BIJLAGE 5 Beschrijving project Nieuw Weiburg

1. Stedenbouwkundig plan

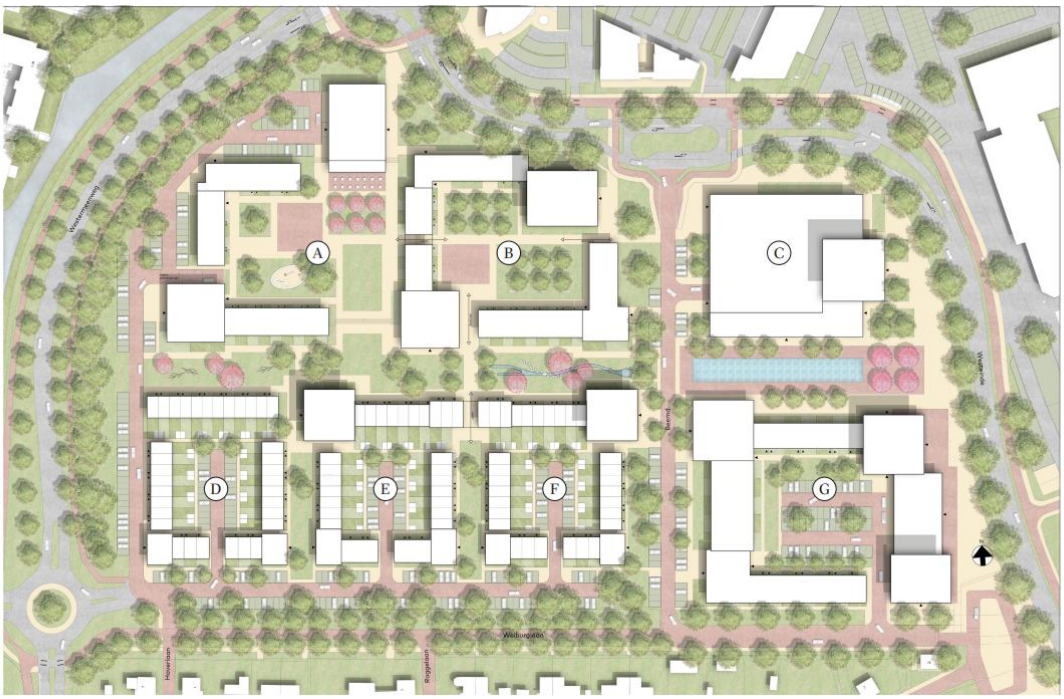
Het toegepaste stedenbouwkundige concept is ‘stedelijk wonen in het groen’. Het stedenbouwkundig plan voorziet in de bouw van zeven bouwblokken gelegen ten noorden en ten zuiden van een centrale groene ruimte (de ‘Groene Drager’). Deze bouwblokken variëren qua hoogteopbouw en qua gebruik van het binnenterrein.

Langs de Weiburglaan is ruimte voor grondgebonden woningen in gesloten bouwblokken en zal de bouwhoogte aansluiting zoeken met de bebouwing in het ‘Nachthok’. In drie van deze bouwblokken is ruimte voor parkeren. Via een pleinachtige ruimte en een smal straatje zijn er fysieke en visuele verbindingen met de ‘Groene Drager’. In het noorden van het plangebied worden twee bouwblokken ontwikkeld waarin overwegend appartementen een plek krijgen met een onbebouwd en groen ingericht binnenterrein. De bouwhoogte bedraagt hier vijf à zeven bouwlagen met enkele stedenbouwkundige accenten tot achttien bouwlagen nabij de rotonde Westermeenweg/Westeinde. In de noordoosthoek van het plan is een parkeergarage geprojecteerd waar aan de oost- en zuidzijde appartementen gelegen zijn. Langs het Westeinde zal de bouwhoogte variëren van zeven tot zestien bouwlagen.

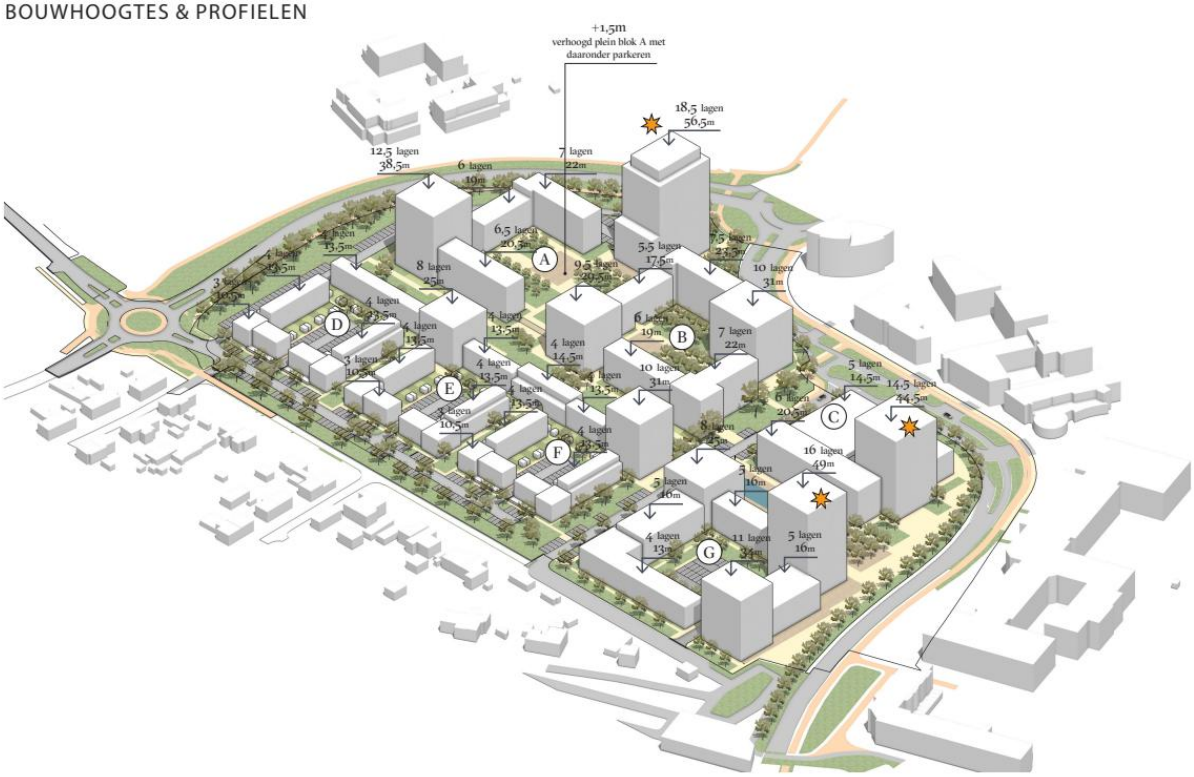
Door veelvuldig met de rooilijn van de diverse bouwblokken te variëren ontstaan er diverse ‘plekken’ in de openbare ruimte. Door te werken met poorten op enkele plaatsen in de bebouwing ontstaat er een ‘informeel’ dwaalmilieu door de verschillende binnenterreinen en tussen de ‘Groene Drager’ langs de grondgebonden woningen richting de Weiburglaan.

De bestaande straat de ‘Beemd’ wordt in het plan geïntegreerd ten behoeve van de ontsluiting van het station. Ook zal er ruimte worden aangehouden tussen de bouwblokken met grondgebonden woningen en de Weiburglaan. Er zal onderzocht worden of en hoe het op die plekken aanwezige bestaande groen behouden kan blijven. De langs de Westermeenweg aanwezige groenstructuur zal eveneens in het plan geïntegreerd worden. De ‘Beemd’ doorsnijdt de ‘Groene drager’ fysiek, maar zorgt ook voor een ander accent in de inrichting van de openbare ruimte van de ‘Groene drager’ aan weerszijden van de ‘Beemd’. Ten westen zal het beeld overwegend groen en landschappelijk zijn. Ten oosten, richting het Westeinde, zal een meer ‘stedelijke’ openbare ruimte worden aangelegd waar ook ruimte zal zijn voor een waterpartij. De ‘Groene drager’ zal autovrij zijn.

Situatietekening



BOUWHOOGTES & PROFIELEN



2. Woningbouwprogramma

In het plan is ruimte voor 1100 woningen, waarvan 2/3 wordt gebouwd in het betaalbare segment. Het betaalbare segment bestaat uit sociale huurwoningen (30% van het totaal) en middeldure huur, maar ook sociale koop en betaalbare koop. Deze worden verspreid door het plangebied gerealiseerd. Het totaal aandeel betaalbare woningen komt daarmee op 70%. Daarmee wordt ook voldaan aan de afspraken uit de woondeal. Van deze woningen zal ongeveer 10% van de woningen grondgebonden zijn (eengezinswoningen en maisonnettes). Het overige deel van het woningbouwprogramma zal bestaan uit appartementen in diverse prijscategorieën, zowel huur als koop. In het woonprogramma worden ook kleinschalige voorzieningen opgenomen zoals een gezamenlijke klusschuur of hobbyruimten.

woningbouwcategorie	**aandeel (in %)**	
huurwoningen		**max. huur (/maand)**
sociale huur	30	€ 900,07
middeldure huur	10	€ 1.184,82
koopwoningen		**max. v.o.n.-prijs***
sociale koop	10	< € 269.000
betaalbare koop	20	€ 269.000 - € 405.000
middeldure koop	20	€ 405.000 - € 537.000
dure koop	10	> € 537.000

* De v.o.n.-prijzen van de sociale koop en middeldure koop worden jaarlijks geïndexeerd met CPI alle huishoudens, 2015=100. De v.o.n.-prijs van de betaalbare koop wordt jaarlijks door het Rijk vastgesteld. De v.o.n.-prijzen zijn per 1 januari 2025.



3. Niet wonen-programma

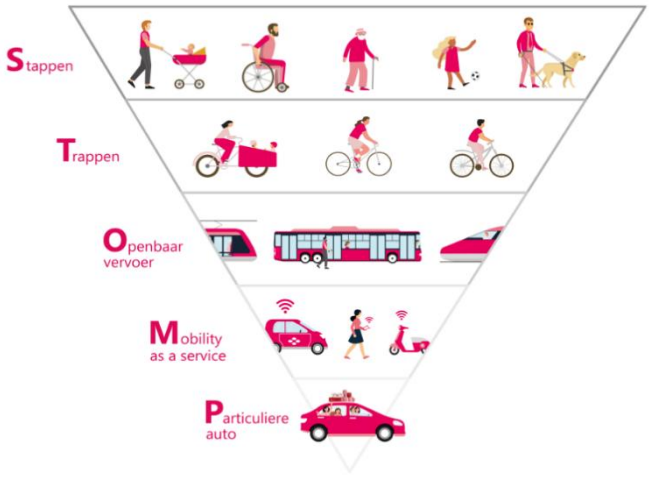
Er is ruimte gereserveerd voor circa 9.700 m^2 aan niet-woon programma. Van dit totaal aantal vierkante meters aan oppervlakte wordt de meeste ruimte gereserveerd in blok G en in mindere mate in Blok C. Voor de rest zal het niet- woon programma met beperkte oppervlakten landen in Blok A, B en E. De invulling van het niet-woon programma zal bestaan uit kantoorruimten, waaronder ruimten met publieksfuncties, horeca onder voorwaarden, ondergeschikte detailhandel en maatschappelijke functies, waaronder paramedische voorzieningen. Van de 9.700 m2 is ongeveer 8.150 m^2 aan kantoorruimten gereserveerd en 1.580 m^2 voor de overige functies. Hiermee wordt het plangebied dynamisch en veelzijdig ingericht.

De meeste van de genoemde functies zijn gelegen aan het oostelijk deel, op de route van station naar binnenstad langs het Westeinde. Hierdoor wordt de Challenge Boulevard gecreëerd. Door onderwijs te koppelen aan voorzieningen als een gemakswinkel, een (fiets)werkplaats of een horecagelegenheid ontstaan plekken waar leerlingen praktijkervaring op kunnen doen. Bovendien wordt hiermee het multifunctionele karakter van het gebied versterkt. Horeca is toegestaan wanneer het ondergeschikt is aan de hoofdfunctie of wanneer het lichte horeca betreft.

4. Mobiliteit

Verkeersontsluiting
Het plangebied ligt centraal in Harderwijk, tussen het station en de binnenstad. Voor verplaatsingen binnen Harderwijk wordt dan ook vol ingezet op het STOMP-principe. Het principe is vastgelegd in de omgevingsvisie Harderwijk en zal ook worden toegepast in het project Nieuw Weiburg.

Stappen en trappen hebben prioriteit, dus voor verplaatsingen binnen Harderwijk dienen de fiets- en voetgangersverbindingen op orde te zijn. Directe, toegankelijke, veilige en comfortabele voorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn het uitgangspunt bij de ontwikkeling van het plangebied. Ook worden de openbare ruimten, en speciaal de ‘Groene Drager’ in het midden van het plangebied, autovrij ingericht. Hier zal de fiets en de wandelaar de vrije ruimte krijgen. Daarmee is het STOMP principe ook toegepast in het project Nieuw Weiburg.



Voor verplaatsingen over grotere afstand komen de elektrische fiets en het gebruik van het openbaar vervoer in beeld. Afstanden tot 20 kilometer kunnen relatief eenvoudig worden overbrugd met de elektrische fiets en met de aanwezigheid van het trein- en busstation zijn de omliggende plaatsen in de regio, maar ook Amersfoort en Zwolle snel te bereiken.

De ontsluiting van het plangebied voor autoverkeer vindt plaats via de bestaande Beemd en via de rotonde Westermeenweg/Weiburglaan. Op deze wijze is er sprake van efficiënt gebruik van de bestaande wegen. De Beemd wordt zowel gebruikt voor de ontsluiting van het P+R-terrein, maar heeft tevens een functie als ontsluiting voor het plangebied. Bijkomend voordeel is dat de bestaande bomen langs de Beemd grotendeels behouden kunnen blijven.

Parkeerbalans
De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van het huidige personenautobezit per type woning, gebaseerd op CBS-microdata op buurtniveau in Harderwijk. Ook is hier rekening gehouden met de aanwezigheid van lease-auto's en auto's met een grijs kenteken (bedrijfsauto's) en gerekend met een opslag. Daarbij is het huidige autobezit van de buurten rondom het station gebruikt (ligt lager in vergelijking met wijken verder van het station, waardoor ook is rekening gehouden met de ligging nabij het station). Toepassing van het autobezit voor de berekening van de parkeerbehoefte is niet op basis van parkeernormen, maar wat zich in de praktijk voordoet, waarbij wordt aangesloten bij de verwachte vraag/behoefte van inwoners op basis van data uit de praktijk.

Tevens wordt een mobiliteitscorrectie van 15% gerekend op de parkeernorm voor het bewonersdeel. Om deze reductie in het autobezit mogelijk te maken is de toepassing van verschillende mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Hierna wordt toegelicht waarom de mobiliteitscorrectie kan worden toegepast en welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de mobiliteitscorrectie is dat de andere vervoerswijzen aantrekkelijk zijn. Deelmobiliteit bijvoorbeeld is een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen, maar wanneer de deelmobiliteit nodig is voor dagelijkse verplaatsingen (zoals woon-werk verkeer), is deelmobiliteit minder aantrekkelijk. Een goed loop- en fietsnetwerk binnen het plangebied (fijnmazig, sociaal veilig, breed, etc.) met goede aansluiting/oversteekvoorzieningen op het bestaand netwerk buiten het plangebied is daarom essentieel.

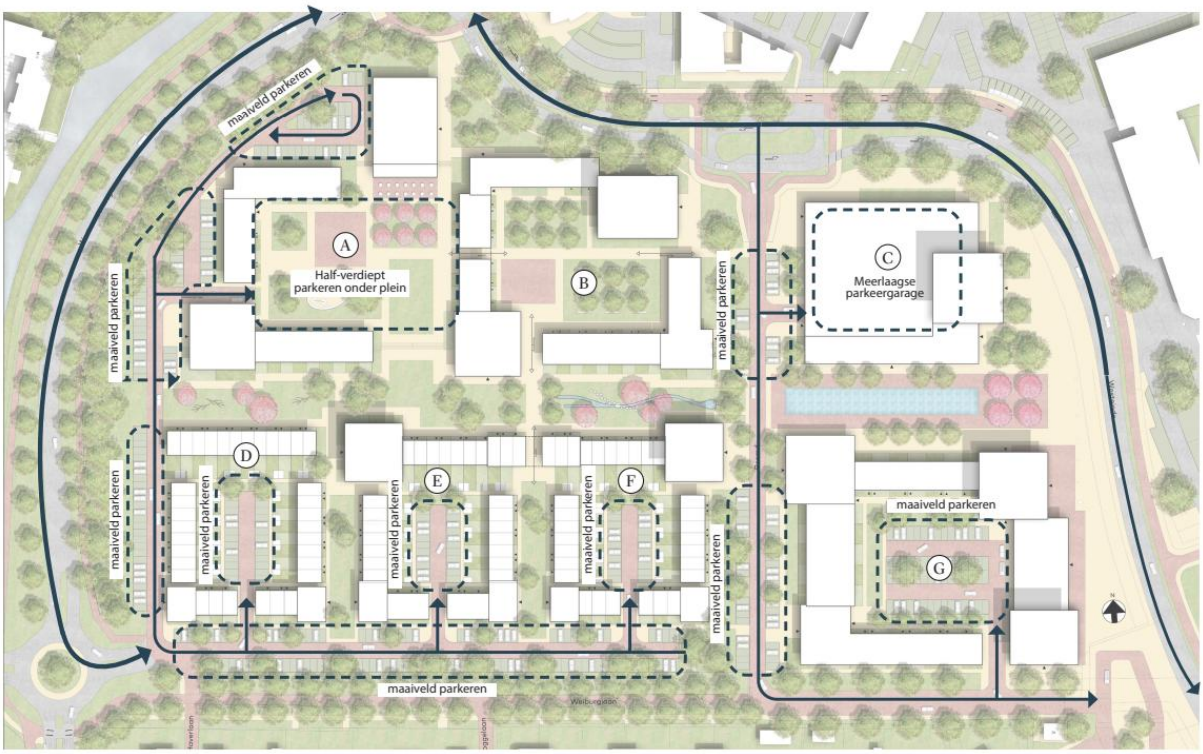
Met betrekking tot de fiets zijn ook goede fietsparkeervoorzieningen belangrijk. Zo wordt er voorzien in ruim voldoende fietsstallingsmogelijkheden in het plangebied. Zowel in private ruimten als goed vindbare en toegankelijke stallingsmogelijkheden voor bezoekers. Hierdoor is fietsen een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

De nieuwe wijk Weiburg ligt op loopafstand van het station van Harderwijk en is daarmee goed verbonden met het openbaar vervoer. Vanaf het station vertrekt meerdere keren per uur een trein richting Zwolle enerzijds en Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal anderzijds. Sinds april 2025 is ook de spitssprinter Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort weer gaan rijden, waardoor een frequentere en snellere verbinding is ontstaan.

De nabijheid van voorzieningen bepaalt ook in hoeverre het voor bewoners mogelijk is om de auto vaker te laten staan om tot dagelijkse voorzieningen te komen zoals supermarkten en scholen. Nabij het plangebied is een uitgebreid aanbod van voorzieningen aanwezig met onder meer detailhandel, leisure, scholen (voor alle leeftijden) en supermarkten. Ook ligt de locatie relatief dicht bij de binnenstad.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is het huidige autobezit als basis gehanteerd. Aanvullend is een reductie van 15% toegepast op basis van de ligging van het plangebied en de beschreven toegepaste mobiliteitsmaatregelen. Uiteindelijk wordt een totale parkeerbehoefte van minimaal 965 parkeerplaatsen verwacht op het maatgevende moment (een werkdagavond). In het plangebied zijn 1011 parkeerplaatsen opgenomen. Daarmee zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig. In onderstaande afbeelding is aangegeven per deelgebied waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

PARKEREN & ONTSLUITING



5. Planologische procedure

Om het plangebied te kunnen realiseren wordt gewerkt aan een wijziging van het omgevingsplan. Het omgevingsplan bestaat uit een ruimtelijke motivering en regels. In de ruimtelijke motivering wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de toekomstige situatie, het huidige beleid, de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken en de maatschappelijke haalbaarheid.

Conform de inspraakverordening Harderwijk wordt de ruimtelijke motivering met bijbehorende onderzoeken voor een periode van zes weken opengesteld. Iedereen kan gedurende deze periode reageren op de stukken. Ter afronding van de inspraak wordt een eindverslag opgemaakt. Deze zal worden toegevoegd aan het plan. Het is de verwachting dat de inspraakverlening in het voorjaar z al plaatsvinden.

Het ontwerp-omgevingsplan Nieuw Weiburg zal in het najaar voor een periode van zes weken ter inzage liggen en via de gebruikelijke wijze bekend worden gemaakt(artikel 3:11 Awb). Iedereen kan in deze periode zienswijzen indienen. In een bijlage bij het omgevingsplan zullen de binnengekomen zienswijzen worden samengevat en van een antwoord worden voorzien. Hierna zal het omgevingsplan ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.