdal. Daarnaast is er een mix van werk- en andere onderwijsfuncties en hoewel het gebied midden in de stad is gelegen, wordt er slechts beperkt gewoond.

Functies in het plangebied

De bestaande functies in het plangebied zijn bijna allemaal onderwijsgerelateerd. Van de bedrijvigheid die vroeger een groot deel van de locatie in beslag nam is alleen het garagebedrijf nog operationeel, maar deze zal in de toekomst ook verdwijnen. Op dit moment staan er een aantal tijdelijke woningen op de locatie.

Functies in de nabijheid

Direct om het plangebied heen is er naast veel woningbouw (Stationslaan, Het Nachthok en Stadsweide) ook een klein kantorencluster aan de noordkant van de locatie. Onder andere de politie is er gehuisvest.
Nog meer noordwaarts in de Centrale Zone is het ziekenhuis St. Jansdal de belangrijkste speler. Enkele zorgerelateerde voorzieningen en bedrijven en als ook complexen met zorgwoningen liggen in de nabijheid en profiteren hiervan.

Over het algemeen kan worden gezegd dat in de Centrale Zone, waar het plangebied deel van uitmaakt, diverse regionaal georiënteerde functies zijn gehuisvest. Daarmee is het een belangrijke bestemming voor de regio. De functies faciliteren, hoewel op loopafstand van het station, hoofdzakelijk de bezoeker die met de auto komt. De ligging dichtbij het station kan veel beter worden benut door de ruimtelijke relatie tussen deze functies en de stationsomgeving te verbeteren.

Maat van de gebouwen

De gebouwen in de Centrale Zone vallen niet alleen op door hun functie maar ook door hun vorm en maat. Het zijn veelal solitaire volumes met een grotere footpint dan de gebouwen in het omringende stedelijke weefsel. Ook zijn ze met gemiddeld 3 of 4 (kantoorlagen) aanzienlijk hoger.
De gebouwen vormen samen een herkenbare zone die zich onderscheidt van het omringende stedelijk weefsel.

Stedelijk weefsel

De historische ontwikkeling verklaart dat het plangebied nog het meest wegheeft van een bedrijventerrein of stadsrandzone. Met de groei van de stad is het station echter binnen het stedelijke weefsel komen te liggen. Het gebied tussen station en centrum heeft echter nog altijd het karakter van een stadsrand: sterk auto georiënteerd, weinig verblijfskwaliteit en onaantrekkelijk voor de voetganger. De functies vormen losse eilanden, vooral omringd met parkeren en zonder eenduidige structuur.

Van losse eilanden naar verbonden stad

Het plangebied is onderdeel van dit gebied met veel sterke functies maar zonder heldere structuur. Bij de opgave voor Nieuw Weiburg zal daarom ook een globale visie moeten worden gevormd voor de gehele zone om te voorkomen dat opnieuw een eiland in het hart van de stad ontstaat. In deze nota van uitgangspunten worden hier de eerste contouren voor geschetst.

Voor het gebied is de opgave om onderdeel te worden van de stad. Dat betekent dat de locatie verbonden moet worden met de omringende wijken en waar mogelijk aangesloten moet worden op de aangrenzende (infra) structuren. Zo vormt het plangebied de schakel tussen Stadsweiden en het station en een schakel tussen Nachthok en het centrum. Met name het westelijk deel van het gebied moet 'doorwaadbaar' worden zodat het deel gaat uitmaken van het stedelijk weefstel.



Groen en water

Harderwijk is een stad tussen water (Randmeren) en groen (Veluwe). Deze positie is essentieel voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. De locatie neemt een sleutelpositie in en is daarom ook een landschappelijke schakel: Van Veluwe naar Randmeren, van hoog naar laag en onderdeel van de ‘Groene Delta’.

Er is een sterke groenstructuur binnen de stad. In het studiegebied ligt de groen- en waterstructuur vooral langs de ontsluitingswegen: Westermeenweg en Westeinde. Er is weinig kwalitatief groen op en rond het plangebied zelf, met eigenlijk alleen bomen langs de randen (Westermeenweg en Weiburglaan) en Beemd. Er is met het nieuwe station en de herinrichting van de ruimte ten noorden en vooral ten zuiden van het station echter al wel een aanzet gedaan voor een groenere uitstraling van het plangebied.

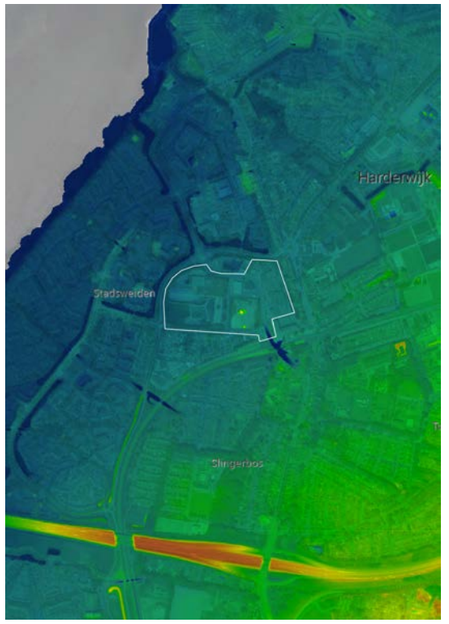
Water is een aandachtspunt op de locatie. De afwatering rond de locatie moet verbeterd worden en Weiburg ligt in de grondwaterfluctuatiezone tussen Veluwe en Randmeren. De ontwateringsdiepte is nu nog voldoende, maar in de toekomst kan dit veranderen en er moet dus een marge ingebouwd worden.

De locatie is redelijk vlak, maar loopt af naar het westen met de laagste delen gelegen in de zuidwest hoek van het plangebied. De lagere delen in het westelijke deel van de locatie moeten iets opgehoogd worden (0,3-0,5m) i.v.m. de ontwateringsdiepte.

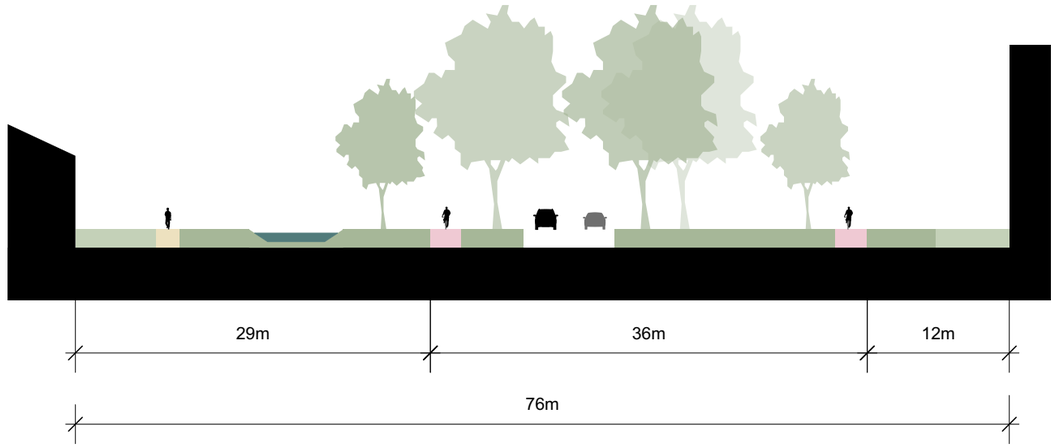




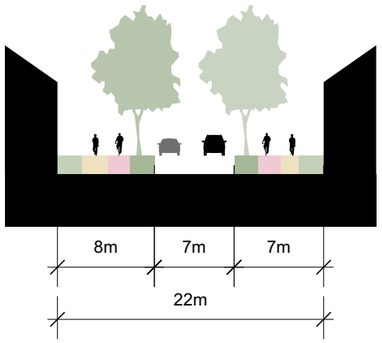
Groenstructuur in de stad



Relatieve hoogtes in de stad (van AHN)



Profiel Westeinde (noordelijke deel)



Profiel Oranjelaan



Rotonde Oranjelaan



Stadsentree

De route via de Oranjelaan en het Westeinde is een van dé stadsentrees als je met de auto Harderwijk inrijdt. Het Westeinde is daarom niet alleen heel belangrijk in het verkeersnetwerk van Harderwijk, maar ook in de ruimtelijke ervaring van de stad. Het is interessant om te zien hoe de ervaring van de weg verandert, wanneer je vanaf de snelweg, via de Oranjelaan en daarna het Westeinde de binnenstand benadert.

Binnenkomen in Harderwijk

De route van snelweg naar centrum kan in een aantal onderdelen opgesplitst worden:

- Bij het verlaten van de afrit van de A28 (afrit Ermelo) is het eerste deel de Oranjelaan deze is ingericht met diverse largas maatregelen.
- Vervolgens langs en onder het in 2016 vernieuwde station. Dit is de nieuwe tunnel die de overweg naar de Stationslaan vervangen heeft. De zuidkant van het spoor is landschappelijk en groen ingericht.
- Bovenaan de tunnel begint het Westeinde. Dit profiel verschilt sterk van de Oranjelaan. Het is veel breder en het oogt als een bedrijventerrein. Wat kan impliceren dat de stad weer verlaten wordt in plaats van betreden.
- Ten noorden van de Westermeenweg wordt het profiel nog breder en groener.
- Na de laatste bocht arriveer je vrij plotseling bij de binnenstad.

Bestemming Nieuw Weiburg

Door de ontwikkeling van Nieuw Weiburg begint de stad in feite al eerder en wordt het Westeinde ook het adres voor de nieuwe wijk. Het Westeinde krijgt daarmee een nieuwe betekenis.



Luchtfoto Westeinde

Auto ontsluiting en parkeren

De locatie is goed verbonden voor auto's door de ligging aan twee belangrijke ontsluitingswegen. Er is veel parkeren op de locatie, in gebruik door de huidige functies, maar ook door St. Jansdal.



Ontsluiting autoverkeer
Westeinde vormt samen met de Oranjelaan één van de ontsluitingswegen van de A28 naar de binnenstad van Harderwijk. Westeinde is deel van de hoofdontsluitingsstructuur van Harderwijk. Het is een 50 km/u weg tot hij overgaat in de Vitringasingel. De scherpe bocht voor het politiebureau heeft een restrictie van 30 km/u.

De Westermeenweg is ook een belangrijke ontsluitingsweg binnen de stad. Als voortzetting van de Verkeersweg doorsnijdt deze weg de stad vanaf de N302 richting het zuid-westen.

De Weiburglaan is de hoofdontsluitingsroute van Het Nachthok. De Weiburglaan is voor een groot deel eenrichtingsverkeer van oost naar west. Ook het bedrijventerrein bij de Baanweg wordt ontsloten via de Weiburglaan.

Het plangebied zelf wordt nu direct vanaf het Westeinde of via de Beemd ontsloten.

Parkeren
In het plangebied is parkeren alleen mogelijk langs de Beemd. Er is ook parkeren op het voormalige Struikterrein (174pp) voor medewerkers van ziekenhuis St. Jansdal. Daarnaast wordt een groot deel van het terrein van Landstede in beslag genomen door parkeren en is er ook een parkeerplaats achter het appartementengebouw aan het Stationsplein.

Net buiten het plangebied ligt bij het station het P&R terrein van de NS. De kantoren ten noorden van Westeinde zijn ook omgeven door maaiveldparkeren.

Parkerenaantallen op en rond locatie:
1. Ca. 60
2. Ca. 60
3. Onbekend (inpandige garage politie)
4. Ca. 30
5. Ca. 110
6. Ca. 30
7. Ca. 60
8. Ca. 220
9. Ca. 30
10. Ca. 140
11. Ca. 190
12. Ca. 30
13. Ca. 10
14. Ca. 40

OV en LV verbindingen

Nieuw Weiburg ligt naast het treinstation en het busstation van Harderwijk. Hierdoor is het mogelijk om met het openbaar vervoer snel naar omliggende gemeentes en de rest van het land te komen. Deze bereikbaarheid zal in de toekomst mogelijk vergroot worden als het station een intercity status krijgt. De locatie is ook goed bereikbaar per fiets met vrijliggende fietspaden langs de ontsluitingswegen en de Weiburglaan (fietsstraat).



OV verbindingen
Van het treinstation gaan er stoptreinen naar Utrecht en Zwolle (elk half uur).

Er gaan bussen naar omliggende dorpen en o.a. naar Lelystad, Almere, Zeewolde, Amersfoort, Barneveld, Dronten en Zwolle. De frequentie hangt af van de bestemming en tijdstip.

Bij het station is een P+R voorziening met 220 parkeerplaatsen.

Langzaam verkeer
Er lopen verschillende wandel- en fietsroutes door het gebied. Vooral de fietsroutes zijn belangrijk om naar/van het station te komen en naar Landstede en andere onderwijsfuncties. De belangrijkste routes lopen langs Westeinde, de Stationslaan en de Baanweg is ook een belangrijke link om naar Stadsweiden te komen.

Er is een bewaakte fietsenstalling bij het station met een capaciteit van 1334 fietsen.

Er zijn geen echt goede voetgangersroutes door het gebied naar het Wolderwijd en vnl. de historische binnenstad die passen bij de sleutelpositie in de stad.







Omgevingsaspecten

De locatie wordt deels omgeven door ontsluitingswegen en ligt dichtbij het spoor. Hierdoor zijn er een aantal belemmeringen waar rekening mee gehouden moet worden in het plan. Het gaat hier met name om geluid en de veiligheidszone langs het spoor.



Geluid

Bij een nieuwe ontwikkeling moet bekeken worden in hoeverre deze een onevenredige hinder oplevert voor de omgeving en ze hinder ondervindt vanuit de omgeving. Voor zover nu bekend zal vooral de geluidssituatie vanwege wegverkeer aandachtspunt zijn. Uit de eerste berekeningen blijkt dat overal voldaan kan worden aan de maximale grenswaarden voor geluid maar dat niet voldaan kan worden aan het gemeentelijk geluidbeleid.

Te bezien valt in hoeverre maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting zo veel mogelijk naar beneden te brengen. Hierbij hoort ook een beoordeling van de toepassingsmogelijkheden van het geluidbeleid bij een stedelijke herontwikkeling.

Veiligheidszone spoor

Er moet ook rekening worden gehouden met de veiligheidszone van het spoor in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Samenvatting
Ruimtelijke analyse

1. *Het plangebied ligt tegen het station aan. Om van deze ligging optimaal te profiteren is een stedelijke dichtheid op zijn plaats.*

2. *Het bedrijventerreinachtige karakter van de centrale zone komt voort uit de historische ontwikkeling waarbij het station op afstand lag van het centrum. Met de groei van de stad is het station binnen het stedelijke weefsel komen te liggen. Het gebied tussen station en centrum heeft echter nog het karakter van een stadsrand: sterk auto georiënteerd, weinig verblijfskwaliteit en onaantrekkelijk voor de voetganger.*

3. *In de Centrale Zone liggen diverse regionaal georiënteerde functies zoals het ziekenhuis, kantoren en diverse scholen. De ligging dichtbij het station kan beter worden benut door de ruimtelijke relatie tussen deze functies en de stationsomgeving te verbeteren.*

4. *De maat en schaal van de te behouden gebouwen in het gebied zelf (deel van Landstede) en in de directe omgeving (kantoren, politie, ziekenhuis cq de Centrale Zone) is onderscheidend ten opzichte van de meeste wijken in Harderwijk. Toe te voegen bebouwing moet zich tot deze maat en schaal verhouden.*

5. *Het westelijk deel van het plangebied (tussen Westeinde, Westermeenweg en Het Nachthok) is nu een geïsoleerd gebied. In de ontwikkeling dient het gebied te worden verbonden met de aangrenzende wijken en 'doorwaadbaar' te worden zodat het deel gaat uit maken van het stedelijk weefsel.*

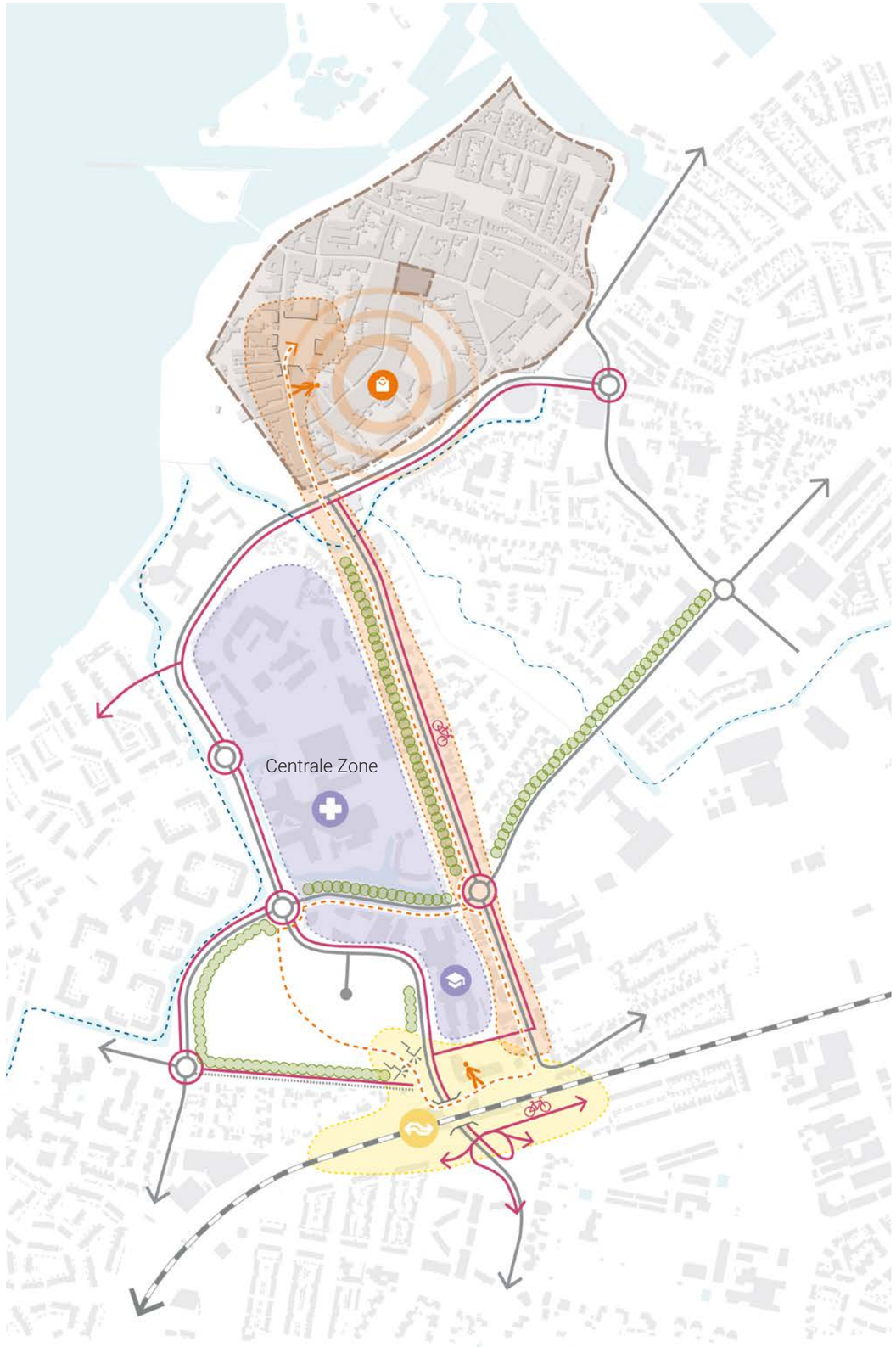
6. *Het Westeinde is een belangrijke autoverbinding tussen snelweg en binnenstad. Bij de ontwikkeling van Nieuw-Weiburg wordt deze weg ook het adres voor de nieuwe wijk en verbindt het de twee delen aan weerszijden. Het Westeinde zal meer door voetgangers en fietsers worden gebruikt en zal ook voor deze verkeersdeelnemers aantrekkelijk, sociaal veilig (ook 's avonds) en veilig oversteekbaar moeten zijn.*

7. *Het westelijk deel van het plangebied sluit met de Weiburglaan aan op de historische laagbouwbuurt Het Nachthok. De overgang tussen bestaande buurt en nieuwe wijk dient met respect voor Het Nachthok te worden vormgegeven.*

8. *Het plangebied heeft met uitzondering van de Weiburglaan en de boomstructuur aan de Beemd weinig groenkwaliteit. Gelegen tussen de wijk Stadsweide, met een sterke groene dooradering tot aan het Wolderwijd, en de parkomgeving aan de zuidzijde van het station (richting Veluwe) is er in de groen en ecologische structuur een missende schakel. Bij de ontwikkeling van het gebied dienen deze groen- en ecologische structuren zoveel mogelijk met elkaar verbonden te worden.*

9. *Bij het ontwerp van de groen én waterstructuur in het gebied zal rekening moeten worden gehouden met het hoogteverloop in het terrein (hoog bij het station aflopend richting Wolderwijd).*

10. *Het plangebied ligt zeer dicht bij het treinstation (en busstation). Dit betekent minder autoafhankelijkheid* en dit biedt kansen voor een autoluwe omgeving en anders omgaan met mobiliteit dan in wijken zonder deze voorzieningen. Bij de ontwikkeling dient hier op ingespeeld te worden..



De Centrale Zone in de stad



KADER 1
ruimtelijk concept en beeldkwaliteit

Ruimtelijk concept
Identiteit

De opgave om het gebied te ontwikkelen direct grenzend aan het treinstation van Harderwijk is de reden om hier een gebied te realiseren met een stedelijk karakter. Er komt een hogere dichtheid dan tot op heden gerealiseerd in de hedendaagse uitbreidingswijken van Harderwijk. Nieuw Weiburg wordt een levendig stadsdeel, waar wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd. Een nieuw stuk stad dus, dat aanvullend is op wat er al is in Harderwijk.

Tegelijkertijd is het de opgave om een gebied te ontwikkelen dat past bij het Harderwijkse karakter. Om te kunnen aansluiten bij het dna van Harderwijk is onderzoek gedaan naar het karakter van de binnenstad. Want dit is niet alleen één van de belangrijkste identiteitsdragers van de gemeente, het is ook het meest compacte en stedelijke deel van Harderwijk. Wat maakt de binnenstad nu zo aantrekkelijk? En wat is typisch Harderwijks?

Harderwijkse schaal en maat

Vanzelfsprekend is het de kwaliteit van het historische stadsbeeld: De individuele, ambachtelijke kwaliteit van de afzonderlijke gebouwen die samen een harmonieus samenhangend geheel vormen waarvan iedereen de kwaliteit herkent en waardeert. Lopend door de straten van Harderwijk valt op dat er een mooie afwisseling is van smalle en bredere straten, stegen, pleintjes en pleinen, af en toe een park of ommuurde plaats of tuin en met veel verrassende doorkijkjes. Geen plek is hetzelfde en steeds ligt er een verrassing om de hoek. Deze afwisseling van ruimtes is kenmerkend voor veel historische binnensteden en zeker ook voor die van Harderwijk.

Harderwijk bestaat natuurlijk niet alleen uit een historische binnenstad. In de loop der tijd zijn er nieuwe wijken en gebieden gebouwd die niet zo fijnmazig zijn opgezet. Een andere visie op het functioneren van de stad met scheiding van functies en de auto centraal heeft ook de maat en schaal van het stedelijk weefsel veranderd. De Centrale Zone, met grootschalige functies die horen bij het hedendaagse Harderwijk zoals het ziekenhuis en scholen, horen ook bij het dna van de stad. Deze grotere gebouwcomplexen zijn dus ook 'Harderwijkse' schaal en maat en maken deel uit van de identiteit van de hele zone tussen station en historisch hart.

Een nieuw stuk stad

De ambitie voor een nieuw stadsdeel is niet de historische bouwwijze te kopiëren. Dit is een ontkenning van de huidige tijd en is ook simpelweg niet mogelijk met de eisen van deze tijd. De opgave is wel iets nieuws toe te voegen, iets wat Harderwijk nog niet heeft en dat bijdraagt aan de kwaliteit van de stad. Om stedelijkheid met een hoge kwaliteit te bereiken wordt voor dit nieuwe stadsdeel juist die afwisseling van ruimtes, met verrassing om de hoek geambieerd, die zo kenmerkend is voor de binnenstad. Maar tegelijkertijd wordt gekeken naar de grotere complexen die er al zijn in de Centrale Zone. De ambitie is dat er een stedelijk milieu gaat ontstaan waar de kwaliteit van de gezellige fijnmazige binnenstad wordt gecombineerd met een hedendaagse stedelijkheid en alle eigentijdse wensen die daarbij horen.

"Een nieuw stuk stad dat past bij het dna van Harderwijk."

Ontwerpen voor de voetganger

Misschien wel de belangrijkste sleutel om dit te bereiken is het anders omgaan met mobiliteit. In de binnenstad van Harderwijk is de auto de grote afwezige. Er wordt geparkeerd aan de randen en men gaat de stad in, te voet of met de fiets. Met Nieuw Weiburg ontstaat de mogelijkheid een nieuw stuk stad te realiseren bij het station en is het ook hier mogelijk om van een autoluw gebied uit te gaan. In Nieuw Weiburg wordt ontworpen op de maat van de voetganger en de fietser en blijft de auto grotendeels uit beeld. Zo is die gewenste afwisseling van ruimtes mogelijk en kunnen er naast grotere ontmoetingsruimtes ook smalle doorsteekjes en onverwachte pleintjes worden gerealiseerd die zo passen bij een stedelijke sfeer.

Groen in plaats van steen

In de huidige tijd is er steeds meer aandacht voor gezond leven. Dit betekent onder meer ruimte voor bewegen, veel buiten zijn en aandacht voor groen. In Harderwijk is het landschap altijd dichtbij, of het nu gaat om het water van het Wolderwijd of de bossen van de Veluwe. De kwaliteit van leven met groen willen we ook realiseren in het nieuwe stedelijk gebied. Waar de historische binnenstad wordt gedomineerd door steen en groene plekken een (welkome) uitzondering zijn, komt in het eigentijdse stadsdeel Nieuw Weiburg veel aandacht voor het toevoegen van groen. Zo ontstaat er een geheel eigen en nog onbekende sfeer die toch heel goed past bij het Harderwijkse dna.



Het Hortuspark als goed voorbeeld van hoe groen en stad kunnen worden gecombinerd.



Schaalvergelijking: projectie binnenstad op de locatie



INTERMEZZO
Schaalanalyse



























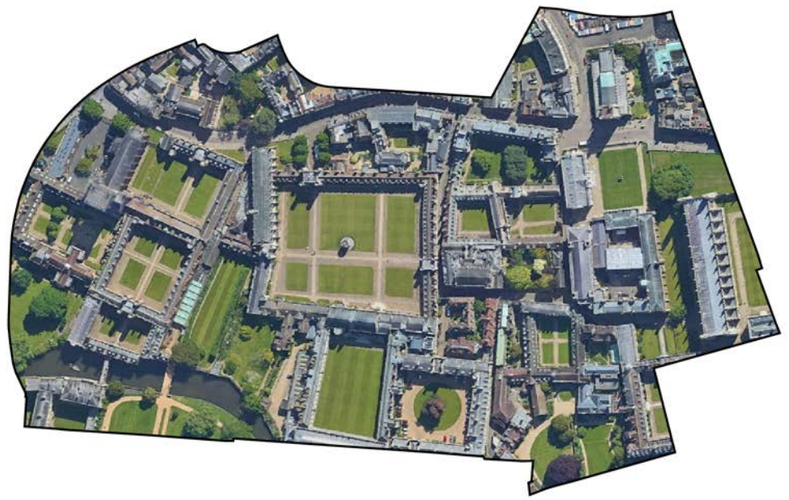
0 20 40 60 80 100

Ruimtelijk concept
Inspiratie

In de zoektocht naar een model dat past in de stad, maar ook iets anders biedt, komt het ‘college’ concept sterk naar voren. De inspiratie komt uit de college steden van Oxford en Cambridge. Dit concept heeft de potentie om een Harderwijkse eigenheid te kunnen creëren met een vanzelfsprekende samenhang in het gebied, maar ook flexibiliteit in de structuur.

Collegetowns
De engelse ‘collegetowns’ Cambridge en Oxford laten een structuur zien waar een combinatie van bebouwing en groen op een compacte en meer stedelijke manier zijn gecombineerd. Bebouwing en (de vaak groene) ruimte vormen een eenheid met elkaar. Dit is anders dan in een campusachtige opzet, die ook vaak groen is, maar waar gebouwen los staan in de ruimte. Het creëren van een reeks van verschillende groene hoven, parken en pleintjes die met elkaar voor voetgangers zijn verbonden via poorten of stegen zorgt voor de gewenste verrassing om de hoek.

Wonen en leren in één ruimtelijk systeem
Het stedelijk weefsel van de collegetowns leent zich goed voor wonen aan groen op een stedelijke manier. Maar het is ook een structuur die aantrekkelijk is voor scholen. Zo heeft Landstede meerdere domeinen/ opleidingen met elk een eigen entree en een eigen sfeer. Tegelijk dienen de verschillende delen met elkaar te zijn verbonden. Zo was het ook in Cambridge en Oxford: de opleidingsgebouwen die horen bij de universiteiten waren via hoven met elkaar geschakeld. Maar bovenal, deze onderwijs- en de woongebouwen waren onderdeel van één systeem.



Projectie van de Cambridge colleges op het plangebied in dezelfde schaal



High Street als drager



smalle ‘lanes’



open naar randgroen



verschillende functies, verschillend volume/ arch



Radcliffe Square met vrijstaand accent



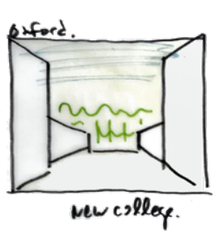
poort naar hoven



eenheid



gelaagdheid door arcade

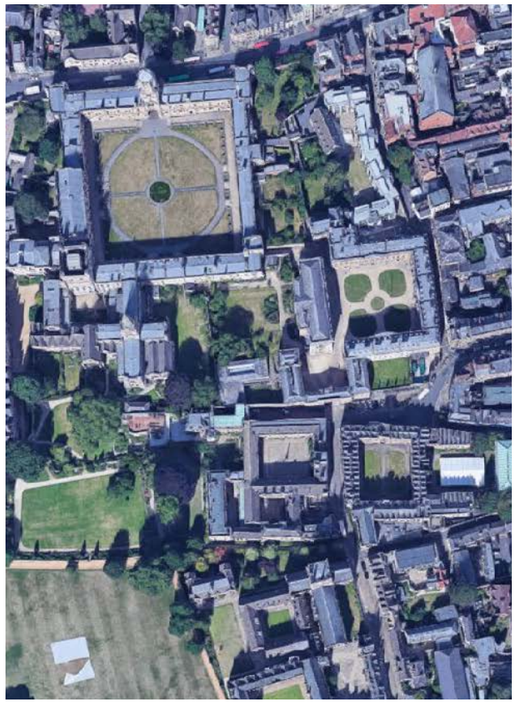


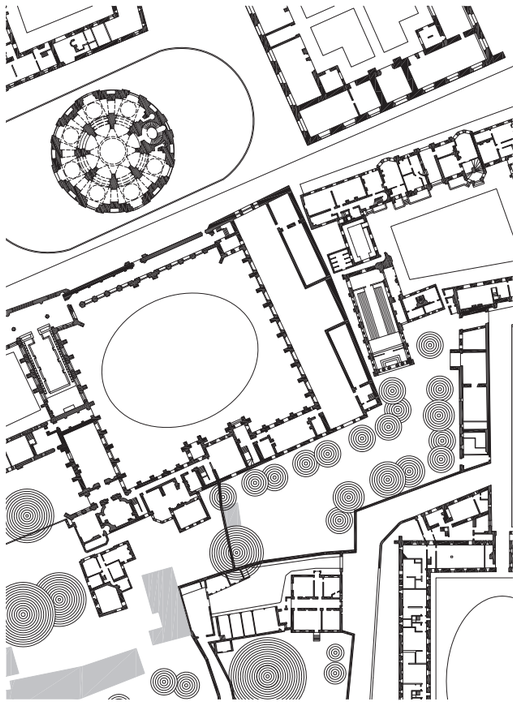






Beleving op ooghoogte: steeds een andere ruimte met een eigen sfeer

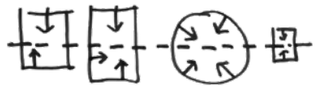




INTERMEZZO
Ruimtelijk concept ‘college’

“Wat is een College? Gebouw en bewoners vormen een herkenbare gemeenschap. Een specifieke vorm van huisvesting voor docenten en studenten die vanaf de 13e eeuw tot ontwikkeling kwam. Het zijn woongemeenschappen met gedeelde voorzieningen. De bouwvorm volgde de opzet van kloosters en manors, toen gangbare vormen van collectief wonen.“

naar binnengerichte en met elkaar doorverbonden hoven



hoven vormen zijn doorgaande ontwikkeling > labyrint van enclaves, flexibel uit te breiden



stedelijk en landschappelijk tegelijk: colleges vormen het midden tussen stad en landschap



contrasten in beleving: transparant-gesloten. groot-klein, verhard-groen, informeel-formeel



de ruimtes hebben een bepaalde collectiviteit die aansluit bij de doelgroep. De opéén volgende hoven zijn verschillend.



het vormgeven van de verbinding is het architectonisch thema

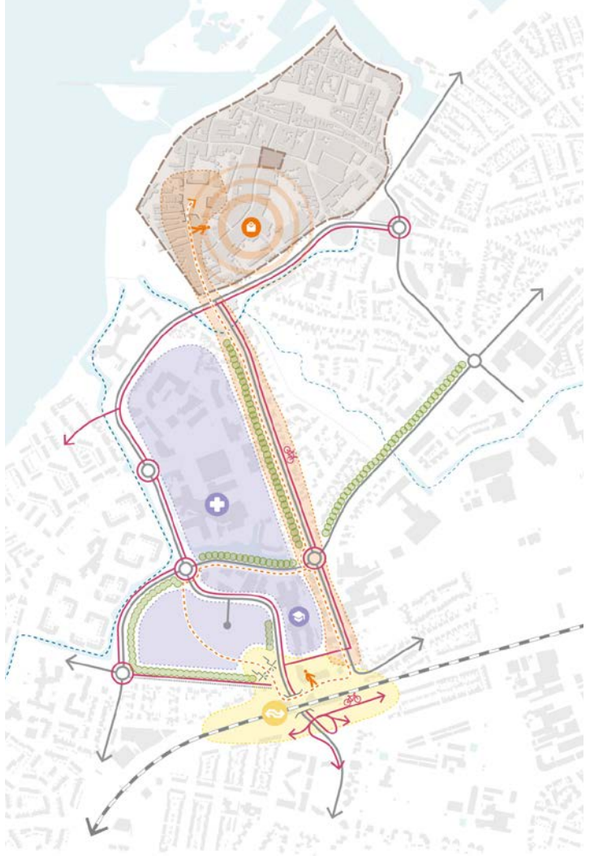


de principes van een college die worden gebruikt voor het plan

Ruimtelijk concept
Eén concept voor de Centrale Zone

Het ruimtelijk concept dat wordt beoogd biedt ook veel mogelijkheden voor de andere gebieden in de Centrale Zone tussen station en historisch centrum. In de toekomst zou niet alleen de Challenge Boulevard, maar ook de structuur van hoven helemaal door kunnen lopen naar de binnenstad. Door het ziekenhuis en andere functies in de Centrale Zone te koppelen aan groene hoven en pleinen ontstaat ook in dit gebied meer verblijfskwaliteit. Inzet is om (in de toekomst met de betrokken partijen) stapsgewijs deze tussenruimtes te ontwerpen en met elkaar te verbinden zodat er zich - voor de voetganger - een verrassende en aantrekkelijke route vormt tussen station en binnenstad.





Centrale Zone in de toekomst als één ruimtelijk geheel

Ruimtelijk concept
De principes

Het ruimtelijk concept kan uitgelegd worden aan de hand van een aantal principes. Deze vormen de uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het plan.

Verankering op de plek

Het westelijk en het oostelijk deel van het plangebied hebben elk een eigen hoofdstructuur. De richting van de structuur aan de oostzijde van het Westeinde wordt bepaald door de Stationslaan en het spoor. De huidige bebouwing van Landstede en het appartementenblok aan het Stationsplein zijn daaraan gerelateerd. Het westelijk deel van het gebied sluit aan op de Weiburglaan en het Nachthok. De huidige straat in het gebied, de Beemd, en de straten van het Nachthok zijn loodrecht-verbonden met deze laan. Het toekomstige plan gaat uit van de huidige richtingen waarmee het verankerd wordt in de omgeving. Om het enigszins geïsoleerd gelegen Nachthok beter te verbinden met de omgeving wordt er in het verlengde van de Roggelaan een langzaam verkeersverbinding gemaakt.

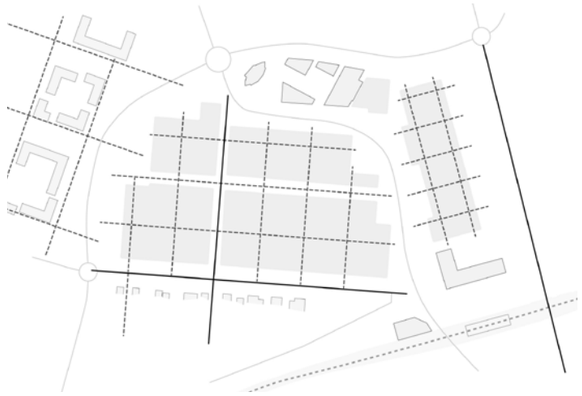
Groene drager

In het plan zijn twee hoofddragers. Deze vormen de belangrijkste openbare ruimtes van het gebied. Door het westelijk deel loopt een route van het Stationsplein naar Stadsweiden. Deze centrale route schakelt de belangrijkste openbare plekken in het westelijk deel aan elkaar en vormt het hart van de wijk. Het karakter is groen, waarbij de beplanting van station naar Stadsweiden steeds een stukje natuurlijker wordt. De groene drager heeft betekenis voor het natuurlijk ecosysteem: in dit gebied worden flora en fauna zodanig op elkaar afgestemd dat de groene drager bijdraagt aan de verbetering van het natuurlijke ecosysteem in de stad. De groene drager is ook de plek waar water wordt opgevangen en vastgehouden. Bomen in de volle grond gaan hittestress tegen en zorgen midden in de stad voor koelte.

Challenge Boulevard

De andere drager is de Challenge Boulevard. De Challenge Boulevard wordt de levendige ‘mainstreet’ van het gebied en krijgt een stedelijk karakter. Alle opleidingen hebben hier hun adres, maar ook de kantoren, bedrijven en voorzieningen en een aantal woongebouwen. De Challenge Boulevard wordt een hoogwaardige ‘loper’ en schakelt verschillende ontmoetingsruimtes aan elkaar. Hier kunnen scholieren, studenten, docenten, ondernemers, werknemers en bewoners elkaar treffen op weg naar hun werk, hun stageplek en tijdens de lunchpauze op de pleinen of in een koffiebar.

De Challenge Boulevard valt tot aan de bocht samen met het Westeinde, waarbij ruimte voor de auto op een intelligente manier wordt gecombineerd met de route voor voetgangers en fietsers. Doordat de bebouwing niet de kromming van de weg volgt, maar kartelend verspringt, ontstaat er ruimte voor verblijfsplekken aan weerszijden van het Westeinde. Net als de groene drager wordt er niet uitgegaan van één continue karakter maar schakelt de Challenge Boulevard verschillende sferen: denk aan een levendig stationsplein, een sportief entreeplein van Landstede en aan een groen en rustig werkplein aan de noordkant dat de ‘stepping stone’ wordt naar de toekomstige oversteek naar het ziekenhuis St. Jansdal.



Verankering

De structuur van het plan sluit aan op de aangrenzende gebieden. Bij het Westeinde komen de richtingen bij elkaar.



Twee dragers

In het plan zijn twee hoofddragers: de Challenge Boulevard richting centrum en de groene drager richting Wolderwijd.



Randen

Het plan reageert op zijn omgeving aan de randen. Elke rand krijgt zijn eigen ruimtelijke kwaliteit.

Verschillende randen

De Westermeenweg, het Westeinde (met Challenge Boulevard) en de Weiburglaan hebben elk een eigen karakter waarvan het de bedoeling is dat daar in het ontwerp voor het gebied op wordt gereageerd. Het Westeinde heeft een stedelijk karakter met verschillende verblijfplekken die samen met de bebouwing zorgen voor een gevarieerd en dynamisch beeld. De Westermeenweg heeft een groen en waterrijk karakter. De natuurlijke sfeer wordt versterkt en ecologisch rijker gemaakt. De bedoeling is bovendien dat het groen in het gebied aan de rand ook gebruikswaarde krijgt. De boomstructuur van de groene Weiburglaan wordt tot aan de fietsenstalling op het Stationsplein gecontinueerd, zodat deze laan nog beter als doorgaande fietsroute naar het station wordt herkend. De bebouwing aan deze zijde van het plan is het laagst, zodat er ruimtelijk een verbinding wordt gemaakt met de kleinschalige bebouwing van het Nachthok.

Autoluwe wijk met vier kwadranten

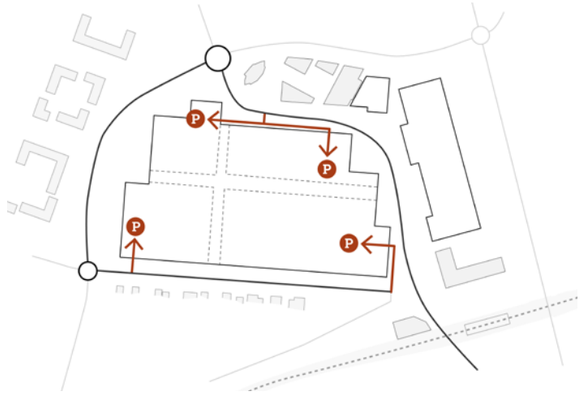
Omdat het gebied direct bij het station is gelegen wordt gestuurd op zoveel mogelijk vervoer te voet en te fiets. Er komt geen parkeren verspreid langs straten maar er komen op enkele plekken in het gebied geconcentreerde voorzieningen in garages. Onderzoek naar verkeersvarianten zal uitwijzen wat daarvoor de beste locaties zijn. Uitgangspunt is dat vanaf de randen auto's direct worden opgevangen en naar deze parkeervoorziening worden geleid. Er wordt daarbij uitgegaan van vier kwadranten met een eigen voorziening zodat de belangrijkste oost-west en noord-zuid verbinding voor langzaam verkeer niet worden doorkruist door auto's. Bedoeling is dat de centrale groene drager vrij blijft van gebouwde parkeerkelders zodat het groen ook groot kan groeien in de volle grond.

Hoogteopbouw in het gebied

Het gebied is gemiddeld hoger dan de meeste wijken in Harderwijk maar uitgangspunt is dat er aansluiting blijft op de Harderwijkse schaal en maat. De overgang naar het Nachthok en de Stationslaan is geleidelijk (max. 3 lagen) wat betekent dat het gebied in het hart het hoogste zal zijn. Maar het gebied is zeker geen 'platte koek'. Om routes te begeleiden en belangrijke plekken te accentueren worden verschillende hoogteaccenten toegevoegd. Er is één hoofdaccent: dat betekent zichtbaar vanuit verschillende richtingen uit de stad. Dit accent (max. 16 lagen/ ca. 50m) markeert de route naar het centrum bij de rotonde aan de Westermeenweg. Op het tweede niveau zijn er enkele accenten langs de randen (max. 12 lagen/ ca. 40m) : bij de entrees tot de groene drager en de Challenge Boulevard. Het derde niveau (max. 8 lagen/ ca. 30m) markeert bijzondere plekken ín de wijk, bedoeld voor oriëntatie en dynamiek als je je beweegt door de wijk.

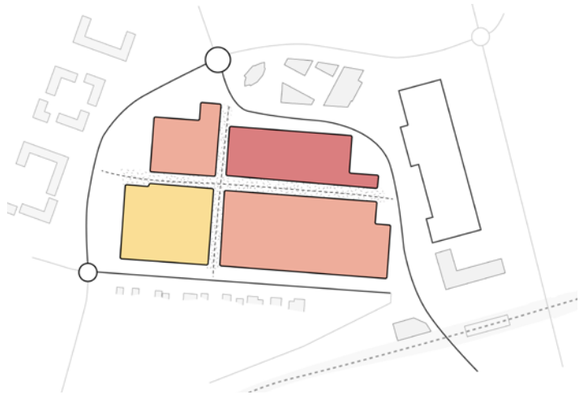
Hoven

De belangrijkste bouwsteen voor het plan zijn de hoven. In de hoven gaat het om een zorgvuldig samenspel tussen bebouwing en ruimte. Uitgangspunt is hoe stedelijker en publieker de ruimte hoe meer ruimte er is voor een divers beeld. En waar ruimtes intiemer en kleiner zijn is het beeld meer ingetogen en rustig. In dit samenspel speelt de overgang tussen openbaar en privé een cruciale rol. Deze overgang is altijd ontworpen. De hoven kunnen groen zijn maar ook pleinachtig.



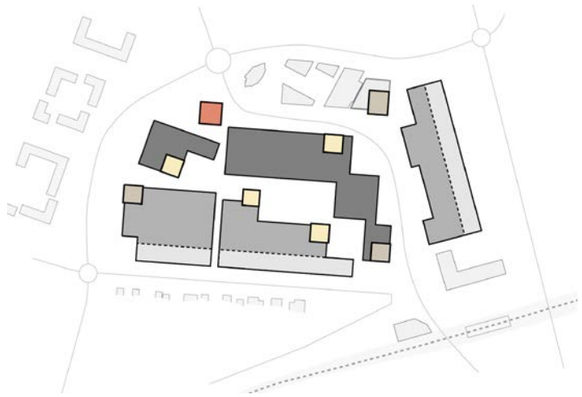
Auto ontsluiting

Vanaf de randen worden parkeervoorzieningen zo snel mogelijk bereikt.



Kwadranten

Ontwikkeling in vier delen met een aflopende dichtheid richting het Nachthok.



Hoogteopbouw en accenten

Hoogteaccenten zorgen voor een dynamisch beeld en voor oriëntatie.



Hoven

De woningbouw (en school) wordt georganiseerd rond een serie hoven.















Beeldkwaliteit en beleving
Groen en stedelijk tegelijk

Nieuw Weiburg wordt een wijk die iets toevoegt aan Harderwijk. Iets dat er nog niet is. Ruimtelijke principes geven de kaders voor de te ontwerpen ruimtelijke structuur. Er wordt gebruik gemaakt van de ingredienten die horen bij een 'college' zoals verschillende hofjes en plekken met een eigen sfeer die met elkaar verbonden zijn. De wijk is behoorlijk stedelijk met veel appartementen maar heeft tegelijk een mensenlijke maat en er is veel groen. Die dingen kunnen samengaan omdat de omgeving niet is ontworpen voor de auto maar voor bewoners en bezoekers te voet en te fiets. Dat scheelt ruimte en zorgt voor een fijne leefomgeving met verblijfskwaliteit.

Sociaal karakter

De ambitie is om in Nieuw Weiburg een unieke groene stedelijke leefomgeving te maken. Een leefmilieu dat er nog niet is in de gemeente en dat bijdraagt aan ‘het verhaal van Harderwijk’. Een levendig, bruisend gebied, waar mensen wonen, werken en leren en elkaar ontmoeten. Een gebied dat sociaal duurzaam is door de combinatie van functies en doelgroepen. De intieme hofjes nodigen uit om buitenruimte te delen met de mensen in de buurt en geven aanleiding om te bouwen voor specifieke doelgroepen die graag met elkaar samenleven. De centrale dragers zijn nieuwe stedelijke ontmoetingsplekken: de Challenge Boulevard is levendig en stads, de groene loper natuurlijk en wat rustiger.

Eigentijdse architectuur

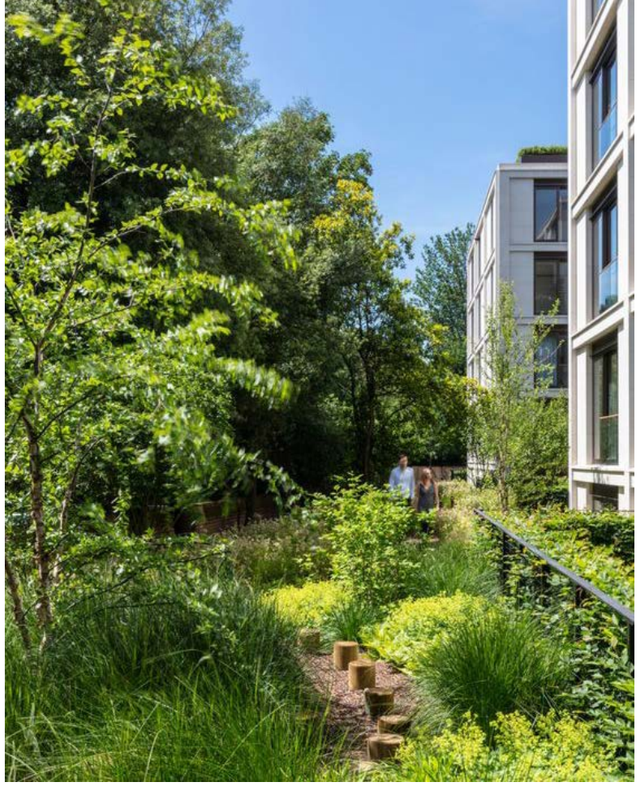
De bebouwing krijgt een moderne uitstraling. Er zal gebouwd worden met duurzame materialen. De architectuur is licht maar warm tegelijk.

Variatie is een belangrijk thema: de verrassing ligt om de hoek. Tegelijk wordt de wijk wel beleefd als een eenheid. Dit komt door de stedenbouwkundige en architectonische principes. Het gaat daarbij om een zorgvuldig samenspel tussen bebouwing en ruimte. Maar ook de materialisering speelt een rol. Er zal gezocht worden naar een samenhangend palet van kleuren en materialen. Met name rond de hoven speelt samenhang een grote rol. Uitgangspunt is hoe stedelijker de ruimte hoe meer ruimte er is voor een divers beeld. Zo kan een hoge toren die betekenis heeft op de schaal van de stad onderscheidend en expressief zijn en waar ruimtes intiemer en kleiner zijn is het beeld meer ingetogen en rustig.

Menselijke maat

Met veel apartementen is het bebouwingsbeeld stedelijker dan elders in Harderwijk, maar ook wordt aangesloten op de schaal en maat die zo herkenbaar is voor de historische context. Langs het Westeinde worden er gevels gemaakt met een goede stedelijke korrel en een open plint. In het gebied is er dankzij de principes van het collegeconcept ook een goede aansluiting op de menselijke maat en is er een gelaagde overgang van de begane grond naar de collectieve en openbare tuinen en hoven.





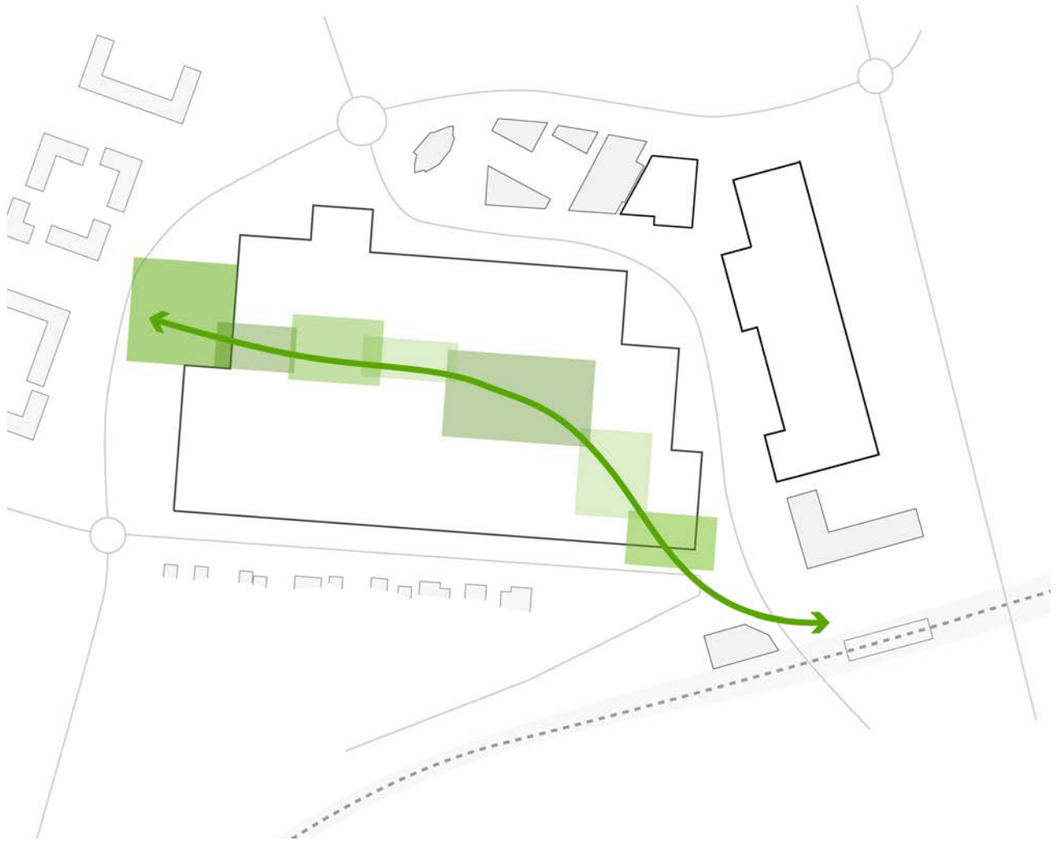






Beeldkwaliteit en beleving
De groene drager

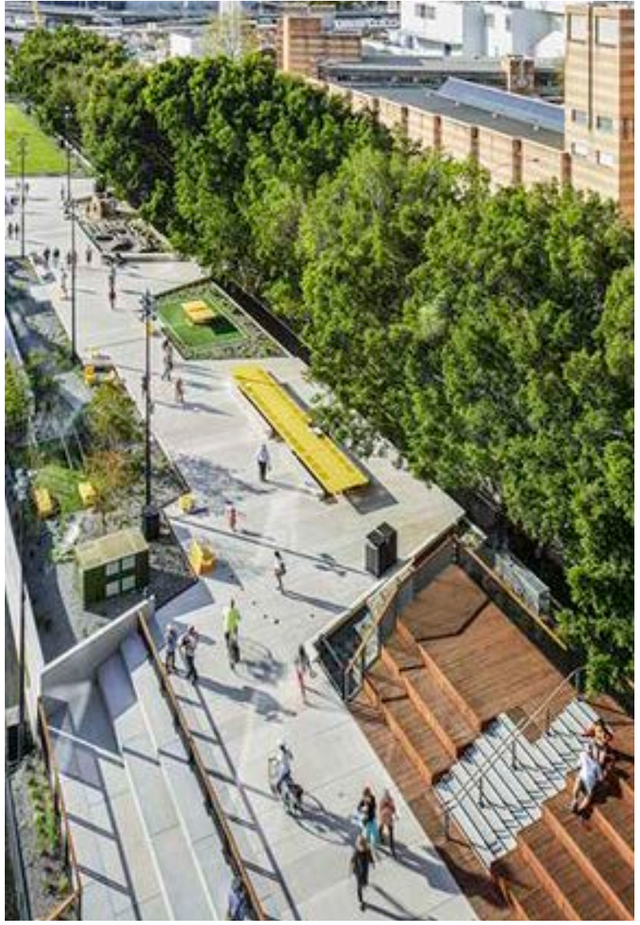
De groene drager is de autovrije verbinding dwars door Nieuw Weiburg en schakelt Stadsweiden, Nieuw Weiburg en de stationsomgeving aan elkaar. De groene drager kan gezien worden als een schakelketting met grotere en kleinere delen. De schakels zijn verschillend maar het groen voert altijd de boventoon. Van meer stads en pleinachtig dichtbij het Westeinde naar natuurlijk en ruiger richting Stadsweiden.















Beeldkwaliteit en beleving
De Challenge Boulevard

Het Westeinde zal getransformeerd worden van een snelle verkeersroute met weinig ruimtelijke kwaliteit, naar een levendige Challenge Boulevard. Aan het Westeinde bevinden zich meerdere verblijfsplekken met ruimte voor onderwijsinstellingen en bedrijvigheid. Het is de loper van de nieuwe stad naar de historische stad en als zodanig ook herkenbaar.

Interactie tussen binnen en buiten

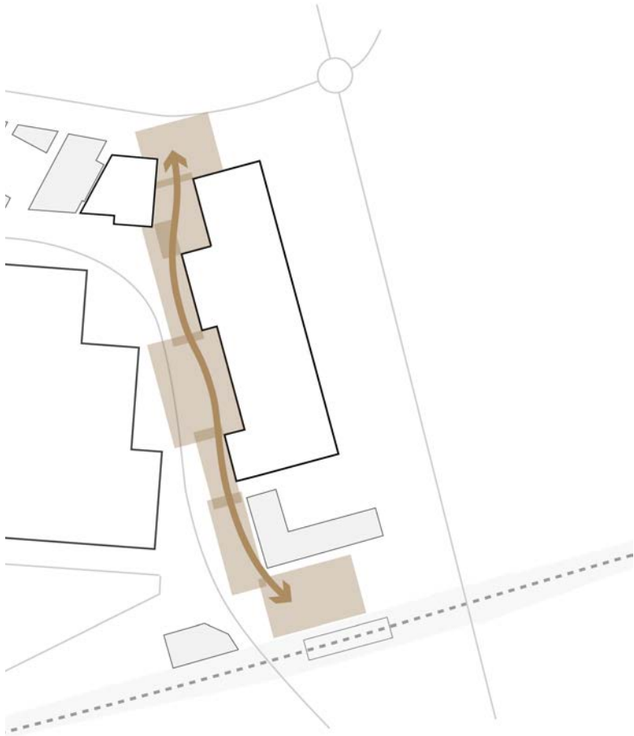
De Challenge Boulevard is hét adres voor de onderwijsgebouwen maar ook voor kantoren en de meer stedelijk georiënteerde woongebouwen. Het wordt niet alleen een belangrijke drager van Nieuw Weiburg, maar ook voor de toekomstige ontwikkeling van het hele gebied tussen het station en de historische binnenstad. Het is de bedoeling dat binnen en buiten een relatie met elkaar aangaan. Dat wat er binnen wordt geleerd en gemaakt mag zichtbaar zijn en de nieuwsgierigheid wekken bij de voorbijgangers. Speciale aandacht gaat uit naar de plint: deze is hoger dan de standaard verdieping en de begane grond is open en uitnodigend. Ook op hoogte mag er interactie zijn tussen binnen en buiten. De hogere gebouwen aan de Challenge Boulevard kunnen op meerdere niveau's collectieve of openbare terassen hebben. Zo kan er een sportveld zijn voor de school op het dak van een aanbouw en kan een kantoorgebouw een groene daktuin hebben.

Groen in de publieke ruimte

Groen speelt een grote rol in de buitenruimte. Met plantenbakken met groen kunnen vanzelfsprekende afscheidingen gemaakt worden naar de verkeersfunctie. Bomen geven schaduw en maken de straat zachter een aantrekkelijker om te verblijven.

De loper naar de stad

De Challenge Boulevard is de route naar de stad voor voetgangers. Deze zal goed herkenbaar moeten zijn. Met een eigen sfeer en eigen goed herkenbare inrichtingselementen. de Challenge Boulevard staat voor dynamiek, energie en innovatie. De inrichting sluit hierbij aan en mag stoer en spannend zijn.















Beeldkwaliteit en beleving
Hoven

De belangrijkste bouwsteen voor het plan zijn de hoven waar aan wordt gewoond. Deze soms ruime en soms juist intieme omsloten ruimtes nodigen uit om buitenruimte te delen met de mensen in de buurt en geven aanleiding om te bouwen voor specifieke doelgroepen. De hoven zijn nooit helemaal omsloten door bebouwing: ze vormen de bijzondere plekken in het fijnmazig netwerk van paden, stegen en straten.



















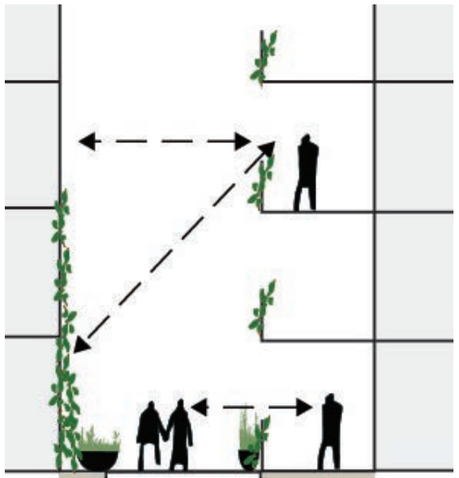




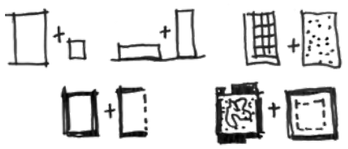
Beeldkwaliteit en beleving
Architectonische elementen

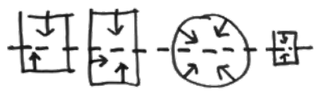
Verbindingen
De doorgangen en poorten die de hoven en plekken met elkaar verbinden zijn belangrijk voor het karakter, de sfeer en de menselijke maat van het plan. Bij de uitwerking in de stedenbouw en architectuur zijn dit belangrijke elementen die extra aandacht verdienen.

Inspiratie colleges
De analyse van de colleges biedt de inspiratie voor de in te zetten architectonische elementen. De belangrijkste zijn hieronder samengevat.



Contrasten in beleving: transparant-gesloten. groot-klein, verhard-groen, informeel-formeel.



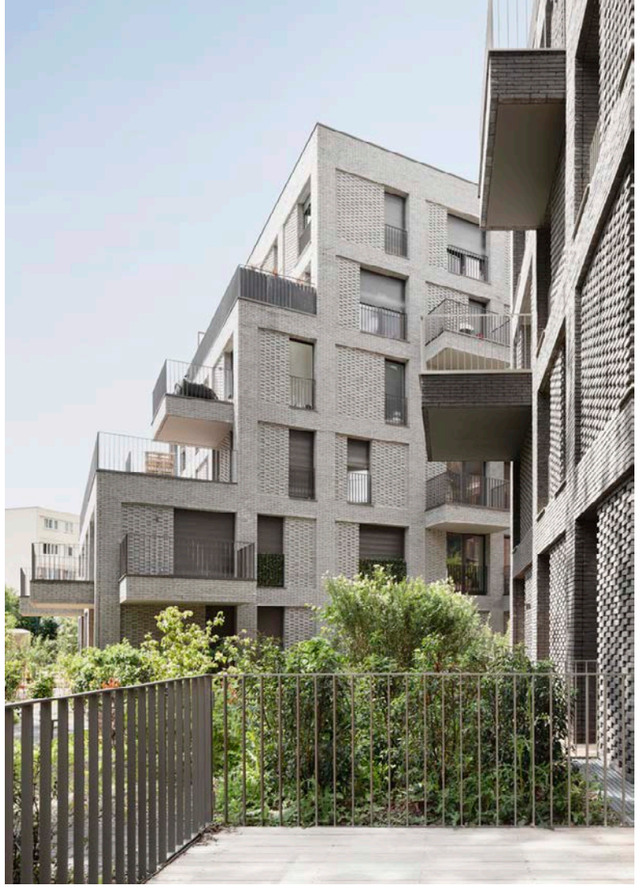


Naar binnen gerichte hoven met aandacht voor de overgang tussen openbaar en privé. Hoe kleiner en intiemer de hof hoe meer samenhang in het beeld.

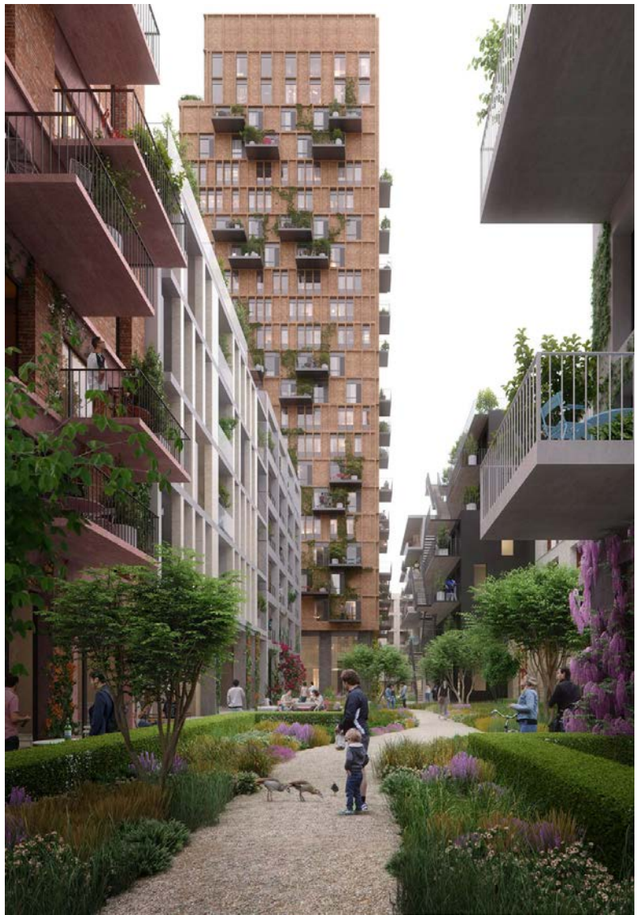
Het vormgeven van de verbinding is het architectonisch thema: poorten, trappen en arcades zorgen voor verrassing om de hoek.

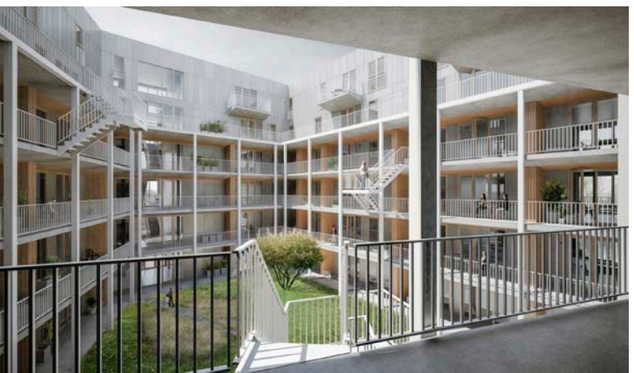












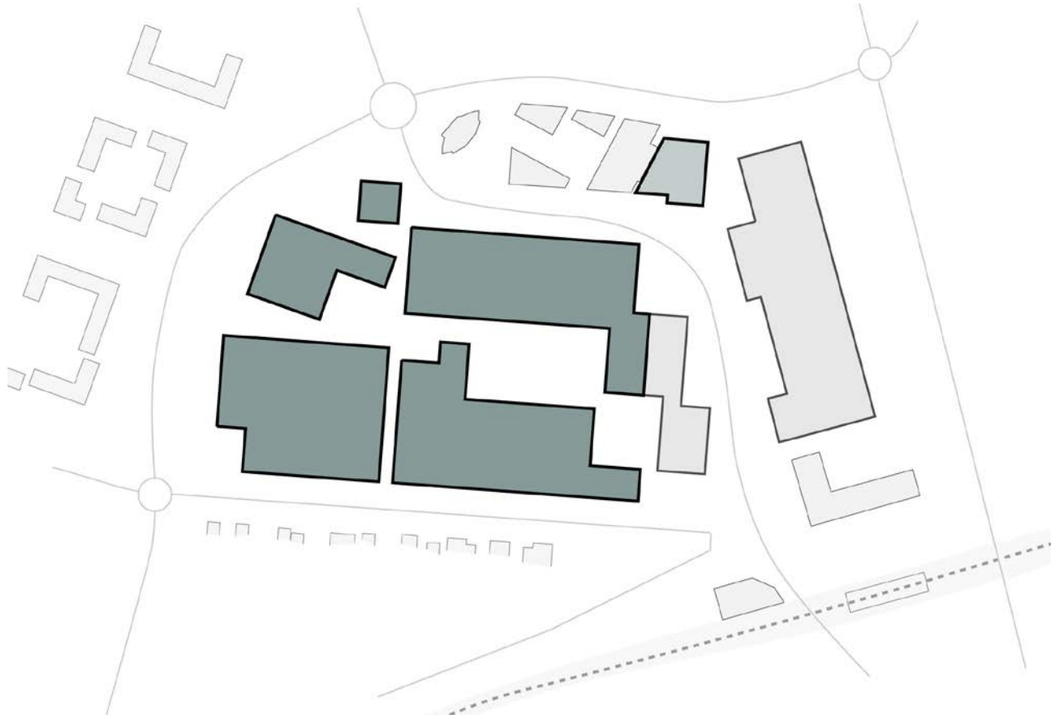
Beeldkwaliteit en beleving
Bouwhoogtes

De gebouwen krijgen een afwisselend hoogteprofiel, met lage bebouwing richting voornamelijk het Nachthok en de Stationslaan en hogere bebouwing in het centrum van het gebied. Hoogte-accenten op strategische locaties verlevendigen het profiel en creëren een nieuwe skyline voor Harderwijk. Centraal in het gebied, langs Westeinde zal een iconisch accent komen dat het gebied en Harderwijk op de kaart zet. De hoogte-accenten moeten voldoen aan de hoogbouwvisie.

Accent A - max. 16 lagen
Accent B - max. 12 lagen
Accent C - max. 8 lagen

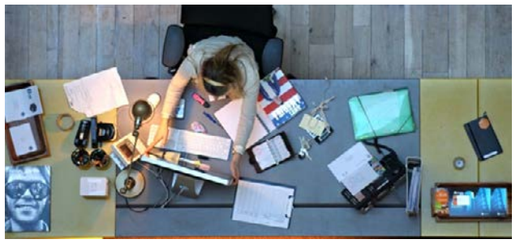


KADER 2
Programma
A wonen
B niet-wonen



Woonfuncties









6A Programma wonen
Een nieuwe stedelijke wijk

Nieuw Weiburg wordt een nieuwe stedelijke wijk die een eenheid vormt. Het is echter ook een gebied dat bestaat uit twee delen. Het oostelijk deel wordt een gebied met veel variatie in functies met een focus op onderwijs en werk. Het woonprogramma zal vooral in het westelijke deel worden gerealiseerd. De nieuwe stadswijk krijgt een divers karakter met veel dynamiek aan de kant van het Westeinde en meer luwte richting Stadsweiden.

Nieuwe Weiburg als vliegwiel
Nieuw Weiburg is een stedelijke ontwikkeling die uniek is voor de gemeente Harderwijk en de regio. Een binnenstedelijke locatie gelegen naast het station en op loopafstand van de historische binnenstad met een belangrijke centrumfunctie voor de regio. Nieuw Weiburg kan gezien worden als een belangrijk vliegwiel voor de verdere ontwikkeling van Harderwijk en kan een substantiële rol spelen in de woningbehoefte onder lagere inkomens en middeninkomens.

Een divers en stedelijk woonmilieu
De ambitie voor Nieuw Weiburg is om een stadswijk te creëren die, centraal gelegen in Harderwijk, een levendig en aantrekkelijk gebied vormt voor de lange termijn. Een stedelijk woonmilieu dat complementair is aan de woonmilieus die er al zijn in Harderwijk en in de regio. Een duurzame wijk met toekomstwaarde, hetgeen resulteert in een leefbare plek om te wonen, te werken en te leren. Dat vraagt om een goede mix van doelgroepen, woningtypologieën, koop/huur, prijssegmenten én een kwalitatief goede inrichting van de openbare ruimte.
Het doordacht en samenhangend programma levert een sociaal diverse wijk op, waardoor de wijk gaat functioneren als levendige en inclusieve stadswijk. In zo'n wijk is dan ook volop ruimte om, geredeneerd vanuit de Harderwijkse woonvisie, bij te dragen aan meerdere beleidsopgaven.

Woningbehoefte
In 2021 is de woningbehoefte onderzocht. Volgens de boven-trendmatige prognose is er tot 2030 behoefte aan ruim 3800 woningen. In Nieuw Weiburg wordt er een programma gerealiseerd dat aansluit op deze woningbehoefte. Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen en Nieuw Weiburg kan daar een belangrijke rol in vervullen. Er is een SWOT analyse gedaan van verschillende aantallen woningen op Nieuw Weiburg, deze is opgenomen in bijlage 2.

> "Wonen voor iedereen die houdt van stedelijk wonen in een groene setting"

Doelgroepen
Een gevarieerde wijk die iets anders toevoegt aan Harderwijk kan een belangrijke rol spelen bij de woningbehoefte onder doelgroepen die nu moeilijk aan bod komen. Ook kunnen er woonproducten worden toegevoegd aan de Harderwijkse woningvoorraad die nu nog beperkt aanwezig zijn of beperkt gerealiseerd worden. Er is behoefte aan betaalbare koopwoningen, sociale huurwoningen en betaalbare vrije sector huur. Met name starters ondervinden problemen op de woningmarkt. Nieuw Weiburg gaat een

belangrijke rol vervullen voor de woningbehoefte van deze doelgroep. Daarnaast worden in Nieuw Weiburg ook woningen voor empty-nesters gerealiseerd, hetgeen een positief effect kan opleveren voor de doorstroming. Hiermee kunnen ook elders in Harderwijk woningen vrijkomen voor de starters doelgroep. De 1100 woningen aan de westkant zijn als volgt verdeeld:

Totale bouw-programma	Huur/ Koop			Sociaal/Overig			Corporatie/ Marktpartij		
Ca 1.100	Huur	60%	660	Sociaal	30%	330	Corporatie	25%	275
							Marktpartij	5%	55
				Midden	10%	110			
				Duur	20%	220			
	Koop	40%	440	Betaalbaar/midden	25%	285			
				Duur	15%	165			

Uitgangspunten:

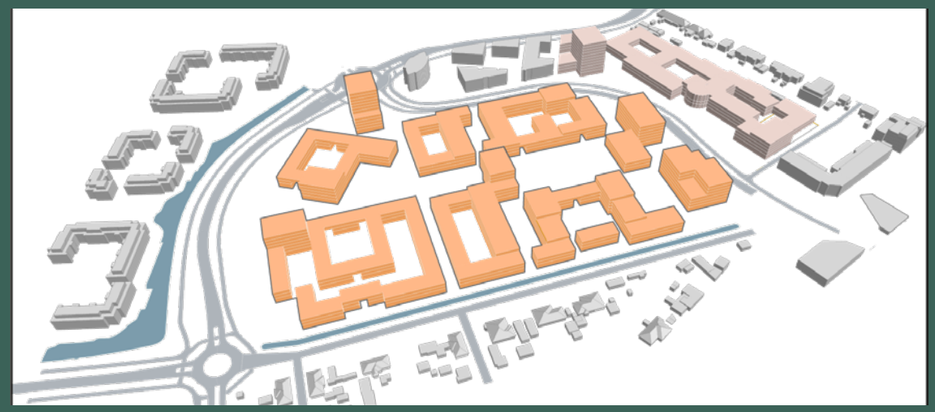
- Centraal staat het begrip stedelijkheid in de luwte.
- Grotendeels gestapelde bouw, maar daarbinnen voldoende variatie in producten en doelgroepen. Appartementen en maisonnettes in verschillende groottes zijn een onderdeel van een gevarieerd programma en kunnen voorzien in de behoefte aan woningen in Harderwijk voor zowel gezinnen, eenpersoonshuishoudens, startende stellen en empty-nesters.
- Een evenredige verdeling en spreiding in kleine, middelgrote en grote woningen (m2);
- Een programma dat complementair is aan het bestaande woningaanbod in de gemeente Harderwijk en de regio.
- Een wijk in balans met een gevarieerd woningbouwprogramma dat passend bij de woningbehoefte een duurzame bijdrage levert aan de woningbouwopgave in de stad.
- Een sociaal en economisch draagkrachtige wijk met een goede balans tussen 'dragers en vragers', waarmee de leefbaarheid in de wijk gewaarborgd wordt. Tevens draagt een goede verhouding tussen koop en huur bij aan de betrokkenheid van bewoners bij hun woonomgeving en woning, hetgeen ook bijdraagt aan de sociale cohesie.

Nieuw Weiburg draagt daarmee bij aan de Harderwijkse woonvisie door:

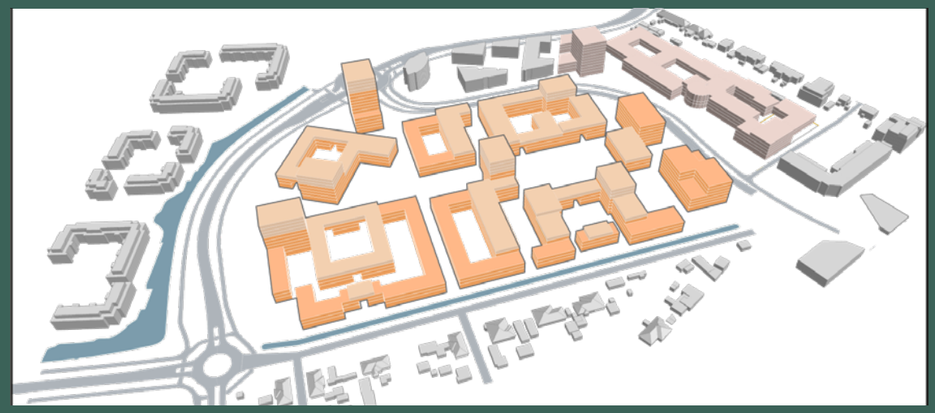
- Betaalbare koopwoningen te realiseren voor lage inkomens en middeninkomens.
- Ruimte te bieden aan een diversiteit aan doelgroepen: gezinnen, empty-nesters, jongeren, starters.
- 30% van het programma in het sociale huursegment te realiseren. Nieuw Weiburg levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de (prestatie)afspraken tussen de gemeente en woningcorporaties om 1000 sociale huurwoningen in Harderwijk te realiseren tot 2030 en sluit aan op de doelstellingen uit de Nationale Woon- en Bouwagenda (minimaal 2/3e betaabaar).
- Passende en aantrekkelijke huisvesting voor senioren (empty-nesters) te realiseren die hiermee een woning achterlaten waardoor er een verhuistrein kan worden gerealiseerd.
- Passende, betaalbare en aantrekkelijke betaalbare huur- en koopwoningen en alternatieve woonvormen te realiseren die een kwalitatieve en kwantitatieve aanvulling op de Harderwijkse woningmarkt vormen.
- De opgave een duurzame wijk met duurzame woningen te realiseren wat een gunstig effect oplevert voor energieverbruik en woonlasten.
- Woningen te realiseren die langdurig betaalbaar en beschikbaar blijven voor de doelgroep. Hiervoor worden mogelijkheden onderzocht om instrumenten in te zetten die hieraan bijdragen zoals een zelfbewoningsplicht of een anti-speculatiebeding.

INTERMEZZO
Scenario's woningaantallen (SWOT in bijlage)

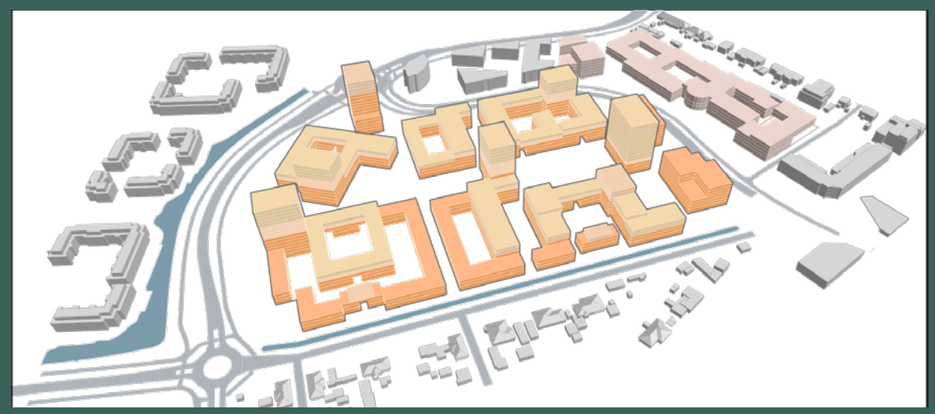
800 woningen



1100 woningen



1500 woningen

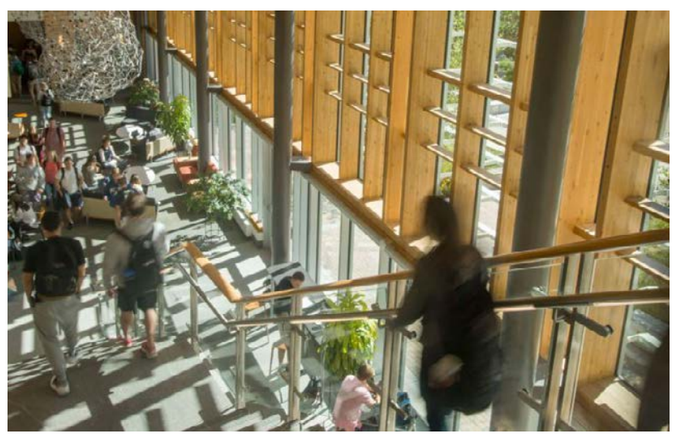




Niet-woonfuncties (hele gebouw of plint)









6B Programma niet-wonen
Voorzieningencentrum van de regio

Nieuw Weiburg is een stedelijke ontwikkeling die uniek is voor de gemeente Harderwijk en de regio. Een binnenstedelijke locatie gelegen naast het station en op loopafstand van de historische binnenstad met een belangrijke centrumfunctie voor de regio. De focus in dit gebied ligt op onderwijs en werk. Deze functies worden gecombineerd aan de 'Challenge Boulevard', waarbij flexibiliteit in inzet van ruimten de grote uitdaging en opgave is. De meeste functies zijn gelegen aan het oostelijk deel, op de route van station naar binnenstad.

Kantoren
Het stationsgebied is een belangrijke plek voor de ontwikkeling van kantoren in de gemeente Harderwijk. Naar schatting 50% van de totale ingeschatte vraag naar kantoorruimte de komende periode vindt een plek in de stationsomgeving.

De toekomstige vraag (tot en met 2025) naar kantoren in het Stationsgebied komt daarmee op circa 12.500m². Dit is inclusief de vraag die ontstaat door transformatie van bestaande kantoren. Het betreft vooral vraag naar kleinschalige kantoorruimtes tot een maximum van 1.000 m². Een combinatie van kleinschaligheid en vernieuwende vastgoedconcepten in een hoogwaardige, groene en/of campusachtige omgeving is zeer kansrijk.

Dit beeld wordt bevestigd door een toets van de markt. De verwachte ruimtevraag is ca. 500 m2 per jaar voor de kantorenmarkt in Nieuw Weiburg. Vooralsnog wordt rekening gehouden met in totaal circa 7.500-12.500 m2. Gezien de onzekerheid is het goed om flexibel met kantoormeters om te gaan. Met andere woorden, werkunits moeten inzetbaar zijn voor andere functies en andersom. Ook kan binnen deze meters gedacht worden aan mogelijkheden voor startups. Deze ambitie is door de gemeenteraad bij motie uitgesproken en deze is door het college omarmd.

Onderwijs
In het gebied is op dit moment Landstede gevestigd met MBO en VMBO onderwijs. Landstede gaat nieuw bouwen voor het VMBO en ook het MBO vernieuwen. De Techniek Academie wordt bij deze nieuwbouwplannen betrokken. In totaal wordt tussen de 20.000 en 25.000 vierkante meter aan scholen gebouwd en vernieuwd. Deze ontwikkeling vindt plaats op het terrein van Landstede waar dus een nieuw schoolgebouw voor VO, MBO, Techniek Academie en ISK/Entree onderwijs zal komen.

> “Op de Challenge Boulevard komt werken, leren en verblijven in de stad samen“

De Techniek Academie is reeds gevestigd in Nieuw Weiburg. De Techniek Academie werkt nauw samen met Landstede maar kent een financiering vanuit het bedrijfsleven. Zij hebben daardoor een eigen identiteit. Docenten zijn afkomstig van Landstede. Onderdak vinden bij Landstede is het uitgangspunt onder de voorwaarde dat de







huidige onderwijsvorm met adaptieve en individuele begeleiding en de eigen uitstraling en identiteit behouden blijven.

Naast Landstede en de Techniek Academie zijn nog een tweetal onderwijsinstellingen geïnteresseerd in een verhuizing naar Nieuw Weiburg. Voor deze scholen wordt ruimte gereserveerd.
In totaal gaat het om circa 5.000 vierkante meter.

Zorg en welzijn
Circa 1.500 vierkante meter wordt gereserveerd voor zorg en welzijn. Bijvoorbeeld een huisartsenpraktijk, een verloskundige of fysiotherapeut.

Overig (maatschappelijk en commercieel)
De scholen in Nieuw Weiburg zijn praktijkgericht. Door onderwijs te koppelen aan commerciële voorzieningen als een winkel, een werkplaats of een horecagelegenheid ontstaan plekken waar leerlingen praktijkervaring op kunnen doen. Bovendien wordt hiermee het multifunctionele karakter van het gebied versterkt. Voorwaarde is dat die functies een link hebben met het Challenge Boulevard concept. Te denken valt aan praktijkomgevingen in de horeca of detailhandel, maar ook praktijk oefenplekken zoals een repairshop, kringloopwinkel of andere ambachtelijke activiteiten.

Naast de functies gekoppeld aan de scholen is er ruimte voor commerciële voorzieningen bijvoorbeeld gekoppeld aan de mobiliteitshub. De plaats waar je overstapt van vervoermiddel kan ook de plek zijn om een vergeten boodschap te doen of een pakketje op te halen. Een gemakswinkel (tot max ca. 400 m2) vergroot de levendigheid en de leefbaarheid van dit stadsdeel.

"Een dynamische plek, binnen en buiten"

Er is ***geen*** ruimte voor detailhandel of een grotere supermarkt. De omliggende winkelcentra bedienen ook deze nieuwe woningen. Er is ook ***geen*** ruimte voor een theater.

Horeca is toegestaan wanneer het nevengeschikt is aan de hoofdfunctie of wanneer het lichte horeca betreft (B1).

In verband met de aanwezigheid van scholen moet terughoudend worden omgegaan met fastfood.

Ten slotte wordt de mogelijkheid opengehouden voor de vestiging van een hotel.

Uitgangspunten:
- Nieuw Weiburg wordt een ontwikkeling met een mix aan functies. Opbouw van west naar oost van wonen naar een mix van onderwijs, wonen, werken en maatschappelijke functies. In het oosten de nadruk op onderwijs met ruimte voor wonen, horeca en detailhandel.
- Werken, detailhandel en horeca is deels ook ondersteunend aan het onderwijs. Praktijkonderwijs maakt op die manier integraal onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling.
- Er is ruimte voor start-ups en innovatieve bedrijven. Kansrijk in combinatie met de onderwijsfuncties in het gebied.
- Er wordt flexibel en aanpasbaar gebouwd zodat functies naar behoefte kunnen worden aangepast en uitgewisseld bijvoorbeeld tussen hotel en kantoor al naar gelang de vraag.
- Er is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige detailhandel in combinatie met de hub en het onderwijs.



KADER 3
Mobiliteit en verbindingen



Station Harderwijk : ontwikkeling tot multimodale Hub

veilige en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers







fiets/ ov knooppunt regio Noordwest Veluwe





slimme parkeervoorzieningen voor bewoners en gebruikers

Stationsomgeving en mobiliteit

Toewerken naar Ic status

Sneller en frequenter met de trein naar Amersfoort en Zwolle. Het is gebleken dat de Spits-sprinter Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort succesvol is. In drie maanden tijd zijn er 10% meer reizigers gemeten. In de ochtendspits zijn reizigers 10 minuten sneller in Amersfoort, 14 minuten sneller in Utrecht en 27 minuten sneller op Schiphol.
Deze sprinters zijn door capaciteitsproblemen bij de NS in december 2022 uit de dienstregeling gehaald. Voor de korte termijn (december 2023) is het voornemen dit traject weer in te zetten en in volgende jaren uit te breiden evenals het voorbereiden van een keervoorziening in Harderwijk. Voor de langere termijn wordt ingezet op een stop van de Intercitytreinen op station Harderwijk. Deze ambities passen in de aanpak van duurzame mobiliteit voor Nieuw Weiburg. Meer en betere treinverbindingen passen in de lijn die wordt gekozen namelijk het terugdringen van de automobiliteit.

Stedelijke Hub

De snelle ontwikkeling van deelmobiliteit en mobiliteitshubs biedt kansen om nog slimmer en duurzamer met de openbare en particuliere ruimte om te gaan. In Nieuw Weiburg wordt een stedelijke hub gerealiseerd waar deelmobiliteit zoals deelauto's en deelfietsen worden aangeboden. Voor de nieuwe bewoners en gebruikers van Nieuw Weiburg maar ook voor omringende buurten en zeker ook voor de OV-reiziger. Zo worden de voorwaarden gecreëerd om automobiliteit tot een minimum te beperken. Aan deze stedelijke hub worden voorzieningen gekoppeld zoals een kleine supermarkt en pakketkluizen. Belangrijkste doelgroepen voor deelauto's zijn eenpersoonshuishoudens die vaak geen eigen auto nodig hebben en gezinnen en stellen die met deze hub voor de deur niet kiezen voor een tweede auto.

Transitie mobiliteit en gedragsverandering

Het terugdringen van automobiliteit bij belangrijke werkgevers in het gebied moet worden gestimuleerd door bijvoorbeeld pilots te organiseren. De uitkomsten daarvan worden verwerkt in de plannen en in de normen die gehanteerd worden voor Nieuw Weiburg.

Doel van Nieuw Weiburg is een aantrekkelijke, levendige én bereikbare omgeving. 'Autoluw' creëert ruimte voor groen, een aantrekkelijke leef- en werkomgeving en goede verbindingen. De transitie naar duurzame mobiliteit vraagt om een aanzienlijke gedragsverandering. Het is daarbij essentieel om in een vroeg stadium de reizigers (woon-werk, schoolgaand, recreatief) mee te nemen. Door instanties en reizigers dit vroegtijdig te laten ervaren, met focus op de gehele reis van deur tot deur, is het mogelijk om aandacht te geven aan haalbare en schaalbare oplossingen nu er nog sturing gegeven kan worden aan de plannen.

In eerste instantie worden de woon-werk-kilometers van het personeel van Landstede en ziekenhuis St. Jansdal, alsmede de reiskilometers van de Landstede-studenten, geanalyseerd. Dit betreft een analyse van herkomst van clusters en mogelijke duurzame vervoersalternatieven voor de auto. Vervolgens worden doelen gesteld en een aanbod van alternatieve ketenreizen samengesteld. Het uitvoeren van een eerste pilot met medewerkers en ondersteunende communicatiecampagne is de volgende stap. Afsluitend volgt er een advies voor het verduurzamen van de kilometers voor Nieuw Weiburg.

Parkeren

Nieuw Weiburg ligt naast het station en aan één van de belangrijkste ontsluitingswegen naar de binnenstad. Duurzame mobiliteit is daarom belangrijk voor deze ontwikkeling. Nieuw Weiburg wordt een autoluwe wijk. Door in te zetten op een mobiliteitsaanpak waar veel ruimte wordt geboden aan goede fietsvoorzieningen, OV-verbindingen en een deelauto concept, wordt er gekozen voor het ontmoedigen van autobezit. Parkeren wordt in gebouwen of verdiept opgelost.

Mobiliteitstransitie en gebiedsontwikkeling

De druk op de stedelijke ruimte is groot en ongeveer de helft van de openbare ruimte in steden wordt ingenomen door wegen en parkeervoorzieningen. Mobiliteit is verder in transitie door innovaties zoals deelmobiliteit, e-mobiliteit en MaaS . Vooral in de grotere steden vindt steeds meer een verschuiving plaats van eigen auto naar deelauto en andere vervoersmiddelen. Slimme en duurzame (deel) mobiliteit is daarom bepalend voor aantrekkelijke steden en gebiedsontwikkelingen.

Deze structurele veranderingen voor mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder bieden kansen voor gebiedsontwikkelingen. Juist nieuwbouw en verhuizingen bieden hierbij goede kansen voor verandering van gewoontegedrag. Uitgangspunt is het ontwikkelen van een aantrekkelijke woon en leefomgeving (met autoluw verblijfsgebied) en op loop- en fietsafstand van de belangrijkste voorzieningen.

Locatie

In de omgeving van Nieuw Weiburg is een mix van functies te vinden met onder andere scholen, kantoren en woningen. Deze functiemix biedt goede kansen voor meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Het voorzieningenniveau van Nieuw Weiburg kan versterkt worden met de realisering van aantrekkelijke buurtvoorzieningen zoals een kleine supermarkt voor bewoners en andere gebruikers. Veel andere voorzieningen in de omgeving van Nieuw Weiburg liggen op 5, 10 en 15 minuten lopen of fietsen. Hiermee kan geconcludeerd worden dat Nieuw Weiburg prima voldoet aan een zogenaamde “10 minutenstad” met een treinstation op loopafstand en de binnenstad met alle (winkel) voorzieningen op fietsafstand.

Autobezit gemeente Harderwijk

Het gemiddelde autobezit ligt in de gemeente Harderwijk met 1,1 per huishouden rond het Nederlands gemiddelde. Dit autobezit varieert van 0,8 in het centrum tot 1,3 aan de randen van de gemeente Harderwijk. Bron van deze cijfers over het autobezit per buurt is CBS kerncijfers wijken en buurten voor 2020. In de bestaande buurten rondom Nieuw Weiburg, Kruithuis en Stromenwaard ligt het gemiddelde autobezit op 0,7- 0,8 en voor Sypel en Friesegracht op 1,0-1,2 per huishouden.

Het autobezit verschilt sterk per doelgroep en woningtype. Het autobezit wordt groter met het toenemen van leeftijd, welstand en huishoudensgrootte. Het autobezit in Harderwijk bedraagt 0,3 - 0,5 onder de doelgroep sociale huurders en 1 persoonshuishoudens. Het hoogste autobezit in Harderwijk is met 1,4 tot 1,9 auto’s onder de “echte gezinsdoelgroepen”.

Autobezit gemeente Harderwijk per woningtype

Het autobezit neemt toe met het groter worden van de woning. Het autobezit van kopers is groter dan van huurders en van huishoudens in grondgebonden woningen groter dan van huishoudens in appartementen. Het grootste autobezit is onder huishoudens in grondgebonden koopwoningen. De woningdifferentiatie van een woningbouwproject is daardoor erg bepalend voor de parkeerbehoefte. Het woningprogramma van Nieuw Weiburg valt op door een gestapeld woonprogramma (85% appartementen) en een groot aandeel sociaal en middensegment (circa 70-75%).

Parkeerbalans en reductiemogelijkheden

Bij het opstellen van de parkeerbalans is een uiteenzetting gemaakt van de verschillende functies, doelgroepen en is gekeken naar de mogelijkheden voor meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen. Hierbij zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- Er dient in het plangebied zelf en binnen een straal van 300 vanaf het plangebied betaald parkeren (of een andere vorm van gereguleerd parkeerregime) ingevoerd te zijn. Dit om te voorkomen dat er in een ontwikkeling minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden en bewoners en bezoeker in de omgeving ‘gratis’ hun auto kunnen parkeren.
- Het STOMP-principe wordt voor de nieuwbouwontwikkeling ingezet. Stomp staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – MaaS – Privé auto. Daarbij wordt in deze volgorde voorrang gegeven aan de verschillende vervoerswijzen. Het ontwerp van een gebied stimuleert bewoners om zich lopend of fietsend te verplaatsen. Als dat niet lukt dan dient men te kunnen kiezen om het OV te gebruiken. Vervolgens worden mensen middels MaaS (Mobility as a Service) gestimuleerd en gefaciliteerd om het verplaatsingsgedrag aan te passen en bijvoorbeeld deelauto’s te gebruiken. Als alle opties niet geschikt blijken te zijn, is het ook nog altijd mogelijk om een eigen auto te rijden. Het principe gaat uit van het stimuleren van alternatieven ten opzichte van de auto, maar verbiedt het hebben van een eigen auto niet.
- Parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk ondergebracht in een collectieve parkeervoorziening met zwerfplaatsen. Alleen enkele koopwoningen die fysiek een eigen parkeerplaats kopen maken gebruik van eigen parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. De woningen met een fysiek eigen parkeerplaats dienen in de parkeerbalans apart benoemd te worden en hebben een aanwezigheidspercentage van 100% op alle momenten in de week.
- Voor het bezoekersdeel van de parkeernorm voor woningen is een landelijke trend gaande waarbij de parkeernorm voor bezoekers lager is dan de CROW-norm voor bezoekers. Voor de norm voor bezoekers wordt over het algemeen 0,3 parkeerplaatsen per woning aangehouden. Uit onderzoek is gebleken dat dit in de praktijk rond 0,1 ligt. Voor Nieuw Weiburg wordt er veiligheidshalve een aangepaste norm van 0,15 voor bezoekers van de woningen gehanteerd.

Reductiemogelijkheden

De concrete reductiemogelijkheden staan hieronder omschreven. Deze zijn van toepassing op het westelijk gedeelte van het plangebied Nieuw Weiburg. In bijlage 4 staan deze mogelijkheden in een tabelvorm uitgewerkt.

1. Inzet van deelauto’s – 10% reductie

- Door de inzet van deelauto’s worden mensen gestimuleerd om hun eigen auto, of hun 2e auto van de hand te doen en indien nodig gebruik te maken van een deelauto die in het gebied aanwezig is.
- De norm die gehanteerd wordt voor de inzet van deelauto’s bedraagt (bruto) 1:4. Dat betekent dat 1 deelauto maximaal 4 reguliere auto’s kan vervangen. Voor de deelauto dient er wel een vaste parkeerplaats gereserveerd te

worden (met een aanwezigheidspercentage van 100% in de parkeerbalans). Netto vervangt 1 deelauto daarmee 3 parkeerplaatsen.
- Deze reductiefactor (10%) is alleen van toepassing op de functies wonen en kantoren.

2. Openbaarheid van fietsenstallingen – 10% reductie
- Er kan een reductie behaald worden door minimaal 50% van de aanwezige fietsenstallingen (fietsparkeerplaatsen) openbaar te maken. Door het openbaar maken van de fietsparkeerplaatsen wordt fietsparkeren meer zichtbaar in het gebied, waardoor het gebruik van de fiets gestimuleerd wordt.
- Het overige deel van de fietsparkeerplaatsen mag in eigen bergingen ondergebracht worden.
- De reductie is te behalen op de parkeernorm voor bewoners met een zwerfplaats, onderwijs, kantoren, winkels, sport en maatschappelijke functies.
- De reductie geldt niet op de parkeernorm voor bezoekers van bewoners, zorgfuncties of hotels. Deze functies zijn moeilijk te verleiden om met de fiets te komen.
- Om de reductie te behalen is niet alleen het aantal openbare fietsparkeerplaatsen van belang, maar ook de inhoudelijke onderbouwing. Het fietsen dient actief gestimuleerd te worden in het gebied.

3. Overige maatregelen (MaaS) – 15% reductie
- De derde mogelijkheid op een reductie van het aantal parkeerplaatsen is een meer algemeen element. Om ontwikkelaars de mogelijkheid te geven om heel goed in te spelen op de behoefte en de mogelijkheden van het betreffende project is deze niet hard gedefinieerd, maar wordt beoordeeld op basis van aannemelijkheid en haalbaarheid.
- In totaal kan 15% behaald worden op de parkeernorm van (in principe) alle functies. Uiteraard niet op bijvoorbeeld woningen met een eigen parkeerplaats per woning, daar kan geen enkele reductie op gehaald worden. Per functie zal beoordeeld worden of deze in aanmerking komt voor de reductie.
- Voorbeelden voor elementen die in dit plan aangeleverd kunnen worden zijn:
  - Specifieke doelgroepen beschrijving. Mogelijk zijn er doelgroepen die in het gebied komen wonen, die aantoonbaar minder auto's hebben.
  - MaaS oplossingen. Door het gebruik van online tools, mobiliteits-app's, data-analyses en actieve (online) communicatie is het mogelijk om meer bewustzijn voor de keuze van vervoerswijzen te realiseren. Hoe concreter dit uitgewerkt wordt hoe meer zekerheid voor het verkrijgen van een reductie.
  - Implementatie deelfietsen / -scooters en dergelijke. Door het aanbieden van deelfietsen zullen niet direct minder auto's in het plan aanwezig zijn, maar het draagt wel bij aan de bewustwording van het STOMP principe, waarbij mensen gestimuleerd worden om na te denken over de alternatieven voor de auto.

Uitgangspunten:
- Het Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto (STOMP) principe is leidend.
- Met uitzondering van de dure appartementen en de grondgebonden woningen worden er collectieve parkeergarages gerealiseerd. Dat stimuleert het dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen en zorgt voor een optimale parkeersituatie op het maatgevende moment ten opzichte van de normen.
- Door het STOMP-principe door te voeren in het plan kunnen enkele reducties op de parkeernorm behaald worden.
- Zo worden goede en voldoende parkeervoorzieningen voor fietsen in goed bereikbare kelders gerealiseerd. Dat geldt zowel voor de private fietsparkeervoorzieningen maar zeker ook voor fietsparkeervoorzieningen die te allen tijde goed openbaar toegankelijk zijn. Dit leidt tot een 10% reductie op de gemeentelijk parkeernorm.
- Er wordt gekozen voor Mobility as a Service (MaaS). MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, of bus. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Maar ook om het mobiliteitssysteem te verbeteren. Dit levert een 15% reductie op.
- Door samen met de partners (NS, OV bedrijven en aanbieders deelauto concepten) in te zetten op deze aanpak kan een reductie van 10% op de parkeernorm worden gerealiseerd.
- Er wordt een pakket samengesteld die deze reductie mogelijk maakt. Denk hierbij aan de inzet van deelauto's, deelfietsen en het laagdrempelig beschikbaar stellen van deze diensten voor de verschillende doelgroepen bewoners.
- Een vorm van parkeerregulering is daarbij een absolute voorwaarde. Zowel in het gebied zelf als binnen een loopafstand van gemiddeld 300 meter om zo eventuele (toekomstige) parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Allleen dan kan er gestuurd worden op het autogebruik en bezit.
- Om voornoemde principes te laten slagen moet er gestuurd worden op het bezit en gebruik van de auto. Dit moet helder en transparant worden gecommuniceerd naar toekomstige bewoners en geïnteresseerden
- Als sluitstuk is er een terugval scenario achter de hand. Dat wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Dat kan een extra laag zijn bij de HUB, een technische oplossing in de garages, een afspraak met de NS over het P+R terrein of parkeren op maaiveld als laatste optie.
- Op basis van deze lijn en op basis van de laatste versie van het bouwprogramma wordt de parkeerberekening bij het opstellen van het masterplan definitief gemaakt.
- De parkeerbehoefte zal herijkt worden voor de uitwerking van de deelplannen.
- Om te sturen op autobezit en autogebruik wordt in Nieuw Weiburg een vorm van parkeerregulering ingevoerd. Om eventueel toekomstig uitwijkgedrag te voorkomen wordt ook in de bestaande omliggende straten (loopafstand van ca. 300 meter) een vorm van parkeerregulering ingevoerd.



Verkeersstructuur Harderwijk

Kan de gebiedsontwikkeling Nieuw Weiburg worden ingepast in de bestaande verkeerstructuur of is een aanpassing van die structuur noodzakelijk? Om die vraag te beantwoorden wordt er eerst ingezoomd op de structuur van Harderwijk. Die bestaat uit stroomwegen (A28), gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) en erftoegangswegen (30 km/h). Gebiedsontsluitingswegen zijn van groot belang voor het vlot en veilig afwikkelen van verkeer in de stad. De gebiedsontsluitingswegenstructuur wordt vanouds gevormd door een aantal "ringwegen en inprikkers".

De ringwegen zijn:

1. De Centrumring, bestaande uit de route Burg. De Meesterstraat, Scheepssingel, Bleek, Vitringasingel; Deze route heeft in de nabije toekomst geen functie meer voor (doorgaand) autoverkeer. Het verblijfskarakter voor fietsers en voetgangers zal dan ook worden benadrukt.
2. De Binnenring, bestaande uit de route Verkeersweg, Westermeenweg. Deze route heeft een belangrijke verkeersontsluitende functie binnen de stad.
3. De Buitenring, bestaande uit de route N302, Ceintuurbaan, Groene Zoomweg. Deze route heeft een bovenlokale / regionale verkeersfunctie.

De zogenaamde inprikkers vanaf de Buitenring naar het Centrum zijn de route Deventerweg-Hoofdweg-Selhorstweg en de route Oranjelaan-Westeinde aan de zuidzijde en de Verkeersweg richting de N302 aan de noord-oostzijde van de stad. Deze inprikkers zorgen er voor dat het verkeer van en naar de binnenstad, de diverse woonwijken en de diverse functies zoals onderwijs en zorg, veilig en vlot kan doorstromen, waarbij dit verkeer niet door de 30 km/h verblijfsgebieden hoeft te rijden.

Wonen

In het onderstaande schema is het woningbouwprogramma vertaald naar aantallen verkeersbewegingen. Het woningbouwprogramma genereert circa 3.000 bewegingen per etmaal. Hieronder staat een overzicht van het aantal bewegingen weergegeven.

Type woning	Type verkeer	Totaal aantal bewegingen per etmaal
Appartement	Licht verkeer	2.057
(935 stuks)	Zwaar verkeer	18
Gezinswoning	Licht verkeer	958
(165 stuks)	Zwaar verkeer	4

Overige functies

De overige functies in het gebied Nieuw Weiburg genereren volgens de berekening een kleine 1.500 bewegingen per etmaal.

TOTAAL niet woonfunctie	Licht verkeer	1.192
	Middelzwaar verkeer	115
	Zwaar verkeer	165

In het verkeersmodel Harderwijk 2030 (opgesteld in 2020) is rekening gehouden met de toevoeging van 900 woningen. De keuzes die nu worden voorgesteld in de programmering (nadruk op kleine appartementen) en de parkeernormering (veel lager door integrale mobiliteitsaanpak) kan worden gesteld dat het nu voorgestelde programma past binnen de kaders van het verkeersmodel. Bij het opstellen van het Masterplan zal deze aanname nader worden onderbouwd.

In het verkeersmodel is rekening gehouden met de volgende intensiteiten:

2030 etmaalintensiteiten motorvoertuigen (mvt) vanuit Verkeersmodel

Westeinde

- Thv tunnelbak: 12.380 mvt
- Nabij rotonde Westermeenweg: 14.026 mvt

Westermeenweg

- tussen Westeinde en Stationslaan: 15.771 mvt
- tussen Westeinde en Voorste Wei: 11.143 mvt

De verwachting is dat deze intensiteiten als gevolg van de ontwikkeling van Nieuw Weiburg toe zullen nemen maar wel kunnen worden opgevangen binnen de bestaande structuur.
Het terugdringen van de automobiliteit en het stimuleren van mobiliteit op basis van het STOMP principe is een belangrijk uitgangspunt in de concept omgevingsvisie (zie hoofdstuk 2). Nieuw Weiburg grijpt op die ontwikkeling vooruit. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de keuze voor de inrichting van het Westeinde waarin de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie worden gecombineerd.



Ontsluitingsstructuur stad



Huidige situatie Westeinde







Toevoegen van verblijfskwaliteit !

Stadsstraat Westeinde

Door de ontwikkeling van Nieuw Weiburg krijgt het Westeinde een nieuwe functie: van doorgaande autoroute naar de binnenstad wordt het ook een verblijfsgebied en een bestemming. Het Westeinde wordt een levendige stadsstraat waar voetgangers, fietsers en automobilisten de beschikbare ruimte met elkaar delen en rekening houden met elkaar. Het ontwerp van de stadsstraat is daar op gericht.

Voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied zijn er vier belangrijke “dragers” aan te wijzen. Het Westeinde, de Weiburglaan en voor langzaam verkeer de Challenge Boulevard en de groene drager. Dit zijn de lijnen die de ontwikkeling op de grotere schaal verankeren en verbinden met de omliggende stad.

Verkeerskundig is het Westeinde op stadsniveau, maar ook op projectniveau de belangrijkste ontsluitingsweg. Het Westeinde heeft nu vooral een verkeersfunctie maar zal het karakter krijgen van een stadsstraat. Naast de verkeersfunctie wordt Westeinde in combinatie met de Challenge Boulevard ook een verblijfsgebied en vormt daarmee de verbinding tussen de ontwikkelingen aan de oostkant en de westkant. Een breed profiel maakt het mogelijk deze beide functies te combineren. Het profiel wordt zo ontworpen dat er gemakkelijk en veilig kan worden overgestoken, bijvoorbeeld door een brede middenberm waardoor langzaam verkeer de weg gemakkelijk in twee keer kan oversteken. De verkeersfunctie (>10.000 mvt/etmaal) en de verblijfsfunctie (onderdeel Challenge Boulevard) worden in het ontwerp van Westeinde samengebracht. Doorstroming van verkeer en veiligheid voor gebruikers van de Challenge Boulevard worden daarin gegarandeerd. De scherpe bocht wordt er uitgehaald. Omdat het Westeinde belangrijk blijft als verbinding tussen de A28 en de binnenstad is dit ten behoeve van de verkeersveiligheid noodzakelijk.

Aan de oostkant ligt de nadruk op de ontwikkeling van onderwijs, aangevuld met wonen. Dit deel van Nieuw Weiburg krijgt een aansluiting op de Westermeenweg. Zo wordt voorkomen dat de Challenge Boulevard wordt doorkruist met bestemmingsverkeer voor bijvoorbeeld de scholen. Belemmering van de verkeersfunctie van de Westermeenweg als gevolg van deze aansluiting moet zoveel als mogelijk worden voorkomen. De uitwerking en een definitieve keuze voor deze ontsluitingsvariant volgt bij de uitwerking in het masterplan.

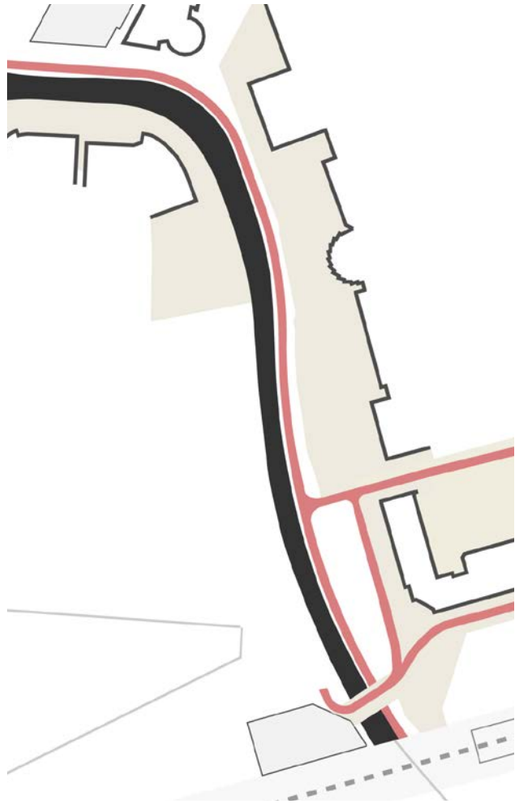
Aan de westkant ligt de nadruk op wonen maar is langs het Westeinde ook ruimte voor onderwijs, kantoren en een mobiliteitshub. De ontwikkeling aan de westzijde van het Westeinde wordt autoluw met bereikbaarheid aan de randen. Parkeergarages worden ontsloten door afslagen te creëren op Westeinde in de vorm van gestrekte rotondes. Voor de ontsluiting van Nieuw Weiburg op het Westeinde wordt LaRGaS” (langzaam rijden gaat sneller) als ontwerpuitgangspunt gekozen. Het creëren van veilige oversteken voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) is hierbij leidend.
De functie van de Weiburglaan blijft behouden en speelt geen rol in de ontsluiting van de nieuwbouw. Uitzondering daarop is de aantakking op de rotonde aan de Westermeenweg. De eerste meters van die poot van de rotonde zijn nodig om de nieuwe wijk te kunnen bereiken.



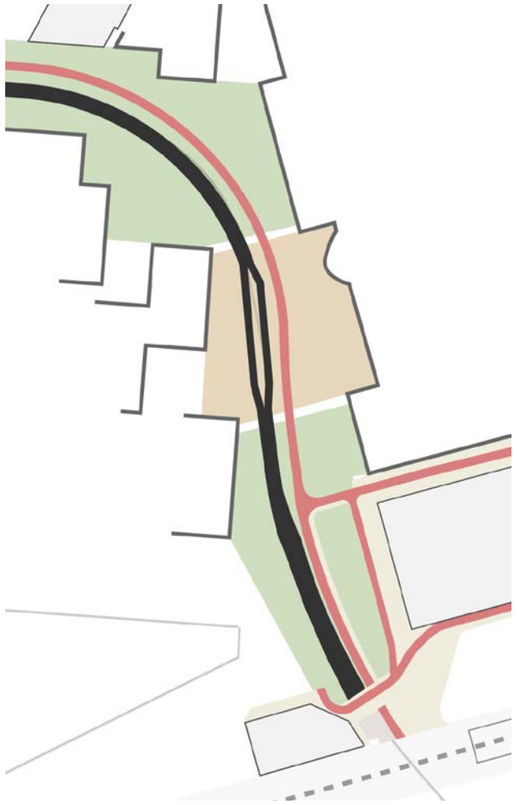


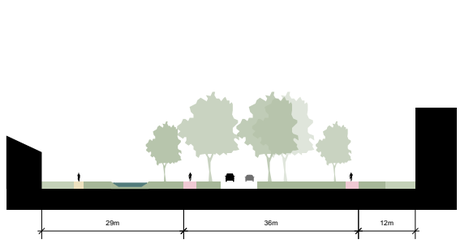
Oversteekbaarheid in stationsomgeving Leeuwarden (boven) en Delft (onder)

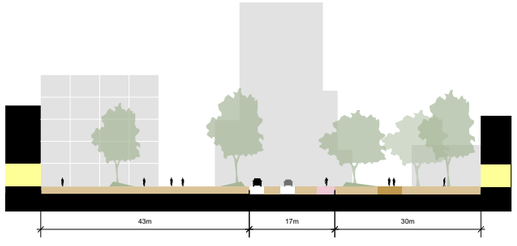
Huidige situatie

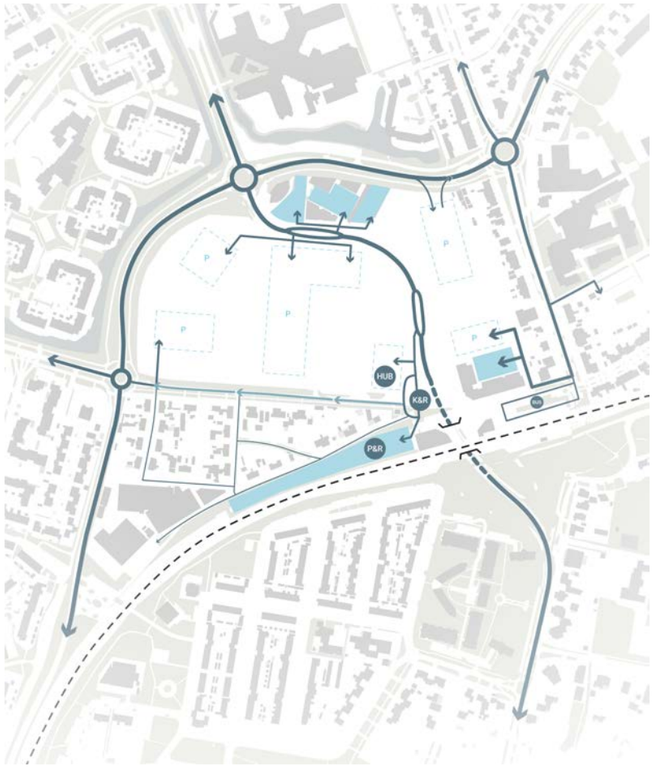


Gekozen variant

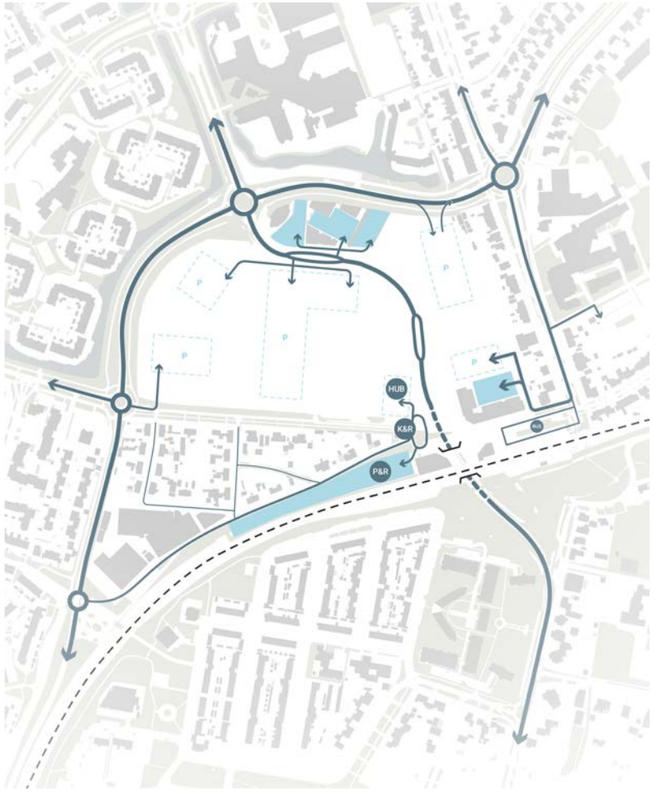








variant 1
aansluiting rotonde Westeinde



variant 2
nieuwe rotonde aansluiting Baanweg

Ontsluiting plangebied
Auto

Voor het lokale verkeer van en naar Nieuw Weiburg en station Harderwijk is het “STOMP-principe” uitgangspunt. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) krijgt prioriteit. Het plangebied zelf wordt autoluw: dat betekent dat het autoverkeer zo snel mogelijk wordt afgevangen en naar parkeervoorzieningen geleid wordt. Dit geldt zowel voor het westelijk deel, waar de meeste woningen zijn, als voor het oostelijk deel, waar de meeste onderwijsvoorzieningen komen.

De Weiburglaan is de hoofdontsluitingsroute van het Nachthok. De laan is voor een groot deel eenrichtingsverkeer van oost naar west en duurzaam veilig en groen ingericht als een fietsstraat. De Weiburglaan is voor de fietsers een belangrijke route richting de fietsenstalling NS station, maar ook de doorgaande fietsroute naar diverse scholen. De Beemd vormt in de huidige situatie de ontsluiting voor de P+R bij het station. In de nieuwe situatie zijn er voor de ontsluiting van het station vanuit het zuiden verschillende varianten. Uitwerking van de varianten volgt in de fase waarin het masterplan wordt opgesteld. In de afweging tussen deze varianten spelen de volgende factoren een rol:

- Kwaliteit stationsomgeving
- Vermindering verkeersdruk Nachthok (bedrijven aan de Baanweg rijden nu door het Nachthok).
- Goede bereikbaarheid P+R terrein.

Via Westeinde

De Westeinde variant garandeert een directe verbinding tussen A28 en het P+R terrein. De aansluiting vraagt wel veel ruimte en loopt over het stationsplein. De route via de Baanweg en de Westemeenweg is minder direct vanaf de A28 maar ruimtelijk makkelijker in te passen.

Via een nieuw te maken aansluiting op de Westermeenweg via de Baanweg

Hiervoor is een rotonde het uitgangspunt. Deze nieuwe aansluiting kan ook een rol spelen in de ontsluiting van het Nachthok. Op die manier wordt een directe verbinding tussen het stationsplein/ P+R terrein en de Westermeenweg via de Weiburglaan voorkomen. Die directe verbinding kan sluipverkeer in de hand werken. Dat kan weer worden tegengegaan door in de Weiburglaan en het Nachthok een knip aan te brengen waarmee doorgaand autoverkeer onmogelijk wordt gemaakt. In overleg met de buurt wordt hier niet voor gekozen.

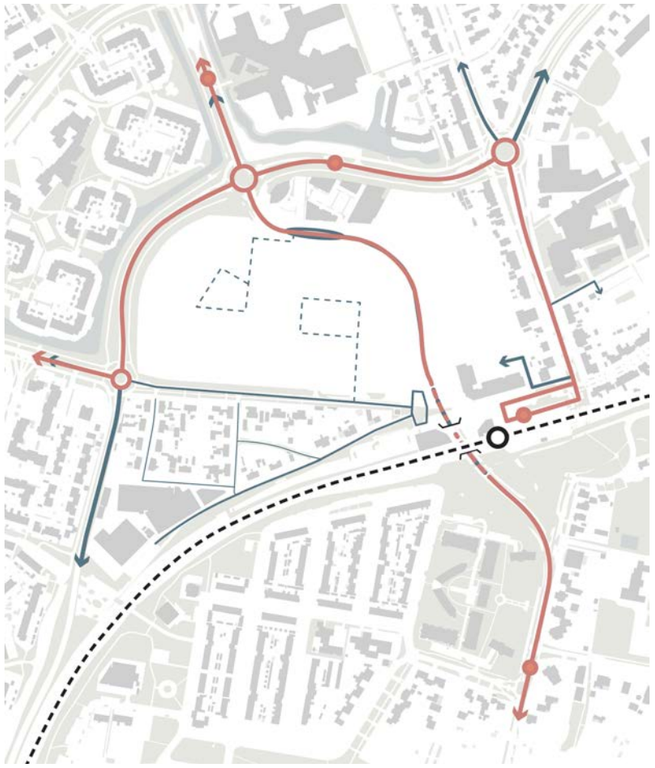
Via de bestaande verkeerstructuren

Dat wil zeggen via het Westeinde naar de rotonde bij de Westermeenweg doorrijden om daar rond te rijden en terug naar het Westeinde om daar gebruik te maken van een aftakking naar het station.

Voor het regionale verkeer met als bestemming het P+R terrein (NS station) is het belangrijk dat de bereikbaarheid van het P+R wordt gewaarborgd. Zeker met de regionale ambitie om sneller en frequenter met de trein naar Amersfoort en Zwolle te reizen. Momenteel heeft het P&R terrein van het station Harderwijk vooral een lokale functie voor reizigers uit Harderwijk en Hierden. Aanvullend is er medegebruik van reizigers uit Zeewolde, Ermelo en enkele dorpen op de Veluwe. Een goede bereikbaarheid vanuit de regio stimuleert het gebruik van de trein en vormt dan een volwaardig alternatief voor de dichtslibbende A28. Voor treinreizigers vanuit Harderwijk dienen er snelle fietspaden naar de (bewaakte) fietsenstalling aanwezig te zijn. Voor lokale reizigers wordt uitgegaan van gebruik fiets, te voet of gebruik van de bus.



kaart fietsverkeer en wandelroutes



kaart OV en routing noodverkeer

Ontsluiting plangebied
Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer

Voor het lokale verkeer van en naar Nieuw-Weiburg en station Harderwijk is het “STOMP-principe” leidend. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) krijgt prioriteit boven de auto. De ontwikkeling wordt aangesloten op het (doorgaande) netwerk van fietspaden door de stad. Ingezet wordt op een verbinding met de wijk Stadsweiden. De groene ruimtes in deze wijk zorgen voor de verbinding met het Wolderwijd.

De Challenge Boulevard is een belangrijk nieuw element. Een langzaam verkeer verbinding tussen station en binnenstad. Een toevoeging aan het netwerk van langzaamverkeer verbindingen en dus een bijdrage aan het terugdringen van de automobiliteit in de stad. De eerste schakel van die verbinding wordt gelegd door de ontwikkeling van Nieuw Weiburg.

Autoluw is het uitgangspunt en waar mogelijk worden delen van het woongebied geheel autovrij. Dit principe biedt mogelijkheden voor een inrichting van de (openbare) buitenruimte exclusief gericht op de voetganger.

Ingezet wordt op optimale voorzieningen voor fietsparkeren. Ten behoeve van de bewoners van de wijk maar ook voor de gebruikers van het station, de scholen en de overige voorzieningen. Door optimale voorzieningen voor fietsparkeren aan te leggen kan de parkeernorm worden verlaagd en wordt zo het gebruik van de fiets boven de auto gestimuleerd. Voor treinreizigers vanuit Harderwijk dienen er snelle fietspaden naar de (bewaakte) fietsenstalling aanwezig te zijn. Voor lokale reizigers wordt uitgegaan van gebruik fiets, te voet of gebruik van de bus.





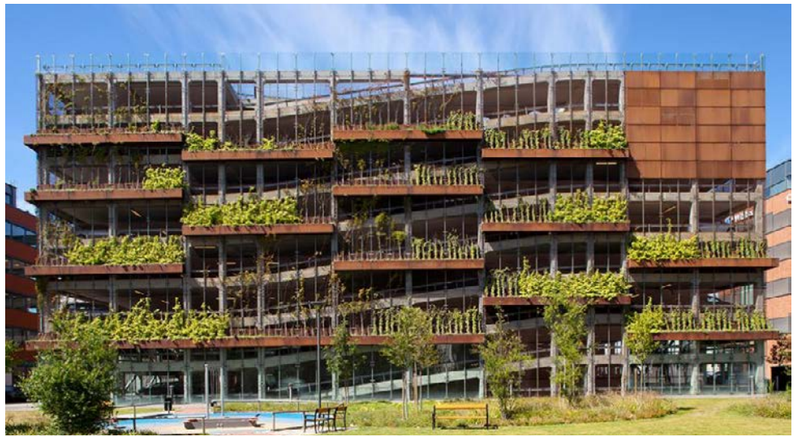






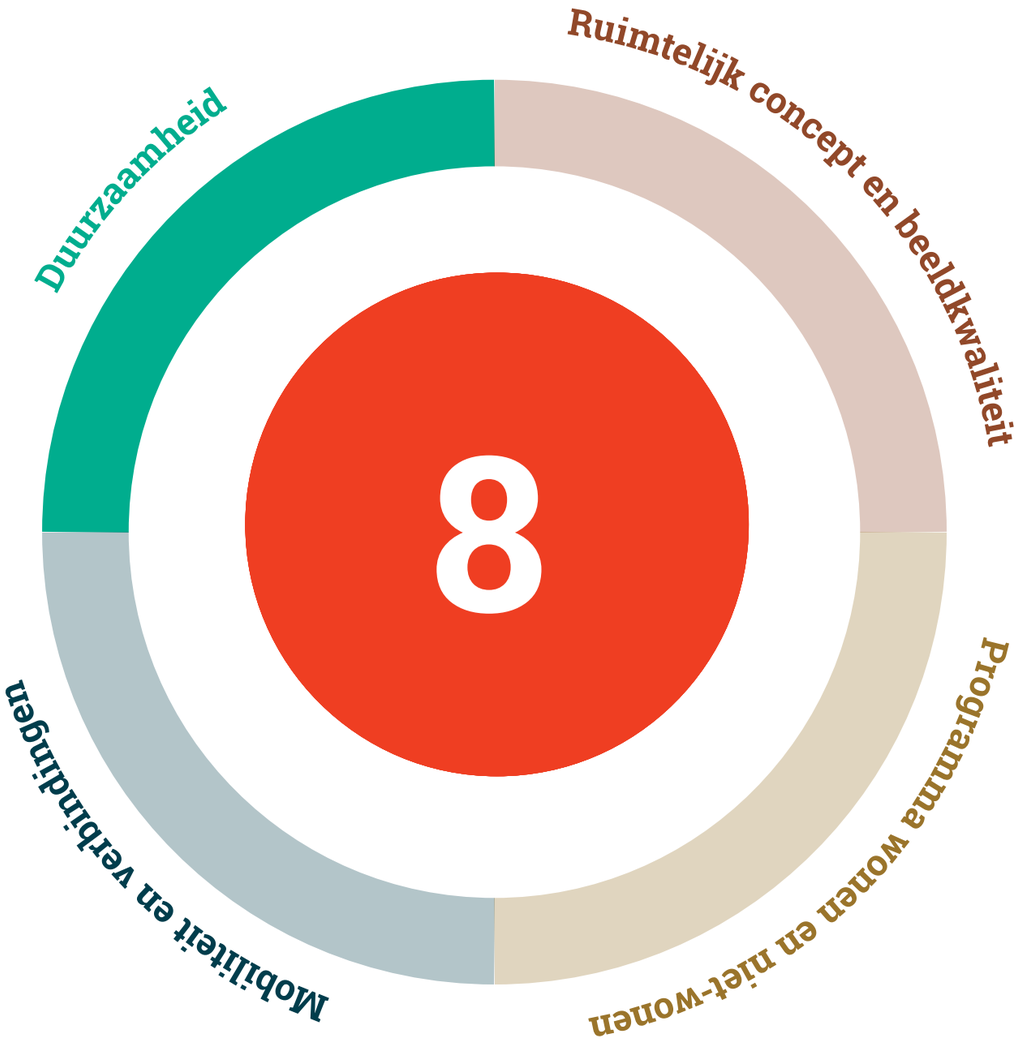






Uitgangspunten:

- Het STOMP-principe is leidend bij de uitwerking van de plannen. Lopen en fietsen krijgen prioriteit boven de auto.
- Het ontwerp voor Nieuw Weiburg sluit aan op de basisstructuur van lokale wandel- en fietsverbindingen in de gemeente.
- In Nieuw Weiburg wordt de eerste fase gerealiseerd van een nieuwe en samenbindende langszaamverkeerroute op stadsniveau, de Challenge Boulevard.
- Het plan wordt autoluw en autovrij waar dat kan waarmee er ruimte komt voor de voetganger.
- De verkeersstructuur is toereikend voor het opvangen van extra automobiliteit als gevolg van de ontwikkeling van Nieuw Weiburg.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte is het verminderen van de snelheid een belangrijk uitgangspunt. LaRGas oplossingen dragen bij aan dit principe.
- Het Westeinde blijft liggen op het huidige tracé. De scherpe bocht wordt afgevlakt.
- De verkeersfunctie van het Westeinde wordt gecombineerd met de verblijfsfunctie van de Challenge Boulevard. Doorstroming van verkeer, hoge verblijfskwaliteit en veiligheid (met name oversteekbaarheid) worden in een ontwerp voor het profiel van het Westeinde geïntegreerd. Het inrichtingsprincipe Duurzaam Veilig is leidend
- De parkeergarage, opgenomen in de oostzijde van het plangebied wordt ontsloten via de Westermeenweg.
- De Westzijde is autoluw, uitritten van woningen en kantoren worden gecombineerd aangesloten op het Westeinde.
- De Weiburglaan wordt niet ingezet voor de ontsluiting van het nieuwe stadsdeel met uitzondering van de eerste meters bij de rotonde aan de Westermeenweg.
- Er komen geen afsluitingen in het Nachthok.
- Voor de ontsluiting van het Nachthok en het stationsgebied wordt het alternatief via de Baanweg en de Westermeenweg in het Masterplan verder uitgewerkt.
- Met het oog op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer wordt de ontsluiting van het P+R terrein onder meer vanaf de A28 zo direct als mogelijk vorm gegeven waarbij een nadere analyse van de herkomst van de gebruikers van het P+R terrein en het effect van de ontsluiting op de ruimtelijke kwaliteit bij die afweging wordt betrokken.
- Een stedelijke mobiliteitshub wordt gerealiseerd in Nieuw Weiburg waarmee wordt ingezet op het terugdringen van de automobiliteit.
- De verkeersstructuur sluit aan op de wegcategorisering zoals opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.
- Ook wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik, deelauto's en andere vormen van duurzame mobiliteit.



KADER 4
Duurzaamheid

Visie

Het welbevinden van de burgers van de gemeente Harderwijk staat voorop. Het natuurlijk systeem is drager voor de ontwikkeling. Dat uitgangspunt, de natuurlijke alliantie van bodem, water en groen is ook een drager voor de gemeentelijke omgevingsvisie die wordt opgesteld. Daarmee wil Harderwijk haar steentje bijdragen aan het vergroten van de biodiversiteit en het voorkomen van klimaatverandering door een verantwoorde omgang met natuurlijke bronnen.

Gemeente Harderwijk voert een actief duurzaamheidsbeleid. Sinds 2010 wordt er gewerkt aan de invulling van de Energieke Stad. Het beleidsprogramma om de CO_2 uitstoot van de gemeente actief terug te dringen. Ondertussen is het duurzaamheidsbeleid verbreed waarbij ook de thema's Klimaatadapatie, Biodiversiteit en Circulariteit worden ingevuld. Dit is door de gemeenteraad vastgesteld in de duurzaamheidsvisie. Alle thema's hebben een plaats gekregen in het Uitvoeringsprogramma duurzaamheid. De ontwikkeling van Nieuw Weiburg is binnen de gemeente een voorbeeldproject waar het gaat om duurzame gebiedsontwikkeling. In de ontwikkeling van Nieuw Weiburg dienen deze vier thema's dan ook concreet en integraal met de overige uitgangspunten zoals verwoord in deze nota vormgegeven te worden.



Schema van de AlliantieBenadering

Circulair

Circulair bouwen betekent het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en elders, nu en later.

Het streven is bij de ontwikkeling van Nieuw Weiburg uit te gaan van circulair materiaalgebruik. Het inzetten op hergebruik van materialen en/of duurzaam materiaalgebruik en het nu voorkomen dat materiaal in de toekomst gerecycled moet worden is van belang om bij de ontwikkeling van het gebied maximaal rekening mee te houden. Binnen Nieuw Weiburg zal daartoe gebruik gemaakt worden van een materialenpaspoort en een verlaagde MPG score (Milieu Prestatie Gebouwen).

Uitgangspunten:

- Voor toegepaste materialen tijdens de bouw en bij ingebruikname dient zoveel mogelijk gebruikt gemaakt te worden van non-virgin (hergebruikt) en biobased (afkomstig van levende natuur) materiaal. Toegepast materiaal dient eenvoudig gerecycled te kunnen worden waarbij laagwaardig hergebruik wordt voorkomen.
- Zoveel mogelijk demontabel, flexibel en losmaakbaar bouwen: het toepassen van maatregelen waardoor toegepast materiaal in de toekomst hergebruikt kan worden.
- Het toepassen van een materialenpaspoort. Door alle materialen en grondstoffen in het gebouw te documenteren wordt bouwafval in de toekomst zoveel mogelijk voorkomen.
- Het toepassen van materiaal met een zo laag mogelijke directe of indirecte (MPG) milieubelasting.
- Waar mogelijk en haalbaar worden lokaal geproduceerde producten toegepast.
- Bij ontmanteling/sloop van gebouwen wordt zoveel mogelijk waarde van materialen behouden.
- Van het bouw- en sloopafval wordt slechts een klein deel gestort of verbrand. De rest wordt gerecycled of hergebruikt.
- Circulariteit is zichtbaar in openbare ruimte (bijv. speeltuintjes, bankjes).



















Natuurinclusief

Bij de ontwikkeling van Nieuw Weiburg wordt het ecosysteem in het gebied door de (woningbouw)ontwikkeling gestimuleerd. Het gebied draagt bij aan een gezond functionerend stedelijk ecosysteem, zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat. Natuurinclusief ontwikkelen is daarmee het nieuwe normaal. Groen en natuur zijn hard nodig om een prettige leefomgeving te creëren. Een leefomgeving die bestand is tegen de klimaatverandering, die verkoeling geeft, opwarming van gebouwen en voertuigen voorkomt, verdroging beperkt, uitnodigt om naar buiten te komen, te bewegen en te ontmoeten. Kortom een leefomgeving die de gezondheid en het welbevinden van onze inwoners waarborgt.
Daarom zijn onderstaande uitgangspunten geformuleerd.

Bestaand groen is uitgangspunt

Om een unieke groene stedelijke leefomgeving te creëren, gebaseerd op het natuurlijk systeem, is de aanwezige groenstructuur leidend. Dit betekent dat bij de herontwikkeling met respect en verantwoordelijkheid wordt omgegaan met vitale volwassen bomen en groenstructuren aangezien deze een meerwaarde hebben op gebied van CO2 reductie, verkoeling, opvangen van fijnstof en vasthouden van vocht. Het verwijderen van vitale volwassen bomen is een vorm van kapitaalvernietiging en wordt zo veel als mogelijk voorkomen.

Groenstructuren herstellen en versterken

De ontwikkeling van Nieuw Weiburg biedt een unieke kans om op grotere schaal de groenstructuur tussen Veluwe en Wolderwijd te herstellen. Het gebied rondom het station is relatief recent heringericht. De noordkant heeft een stenige inrichting gekregen; de zuidkant heeft een hele groene uitstraling geïnspireerd op de Veluwe. Nieuw Weiburg is de ontbrekende schakel die deze zuidkant, rondom Kranenburg/ Oranjepark via Nieuw Weiburg kan verbinden met het gebied rondom het ziekenhuis naar Stadsweiden en het Wolderwijd.

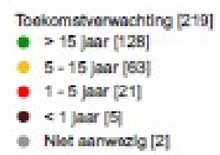
Leefbaarheid en gezondheid in de stad vraagt ruimte

Om de leefbaarheid en een gezond klimaat in een stedelijke omgeving te kunnen waarborgen, is veel aandacht nodig voor een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte. Bij de toepassing van hoogbouw is dit extra belangrijk. Bewoners die geen eigen tuin hebben zijn aangewezen op het openbaar groen. Het streven om een oppervlakte van 75 m^2 groen per woning (nota Ruimte 2006) te realiseren is in een hoogstedelijke omgeving met een groot woningbouwprogramma niet mogelijk. Daarom moet er door multifunctioneel gebruik van de ruimte (gebouwd parkeren, groene daken, verticaal groen) en een hoogwaardige en gevarieerde groene inrichting een aantrekkelijke stedelijke omgeving gecreëerd worden. De betrokkenheid van een landschapsarchitect en een ecoloog bij het gehele ontwerpproces is vereist om te komen tot een zorgvuldig en kwalitatief hoogwaardig natuurinclusief ontwerp. De afstand van een woning tot een robuust stuk groen (koelte eiland) is hemelsbreed maximaal 300 meter. Overbodige verharding in verblijfsgebieden moet worden voorkomen.

Speelruimte

Groen nodigt uit tot bewegen en ontmoeten. In het openbaar gebied moet voldoende ruimte worden opgenomen voor sport, spel en ontmoeting. Ook hiervoor geldt dat bij een hoge woningdichtheid en/of hoogbouw (woningen zonder tuin) deze ruimtebehoefte extra belangrijk is. Ook daarom is het goed om





bomeninventarisatie en levensverwachting

Er is een bomeninventarisatie uit 2021 beschikbaar; advies is om deze vroegtijdig onder de stedenbouwkundige opzet te leggen en de volwassen vitale bomen te sparen (er zijn zelfs een aantal beschermde exemplaren bij).



De missende schakel

multifunctioneel gebruik van ruimte na te streven. De normen die voor speelvoorzieningen vanuit het NUSO (Nederlandse Unie van Speeltuinorganisaties) zijn opgesteld zijn daarbij richtinggevend.

Natuurinclusief bouwen is het uitgangspunt

In Nieuw Weiburg wordt het ecosysteem in het gebied door de woningbouwontwikkeling gestimuleerd. De ontwikkeling draagt bij aan een gezond functionerend stedelijk ecosysteem, zorgt voor meer biodiversiteit en een prettig leefklimaat.

Partijen conformeren zich aan het Manifest bouwen voor natuur. Dit manifest benoemt drie bouwstenen:

- Natuur in de woning: verblijfsruimte of neststenen in de gevels en daken voor gebouwafhankelijke soorten zoals de huismus, gierzwaluw en diverse vleermuizen;
- Natuur rondom de woning: groene daken en/of groene gevels (met ecologische waarde) en ecologisch groen in de tuin;
- Natuur in de buurt: groene publieke ruimte in de nabijheid van iedere woning en verbindingsroutes voor dieren.

Naast de bouwstenen uit het manifest zijn er drie ‘tools’ gedefinieerd als uitgangspunten om te komen tot een natuurinclusief project:

- Variatie in schaal en maat op gebouwniveau
- Porositeit van toegepaste materialen
- Diversiteit in gebruik en beheer

Uitgangspunt is dus natuurinclusief bouwen. Er wordt zoveel mogelijk groen in, op en aan gebouwen opgenomen. De daken worden waar mogelijk multifunctioneel gebruikt als binnentuin, moestuin of verblijfsgebied. Geveltuintjes en klimplanten zorgen voor groene(re) gevels. Ontwerp natuurinclusief door standaard verblijfplaatsen in te bouwen voor vogels en vleermuizen. Te denken valt aan nestel- en foerageerplekken voor vogels, amfibieën en insecten. Nestkasten en neststenen of het treffen van bouwkundige maatregelen aan de gevel en het dak zijn eenvoudig op te nemen, zonder risico op overlast. Breng gevarieerde biotopen voor inheemse flora en fauna aan; bij vegetatie keuze voor de inrichting van het (openbaar) gebied rekening houden met de beschikbaarheid van jaarrond stuifmeel.

Uitgangspunten:

- Bestaand groen wordt zoveel als mogelijk behouden en als een belangrijk ontwerpuitgangspunt meegenomen bij het opstellen van het Masterplan op basis van deze nota. Voor elke te kappen boom zal in het plangebied, zo veel als mogelijk, een nieuwe terugkomen. (Wanneer dit niet meer mogelijk is wordt uitgeweken naar overige plekken in de gemeente.)
- Laanstructuren langs de Westermeenweg en de Weiburglaan blijven behouden en worden waar nodig versterkt.
- In het plan wordt een groene verbinding gelegd tussen de zuidkant van het spoor en de wijk Stadsweiden.
- Een dichtbebouwd gebied vraagt om een zorgvuldig en kwalitatief hoogwaardig ontwerp waarbij een ecoloog en landschapsarchitect zijn betrokken.
- Spelen en bewegen wordt gestimuleerd via de inrichting van de (openbare) ruimte.
- Het aanbrengen van biotopen voor inheemse flora en fauna; hierbij wordt rekening gehouden met de juiste verhouding van en overgang tussen hoog-laag en nat-droog op zowel woningniveau, als binnenterreinen als de overgang naar openbaar terrein.
- Het aanbrengen van groen in, aan en om de woning zodat lopen en bewegen door mensen wordt gestimuleerd.
- Het toepassen van maatregelen in en om de woning om nestel- en foerageerplekken te bieden voor vogels, amfibieën en insecten.
- Bij vegetatiekeuze voor de inrichting van het (openbaar) gebied rekening te houden met de beschikbaarheid van jaarrond stuifmeel.
- Het borgen van de vitaliteit van de bodem ten behoeve van planten- en bomengroei en het mogelijk inrichten van moestuinen.
- Het realiseren van een goed functionerend stedelijk ecosysteem op locatie.

Waterrobuust en klimaatbestendig

Gestreefd wordt naar een gezonde, toekomstbestendige leefomgeving. Nieuw Weiburg draagt bij aan een gezond functionerend stedelijk watersysteem en een prettig leefklimaat. Door de inrichting van de private en openbare ruimte integraal op elkaar af te stemmen wordt deze klimaatbestendig; de natuurlijke sponswerking van de bodem wordt zoveel mogelijk benut, wateroverlast bij extreme neerslag wordt beperkt en sterke opwarming van stedelijk gebied tijdens hittegolven wordt voorkomen. De waterbehoefte van de ontwikkeling is beperkt en wordt zoveel mogelijk betrokken uit gesloten (grijs)waterkringlopen.

Naast maatregelen om een verdergaande klimaatverandering te beperken houden we rekening met de klimaatverandering die nu gaande is. Deze klimaatverandering betekent dat we rekening moeten houden met extremere weersomstandigheden (wolkbreuken/ wateroverlast en droogte/hittegolven).
Niet alleen direct na realisatie, maar ook gedurende de beoogde gebruiksduur (50-100 jaar) moeten deze maatregelen effectief zijn. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen de effecten van klimaatverandering.

Grondwaterneutraal

De ontwikkeling mag niet leiden tot permanente verlaging van de natuurlijke grondwaterstand. Om overlast door hoge grondwaterstanden te vermijden dient het maaiveld minimaal 0,7 m boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) te liggen. De bodem van eventuele kruipruimten moet minimaal 0,2 m boven de GHG liggen.

Een deel van het plangebied ligt in de zogenaamde grondwaterfluctuatiezone tussen de Veluwe en de Randmeren. De ontwateringsdiepte is nu nog voldoende, maar in de toekomst kan dit veranderen en er moet dus een marge ingebouwd worden.

Hitte en droogte bestendig

Ook tijdens hittegolven moet de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving blijven. Door voldoende groen in private en openbare ruimte wordt hitte eiland vorming beperkt. In straten met hoge zoninstraling worden bomen met grote boomkronen geplaatst. In deelgebieden met geen of beperkte privé open ruimtes, zoals tuinen of balkons wordt de beschikbaarheid en/of bereikbaarheid van openbare groene ruimten gewaarborgd (dat kan ook reeds bestaand groen zijn in de directe omgeving van het plangebied).

In parken worden flexibele en multifunctionele ruimten ontworpen (zoals grasvelden) zodat parkbezoekers zelf tijdelijk microklimaten kunnen aanleggen, bijvoorbeeld met een parasol/zeil.
In openbare verblijfsgebieden worden diverse microklimaten (zon/ schaduw) gecreëerd zodat mensen zelf een keuze kunnen maken of zij aan de zon- of schaduwkant van de straat willen lopen.
Er wordt gezorgd voor een een relatief hoge groenfractie in privé en openbare groene ruimten aan de (wind)zijde van de overheersende zomerse windrichting. Het stedenbouwkundig plan houdt rekening met open corridors voor koele luchtstromen.
Er worden overgangen gecreëerd tussen zonnige en beschaduwde ruimten, bijvoorbeeld door boomrijen en boomgroepen, zodat er zitmogelijkheden zijn op de grens tussen zon en schaduw.
In privé en openbare ruimten wordt vegetatie met verschillende groeihoogtes aangelegd, bijvoorbeeld gras, struiken en klimplanten, om zo de thermische beleving van voetgangers te verbeteren.
Door gebouwgebonden maatregelen zoals zonwering, isolatie, slimme ventilatie en passieve koeling blijft een prettig binnenklimaat gegarandeerd, ook tijdens hittegolven. Op strategische locaties langs veel gebruikte langzaam verkeer routes en in openbare verblijfsgebieden worden mini-oases gecreëerd, dit zijn combinaties van een zitgelegenheid in de schaduw met een watertappunt.

Langdurige droogte mag in het plangebied niet leiden tot structurele schade aan bebouwing, funderingen, wegen, groen, water en vitale en kwetsbare functies. De (grond)waterpeilen in het plangebied en de omgeving en de zoetwaterbeschikbaarheid in de bodem zijn sturend in de functiekeuze, systeemkeuze en inrichting van het plangebied. De inrichting van het plangebied is infiltratie positief (er wordt na herinrichting meer regenwater vastgehouden in het gebied dan ervoor). Bij het ontwerp en de inrichting wordt ingezet op besparing op laagwaardig drinkwatergebruik door benutting van gebufferd regenwater en verbetering van de waterkwaliteit (oppervlaktewater).

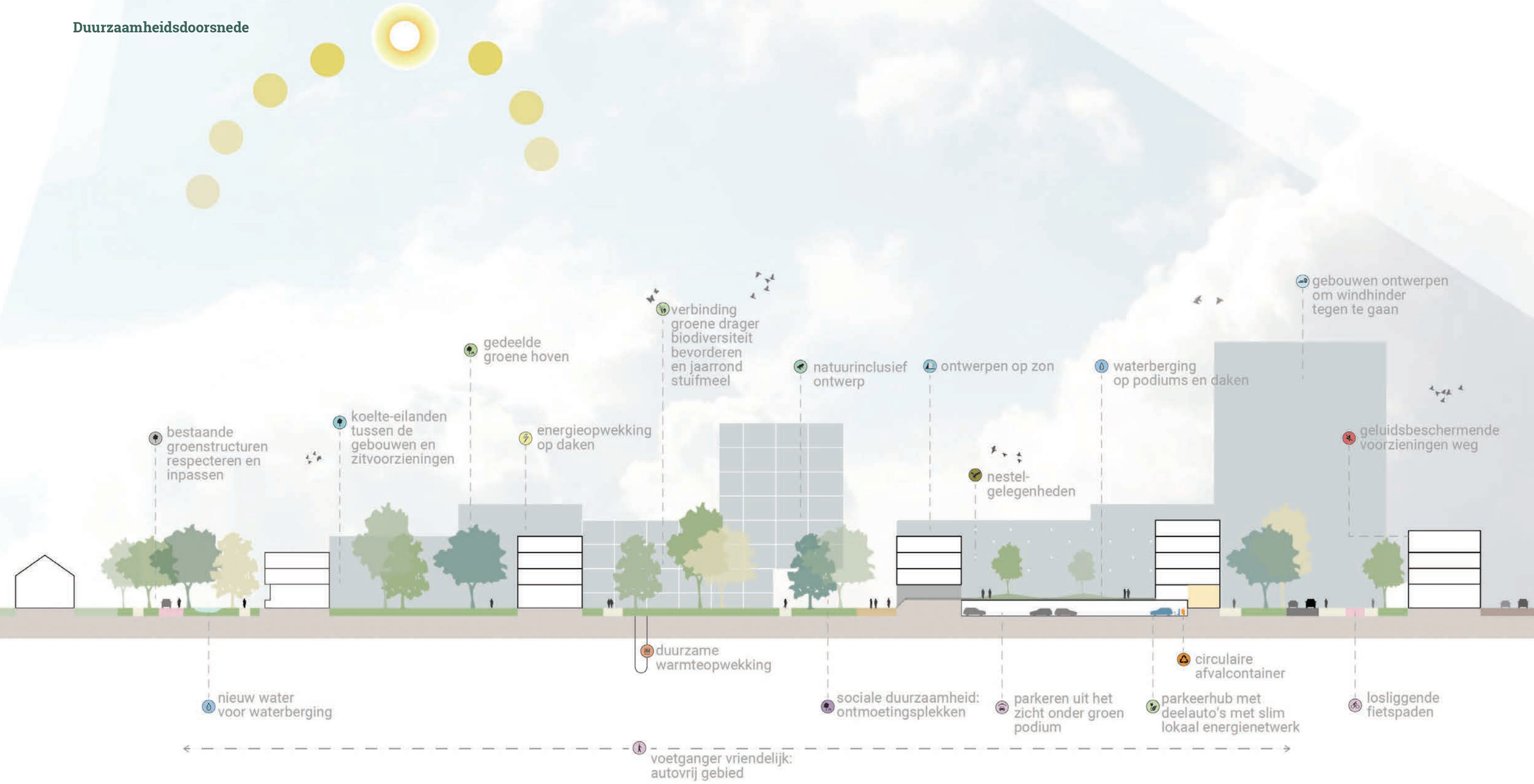
Bestaande wateroverlast knelpunt Nieuw Weiburg

Nieuw Weiburg ligt in licht hellend gebied. Bij extreme hoosbuien treedt in de huidige situatie forse wateroverlast op die voor een deel veroorzaakt wordt door het overlopen van een transportriool voor gemengd rioolwater dat aan de oostzijde langs het plangebied loopt. De gemiddelde herhalingskans hierop is in het huidige klimaat 1x in de 5 jaar. Dit sterk verdunde rioolwater moet aan de oostrand van het plangebied opgevangen (geborgen) worden en via een afvoersysteem (nieuwe watergang, verholen goot of buisleiding) naar oppervlaktewater worden afgevoerd zodat wateroverlast op de hoofdontsluitingsweg Westeinde wordt voorkomen. Dit verontreinigde water mag niet het toekomstige regenwater systeem van het plangebied binnendringen. Overtollig regenwater dat uit het plangebied ook richting hetzelfde oppervlaktewater afgevoerd moet worden mag wel worden vermengd met dit sterke verdunde rioolwater (het komt uiteindelijk toch samen in hetzelfde oppervlaktewater). De natte doorsnede van deze afvoervoorziening moet minimaal 1 m2 zijn, tenzij middels hydraulische berekeningen wordt aangetoond dat een kleinere doorsnede volstaat om ernstige hinder en/of schade te voorkomen.

Uitgangspunten:

- Het toepassen van maatregelen in, aan en om de woningen om daarmee een duurzame en klimaatbestendige woonomgeving te realiseren.
- Het toepassen van maatregelen in en om de woning en in de openbare ruimte ten behoeve van gesloten (grijs)waterkringlopen.
- Het voorkomen van schade aan het stedelijk ecosysteem door behoud van het grondwaterpeil en optimale kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.
- Voldoende buffercapaciteit om piekbuien op te kunnen vangen zonder wateroverlast in combinatie met voldoende infiltrerend groen in verhouding tot de toenemende verharding.
- Opgevangen regenwater wordt zoveel mogelijk lokaal verwerkt (vastgehouden). Alleen het overschot wordt vertraagd afgevoerd naar oppervlaktewater.
- Hevige neerslag in korte tijd of langdurige perioden met voortdurende regen leidt niet tot schade aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen. Vitale functies en voorzieningen blijven beschikbaar.
- Er wordt een voorziening getroffen om het overlopende water van het transportriool te scheiden van het regenwater infiltratiesysteem.
- De ontwikkeling leidt niet tot een verlaging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Nieuw Weiburg wordt “grondwaterneutraal” ontwikkeld.
- In het gebied wordt meer water vastgehouden na de herinrichting dan voor de herinrichting.

Duurzaamheidsdoorsnede



Energietransitie

De Gemeente Harderwijk zet in op een CO_2 uitstoot die tussen 2010 en 2031 met 45% op stadsniveau wordt gereduceerd. In de praktijk betekent dit dat nieuwbouw per definitie gasloos en in principe energieneutraal c.q. -leverend moet worden gerealiseerd.

Het doel voor Nieuw Weiburg is dat gehele plangebied energieneutraal wordt ontwikkeld. Alle gebouwen voldoen naast het wettelijk minimum van de BENG-norm (Bijna Energie Neutraal Gebouw) ook aan de ENG-norm (energieneutraal gebouw). Dit wil zeggen dat zowel het gebouw- als gebruikersgebonden energiegebruik op plangebiedniveau CO_2-neutraal wordt ontwikkeld. Aanvullend is daarbij de ambitie om de CO_2 uitstoot veroorzaakt door mobiliteit ook binnen het plangebied te compenseren. Hier dient aanvullend onderzoek naar te worden gedaan.

Smart Thermisch Grid/ Smart Electrisch Grid

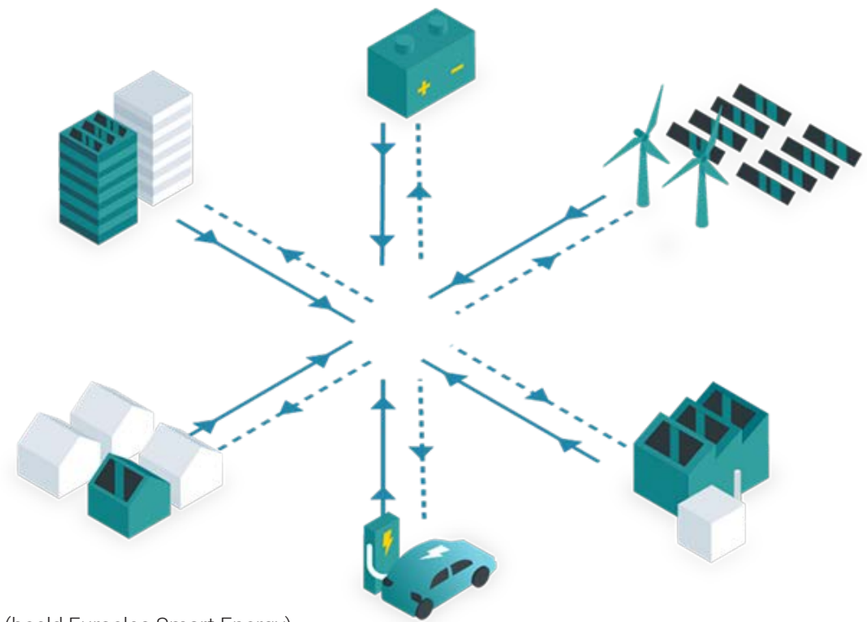
Nieuw Weiburg leent zich goed voor een warmte/koudevoorziening met kansen voor koppeling met het ziekenhuis St. Jansdal en de wijk Stromenwaard en/of Nachthok. Uitwisseling van warmte en koudevraag respectievelijk warmte en koudeproductie in relatie tot utiliteit en woningen zijn kansrijk om een duurzaam én comfortabel woon- en werkmilieu te creëren in de gebouwen. Op basis van een door Witteveen en Bos uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek is gekozen voor de ontwikkeling van een Smart Thermisch Grid (STG)voor de woningbouw. De uitwerking hiervan in techniek, financiering en organisatie vindt op basis van het voornoemde energietransitie-doel plaats. De gemeente neemt aanvullend de regie om ook de opschaling van dit STG naar utiliteitbouw dan wel bestaande wijken (Drift, Nachthok, Weiburg) te onderzoeken en waar mogelijk mee te nemen. Echte energieneutraliteit wordt bereikt door de ontwikkeling van een Smart Elektrisch Grid (SEG: geïntegreerd zon-PV, ecologische accu's, waterstof, gekoppeld aan elektrisch rijden). Partijen onderkennen de voordelen hiervan. Het voorkomen van netcongestie enerzijds en het "local for local" principe anderzijds waarbij zelf opgewekte elektriciteit door slimme netbalancering binnen het plangebied door de gebruikers zelf maximaal wordt benut is daarbij uitgangspunt. Tegelijk is dit een multi-stakeholder vraagstuk die niet alleen door de gemeente en ontwikkelaars zelf kan worden opgelost.

Ontwikkelplan

Gemeente en ontwikkelaars leggen de resultaten uit de vervolguitwerking STG en het SEG vast in een ontwikkelplan waarbij partijen op basis van een samenwerkingsovereenkomst wederzijdse verplichtingen aangaan rondom de technische, financiële, organisatorische, juridische en planningstechnische uitwerking.

Uitgangspunten:

- In combinatie met het warmtenet (STG) is het mogelijk om verder te gaan dan BENG en de woningen ENG (engerieneutraal) te ontwikkelen.
- Het zodanig toepassen van deze maatregelen zodat tegelijkertijd een prettig wooncomfort en lage woonlasten voor de bewoner worden gerealiseerd;
- De aanleg van een STG vormt daarvoor een belangrijke basis. Partijen hebben het voornemen dit STG te ontwikkelen (intentie) en het concept verder uit te werken.
- Er wordt gestreefd naar energieneutraliteit door de ontwikkeling van een Smart Electric Grid. De haalbaarheid van deze doelstelling wordt in het vervolg onderzocht.



Smart grid (beeld Euroelec Smart Energy)

9

Planprocedure

Sturingsfilosofie

Nieuw Weiburg is het eerste grote project waarbij de planvorming valt onder de nieuwe Omgevingswet. Een belangrijke doelstelling van de wet is om de besluitvorming over projecten te versnellen en te verbeteren. De planvorming voor Nieuw Weiburg wordt zo ingericht om deze doelstelling te halen.

Het bestemmingsplan verdwijnt

Door de komst van de Omgevingswet verdwijnt het vertrouwde bestemmingsplan als planvorm. Het omgevingsplan komt hiervoor in de plaats. Nu een omgevingsplan opstellen is om een aantal redenen risicovol. Er is nog geen ervaring opgedaan met het opstellen van een omgevingsplan en mocht de Omgevingswet wederom uitgesteld worden, dan kan geen omgevingsplan vastgesteld worden. Daarom moet gezocht worden naar een kader waarbinnen de gemeenteraad voldoende sturing kan geven en waarbinnen het college van B&W voldoende mogelijkheden heeft om snel en efficiënt vergunningen af te geven voor de bouw van de woningen.

Het masterplan als kader voor vergunningverlening

Als alternatief voor het omgevingsplan is er voor gekozen om de gemeenteraad een masterplan voor Nieuw Weiburg vast te laten stellen gebaseerd op de in deze nota vastgelegde uitgangspunten. Dit masterplan geldt als basis voor de ontwikkeling. Op het moment dat het masterplan is vastgesteld geldt nog steeds het ‘oude bestemmingsplan’ (op dat moment heet het ‘omgevingsplan’). Om medewerking te kunnen verlenen aan gewenste ontwikkelingen binnen Nieuw Weiburg kan het college zelfstandig via een afwijkingsprocedure medewerking verlenen. Het masterplan vormt hiervoor het kader en kan wat dat betreft vergeleken worden met het traditionele bestemmingsplan. In het masterplan legt de raad naar behoefte immers ook bebouwingsgrenzen, hoogtes, gebruik enzovoort vast.

Deze werkwijze is geheel in lijn met de bedoeling van de Omgevingswet: de raad stuurt via beleid op hoofdlijnen, de uitvoering ligt meer bij B&W. Deze werkwijze zorgt er bovendien voor dat procedures sneller doorlopen kunnen worden.
In het masterplan, dat door de gemeenteraad wordt vastgesteld, kan door de gemeenteraad worden gestuurd op onderwerpen die de gemeenteraad belangrijk vindt. Periodiek zal deze werkwijze worden geëvalueerd om zo de werkbaarheid te toetsen

Regelen wat moet, vrij laten waar het kan

Bij de ontwikkeling van een nieuw gebied spelen vele belangen van omwonenden, gemeente, ontwikkelaars, maatschappelijke organisaties, belangenverenigingen en de gemeenschap. Om deze belangen zo goed mogelijk te bedienen wordt er voor gekozen om in het masterplan vast te leggen wat vastgelegd moet worden en de ruimte te laten waar het kan. Dit vereist een zorgvuldige afweging van alle belangen. Een goed voorbeeld hiervan is om aan de randen van Nieuw Weiburg meer vast te leggen om zo omwonenden rechtszekerheid te bieden en binnen Nieuw Weiburg wat meer ruimte te laten, verder van de bestaande bebouwing. Deze stap zetten wij met het masterplan.

Uitwerking Masterplan

In deze Nota van Uitgangspunten is op een aantal plaatsen vermeld dat een nadere uitwerking zal plaatsvinden in het Masterplan. Daarbij gaat het om:

- Capaciteit van de bestaande wegenstructuur;
- Onderzoek en keuze voor ontsluiting stationsgebied (P+R);
- Opstellen parkeerberekening;
- Bezonningsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de TNO-norm;
- Windonderzoek, op basis van de NEN 8100 norm.

Daarnaast zullen de gebruikelijke onderzoeken worden uitgevoerd in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling.

2020
concept visie

januari 2023
intentieovereenkomst

januari 2023
nota van uitgangspunten

Q4 2023
masterplan

Q4 2023
gebiedsexploitatie

Q4 2023
samenwerkingsovereenkomst

n.t.b.
uitwerking deelgebieden

n.t.b.
inrichtingsplan o.r.

n.t.b.
omgevingsvergunning

Uitgangspunten:

- Het masterplan is de basis voor de gebiedsontwikkeling.
- Op basis van het masterplan verlenen B&W vergunningen.
- De gemeenteraad stuurt met het masterplan op hoofdlijnen, daarbinnen werkt het college van B&W uit.
- Het omgevingsplan is het beheersinstrument dat pas later wordt opgesteld voor de beheerfase na afronding van de ontwikkeling.

Stappen in het planproces:

Product	Inhoud	Wie stelt vast?	In combinatie met	Planning
Nota van Uitgangs-punten	Formuleert op thema's de uitgangspunten voor het masterplan.	Gemeenteraad		januari 2023
Intentieovereen-komst	Tussen gemeente en marktpartijen en tussen gemeente en Landstede wordt de intentie vastgelegd om conform de NvU het plan te ontwikkelen.	College		januari 2023
Masterplan	Ruimtelijke visie/ stedenbouwkundig plan/ duurzaamheidsvi-sie op de ontwikkeling van Nieuw Weiburg.	Gemeenteraad	Gebiedsexploitatie Samenwerkingsover-eenkomst	Q4 2023
Gebiedsexploitatie	Financiële vertaling van masterplan. Basis voor SOK. Tevens besluit tot openen gemeentelijke grex.	Gemeenteraad	Masterplan Samenwerkingsover-eenkomst	Q4 2023
Samenwerkings overeenkomst	Contractuele vastleg-ging van afspraken over inhoud (masterplan) en financiën (gebiedsex-ploitatie).	College	Masterplan Gebiedsexploitatie	Q4 2023
Inrichtingsplan openbare ruimte	Nadere detaillering van masterplan	College		n.t.b.
Omgevingsvergun-ning gebruik en -bouw.	Vergunning voor gebruik of bouw op basis van het master-plan (toetsingskader)	College		n.t.b.

In het bovenstaande schema staan de hoofdproduc-ten beschreven in het planproces Nieuw Weiburg,
Het vaststellen van het masterplan in combinatie met de gebiedexploitatie en de samenwerkingsovereen-komst met betrokken partners vormt een kernbesluit in het planproces.
Dit besluit vormt een stevige inhoudelijke basis. Het college geeft door het afgeven van omgevingsvergun-ningen hieraan invulling.

De gemeenteraad besluit over het masterplan en geeft daarmee de kaders waarbinnen het college de omgevingsvergunningen kan afgeven.

Procedure verschillen Oost en West:

De huidige bestemming aan de westzijde van het Westeinde is bedrijventerrein. Alle bouwplannen voor woningen en overige functies aan de westzijde van het Westeinde passen dus niet in het bestemmings-plan. Bovenstaande procedure is van toepassing.

De herontwikkeling van de scholen aan de oostzijde van het Westeinde past grotendeels wel binnen het huidige bestemmingsplan. Om een snelle ontwikke-ling mogelijk te maken wordt zoveel mogelijk binnen de kaders van dit bestemmingsplan gebouwd.

10

Financiën

Financiële paragraaf

Achtergronden samenwerking

Gemeente Harderwijk en de marktpartijen Veldboom en BPD hebben alle gronden in eigendom in het deel ten westen van Westeinde. Partijen beoogen in dit gebied samen te werken op basis van een bouw-claim-light model. In dit model brengen partijen tegen gelijke inbrengwaarde gronden in en nemen de marktpartijen tegen gelijke en marktconforme condities de uitgeefbare gronden uit. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg van de openbare ruimte en het voeren van de grondexploitatie, de marktpartijen zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling en realisatie van het vastgoedprogramma. In dit model is daarnaast uitgangspunt dat verrekeningen tussen partijen pas plaatsvinden bij uitgifte van uitgeefbare gronden en er geen sprake zal zijn van een gemeentelijke grondbank met overheidsfinanciering. Met de in de volgende fase te sluiten samenwerkingsovereenkomst heeft de gemeente haar kostenverhaal 'anderszins' geregeld, en kwalificeert daarmee ook als anterieure overeenkomst.
In het deel ten oosten van het Westeinde is sprake van zelfrealisatie door onderwijsinstelling Landstede. De uitwerking van de plannen van dit deel zijn op dit moment nog minder concreet. In een volgende fase zullen gemeente Harderwijk en Landstede op basis van de nog op te stellen plannen anterieure afspraken moeten maken.

Het uitgangspunt is dat de verbouw en de nieuwbouw van de onderwijsgebouwen van Landstede aan de Oostkant van het Westeinde financieel geen verbinding heeft met de ontwikkeling aan de Westzijde. De bouw van de scholen, de mogelijke ontwikkeling van een woongebouw aan die kant van het Westeinde en de visie voor de lange(re) termijn op de ontwikkeling van het stationsplein vormen daarmee een financieel zelfstandige ontwikkeling. Ruimtelijk gaan de beide delen wel een relatie met elkaar aan Enerzijds via de (ruimtelijke) uitgangspunten en anderzijds dat beide delen onafhankelijke van elkaar moeten passen in de integrale visie voor Nieuw Weiburg.

Het Westeinde zelf vormt de uitzondering op deze financiële waterscheiding. De weg vormt de schakel tussen beide deelgebieden. Beide ontwikkelingen dragen in een nog nader te bepalen verhouding bij aan deze herinrichting.

In deze fase van het project is nog veel onzeker. Het project kent een lange looptijd en tijdens die periode kunnen de omstandigheden wijzigen wat gevolgen kan hebben voor de gekozen uitgangspunten. Een gezamenlijk te bepalen nieuwe afweging en daaruit volgende besluitvorming is dan aan de orde. Tegelijkertijd is er ook binnen de in deze nota geformuleerde uitgangspunten ruimte om nieuwe afwegingen te maken ten behoeve van de haalbaarheid.

Voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg wordt in de volgende fase ingezet op het verkrijgen van subsidies in het kader van de Woningbouwimpuls (WBI). Het verkrijgen van deze subsisie wordt als kansrijk gezien. Zonder deze subsidies komt het realiseren van alle ambities en uitgangspunten onder druk te staan en zullen waarschijnlijk keuzes nodig zijn.

Uitgangspunten:

- De gebiedsontwikkelingen aan beide zijden van het Westeinde staan financieel los van elkaar.
- Beide deelontwikkelingen dragen in een nog te bepalen verhouding bij aan de herinrichting van het Westeinde.
- Het bouwclaimmodel (light) vormt de basis voor de samenwerking aan de westzijde; Alle drie de betrokken partijen brengen grond onder dezelfde inbrengwaarde in en ontvangen daarvoor dezelfde vastgestelde vergoeding per vierkante meter.
- De in deze nota voorgestelde uitgangspunten, de ruimtelijk (ontwikkelmodel) en financiële vertaling biedt perspectief op een financieel uitvoerbaar plan voor alle betrokken partijen, waarbij in de volgende fase nog stappen nodig zijn.
- Er wordt ingezet op het verkrijgen van subsidies voor de realisatie van het project. Het hoge percentage betaalbare woningbouw maakt het project kansrijk voor subsidies zoals bijvoorbeeld de WBI.

DEEL 2

Ter kennisname aan de gemeenteraad: Voorbeeldduitwerking

Voorbeelduitwerking
Het ontwikkelmodel

Het eerste deel van de Nota van Uitgangspunten vormt het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg. Om te toetsen of de optelsom van alle gekozen uitgangspunten ook leidt tot een ruimtelijk en financieel uitvoerbaar plan is een ontwikkelmodel gemaakt. Dit model laat ook zien hoe het plan er met de beschreven uitgangspunten uit zou kunnen komen te zien.

Dit ontwikkelmodel is opgenomen in dit tweede deel van de Nota van Uitgangspunten. Het model is een mogelijke uitwerking op basis van de gekozen uitgangspunten. Het model wordt niet vastgesteld.

Op basis van het ontwikkelmodel ontstaat wel een beeld van de ruimtelijke effecten van de gekozen uitgangspunten.

Het model is ook een toets. Uit het model blijkt dat de gekozen uitgangspunten kunnen worden vertaald naar een ruimtelijk en financieel uitvoerbaar plan.

Het model wordt ter kennisname in dit tweede gedeelte van de Nota van Uitgangspunten opgenomen.

Planschema voorbeelduitwerking





Op deze pagina's is een aantal beelden van binnen het plan te zien die een impressie geven van de ruimtes binnen het plan in deze voorbeelduitwerking.



Op de route van het station naar binnenstad is niet alleen ruimte voor de auto en de fietser op en langs Westeinde maar er komt ook een aantrekkelijke 'loper' voor voetgangers. Lopend langs de nieuwbouw van Landstede aan de rechterzijde heeft men zicht op het entreeplein voor de scholen. Daar is ook een oversteek voor voetgangers zodat het westelijk en oostelijk deel met elkaar zijn verbonden



De Weiburglaan verbindt het Nachthok en Nieuw Weiburg op een ontspannen wijze met doorsteekjes voor langzaam verkeer. De fietsstraat van station tot Stadsweiden krijgt een doorgaande bomenlaan en een wadi in de overgang naar de overwegend grondgebonden nieuwbouw. Het groen en water verkoelt en zorgt voor een ecologische verbinding .

De grootste openbare ruimte direct achter de Challenge Boulevard in het westelijk deel is het hart van de woonbuurt. Hier is ruimte om te spelen, in het gras te liggen of wellicht op een terrasje van de buurtkamer te zitten. Vanaf deze centrale groene plek met grote bomen zijn de toegangen naar de meer intieme hoven aan weerszijden gedacht.



Waar de voetgangersroute van Nachthok naar het centum de centrale groene drager kruist is het balkon van Nieuw Weiburg gedacht. Op dit punt wordt het hoogteverschil in het gebied beleefbaar gemaakt en is de overgang van de centrale ontmoetingsruimte naar het natuurlijke landschap gedacht (met waterberging en ruiger groen) dat aansluit op de groernstructuur van Stadsweiden.



Er zijn meerdere woonhoven met elk een verschillend karakter. In de hoven ben je 'te gast'. De inrichting hangt af van de doelgroepen die er om heen wonen. Soms is het hof klein, soms groot, soms groen dan weer pleinachtig. De hoven zijn met elkaar verbonden door bijvoorbeeld een poort, een trap of een smallere straat zodat verrassing altijd om de hoek is.





In Nieuw Weiburg worden ruimere hoven afgewisseld met intieme hoven en spannende doorsteken. De ruimtes kunnen smal én groen zijn omdat de auto hier niet komt. De verbinding met het Nachthok wordt gedacht als zo'n bijzondere smalle en groen ruimte.



Aan de Westermeenweg opent het plan zich op het punt waar de centrale groene drager uitkomt op de straat. Dit sluit aan op de groenstructuur van Stadsweiden. Twee hogere appartementengebouwen markeren de entree en vormen een landmark aan de Westermeenweg.



In het groene, natuurlijke gebied dat Nieuw Weiburg en de Stadsweiden verbindt ligt de bebouwing wat vrijer in het landschap. Een speelse verdraaiing van de structuur maakt de ruimte spannend en 'opent' Nieuw Weiburg naar de omgeving.



Langs de Westermeenweg komt een groene buffer met ook ruimte voor maaiveldparkeren. De huidige weg wordt behouden en het fietspad wordt ingepast.



Langs de Westermeenweg wordt een nieuwe gevel gecreëerd die aansluit op de bestaande bebouwing. Ter plaatse van de Challenge Boulevard komt een hoogteaccent die deze langzaamverkeer route markeert. De mix van functies zal zorgen voor een levendige weg. De visie is om in de toekomst de oversteek te maken en de verbinding door te trekken naar de binnenstad.

Vergelijking maat en schaal open ruimtes

Vischmarkt
150x45m

Markt
40x50m

Kerkplein
70x60m

Hortuspark
100x60m

Muntplein
50x30m

Hortus
50x30m

170x60m

90x60m

50x30

40x55m

DEEL 3

Bijlagen



Bijlage 1
Participatieschema per thema

In onderstaand schema zijn ingebrachte punten door derden bijgehouden en aangegeven wat er met de input in het participatietraject is gedaan. Vragen, standpunten en opmerkingen zijn opgehaald bij de infomarkten die zijn gehouden, bij de on-line stadsgesprekken en bij de bijeenkomsten van de Klankbordgroep Nieuw Weiburg.

	Afzender	Onderwerp	Wel/niet gehonoreerd	Afspraak/verwerkt in
	Programma: woningbouw en niet woningbouw			
1	KBG	Voorstel om kantoren flexibel te bouwen zodat deze nog als woningen kunnen worden ingezet.	Ja: Aanpasbaar en flexibel bouwen wordt als uitgangspunt opgenomen in de NvU.	NvU p.90
2	KBG	Gevraagd wordt om minimaal 3 kamerappartementen te ontwikkelen.	Nee: Er worden 3 kamers appartementen gebouwd maar ook kleinere woningen voor starters en jongeren. Met het bouwprogramma sluiten we aan op de behoefte van de doelgroepen waarvoor we bouwen. Ook aan 2 kamerappartementen en kleine studio's is behoefte.	In de NvU worden de doelgroepen beschreven waarvoor wordt gebouwd in Nieuw Weiburg en globaal de woonproducten die daarbij horen. Een gedetailleerd bouwprogramma wordt vastgelegd in de volgende planfase.
3	KBG	Knarrenhof wil een positie in het gebied. De ontwikkelaars gaan t.z.t. geschikte partijen zoeken voor bijzondere woonvormen.	Deels: Een belangrijk uitgangspunt is dat er ruimte wordt gecreëerd voor bijzonder woonvormen en doelgroepen. Mogelijk dat Knarrenhof één van de partijen wordt die samen met de betrokken ontwikkelaars voor die doelgroep gaat ontwikkelen. Er wordt geen bouwgrond gereserveerd specifiek voor de stichting Knarrenhof.	In de NvU (p.86) wordt het faciliteren van alternatieve woonvormen opgenomen.
4	Markt '20/ gesprek 1	Knarrenhof zou geweldig zijn kan ook in gestapelde bouw Denk aan gemixte concepten met zorg voor elkaar (Ali B concept; knarrenhof)	Ja: In de gestapelde bouw is het zeker ook mogelijk om woonconcepten te creëren met aandacht voor zorg. Zie ook reactie op vraag 3	In de NvU (p.86) wordt het faciliteren van alternatieve woonvormen opgenomen
5	Markt '20/ Gesprek 1	Betaalbare woningen zowel huur als koop. Er is een enorme behoefte. Vooral betaalbaar wonen faciliteren voor starters, jonger en en ouderen.	Ja: Een groot deel van het programma wordt gebouwd in de betaalbare categorieën waaronder 30% sociale huur.	NvU p86. Er zal ook aandacht zal zijn voor een balans in het programma. Juist omdat een hoog % valt in de betaalbare categorieën moet er aandacht zijn voor en zorgvuldige mix in doelgroepen en woningtypologieën (o.a. grootte).

6	Markt '20	Kantoren is goed denkbaar zeker in combinatie met andere functies	Ja: kantoren maken onderdeel uit van het bouwprogramma. Combinatie met wonen is vooral mooi omdat parkeerplaatsen kunnen worden gedeeld.	NvU p.89-90 Kantorenprogramma wordt opgenomen in de NvU.
7	Gesprek 1	Woningen moeten vooral aantrekkelijk zijn voor inwoners Harderwijk	Ja: Op basis van het woningmarktonderzoek en het woningbehoefte onderzoek is het bouwprogramma tot stand gekomen waarin dus de behoeften van de Harderwijkers zijn opgenomen.	Is verwerkt in de uitgangspunten voor het woningbouwprogramma.
8	Gesprek 1	Nieuw Weiburg wordt niet aantrekkelijker door werklocaties met flexibele werkplekken toe te voegen. Er is weinig behoefte op het gebied van werken, hooguit een aantal flexwerkplekken. Nieuw Weiburg is dé plek voor scholen/ opleidingscentra door de ligging bij het station.	Deels: De nadruk ligt op wonen en leren. Toch is dit ook voor werken (kantoren) een belangrijke locatie juist ook door de ligging vlakbij het station.	In NvU (p.90) wordt het programma voor wonen, onderwijs en werken beschreven.
9	Gesprek 2	Grondgebonden woningen, appartementen en Bebo's spreken het meeste aan.	Ja: Het woningbouwprogramma is een mix. Grondgebonden woningen maken daar onderdeel van uit maar de nadruk zal liggen op de appartementen. Er wordt ook gezocht naar combinaties van die twee. Beneden/Bovenwoningen (BEBO's) zijn dan een optie of appartementen bovenop grondgebonden woningen.	NvU p.86 De verdeling van woontypen en doelgroepen wordt globaal omschreven in de NvU. In het gepresenteerde ontwikkelmodel, een mogelijke vertaling van de NvU is het bouwprogramma concreter vertaald naar woningtypologieën.
10	KBG	Betaalbare woningbouw (o.a. 30% sociale huur) is een belangrijk item in Nieuw Weiburg. In de verdere planontwikkeling mag deze ambities niet worden losgelaten. Bindende afspraken met ontwikkelende partijen zijn daarvoor nodig.	Ja: De gemeente maakt samen met de beide betrokken partijen afspraken over onder meer het bouwprogramma. 30% sociale huur wordt in deze plannen en in de overeenkomsten die worden gesloten vastgelegd.	NvU p.86 Afspraken over 30% sociale huur worden vastgelegd in overeenkomsten met ontwikkelende partijen.
11	Raad	Naast plan 1100 woningen, mogelijkheden aantallen 800 en 1500 onderzoeken. De KBG vraagt om een volumestudie en effecten van alternatieven op het plan.	Ja: Op initiatief van de KBG heeft de raad gekozen voor het uitwerken van een tweetal alternatieven (800 en 1.500) woningen. De effecten van deze beide scenario's worden in een SWOT analyse inzichtelijk gemaakt.	NvU p.168
	Hoogbouw			
12	KBG	Een groot deel van de achtertuinen Stationslaan grenzen aan locatie Landstede. Wordt deze bebouwing verhoogd? Landstede bouwt op eigen terrein en concrete plannen voor de verbouwing zijn er nog niet. Een mogelijkheid is om langs de challenge-boulevard een gemengd gebied te creëren door op de bovenste verdieping woningen te situeren. Gevraagd wordt om aan de zijde van de tuinen niet hoger te bouwen i.v.m. zonbelemmering en geen woningen op de bovenverdieping te bouwen i.v.m. verlichting, geluid en inkijk.	Deels: De grenzen van het huidige bestemmingsplan vormen het kader voor de ontwikkeling van Landstede. Grenzend aan de tuinen van de Stationslaan mag tot circa 12 meter hoog worden gebouwd. Het is mogelijk om van deze maximale hoogtes af te wijken via het doorlopen van een zgn. kruimelregeling. In overleg met Landstede en in afstemming met de bewoners wordt gekeken of deze regeling kan worden ingezet om de bouwhoogte aan het Westeinde te verhogen en aan de tuinzijde zo veel als mogelijk te verlagen. Wonen is binnen het huidige bestemmingsplan op deze locatie niet toegestaan.	Landstede respecteert de maximale bouwhoogtes in het bestemmingsplan voor wat betreft de tuinzijde en gaat met de bewoners in gesprek over een model waarin zowel de wensen van de bewoners (minder hoog aan de tuinzijde) als die van Landstede (voldoende bebouwingsmogelijkheden) kan worden gerealiseerd.
13	KBG	Kijkende naar de directe omgeving, past in Nieuw Weiburg geen hoogbouw en vanwege zicht vanuit Nachthok dient hoogbouw op redelijke afstand plaats te vinden. Bewoners van de Stationslaan willen geen hoogbouw, 70 meter is erg hoog.	Deels: In de eerste plaats zal de hoogbouwvisie worden afgerond voordat de NvU wordt vastgesteld. Op die manier is er voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg een duidelijk kader op dit punt waaraan de plannen kunnen worden getoetst. In de afweging van alle belangen wordt voor Nieuw Weiburg gekozen voor een dichtbebouwd gebied met hoogbouw. Door langs het Nachthok laag te bouwen en langs het Westeinde en het middenterrein meer hoogte toe te staan wordt rekening gehouden met de omgeving. Met de bezwaren van de bewoners van de Stationslaan is rekening gehouden door nu uit te gaan van een minder hoog gebouw op de plek waar nu het Morgencollege staat.	Reacties uit de KBG hebben geleid tot aanpassing van de uitgangspunten zoals die nu worden verwerkt in de NvU. NvU p.168.
14	KBG	Verzoek om nota hoogbouw af te wachten.	Ja.	NvU wordt pas vastgesteld nadat over de hoogbouwvisie is besloten.
15	Markt '20	Hoogbouw prima aan het Westeinde aflopend naar het Nachthok	Ja. Zie ook beantwoording vraag 13	Zie afspraak bij vraag 13. Benoemd op p.68
16	Markt '20	Misschien hoogbouw? of gewoon ja hoogbouw! en hoe hoog is dat dan?	Deels: Er is ruimte voor hoogbouw mits het goed wordt ingepast in de omgeving. Zie ook beantwoording vraag 13.	Zie afspraak bij vraag 13.
17	Gesprek 2	De moderne compacte stadse hoogbouw spreekt velen aan. Past ter plaatse goed en geeft de mogelijkheid veel betaalbare woningen toe te voegen voor met name jongeren en starters. Dat is belangrijk vanwege de vraag en behoefte in de markt. Gebruik de ruimte maximaal om zoveel mogelijk woonruimte te creëren zonder dat het té krap wordt.	Ja: Zie beantwoording vraag 13.	Zie afspraak bij vraag 13.
18	Gesprek 2	Ongeveer de helft (50,6%) vindt dat Harderwijk het lef moet hebben om hoger te bouwen en dat deze locatie daarvoor het meest geschikt is. De voornaamste reden om de hoogte in te gaan, is dat er snel veel nieuwe betaalbare woningen komen vanwege het tekort op de woningmarkt. De gebouwen moet wel aansluiten bij de omgeving. Vooral de groene gevels spreken aan.	Ja: Zie beantwoording vraag 13. Daarnaast is het toepassen van groene gevels ook een uitgangspunt dat waar mogelijk zal worden toegepast.	Zie vraag 13. Toepassing van groene gevels is een maatregel die in de NvU wordt opgenomen.
19	Gesprek 2	Ruim 34% vindt dat hoogbouw niet past in een stad als Harderwijk en niet aansluit bij het historische gedeelte en de authentieke uitstraling van het Nachthok. Harderwijk is geen Randstad. Maak daarom een bewuste keus tegen hoogbouw, 4 of 5 woonverdiepingen zou het maximum moeten zijn.	Nee: Harderwijk is inderdaad geen Randstad. Wat niet wil zeggen de bouwen hoger dan 4 of 5 lagen niet past bij Harderwijk. Die keuze of hoogbouw in Harderwijk past en hoe hoog dat dan kan zijn wordt gemaakt door de raad op basis van de hoogbouwvisie. De ontwikkeling van Nieuw Weiburg moet voldoen aan die visie op hoogbouw voor Harderwijk.	Zie afspraak bij vraag 13.

20	KBG	Geen toren op locatie Morgencollege.	Deels: Wanneer is een woongebouw een toren? De plek van het Morgencollege leent zich voor de ontwikkeling van een markant gebouw. Niet alleen hoogte speelt daarin een rol. Naar aanleiding van discussies in de KBG over dit punt is in het ontwikkelmodel de bouwhoogte aangepast. De hoogbouwvisie wordt uiteindelijk leidende bij de uitwerking van de plannen.	Hoogte afmeting zijn in alle scenario's gelijk en toegevoegd in de NvU p.169
	Bebouwingsdichtheid: Algemeen			
21	Gesprek 1	53% vindt dat gebied een stedelijk karakter mag krijgen	Ja: de ligging vlakbij het station, de ambitie om een fors aantal woningen te bouwen in combinatie met de bouw van andere functies maakt het een gebied met een stedelijk karakter.	NvU p.52
22	Gesprek 2	68,5% vindt 'uitgesproken stads' een toevoeging aan Harderwijk	Ja: Zie beantwoording vraag 21	NvU p.52
	Bebouwingdichtheid: Langs Weiburglaan			
23	KBG	Voorkeur spiegeling door 2-kappers langs de Weiburglaan	Nee: In lijn met de beantwoording van vraag 21 en 22 is het uitgangspunt een stads woonmilieu. Een kopie van de tweekappers aan de andere kant van de Weiburglaan past daar niet bij. Wel wordt rekening gehouden met de bebouwing aan de zuidzijde van de Weiburglaan door te kiezen voor een opbouw in bijvoorbeeld hoogte. Zie beantwoording vraag 13.	NvU p.52 punt 7 NvU p.68 Bouwhoogte uitgangspunten voor een goede aansluiting op bestaande buurt wordt opgenomen in NvU.
24	KBG	Tussen het Nachthok en de nieuwe wijk ziet men graag voldoende afstand door bijvoorbeeld een extra watergang.	Ja: Een spiegeling van het profiel is het uitgangspunt waarbij de bomenrij wordt gehandhaafd (mogelijk dat individuele bomen worden vervangen wanneer ze ziek zijn) en er ruimte wordt gemaakt voor water(berging).	NvU p.119
25	KBG	Geen aaneengesloten monotone maar een meer afwisselende straatwand met wat meer inkijkmogelijkheden kan de aansluiting met het Nachthok verbeteren	Ja: Uitgangspunt is dat er geen massieve gesloten wand wordt gebouwd maar dat er ruimte is voor een doorgang, een terugliggend deel van de gevel of een andere manier om de aansluiting te zoeken bij de andere zijde van de Weiburglaan zonder de bebouwing aan die kant te kopiëren.	NvU p.168
	Onderwijs: nieuwbouw en verbouw Landstede en de challenge boulevard			
26	KBG	Bewoners Stationslaan willen tijdig betrokken worden bij de ontwikkeling Landstede	Ja: In de KBG wordt het ruimtelijk kader dat ook geldt voor Landstede besproken. Op initiatief van Landstede zullen de bewoners van de Stationslaan ook worden betrokken bij de uitwerking van de bouwplannen voor de ver- en nieuwbouw van de school.	Bewoners worden bij de uitwerking van de bouwplannen betrokken.
27	KBG	Niet hoger dan nu al is. Plaats fietsen en auto ondergronds zodat extra verdieping niet nodig is.	Nee/Deels: Zie beantwoording vraag 12. Landstede blijft binnen de grenzen van het huidige BP. De huidige bebouwing is (deels) lager dan de maximale bouwhoogte die in het BP is toegestaan. Beperken van de bouwhoogte aan de tuinzijde en meer hoogte mogelijk maken aan de Westeinde kant is een oplossingsrichting die met bewoners zal worden besproken	Landstede houdt zich aan maximale bouwhoogtes bestemmingsplan en gaat in gesprek met bewoners over uitwerking van de bouwplannen.
28	KBG	Geen parkeergarage Landstede dicht bij Stationslaan.	Nee: de bouw van parkeervoorzieningen maakt ook onderdeel uit van de opgave van Landstede. Op voorhand uitsluiten waar parkeren wordt gepland is niet mogelijk. De positionering en vormgeving van een parkeergebouw zal worden ingebracht in het gesprek met de omwonenden en er zal rekening worden gehouden met de belangen van bewoners.	Onderwerp van gesprek tussen Landstede/bewoners/ gemeente.
	Verkeer: parkeernormen woningbouw/niet woningbouw			
29	KBG	Vanwege de lage parkeernormen maken de leden zich zorgen over mogelijk parkeeroverlast in de omliggende wijken. Parkeerregulering is punt van aandacht.	Deels: Het uitgangspunt is dat juist op deze locatie een lagere norm kan worden toegepast. Vlakbij het station, een bouwprogramma met veel kleine(re) woningen in combinatie met aanvullende maatregelen maken dit mogelijk. De aanvullende maatregelen zijn parkeerregulering, meer fietsparkeren en investeren in bijvoorbeeld deelauto's. Gedurende het verdere planproces zal op vaste momenten worden getoetst of de gekozen uitgangspunten ook werken in de praktijk of dat een bijstelling noodzakelijk is. Aan de voorkant wordt rekening gehouden met een scenario waarin meer parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.	Keuzes ten aanzien van parkeernormering worden in de loop van de ontwikkeling geëvalueerd. De bouw van extra parkeerplaatsen wordt mogelijk gemaakt.
30	KBG	Waar is ruimte voor overlap parkeren en wordt een blauwe zone ingesteld?	Ja: Er is ruimte voor dubbelgebruik. Wonen en werken/leren maken gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. Een vorm van parkeerregulering (vergunning/ blauwe zone/betaald) maakt onderdeel uit van de mobiliteitsaanpak.	Onderdeel NvU.
31	KBG	Leden zien graag een verkeerskundige onderbouwing van parkeernormering.	Ja: Uiteraard worden de gekozen uitgangspunten onderbouwd.	Onderdeel van NvU bijlage 4 p.178
	Verkeer: positie Westeinde			
32	KBG	Het verleggen van Westeinde wordt als pluspunt gezien	Ja: Het uitgangspunt is dat het Westeinde deels wordt verlegd, de scherpe bocht wordt afgevlakt. Als dat met verleggen wordt bedoeld dan voldoet de Nota van Uitgangspunten aan deze wens. Afgezien wordt van de keuze voor een heel nieuw tracé voor het Westeinde. Eerdere studies gingen uit van deze keuze.	Profiel Westeinde is onderdeel NvU. p.105
33	KBG	Lid van de KB spreekt zijn zorgen uit over de 50 km-weg en de diverse uitritten die hierop aansluiten.	Ja: Die zorgen worden gedeeld. De aansluiting van woningen en andere functies op voornamelijk het Westeinde vraagt om een zorgvuldig ontwerp waarin de verwachte ontwikkelingen ten aanzien van (auto)mobiliteit zullen worden verwerkt.	Uitgangspunt beschreven op p.111

34	KBG	Lid van de KBG doet de suggestie van het Westeinde een 30 kilometer weg te maken. Ook 'shared space' inpassing*, zoals de groene Champs Elysees in Parijs zijn toepasbaar. Op die manier zal de hinder erg meevallen. De noodzaak om te verleggen of verschuiven is daarmee minder geworden. Een halfverdiepte ligging biedt mogelijkheden en zou ruimte kunnen bieden om een halfverhoogd openbaar gebied (Challenge Boulevard) over het Westeinde te leggen met passende halfverhoogde bebouwing. Betere aansluiting oostelijke en westelijke deel. Door in het oostelijke gedeelte verder iets te schuiven met bouwblokken ontstaan wederom interessante zichtlijnen. Een verdere verbetering van zichtlijnen kan in deze omgeving worden verkregen door de richting van de noordwestelijk hof komt overeen te laten komen met die van het eivormige gebouw aan de rotonde Westeinde-Westermeenweg. Zo krijgt de fietser, voetganger, busreiziger en automobilist op de Westermeenweg (als ruggegraat van de stad) komend vanuit Drielanden zicht op St. Jansdal en andersom op de Villa Weiburg.	Deels: Omdat het Westeinde ook een verkeersfunctie heeft en houdt blijft 50km/uur het uitgangspunt. Mogelijk dat daar in de toekomst anders naar wordt gekeken. Ook bij 50 km/u is de verkeersfunctie te combineren met de verblijfsfunctie mits goed en zorgvuldig ontworpen. Een shared space is dan inderdaad een mogelijkheid. Ook modellen met een verdiepte ligging van het Westeinde zijn verkend. Hier is niet voor gekozen omdat dan juist het belang van dit nieuwe stadsdeel wordt ontkend. Komende uit de tunnel bén je in de stad en beleef je dit nieuwe stadsdeel in plaats van er onderdoor te rijden. De suggesties voor zichtlijnen en de richting van bouwblokken worden meegenomen wanneer op basis van de NvU een masterplan wordt getekend. In het ontwikkelmodel dat nu al is uitgewerkt hebben deze ideeën deels al een plek gekregen.	Wordt een belangrijk uitgangspunt in de nota waar het gaat om het profiel en inrichting van het Westeinde. Uitgangspunt beschreven op p.111
35	KBG	Er is afstemming bereikt over de ligging van het Westeinde. De ligging blijft gelijk alleen de bocht wordt afgevlakt.	Ja: Het idee de huidige ligging van het Westeinde als basis nemen voor de verdere ontwikkeling wordt breed gedeeld in de KBG.	Profiel Westeinde is onderdeel NvU. p.105
	Verkeer: functie Weiburglaan (inclusief gebruik rotonde Westermeenweg)			
36	KBG	De bezoekers van de nieuwe wijk kunnen langs de nieuwe toegangswegen parkeren. Het is niet de bedoeling dat de Weiburglaan hiervoor wordt gebruikt. Omdat dit wel is toegestaan, wordt hier t.z.t. naar gekeken hoe dit is op te lossen.	Ja: De Weiburglaan gaat geen belangrijke rol spelen in de ontsluiting van het nieuwe plan en zeker niet als parkeerstraat voor de nieuwe bewoners.	Beschreven in NvU p. 107 in de masterplanfase zal een uitgebreid onderzoek moeten plaatsvinden naar de ontsluiting in het gebied.
37	KBG	Ontsluiting van de nieuwe woonwijk via de Weiburglaan is niet wenselijk voor de bewoners van het Nachthok (zorgpunt). Verzoek is om rechtstreekse ontsluiting via Westermeenweg te realiseren (naast de ontsluiting via de Baanweg).	Deels: De Weiburglaan gaat geen rol spelen in de ontsluiting van het nieuwe plan met uitzondering van de poot van de rotonde aan de Westermeenweg die zal worden gebruikt om het nieuwe gebied te bereiken. Een 5e poot aan deze rotonde is verkeerskundig niet wenselijk. Een ontsluitingsvariant via de Baanweg wordt in het vervolg verder onderzocht en afgewogen.	In NvU als uitgangspunt opnemen (rol Weiburglaan) of als uit te werken punt (Baanweg) benoemen. Beschreven in NvU p. 107
	Verkeer: Ontsluiting Nachthok verschillende varianten waaronder aansluiting Baanweg op Westermeenweg			
38	KBG	De ontsluiting van de Baanweg op de Westermeenweg wordt als uit te werken punt opgenomen in de NvU. Naast een goede ontsluiting van de parkeergarages ten behoeve van de woningbouw en de parkeervoorzieningen voor de kantoren, Landstede en van het station.	Ja: Zie ook vraag 37. De Baanweg wordt als alternatief voor de ontsluiting van het Nachthok en het P+R terrein onderzocht in het vervolgtraject. De nieuwe bebouwing ten westen van het Westeinde wordt ontsloten via het Westeinde. Het uitgangspunt voor de Oostzijde (Landstede) is een aansluiting op de Westermeenweg.	In NvU als uitgangspunt opnemen (ontsluiting wonen en kantoren en Landstede/wonen) of als uit te werken punt (Baanweg) benoemen.
	Verkeer: algemeen			
39	KBG	Naast de loop/fietsroute naar het centrum via de Stationslaan, wordt gekeken naar een tweede aantrekkelijke route (Challenge Boulevard) met meerdere functies die ook direct langs het ziekenhuis loopt. Gevraagd wordt te letten op veiligheid i.v.m. oversteken en aanleg voetpaden.	Ja: dit aspect wordt bij de uitwerking meegenomen. De oversteek van de Westemeenweg richting het ziekenhuis is daarbij belangrijk om aan de Challenge Boulevard ook een vervolg te kunnen geven.	In de stadsbrede omgevingsvisie worden verkeersroutes voor (langzaam) verkeer op stadsniveau bekeken en meegenomen.
40	KBG	Wens bewoners dat ontsluiting van het P+R-terrein niet via het Nachthok loopt	Ja: Het P+R terrein wordt niet via de Weiburglaan of via het Nachthok ontsloten. Wel wordt in het vervolg de optie via de Baanweg verder uitgewerkt.	Beantwoording wordt verwerkt in NvU p.107
41	gesprek 1	Een aantrekkelijke wandelroute van het station naar het centrum is zeer gewenst.	Ja: Het concept van de Challenge Boulevard voorziet in deze route en is een belangrijk onderdeel van de visie die in de NvU is verwoord. Bij de ontwikkeling van Nieuw Weiburg wordt de eerste stap van die route vormgegeven.	In de stadsbrede omgevingsvisie worden verkeersroutes voor (langzaam) verkeer op stadsniveau bekeken en meegenomen. In de NvU wordt de eerste stap van die route "vastgelegd".
42	Gesprek 1	Westeinde moet veiliger, groener en meer ruimte voor voetgangers en fietsers	Ja: Naast de huidige verkeersfunctie krijgt Westeinde ook een verblijfsfunctie met (meer) ruimte voor langzaam verkeer. Zie ook vraag 34.	Ultgangspunten voor verblijfsgebied en routes voor langzaam verkeer opnemen in NvU p.103
43	Gesprek 1	Een autoluwe wijk draagt bij aan een fijne leefomgeving. De 'auto te gast' geeft voorrang aan voetgangers en fietsers. Parkeren voor met name gebruikers van OV moet gratis blijven anders wordt het OV minder benut, is de vrees.	Deels: Een autoluwe wijk (zo veel als mogelijk autovrij) is het uitgangspunt. Parkeren gebeurt zoveel als mogelijk onder de grond of in parkeergebouwen. De afweging of het P+R terrein gratis blijft om het OV te stimuleren is een afweging van met name de NS maar de lijn dat parkeren goedkoper is wanneer daarna gebruik wordt gemaakt van het OV is een lijn die ook door de NS wordt gedeeld.	Uitgangspunten parkeren verwerken in NvU p.99

44	KBG	Door het wegnemen van de Westermeenweg tussen het Westeinde en de Voorste Wei en eventueel in het verlengde hiervan ook het stuk tussen de Voorste Wei en de Stadswei, zal de snelste route voor bewoners Stadsweiden veranderen naar de A28. Voor verkeersdeelnemers die voor andere redenen deze route namen is de Stadswei geschikt. Daarnaast verminderd dit het aantal kruisingen van autoverkeer en maakt het (door de langere rijtijd) de fiets als alternatief vervoersmiddel binnen de stad aantrekkelijker. Het afgesloten deel kan gebruikt worden voor snelfietspad, hulpdiensten en een parkachtige omgeving.	Deels: Het terugdringen van de automobiliteit en het stimuleren van fietsmobiliteit (STOMP principe) is een belangrijk uitgangspunt voor dit project. De voorgestelde aanpassingen vallen echter buiten de scope van het project. Het zijn ideeën en afwegingen die thuishoren bij een visie op de mobiliteit in de stad als geheel. Ze zullen worden ingebracht in de omgevingsvisie.	Visie wordt gedeeld en verwerkt in de NvU. Concrete voorstellen worden ingebracht in de Omgevingsvisie.
45	KGB	Het bestaande fietspad Vliepad wat nu doodloopt, zou over de Westermeenweg, door de Nieuwe Weiburg, lang de rotonde Stations-laan, Westermeenweg, Verkeersweg kunnen worden doorgetrokken tot het Sypelpad. Hiermee ontstaat een nieuwe doorlopende fietsverbinding. Hierbij zal het pad achter het CCNV lopen, waarbij rekening gehouden moet worden in de plannen van de sloop/nieuwbouw van het oude Praxispand.	Ja: Het is een goed idee om het nieuwe plan over de Westermeenweg heen te verbinden met de wijk Stadsweide en het Wolderwijd. Dit idee is verwerkt in het ontwikkelmodel (deel 2 van de NvU). Ook de aansluiting op de Sypel aan de andere kant van het plangebied is onderdeel van het model en van de NvU. Zo ontstaat een robuuste oost-west verbinding voor het lopen en fietsen.	Verwerken in ontwikkelmodel en NvU en het bredere plaatje uitwerken in de Omgevingsvisie.
46	KBG	Het kan helpen een herkenbare fiets- en voetverbinding te maken van station, achter St. Jansdal via Kruithuis naar het te vernieuwen Randmeerterrein met een bruggetje op het Zeepad – een mooie kans, waarmee diverse onderdelen van Harderwijk beter met elkaar in verbinding komen te staan.	Ja: De beschreven route komt overeen met de Challenge Boulevard. Deze boulevard is een belangrijk ruimtelijk onderdeel van de NvU. Bij de ontwikkeling van Nieuw Weiburg wordt de eerste stap van deze nieuwe verbinding vastgelegd.	1e stap van deze verbinding is opgenomen in de NvU als de Challenge Boulevard p.65 en het vervolg (langs het ziekenhuis en het Kruithuis) verankeren in de Omgevingsvisie.
	Beeldkwaliteit			
47	KBG	Zoeken naar passend beeld bij architectuur Nachthok met een toekomstgerichte moderne uitstraling. Dit moet nog worden uitgewerkt.	Ja: Wat passend is kan over worden gediscussieerd. Zeker geldt dat zowel in de stedenbouwkundige opzet als in de architectuur de aansluiting zal worden gezocht bij de kenmerken van het Nachthok.	NvU p.52
48	KBG	Een groene historische uitstraling wordt gemist. Voorheen bestond het gebied uit landbouw; door bijvoorbeeld een korenveld terug te laten komen versterkt dat de geschiedenis.	Deels: Het combineren van een hoge bebouwingsdichtheid en een groene uitstraling is niet eenvoudig. De wijk zal minder groen zijn dan bijvoorbeeld Harderwijde. Het groen dat er is moet daarom van goede kwaliteit zijn. Het idee het verleden terug te laten komen bij de uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte wordt overgenomen. Een landschapsarchitect zal bij de uitwerking worden betrokken.	NvU.117
49	KBG	Uitzicht op hoge gebouwen is ongewenst	Deels: Het kan niet worden voorkomen dat de nieuwe bebouwing vanuit de omgeving zal worden gezien. Wel is er aandacht voor een zorgvuldige inpassing van de nieuwbouw. Zie ook beantwoording vraag 13 en 23.	Zie vraag 13 en 23.

50	KBG	Ruimtecirkel voor de Straat van de Toekomst als checklist inzetten om per thema te kijken of alle punten aan de orde komen in de NvU.	Ja: De ruimtecirkel zal als instrument dat is bedoeld voor het bespreken van meer gedetailleerde plannen voor de inrichting van de openbare ruimte worden ingezet.	Instrument wordt bij de uitwerking van de plannen ingezet.
51	KBG	Het plan is nu niet typisch Harderwijks. Verzoek om Harderwijkse referenties aan te halen zoals de kazernes.	Deels: Met het in de NvU gekozen thema colleges wordt aangesloten op de Harderwijkse historie en wordt gerefereerd aan bestaande ruimte in Harderwijk (bijvoorbeeld de pleinen in de binnenstad). Het kazerneverleden heeft niet specifiek als inspiratie gediend bij het opstellen van de visie die heeft geleid tot de NvU.	Link met historie Harderwijk opnemen in NvU p.56
52	KBG	Zoveel mogelijk bestaande bomen behouden.	Ja: Bestaande grote bomen hebben waarde. Ze zijn belangrijke input voor het ontwerp van het Masterplan en waar mogelijk worden ze ingepast in dat ontwerp. Het is ook reëel te constateren dat waarschijnlijk niet al het huidige groen kan worden behouden.	NvU p.117
53	Markt '20	Een eigen karakter zoals het Waterfront	Ja: In de NvU worden duidelijk keuzes gemaakt die leiden tot een geheel eigen karakter voor deze nieuwe wijk.	NvU. H5
54	Markt '20	Mooi de karakters (recreatief groen en water) van Harderwijk op deze plek verbinden	Ja: Ondanks dat het er veel woningen worden gebouwd zijn ook die verbindingen van groot belang.	NvU. H5
55	Markt '20	Graag écht duurzaam, dus ook geen betonbouw.	Deels: De ambities ten aanzien van duurzaamheid in het algemeen en circulair bouwen in het bijzonder zoals die in de NvU zijn opgenomen zijn hoog. Het is niet reëel betonbouw 100% uit te sluiten voor het bouwprogramma dat is gepland.	Opnemen in NvU.
56	Gesprek 1	Een groene en duurzame wijk met een ontmoetingsplek en ruimte voor spelende kinderen	Ja: Groen en duurzaam binnen de kaders die in de NvU worden gesteld aan bijvoorbeeld bouwprogramma.	NvU p.117
57	Gesprek 2	Het project vormt een verbinding tussen omliggende gebieden en het station en is een mooie entrée van de stad. Groen en water dragen bij aan klimaat, waterberging en voorkomt hittestress.	Ja: Kwalitatief hoogwaardig groen, voldoende waterberging en daarmee voorkomen van hittestress zijn uitgangspunten die een plek hebben in de nota.	NvU. H8
58	KBG	de "college-look" doortrekken richting scholengemeenschap, zonder toren!	Deels: het college concept kan inderdaad ook heel goed worden toegepast op de ver- en nieuwbouw van de scholen. Landstede omarmt de visie zoals die in de NvU wordt neergelegd. Mogelijk dat er ook voor woningbouw ruimte is aan de oostkant van het plangebied. Uitgangspunten voor de hoogte van dit woongebouw worden gesteld in de hoogbouwvisie (zie ook vraag 13 en 23)	NvU. p.77
59	KBG	Zorg er voor, dat de hoven op een zo logisch mogelijke plek in het plangebied worden gelegd en geef daaraan zo mogelijk een zo opti-maal mogelijke openbare functie, bijvoorbeeld als onderdeel van logische en veilige fiets- en wandel-routes. Zorg er ook voor dat deze hoven een zo min mogelijke stenige indruk geven; met gras en bomen kunnen op deze manier koele en aangename verblijfsplekken in het plangebied tot ontwikkeling komen	Ja: de beschreven suggesties maken onderdeel uit van de NvU. Een aantal hoven zal een openbaar karakter krijgen en de aaneenschakeling van die hoven vormt een route door het gebied. Een deel van de hoven zal ook een meer privé karakter krijgen of in eigendom worden uitgegeven aan toekomstige bewoners.	NvU. p.77

60	KBG	Structurele aansluiting van Nieuw Weiburg op de hovenopzet van Stromenwaard en groenzone naar het Zeepad is ruimtelijk en sociaal gezien een vereiste. In de eerste plaats kan vanuit de Stromenwaard een fietspad door Nieuw Weiburg heen worden doorgetrokken naar het station (en kan via deze route ook de Veluwe worden bereikt). In de tweede plaats is het te overwegen om rondom de Westermeenweg een eerste hovenstructuur te realiseren. Omdat ook de Stromenwaard al een zekere mate van een hovenstructuur ademt krijg je op die manier een natuurlijke overgang tussen Stromenwaard en Nieuw Weiburg. Zowel nu als in de naaste toekomst (b.v. bij het renoveren/ vernieuwen van de ouderen woningbouw in Stromenwaard) kan dit positief uitwerken. Door de Westermeenweg wat breder neer te zetten dan wel iets te verschuiven ontstaat er ook ruimte om direct aansluitend in Nieuw Weiburg hoger te bouwen. Bovendien kunnen er op deze manier en door het iets verschuiven van woonblokken wederom interessante zichtlijnen ontstaan, b.v. vanaf Villa Weiburg richting ziekenhuis. Bij de statige Villa Weiburg kan een soort van publieke voortuin worden gedacht. Deze voortuin heeft een centrale loop-/zichtas langs een naar binnen buigende Westermeenweg. Door de iets te verschuiven richting van de woonhof aan de kop Weiburglaan komt deze overeen met die van de Villa en voortuin, hetgeen het collegeplan als geheel ten goede komt.	Deels: de in deze reactie genoemde suggesties sluiten goed aan op de hoven en colleges die het uitgangspunt vormen voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg. De opzet het daarmee mogelijk de visie zoals in vraag 60 verwoord wordt door te trekken naar de andere kant van de Westermeenweg. Deze ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van de scope van het project maar maken een ontwikkeling in die richting ook naar de toekomst toe mogelijk. Dat is een afweging en uitwerking die in de omgevingsvisie thuis hoort.	Opnemen in NvU en meenemen in de uitwerking Omgevingsvisie.
61	KBG	Zorg dat voor elke te verwijderen boom of struik tenminste één andere in het plangebied terug moet komen.	Ja: Het behoud van het groen waar mogelijk is het uitgangspunt. Het compenseren van bomen die wellicht toch moeten wijken voor de nieuwbouw ook.	NvU. p.117
62	KBG	Bij vervanging van bomen langs Weiburglaan in latere fases wordt gekeken om de dikte van de stammen aan te passen aan de nieuw geplante bomen in 2022.	Deels: Het onderhoud en vernieuwen van de bomenrij van de Weiburglaan valt buiten de scope van het project. Of de te planten bomen in de loop van de jaren steeds van gelijke grootte kunnen zijn als de in 2022 geplante bomen kan niet worden gegarandeerd. Het uitgangspunt zo snel als mogelijk de uitstraling van een volwaardige laan te herstellen wordt gedeeld.	Uitgangspunt wordt meegegeven aan Team beheer & realisatie van de gemeente Harderwijk.

63	KBG	In de plannen wordt het ruimtelijke ontwikkelkader voor Landstede bepaald. Naast de opgave voor nieuwbouw/verbouw van de scholen is er ruimte voor woningbouw en andere functies. Ook voor parkeren moet ruimte worden gereserveerd. De kaders van het bestemmingsplan zijn leidend voor de ontwikkeling van de school.	Ja: Kaders BP zijn leidend voor de school. Binnen de kaders van het BP kunnen onder meer over hoogte ook nog keuzes worden gemaakt. Die keuzes zullen aan de direct omwonenden worden voorgelegd en besproken.	NvU p.129
	Algemeen			
64	KBG	Verzoek om datagegevens bij grafieken te plaatsen, een trefwoordenregister toe te voegen voor de leesbaarheid van de NvU en vermelding van de juridische kaders.	Ja: Voor zover bekend zal bij de definitieve NvU worden verwezen naar de bron van gegevens en zal een trefwoordenregister worden toegevoegd.	NvU. p.183
65	KBG	Bewoners van het Nachthok maken zich zorgen over de energietransitie voor hun wijk en willen graag hierbij strakker betrokken worden. Er loopt een onderzoek voor mogelijkheden van een warmtenet voor Nieuw Weiburg. Energietransitie is een gemeente breed traject.	Ja: Onderdeel van de NvU is een studie naar de haalbaarheid van een warmtenet voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg een zogenaamd Smart Termisch Grid. De aanleg van dit net ten behoeve van de nieuwbouw heeft de komende tijd prioriteit. Wanneer er kansen zijn om ook bestaande buurten aan te sluiten dan gebeurt dat altijd samen met en in overleg met de bewoners van deze buurten/wijken.	Bij koppelkansen met omliggende wijken, worden de bewoners hierover geïnformeerd en worden ze betrokken bij de uitwerking van die plannen.
66	KBG	Leden worden gevraagd na te denken over een thema voor de nieuwe wijk tbv straatnaamgeving	Ja: Het verzoek om mee te mogen denken met de naamgeving van straten in de nieuwe wijk wordt gehonoreerd. Ideeën worden t.z.t. ingebracht bij de commissie die het college op dit onderwerp adviseert.	Inbreng voorleggen aan commissie naamgeving.
67	Markt '20	Levendigheid is goed maar niet wanneer er een druk uitgaansleven zou ontstaan	Ja: Een levendige wijk zal het zeker worden. Veel nieuwe bewoners vinden hier een plek en delen die plek met scholieren, werknemers, reizigers etc. Dat geeft reuring. Er is geen ruimte voor avond- en nachthoreca. Een uitgaansgebied zal het dus zeker niet worden. Daarvoor is de binnenstad de aangewezen plek.	NvU p.56
68	Gesprek 1	Nieuw Weiburg moet een groene duurzame wijk worden waarin jongeren (starters) en ouderen (senioren complexen) elkaar ontmoeten met faciliteiten zoals een supermarkt, om de hoek.	Ja: Die visie sluit naadloos aan bij de ideeën die ten grondslag liggen aan de NvU. Wat betreft de supermarkt niet. De nieuwe wijk maakt gebruik van de voorzieningen in de omgeving. Mogelijk dat gekoppeld aan het station of ander openbaar vervoer er plaats is voor een kleine supermarkt.	NvU p.89-90
69	Gesprek 1	Naast een ontmoetingsplek is er ruimte voor spelende kinderen en een terras/koffiebar/lunchroom. Groen, ruimte, een veilig gevoel, goede verlichting en rust zijn nodig voor een prettig verblijf en zorgen voor een goede sfeer in de wijk.	Ja: genoemde punten kunnen en worden op basis van de NvU ontwikkeld.	NvU p.89-90

70	Gesprek 1	Duurzaamheid is een belangrijke reden om in Nieuw Weiburg te komen wonen/werken. In Nieuw Weiburg moet ruimte komen voor water, groen voor afwatering, bomen in een parkachtige omgeving en stadstuinen. Ook worden zonnepanelen genoemd en klimaatneutrale woningen waarbij deze wel betaalbaar blijven voor de starters en studenten.	Ja: de gekozen uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid zijn ambitieus. Ook de betaalbaarheid van het bouwprogramma is een belangrijk uitgangspunt. Bij de uitwerking van de plannen zullen beide uitgangspunten met elkaar in balans moeten worden gebracht.	NvU H8. duurzaamheid
71	Gesprek 2	De volgende maatregelen worden genoemd om aan de ambities voor de nieuwe wijk toe te voegen: groene daken, duurzaam houtgebruik in bouw, parken (eetbaar), gemeenschappelijke (moes)tuinen en groenvoorziening, ruime fietsenstallingen, voldoende oplaadpunten voor elektrische voertuigen, deelauto's/fietsen, zonnepanelen.	Ja: De genoemde punten worden benoemd in de verschillende hoofdstukken van de Nota van Ultgangspunten. Groene daken indien mogelijk icm zonnepanelen. Toepassing van duurzaam geproduceerde en gecertificeerde materialen is het uitgangspunt. Gemeenschappelijke tuinen zijn in de hoven heel goed mogelijk. Er is veel ruimte voor de fiets en de stalling daarvan, juist ook om de automobiliteit en het aantal daarvoor benodigde parkeerplaatsen terug te dringen. Deelautoconcepten zijn onderdeel van het mobiliteitsconcept en het spreekt voor zich dat het plan is voorbereid op de groei van elektrisch rijden.	diverse hoofdstukken
72	KBG	Straatnamen in deze wijk laten aansluiten op termen en namen die in het openbaar vervoer worden gebruikt. Een voorbeeld: veel materieel van de N.S. heeft (bij) namen gekregen die zich goed lenen om als straatnaam te dienen, zoals: Blauwe Engel, Koploper, Wadloper, Hondekop, Buffel, Sprinter. Blokkendoos, De Arend. Of benoemen van schilders. Naast bekende (inter)nationaal bekende namen geeft deze optie ook de mogelijkheid om bekende plaatselijke en regionale schilders te vernoemen.	Zie antwoord vraag 66	Zie vraag 66.
73	KBG	Stel prioritering van de ambities in en geef nu al aan hoe erg en hoe belangrijk het is als bepaalde ambities wel of niet gehaald gaan worden.	Ja: De in de Nota weergegeven uitgangspunten zijn verwerkt in een model en dat model is op hoofdlijnen doorgerekend. In de financiële paragraaf wordt de haalbaarheid beschreven. In principe zijn de beschreven uitgangspunten in samenhang met elkaar ook financieel uitvoerbaar. Een multi criteria analyse geeft inzicht in de keuzes die bij het opstellen van de NvU zijn gemaakt.	NvU H10
74	KBG	Zijn de 21 joodse achternamen van Harderwijkse slachtoffers te gebruiken in nieuwe straatnamen voor Weiburg?	Zie antwoord vraag 66.	Zie vraag 66.





Bijlage 2
Afweging scenario's woningaantallen

Drie scenario's voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg

De raad heeft besloten dat er circa 1.100 woningen worden ontwikkeld in Nieuw Weiburg. Dat aantal is deels gebaseerd op woningbehoefte onderzoek. Er is veel vraag naar (betaalbare) woningen en deze locatie kan daar fors aan bijdragen. Het aantal woningen wordt ook bepaald door keuzes die zijn gemaakt (bestaande beleid) of worden voorgesteld in deze Nota van Uitgangspunten bijvoorbeeld ten aanzien van de parkeernormering. Een lagere parkeernorm levert meer ruimte op. Er kunnen meer woningen worden gebouwd omdat er minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. Ook de bouwhoogte is een bepalende factor. De hoogbouwvisie is kaderstellend voor de ontwikkeling van Nieuw Weiburg en dus bepalend voor het maximale aantal woningen dat kan worden gerealiseerd. Ook financiële overwegingen spelen een rol. De omvang en de samenstelling van het bouwprogramma bepaalt de grondwaarde.

Al die afwegingen van belangen leiden tot uitgangspunten zoals die in deze nota zijn beschreven. Op basis van die uitgangspunten is een ontwikkelmodel gemaakt dat uitgaat van 1.100 woningen aan de westzijde van het Westeinde.
De raad heeft besloten naast dit scenario van 1.100 woningen ook scenario's van 800 en 1.500 woningen uit te werken.

Die beide scenario's zijn weergegeven als varianten op het 1.100 woningen scenario. Het verschil in aantallen woningen wordt bereikt door te variëren in de bouwhoogte rondom de colleges in het midden van het plangebied en langs het Westeinde. Bij het scenario van 800 woningen worden de hoogtes verlaagd, bij 1.500 woningen komen er een aantal lagen bij.

Ervan uitgaande dat verder de uitgangspunten zoals die worden voorgesteld voor het 1.100 woningen scenario ook van toepassing zijn op beide andere scenario's is per thema een SWOT analyse beschreven.

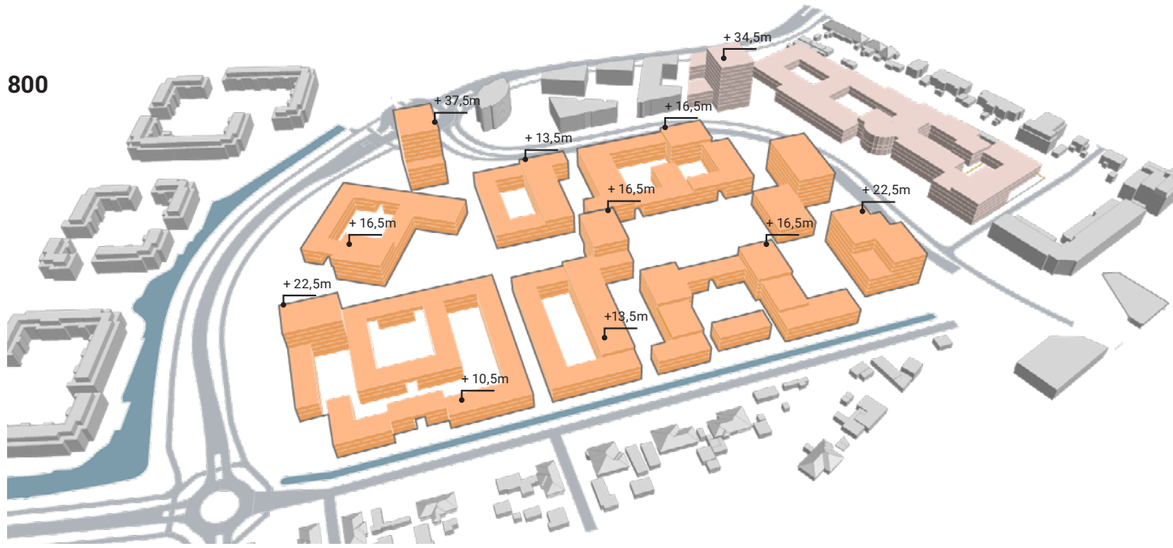
Ruimtelijke visie en ontwikkelgebieden, ruimtelijke analyse en opgave

Voor elk van de scenario's geldt dat wordt uitgegaan van één ruimtelijke visie voor het hele plangebied. Ook de betrokken partijen aan de oostzijde en de westzijde zijn gelijk welk scenario ook wordt gekozen. Datzelfde geldt voor de ruimtelijke analyse en de opgave. Omdat de drie scenario's zijn gebaseerd op dezelfde basis is een SWOT analyse op dit punt niet van toegevoegde waarde. Op de ruimtelijke kwaliteit en de beleving wordt in de SWOT bij H6 ingegaan.

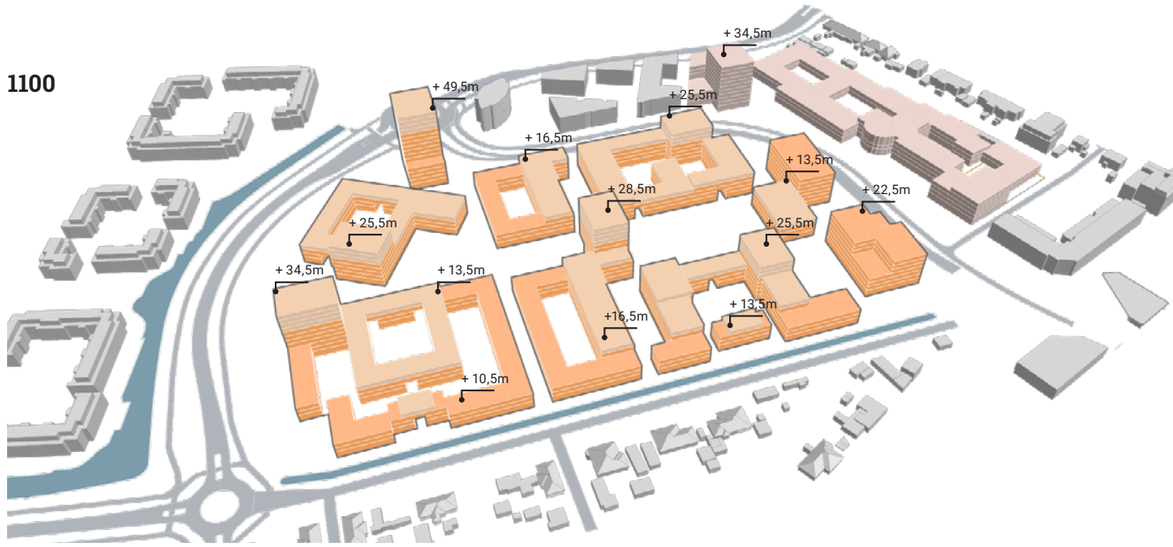
Programma niet-wonen

Aangenomen wordt dat het programma voor niet wonen in alle scenario's gelijk blijft. Aan de Oostzijde is het scholenprogramma voor Landstede dominant, mogelijk gecombineerd met woningen. Aan de Westzijde is het woonprogramma dominant met niet wonen (scholen, kantoren, hub en mogelijk een hotel). Deze functies sluiten aan de op visie op de ontwikkeling van dit gebied.
Omdat in de scenario's wordt gevarieerd op het woningbouwprogramma is een SWOT analyse op het niet woningbouw deel hier niet van toegevoegde waarde.

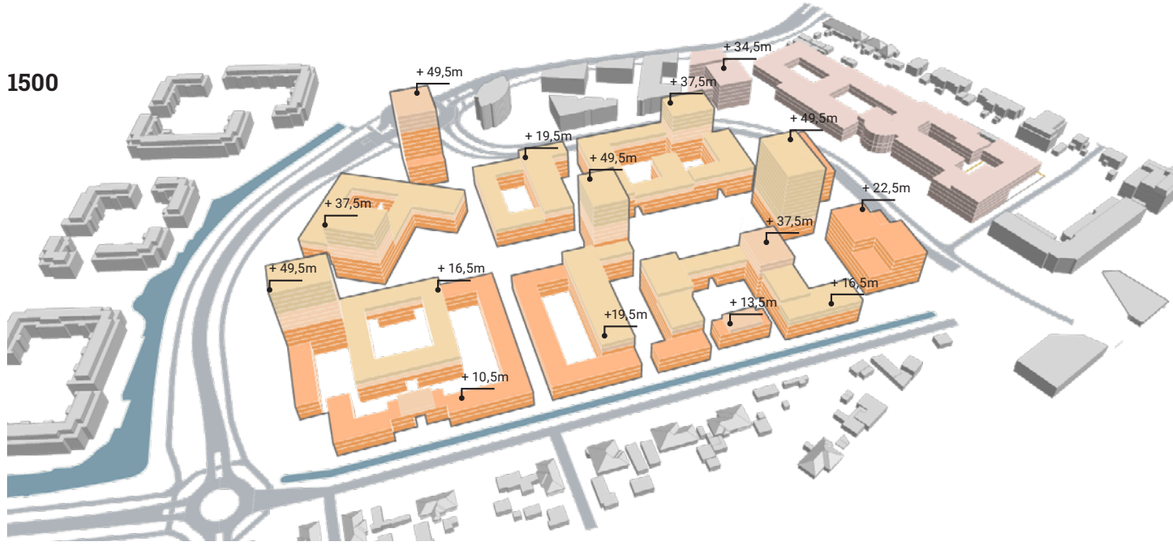
800



1100



1500



SWOT programma wonen

	800 woningen	1100 woningen	1500 woningen
Sterkte	Sluit meer aan bij de huidige Harderwijkse schaal en maat.	Het is een uniek woonmilieu wat nog passend is in de Harderwijkse schaal en maat.	Leidt tot een meer 'hoogstedelijk' gebied en is uniek voor Harderwijk.
Zwakte	Draagt minder bij aan woningbouwopgave. Kansen om meer woningen te bouwen worden niet benut.	Het is een uitdaging om voldoende variatie te realiseren. Er is sprake van een schaalsprong in met name bebouwingsdichtheid ten opzicht van wijken als het Waterfront	Ten opzichte van de bestaande wijken wordt een aantal stappen tegelijk gezet naar een hoogstedelijk milieu. Teveel druk op omgeving. Leven in anonimiteit en minder cohesie.
Kansen	Er is meer ruimte beschikbaar voor grondgebonden woningen.	Biedt kans voor variatie en is een uniek woonmilieu voor Harderwijk. Programma geeft mogelijkheid om doorstroming op gang te brengen.	Er is meer kans om bij te dragen aan de woningbouwopgave en experimenteel door een ruimer programma.
Bedreigingen	Te weinig woningen om voldoende stedelijkheid te creëren en heeft een minder onderscheidend karakter.	Zijn gezinnen geneigd in ruime appartementen/maisonnettes te wonen? Biedt het vooral gestapelde programma voldoende variatie ook voor die doelgroepen?	Meer woningen betekent meer hoogbouw en druk op het openbaar gebied en sluit dit aan bij woonwensen van Harderwijkers? De programmering en fasering van andere projecten in Harderwijk.

SWOT beeldkwaliteit en beleving

	800 woningen	1100 woningen	1500 woningen
Sterkte	Minder bouwmassa zorgt voor minder impact op de omgeving	Geeft het gebied meer uitstraling als stadsentree. Meer variatie in de hoogte opbouw van de bebouwing maakt het stedenbouwkundige plan aantrekkelijker.	Unieke schaal en hoogte voor steden als Harderwijk. Indrukwekkende entree
Zwakte	Minder variatie in hoogte opbouw zorgt voor minder expressief plan.	De hogere bebouwing in het plan zal meer impact op de omgeving hebben	Hogere bebouwing zorgt voor meer impact op de omgeving en een minder prettig verblijf buiten en binnen de woningen
Kansen	Doordat er relatief veel openbare ruimte per persoon beschikbaar is liggen er kansen in de inrichting van de openbare ruimte	Veel kansen voor variatie binnen het plan	Hoge aantal woningen zorgt ervoor dat er potentieel veel kwaliteit in de openbare ruimte gerealiseerd kan worden
Bedreigingen	Lagere aantallen zorgen voor minder inkomsten en dus potentieel minder kwaliteit in architectuur en openbare ruimte	Geen specifieke bedreiging.	Hogere druk op openbare ruimte en hogere schaalsprong tov omgeving

SWOT mobiliteit en verbindingen

	800 woningen	1100 woningen	1500 woningen
Sterkte	Uitgaande van een gelijk blijvende stedenbouwkundige opzet is er bij minder woningen minder druk op omgeving en op infrastructuur.	Diverse verkeerstromingen goed en veilig te scheiden. Goede ontsluiting van weerszijde van Westeinde	Meer gebruikers OV
Zwakte	Minder gebruikers OV	Uitdaging om automobiliteit te verminderen.	Uitgaande van een gelijk blijvende stedenbouwkundige opzet is er bij meer woningen meer druk op omgeving en op infrastructuur.
Kansen	Lagere belasting omliggende wegennet door minder bewoners.	Gevarieerde mix van vervoerswijzen.	Extra stimulans richting provincie en NS om spoorproduct te verbeteren (sneller en frequenter naar Amersfoort en Zwolle).
Bedreigingen	Hoogwaardige parkeeroplossingen (ondergronds) staan onder druk.	Parkeerdruk op omgeving.	Hogere belasting omliggende wegennet door extra bewoners.

SWOT parkeren

	800 woningen	1100 woningen	1500 woningen
Sterkte	Minder parkeerplaatsen (uitgaande van dezelfde norm) en minder automobiliteit als gevolg van deze ontwikkeling.	Grotendeels (half)ondergronds waardoor openbare ruimte zijn waarde blijft houden.	Geen specifieke sterke punten.
Zwakte	Geen specifieke zwakke punten.	Beperkte ruimtereservering voor ‘terugvalscenario’ en dus beperkt uitwijkmogelijkheden binnen gebied.	Geen ruimtereservering voor ‘terugvalscenario’ en dus beperkt uitwijkmogelijkheden binnen gebied.
Kansen	Meer ruimte voor parkeren uit het zicht waardoor kwaliteit van omgeving ten goede komt.	Experimenteren met lage parkeernormering en sturingsmiddelen.	Geen specifieke kansen.
Bedreigingen	Minder parkeerdruk kan leiden tot meer autobezit per woning. Minder prikkel om te kiezen voor andere modaliteiten.	Experimenteren met lage(re) parkeereis en sturingsmiddelen kent ook de nodige risico’s. Meer (parkeer)druk op de omliggende wijken.	Experimenteren met lage(re) parkeereis en sturingsmiddelen kent een hoog afbreukrisico. Eerder en meer (parkeer)druk en mogelijk overlast in omliggende wijken.

SWOT duurzaamheid

	800 woningen	1100 woningen	1500 woningen
Sterkte	Veel buitenruimte voor een prettige en duurzame leefomgeving gericht op klimaatadaptatie en biodiversiteit	Redelijke hoeveelheid ruimte voor groen en klimaat. Meer middelen voor hoogwaardige inrichting?	Hoogstedelijk onderscheidend karakter
Zwakte	Minder druk om autobezit te beperken	Alle ruimte hyper efficiënt ingericht en benut	Te weinig buitenruimte om een prettige klimaatadaptieve leefomgeving in te richten
Kansen	Veel openbare groene ruimte dat uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en gezonde leefomgeving. Ruimte voor spontaniteit en ontspanning	Meer originele en multifunctionele oplossingen voor het ruimtegebruik	Kans op bepaalde soorten die zich thuisvoelen in dit hoogstedelijk biotoop (rotslandschap)
Bedreigingen	Minder onderscheidend	Weinig ruimte voor spontane ontwikkeling en ontspanning van mens, dier en plant	Te weinig ruimte voor verkoeling, water vasthouden waardoor geen uitnodigend karakter ten koste van welzijn en gezondheid inwoners

SWOT financieel

De drie scenario's zijn ook financieel vergeleken. Aan die berekeningen liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag.

- Het ruimtegebruik in het gebied zal niet wezenlijk verschillen, meer/minder woningen betekent dat er meer/minder bouwlagen worden gerealiseerd binnen het ontwikkelmodel. Dit betekent dat de verhouding openbaar/uitgeefbaar en het ruimtegebruik en daarmee ook de kosten voor bouw- en woonrijpmaken in de drie scenario's gelijk zijn.
- De differentiatie naar prijssegmenten in het woningbouwprogramma is in alle scenario's gelijk.
- Het aantal grondgebonden woningen is een vast gegeven. Dit aantal wordt bepaald door de bloklengte die voor dit programma is gereserveerd in het ontwikkelmodel. De differentiatie zit in het aantal appartementen. Dit betekent dat in de variant met 1.500 woningen het aandeel appartementen toeneemt ten koste van het aandeel grondgebonden koopwoningen. Het totaal aandeel middeldure en dure koopwoningen (grondgebonden + appartementen) blijft overall gelijk.
- De fasering is voor de drie scenario's gelijk. Het aantal woningen dat per jaar in aanbouw wordt genomen verschilt dus per scenario, niet de totale looptijd van het project. Het effect van het aanpassen van de fasering is beperkt en door deze keuze wordt het financiële effect van de aanpassing van het bouwprogramma beter in beeld gebracht.
- Voor alle drie de senario's gelden dezelfde uitgangspunten ten aanzien van parkeren. De reducties in parkeren lopen verhoudingsgewijs mee. Dat betekent dat de gemiddelde parkeernorm in alle varianten gelijk is.
- In alle scenario's is rekening gehouden met een WBI-bijdrage van € 5.000 per woning en een co-financiering van € 1.000 per woning vanuit de provincie Gelderland. Dit betekent dat deze dus ook toe en afnemen met de woningaantallen, maar dus ook dat het risico in absolute zin bij het 1.500 woningen scenario groter is omdat een hoger subsidiebedrag wordt voorzien.

Financieel verschillen de scenario's op de volgende elementen:

- Verhouding grondgebonden versus appartementen. Deze verhouding heeft invloed op de gemiddelde grondwaarde van het koopsegment.
- Aantal gebouwde parkeerplaatsen.
- Kostprijs van parkeren (bij 1.500 woningen zal een parkeervoorziening met twee lagen, waarvan de onderste volledig ondergronds, nodig zijn waardoor de kosten per parkeerplaats fors toenemen).
- Grondopbrengsten (meer woningen = meer grondopbrengsten)
- 1.500 woningen betekent meer hogere gebouwen. Die ontwerpopgave is complexer en (nog) hoger bouwen zal naar verwachting een negatief effect hebben op het draagvlak in de directe omgeving van het plangebied voor de ontwikkeling.

In de volgende tabel zijn de financiële resultaten opgenomen waarbij de beide scenario's (800 en 1.500) woningen worden vergeleken met de uitkomst van de financiële analyse van het door de raad vastgestelde aantal van 1.100 woningen.

Scenario 800 woningen	8 miljoen negatief	Het resultaat van dit scenario is 8 miljoen slechter dan het scenario 1.100 woningen
Scenario 1.100 woningen	0	Resultaat op 0 gesteld om de vergelijking met de andere scenario's te maken
Scenario 1.500 woningen	2,2 miljoen positief	Het resultaat van dit scenario is 2,2 miljoen beter dan het scenario 1.100 woningen.

Conclusie: Verdichting van het bouwprogramma is financieel aantrekkelijk omdat er wordt gekozen voor een lage parkeernorm in combinatie met maatregelen om andere vormen van mobiliteit stimuleren. De extra grondopbrengsten wegen zwaarder dan de extra kosten voor parkeren ook als die kosten per parkeerplaats oplopen als gevolg van de hoge bouwkosten voor ondergronds parkeren. Meer woningen betekent een beter resultaat en minder woningen betekent een slechter resultaat.
Naast het al benoemde risico ten aanzien van de subsidie in de 1.500 woningen variant kent dit scenario ook een hoger risicoprofiel wat betreft de afzet van de koopappartementen.

Bijlage 3 Beeld vanuit de omgeving

























Bijlage 4
Kwirkey rapport parkeren



Toepassing parkeernormen

Harderwijk

Nieuw Weiburg

Datum:

27 juni 2022

1. Aanleiding

De gemeente Harderwijk hanteert voor nieuwbouwontwikkelingen de gemeentelijke parkeernormennota die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in maart 2013. Aanvullend daarop is in augustus 2016 een appendix vastgesteld voor de parkeernormen voor kleine wooneenheden.
De afgelopen jaren verandert het mobiliteitslandschap in een snel tempo. Deelauto's worden steeds vaker gebruikt en mensen worden vaker gestimuleerd om gebruik te maken van de fiets. Zeker nu ook de elektrische fiets aan terrein wint waardoor mensen een langere afstand met de fiets kunnen afleggen. Door deze nieuwe mobiliteitsontwikkelingen en de wens om het aantal te realiseren parkeerplaatsen aan te laten sluiten bij het stimuleren van nieuwe modaliteiten is er behoefte aan het kunnen aanpassen van de parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen.

In de vigerende parkeernormennota is geen expliciete rekening gehouden met deze veranderingen op het gebied van de mobiliteit. Wel is het een bevoegdheid van het College van B en W om onderbouwd af te wijken van de norm. Om eenduidigheid te krijgen in een mogelijke afwijking, is aan Kwirkey gevraagd om een notitie op te stellen waarin de uitgangspunten voor afwijkingen worden beschreven.

In deze notitie is de lijn van afwijken neder uitgeschreven. Daarbij is niet specifiek voor het programma van Nieuw Weiburg gekeken naar het bouwprogramma, maar worden de mogelijkheden om af te wijken van de norm meer generiek beschreven zodat deze notitie ook gebruikt kan worden voor het afwijken van de norm bij andere nieuwbouwontwikkelingen in Harderwijk.

2. Achterliggende redenatie

De gemeentelijke parkeernorm is grotendeels gebaseerd op de landelijke CROW kencijfers. Deze kencijfers geven een bandbreedte voor alle gemeenten in Nederland. Daarbij wordt gekeken naar de mate van stedelijkheid en de zonering van een gebied. Per regio of stad kan de werkelijke parkeerbehoefte verschillen, waardoor de landelijke richtlijn niet altijd aansluit op de lokale omstandigheden.
Een nieuwbouwontwikkelingen is hét moment om de toekomstige parkeerbehoefte te bepalen. Daar wordt de basis gelegd voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen, maar ook het aantal te realiseren fietsenstallingen en kan er bij het ontwerp van het gebied nog rekening gehouden worden met toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Zo kunnen bouwblokken ontworpen worden voor specifieke doelgroepen, die geen behoefte hebben aan het bezit van een eigen auto, maar die liever de fiets nemen aangezien alle voorzieningen binnen fietsafstand aanwezig zijn. En door de aanwezigheid van een treinstation de mogelijkheid hebben om langere afstanden met het OV te doen of gebruik maken van een deelauto die in het gebied gefaciliteerd wordt.

De afwijkingsmogelijkheden die in deze notitie zijn opgenomen, geven de mogelijkheid om af te wijken van de norm als het totaal concept klopt en goed onderbouwd kan worden welke maatregelen er genomen zijn om de nieuwe bewoners (en werknemers en bezoekers) te faciliteren, waardoor er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de gemeentelijke parkeernorm wel het vertrekpunt is en als basis geldt. Alleen bij een goede onderbouwing kan er afgeweken worden van deze norm, door het verdienen van reducties.

3. Reductiemogelijkheden

Algemeen

- Er dient binnen een straal van 300 vanaf het plangebied betaald parkeren (of een andere vorm van gereguleerd parkeerregime) ingevoerd te zijn. Dit om te voorkomen dat er in een ontwikkeling minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden en bewoners en bezoeker in de omgeving gratis hun auto kunnen parkeren.
- Het STOMP-principe wordt voor de nieuwbouwontwikkeling ingezet. Stomp staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – MaaS – Privé auto. Daarbij wordt in deze volgorde voorrang gegeven aan de verschillende vervoerswijzen. Het ontwerp van een gebied stimuleert bewoners om zich lopend of fietsend te verplaatsen. Als dat niet lukt dan dient men te kunnen kiezen om het OV te gebruiken. Vervolgens worden mensen middels MaaS (Mobility as a Service) gestimuleerd en gefaciliteerd om het verplaatsingsgedrag aan te passen en bijvoorbeeld deelauto's te gebruiken. Als alle opties niet geschikt blijken te zijn, is het ook nog altijd mogelijk om een eigen auto te rijden. Het principe gaat uit van het stimuleren van alternatieven ten opzichte van de auto, maar verbiedt het hebben van een eigen auto niet.
- Voor de parkeerbalans worden zoveel mogelijk parkeerplaatsen ondergebracht in een collectieve parkeervoorziening met zwerfplaatsen. Alleen enkele woningen die fysiek een eigen parkeerplaats kopen (of huren) maken gebruik van eigen parkeerplaatsen. Dit zodat dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk is. De woningen met een fysiek eigen parkeerplaats dienen in de parkeerbalans apart benoemd te worden en hebben een aanwezigheidspercentage van 100% op alle momenten in de week.
- Voor het bezoekers deel van de parkeernorm voor woningen is een landelijke trend gaande waarbij de parkeernorm voor bezoekers lager is dan de CROW-norm voor bezoekers. Voor e norm voor bezoekers wordt over het algemeen 0,3 parkeerplaatsen per woning aangehouden. Uit onderzoek uit de analyse van digitale data is gebleken dat dit in de praktijk rond 1,0 ligt. Voor Harderwijk hanteren we een aangepaste norm van 0,15 voor de bezoekers van de woningen.

Reductiemogelijkheden

De concrete reductiemogelijkheden staan hieronder omschreven. In de bijlage is een staan deze mogelijkheden in een tabelvorm uitgewerkt.

1. Inzet van deelauto's – maximaal 10% reductie
   - Door de inzet van deelauto's kunnen mensen gestimuleerd worden om hun eigen auto, of hun 2e auto van de hand te doen en indien nodig gebruik maken van een deelauto die in het gebied aanwezig is.
   - De norm die gehanteerd wordt voor de inzet van deelauto's bedraagt (bruto) 1:4. Dat betekent dat 1 deelauto maximaal 4 reguliere auto's kan vervangen. Voor de deelauto dient er wel een vaste parkeerplaats gereserveerd te worden (met een aanwezigheidspercentage van 100% in de parkeerbalans). Netto vervangt 1 deelauto daarmee 3 parkeerplaatsen.

- Van de ontwikkelaar wordt een plan gevraagd waarmee de inzet van de deelauto's voor een periode van 10 jaar gegarandeerd wordt. Formeel zal een aanbieder van deelauto's geen garantie van 10 jaar afgeven. Deze garantie kan bijvoorbeeld gegeven worden doordat in het ontwerp van de parkeervoorziening de parkeerplaatsen voor deelauto's een prominente plek krijgen en fysiek duidelijk gemarkeerd zijn.
- Het aanbrengen van de parkeerplaatsen voor deelauto's is niet voldoende om de reductie ook daadwerkelijk te verzilveren. Er hoort een onderbouwing bij geschreven te worden, waardoor het aannemelijk wordt dat de deelauto's ook daadwerkelijk gebruikt gaan worden en dat de beoogde doelgroepen openstaan voor het gebruik van deelauto's.
- De reductie van het aantal parkeerplaatsen kan maximaal 10% zijn van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners met een zwerfplaats. Op de norm van bijvoorbeeld de bezoekers, kantoren en onderwijsfuncties kan geen reductie door de inzet van deelauto's behaald worden. Wel kan de aanwezigheid van deze functies gebruikt worden voor de onderbouwing van de aannemelijkheid van het gebruik van deelauto's in het gehele gebied.

2. Openbaarheid van fietsenstallingen – maximaal 10% reductie
   - Er kan een reductie behaald worden door minimaal 50% van de aanwezige fietsenstallingen (fietsparkeerplaatsen) openbaar te maken. Door het openbaar maken van de fietsparkeerplaatsen wordt fietsparkeren meer zichtbaar in het gebied, waardoor het gebruik van de fiets gestimuleerd wordt.
   - Het overige deel van de fietsparkeerplaatsen mag in eigen bergingen ondergebracht worden.
   - De reductie is te behalen op de parkeernorm voor bewoners met een zwerfplaats, onderwijs, kantoren, winkels, sport en maatschappelijke functies.
   - De reductie geldt niet op de parkeernorm voor bezoekers van bewoners, zorgfuncties of hotels. Deze functies zijn moeilijk te verleiden om met de fiets te komen.
   - Om de reductie te behalen is niet alleen het aantal openbare fietsparkeerplaatsen van belang, maar ook de inhoudelijke onderbouwing. Het fietsen dient actief gestimuleerd te worden in het gebied.

3. Overige maatregelen – maximaal 15% reductie
   - De derde mogelijkheid op een reductie van het aantal parkeerplaatsen is een meer algemeen element. Om ontwikkelaars de mogelijkheid te geven om heel goed in te spelen op de behoefte en de mogelijkheden van het betreffende project is deze niet hard gedefinieerd, maar wordt beoordeeld op basis van aannemelijkheid en haalbaarheid.
   - In totaal kan maximaal 15% behaald worden op de parkeernorm van (in principe) alle functies. Uiteraard niet op bijvoorbeeld woningen met een eigen parkeerplaats per woning, daar kan geen enkele reductie op gehaald worden. Per functie zal beoordeeld worden of deze in aanmerking komt voor de reductie.

kwirkey»
experience mobility & parking

- Er dient een aannemelijk plan aangeleverd te worden ter onderbouwing van het verzoek tot reductie. Het plan wordt als totaal beoordeeld en er kan in totaal maximaal 15% reductie behaald worden.
- Voorbeelden voor elementen die in dit plan aangeleverd kunnen worden zijn:
  - Specifieke doelgroepen beschrijving
    Mogelijk zijn er doelgroepen die in het gebied komen wonen, die aantoonbaar minder auto's hebben.
  - MaaS oplossingen
    Door het gebruik van online tools, mobiliteits-app's, data-analyses en actieve (online) communicatie is het mogelijk om meer bewustzijn voor de keuze van vervoerswijzen te realiseren. Hoe concreter dit uitgewerkt wordt hoe meer zekerheid voor het verkrijgen van een reductie.
    Met een MaaS app kan een volledige reis/rit gereserveerd worden, waarbij de reiziger geïnformeerd wordt over de gunstigste reisduur en kosten.
    Bij onderwijs en werkgevers kan bijvoorbeeld het inzichtelijk maken van het verplaatsingsgedrag van de werknemers, studenten en docenten en het stellen van een target om het de CO2-footprint
  - Implementatie deelfietsen / -scooters en dergelijke
    Door het aanbieden van deelfietsen zullen niet direct minder auto's in het plan aanwezig zijn, maar het draagt wel bij aan de bewustwording van het STOMP principe, waarbij mensen gestimuleerd worden om na te denken over de alternatieven voor de auto.

4. Uitgangspunten specifiek voor Nieuw Weiburg

Voor Nieuw Weiburg gelden onderstaande uitgangspunten voor het bepalen van de parkeernorm:

- Het gebied ligt in "schil centrum".
- Er zal binnen een straal van 300 meter vanaf het plangebied betaald parkeren (of een andere vorm van gereguleerd parkeerregime) ingevoerd te zijn. Indien dat niet het geval is zijn er geen reducties mogelijk volgens de uitgangspunten in deze notitie.
- Ontwikkelaars en gemeente Harderwijk hebben beiden de ambitie om de maximale reductie op de parkeernorm te behalen door de inzet van additionele mobiliteitsmaatregelen.
- Los van de mogelijkheden in deze notitie blijft het een bevoegdheid van het College van BenW om af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm.
- Mogelijkheden om de parkeerbalans van het plan te combineren met de parkeerbalans van de ontwikkelingen van Landstede blijft mogelijk en staat los van de reductiemogelijkheden.
- Mogelijkheden om de parkeerbalans van het plan te combineren met de restcapaciteit van de ontwikkelingen van een nieuwe P&R blijft mogelijk en staat los van de reductiemogelijkheden.

5. Bijlage schema reductiemogelijkheden

1) Inzetbaarheid deel-auto's	**ja**	**Het aantal in te zetten deelauto's wordt door de ontwikkelaar voor een periode van 10 jaar gegarandeerd.**	**ja**	**Mogelijke reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto. (norm 1 deelauto vervangt 4 auto's, waarbij er voor de deelauto een parkeerplaats dient te worden gerealiseerd). Totale maximale reductie bedraagt 10% van de benodigde parkeercapaciteit.**
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie
2) Aanwezigheid van aantal openbare fietsparkeerplaatsen conform berekening CROW Fietsparkeerkencijfers 2019.	**ja**	**Ten minste 50% van alle fietsparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk en te gebruiken. (dus niet in eigen bergingen opgenomen)**	**ja**	**Maximale reductie van 10% op de benodigde parkeercapaciteit.**
			nee	indien geen fietsparkeerplaatsen openbaar zijn, levert dit geen reductie op autoparkeerplaatsen op. (0%) Indien het aantal fietsparkeerplaatsen conform de CROW norm voor ten minste 50% openbaar is, is een reductie mogelijk tussen 0% - 10%.
	nee			Geen reductie
3) Zijn er andere maatregelen genomen of locatie specifieke omstandigheden die een reductie op de parkeernorm rechtvaardigen. **Denk hierbij aan:** - **specifieke doelgroepen** - **MaaS oplossingen (actieve communicatie en implementatie deelfietsen, -scooters e.d.)**	**ja**	**Zijn deze goed onderbouwd en is het effect ervan zeer aannemelijk?**	**ja**	**Reductie afhankelijk van de maatregel of omstandigheid tot max 15% mogelijk.**
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie

Kwirkey B.V. **Adres** Stadhuisplein 10, 5611 EM Eindhoven
Tel. 085 – 004 36 46 / **E-mail** info@kwirkey.nl / **Web** www.kwirkey.nl
IBAN NL 22 RABO 0347 1175 54 / **KvK** 76108279 / **BTW** NL860510256B01

Colofon

Publicatiedatum
Januari 2023

Adres
SVP architectuur en stedenbouw
‘t Zand 17, 3811 GB Amersfoort

E-mail
[info@svp-svp.nl]

Projectteam
Esther Vlaswinkel
Martijn Eefting
Daniël van Eck
Tibor Kis
Jan Tatousek
Tamar Tsanava

In opdracht van
Gemeente Harderwijk
BPD Bouwfonds Gebiedsontwikkeling
Veldboom

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

Voorbehoud
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

SVP

Het Zand 17,
3811 GB Amersfoort
T: +31 33 470 1188
E: info@svp-svp.nl