

SO 2603

Toezegging om de gemeenteraad te informeren op welke wijze de Nota van Uitgangspunten is uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan

0. Inleiding

Voor de beschrijving in deze notitie is de indeling uit de Nota van Uitgangspunten (NvU) aangehouden. Het stedenbouwkundig plan is opgenomen aan het einde van deze notitie.

1. Ruimtelijk concept

Inspiratie

In de NvU is gezocht naar een model dat past in de stad. Tevens is aansluiting gezocht bij het 'college' concept. De engelse 'collegetowns' laten een structuur zien waar een combinatie van bebouwing en groen op een compacte en meer stedelijke manier zijn gecombineerd. Bebouwing en de groene ruimten vormen een eenheid met elkaar. Het model is erop gericht een reeks van verschillende groene hoven, parken en pleintjes te creëren die met elkaar voor voetgangers en fietsers zijn verbonden.

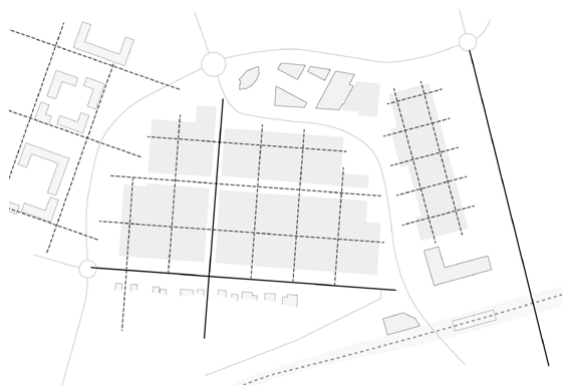
De principes

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

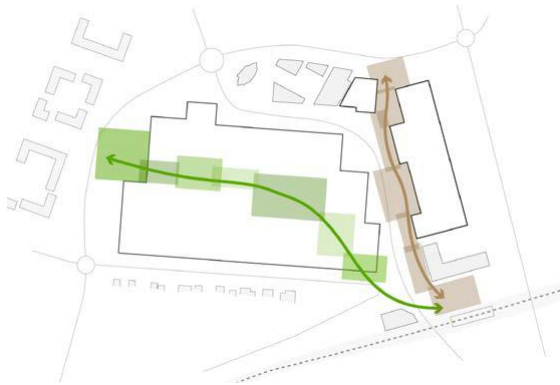
In het plan zijn twee hoofd dragers opgenomen (zie hieronder). De groene drager schakelt de belangrijkste openbare plekken aan elkaar en vormt het hart van de wijk. Het karakter is groen. De groene drager is ook de plek waar water wordt opgevangen en vastgehouden. De andere drager is de Challenge Boulevard. Dit wordt een stedelijk gebied met onderwijs, kantoren, bedrijven, voorzieningen en een aantal woongebouwen. De bebouwing volgt niet de kromming van het Westeinde, maar is juist kartelend waardoor ruimte voor verblijfsplekken ontstaan.

Dit is uitgewerkt in de volgende principes:

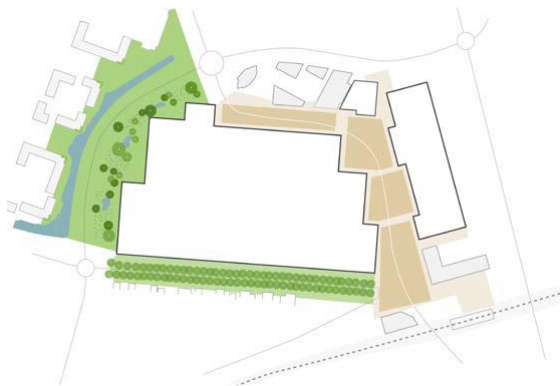
Verankering – De structuur van het plan sluit aan op de aangrenzende gebieden. Bij het Westeinde komen de richtingen bij elkaar.



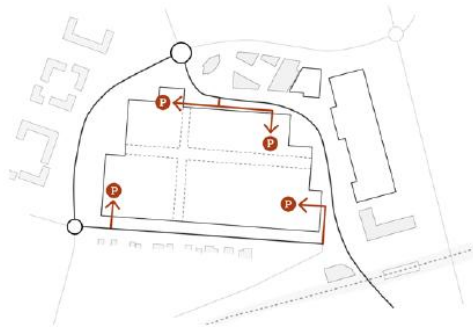
Twee dragers – In het plan zijn twee hoofddragers; de Challenge Boulevard en de groene drager.



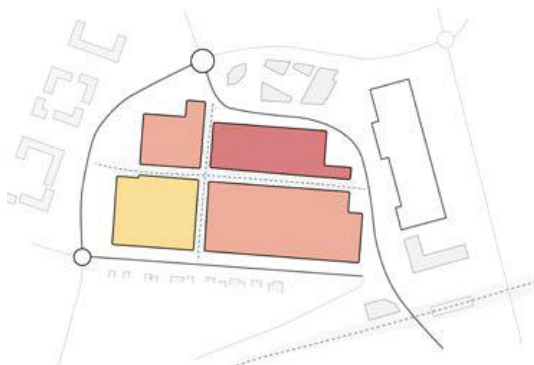
Randen – Het plan reageert op zijn omgeving aan de randen. Elke rand krijgt zijn eigen kwaliteit.



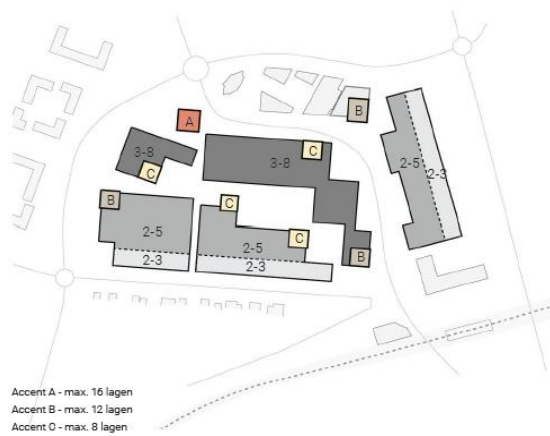
Auto ontsluiting – Vanaf de randen worden parkeervoorzieningen snel bereikt.



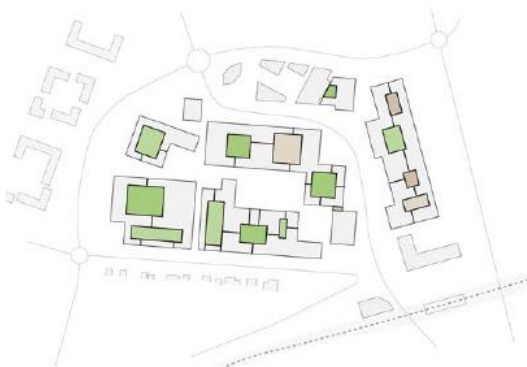
Kwadranten – Ontwikkeling in vier delen met een aflopende dichtheid richting het Nachthok



Hoogteopbouw en accenten – Hoogteaccenten zorgen voor een dynamisch beeld en voor oriëntatie.



Hoven – De woningbouw wordt georganiseerd rond een serie hoven; deze kunnen groen zijn, maar ook pleinachtig.



Uitwerking in stedenbouwkundig plan

In het stedenbouwkundig plan zijn deze principes duidelijk terug te vinden. De structuur van het stedenbouwkundig plan sluit naadloos aan op het principe 'verankering'. Daarmee vormt deze structuur de verbinding tussen Stadsweiden en Landstede.

Ook de twee hoofddragers zijn opgenomen in het plan. In het stedenbouwkundig plan is een groene drager opgenomen die geheel van oost naar west door het gebied loopt. Deze drager vormt de belangrijkste openbare ruimte in het gebied en wordt tevens benut voor de opvang van regenwater. Aan de oostzijde zijn kantoren, maatschappelijke voorzieningen en voorzieningen voor zorg en welzijn opgenomen. Er zijn ook woningen opgenomen, maar deze zijn altijd op de hogere bouwlagen gesitueerd. De niet-wonen functies zijn altijd op de begane grond (en daarboven) gesitueerd zodat een levendig en aantrekkelijke stedelijke omgeving ontstaat die past binnen de drager van de Challenge Boulevard. Door de invulling van de oostkant sluit dit deel goed aan bij de aanwezigheid van Landstede aan de overzijde.

De westelijke rand wordt versterkt door de bestaande groenstrook breder te maken. De zuidelijk rand die grenst aan de Weiburglaan blijft behouden.

Voor wat betreft de auto-ontsluiting is in het stedenbouwkundig plan gekozen voor een tweetal ontsluitingen. In de NvU was nog een derde ontsluiting gedacht. Deze was met name bedoeld om het station te ontsluiten vanaf het Westeinde. In het stedenbouwkundig plan is er voor gekozen om de bestaande Beemd te benutten voor de ontsluiting van het station. Een ontsluiting vanaf het Westeinde naar het station past niet binnen het concept van de Challenge boulevard. Het doorkruist immers het beoogde verblijfsgebied. Bovendien is een aansluiting zo dicht bij de tunnel niet verkeersveilig.

De vier kwadranten zijn ook zichtbaar in het stedenbouwkundig plan. De Beemd vormt de scheiding tussen oost en west en de groen drager tussen het noordelijke en zuidelijke deel. De groene drager blijft vrij van ondergrondse parkeervoorzieningen zodat het groen ten volle kan worden benut. De parkeervoorzieningen zijn zo veel als mogelijk aan de randen van het gebied gesitueerd. Hierdoor blijft het middengedeelte autovrij en zijn de verschillende hoven goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers. De paden door het middengebied worden zodanig aangelegd dat deze wel beschikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.

In het stedenbouwkundig plan zijn hoogteaccenten opgenomen om routes te begeleiden en belangrijke plekken te accentueren. De hoogte van de accenten in het stedenbouwkundig plan wijken op sommige plekken af van de hoogtes in de NvU. Het gaat dan om verschillen van 2 tot 2,5 laag. De nieuwe hoogtes in het plan zijn overigens wel in overeenstemming met het beleid ten aanzien van hoogbouw zoals omschreven in de omgevingsvisie.

Om de overgang van het Nachthok naar de nieuwe woningen goed te laten verlopen is in de NvU afgesproken dat deze woningen maximaal drie lagen mag zijn. Dat is in het stedenbouwkundig plan overgenomen.

Het principe van het groeperen van de woningbouw in hoven is grotendeels overgenomen in het stedenbouwkundig plan. Dit komt het meeste tot uitdrukking in de noordelijke kwadranten. De zuidelijke kwadranten kennen ook hoven, maar deze worden ook gebruikt voor parkeren.

2. Programma

Programma wonen

In 2021 is de woningbehoefte onderzocht. Hieruit kwam naar voren dat tot 2030 behoefte is aan ruim 3800 woningen. In de NvU is voor het project Nieuw Weiburg uitgegaan van 1.000 tot 1.200 woningen. Tevens is een kwalitatief programma opgenomen op basis van de toen bekende woningbehoefte en tevens gebaseerd op de afspraken uit de woondeal. Aan het programma zijn ook maximale vrij op naam prijzen van woningtypes gekoppeld. Een en ander is opgenomen in onderstaande tabel.

totale bouwprogramma		Huur / koop		Sociaal / overig	
1100	huur	60%	660	sociaal	30% 330
				midden	10% 110
				duur	20% 220
	koop	40%	440	betaalbaar*	15% 165
				midden**	15% 165
				duur***	10% 110

* prijs v.o.n. tot 216.000 euro

totaal 70% 'betaalbaar

** prijs v.o.n. tot 310.000 euro

*** prijs v.o.n. vanaf 310.000 euro

In de periode van de planvorming om te komen tot een stedenbouwkundig plan is het volkshuisvestelijke beleid geactualiseerd. Dit nieuwe beleid is opgenomen in het omgevingsprogramma volkshuisvesting dat in december 2025 is vastgesteld. Dit heeft tot gevolg dat er een verschuiving in de percentages heeft plaatsgevonden tussen woningbouwcategorieën. Tevens zijn de V.O.N.-prijzen (stand per 1 januari 2026) geactualiseerd naar de huidige marktprijzen voor dit type woningen. Een en ander is zichtbaar in onderstaande tabel.

totale bouwprogramma		Huur / koop		Sociaal / overig	
1100	huur	40%	440	sociaal	30% 330
				midden	10% 110
				duur	0% 0
	koop	60%	660	sociale*	10% 110
				betalbare**	20% 220
				middeldure***	20% 220
				dure****	10% 110

* prijs v.o.n. tot 278.000 euro

totaal 70% 'betaalbaar

** prijs v.o.n. tot 420.000 euro

*** prijs v.o.n. tot 555.000 euro

**** prijs v.o.n. vanaf 555.000 euro

In het stedenbouwkundige plan zijn 1.100 woningen opgenomen, waarbij bovenstaande verdeling uit het programma volkshuisvesting is opgenomen.

Met dit programma wordt voldaan aan de uitgangspunten zoals deze zijn opgenomen in de NvU, met inachtneming van de actualisatie van het volkshuisvestelijke beleid. Er is sprake van grotendeels gestapelde bouw met variatie in producten en doelgroepen voor gezinnen, eenpersoonshuishoudens, starters en empty-nesters. Hiervoor worden kleine, middelgrote en grote woningen aangeboden. Het aandeel betaalbare woningen bedraagt 70% en voldoet daarmee aan de eis van 2/3 betaalbaar.

Programma niet wonen

Het plan voor Nieuw Weiburg is in de NvU beschreven als 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 dan ook op onderwijs en werk. Deze functies worden gecombineerd aan de 'Challenge Boulevard'. De meeste functies zijn gelegen aan het oostelijk deel, op de route van station naar binnenstad.

Kantoren

Het stationsgebied blijft een belangrijke plek voor de ontwikkeling van kantoren binnen de gemeente. In de NvU werd vooralsnog rekening gehouden met in totaal circa 7.500-12.500 m² ten behoeve van kantoren. Gezien de onzekerheid in de markt was in de NvU de aanbeveling opgenomen om flexibel met kantoormeters om te gaan. Tijdens de planvorming is marktonderzoek uitgevoerd door de lokale makelaardij in Harderwijk. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de eerder genoemde 12.500 m² naar huidige inzichten te veel is. Er is ruimte voor 7.500 m² kantoren met een uitloop naar 10.000 m². In het stedenbouwkundig plan is vooralsnog uitgegaan van ca. 8.400 m² kantooruimte.

Onderwijs

In de NvU wordt gesproken over ca. 5.000 m² voor onderwijs in verband met de belangstelling van een tweetal onderwijsinstellingen voor huisvesting in het gebied. Het is gebleken dat de inpassing van onderwijs moeilijk realiseerbaar is omdat over een groot deel van het plangebied een explosieaandachtsgebied is gelegen vanaf het spoor. In de omgevingsvisie is vastgelegd dat binnen dergelijke gebieden geen kwetsbare functies worden gerealiseerd. In het stedenbouwkundig plan is uiteindelijk geen ruimte opgenomen voor onderwijs.

Maatschappelijke functies

Daarnaast was ca. 1.500 m² opgenomen voor zorg en welzijn en werden ook nog een aantal maatschappelijke en commerciële functies benoemd (zoals kleinschalige horeca en een gemakswinkel) zonder dat daar een concrete oppervlakte aan was verbonden.

Omdat de definitieve invulling nu nog niet duidelijk is, is er ruimte opgenomen voor ca. 1.400 m² voor bovengenoemde functies.

3. Mobiliteit en verbindingen

Parkeren

In de NvU is opgenomen dat Nieuw Weiburg een autoluwe wijk moet worden. Door in te zetten op een aanpak waarbij veel ruimte wordt geboden voor goede fietsvoorzieningen, openbaar vervoer en een deelauto concept, wordt autobezit ontmoedigd. Hiervoor wordt het STOMP-principe ingezet. Stomp staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – MaaS – Privé auto. Daarbij wordt in deze volgorde voorrang gegeven aan de verschillende vervoerswijzen. Het principe gaat uit van het stimuleren van alternatieven ten opzichte van de auto, maar verbiedt het hebben van een eigen auto niet.

Ondanks dat in de NvU een beschrijving is opgenomen van het werkelijk autobezit in Harderwijk, is destijds gekozen voor een berekening van de parkeerbehoefte op basis van parkeernormen. Daarbij zijn reducties toegepast door inzet van deelauto's, openbaarheid van fietsenstallingen en overige maatregelen. Tevens is gesteld dat in het plangebied zelf en binnen een straal van 300 van het plangebied betaald parkeren (of een andere vorm van gereguleerd parkeerregime) ingevoerd dient te worden. Dit om te voorkomen dat in het plangebied minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden en bewoners en bezoekers in de omgeving 'gratis' hun auto kunnen parkeren.

Tot slot is aangegeven dat parkeren in gebouwen of verdiept wordt opgelost.

De doelstelling om te komen tot een autoluwe wijk is onverkort overgenomen in het uitgewerkte stedenbouwkundig plan. Dit is gedaan door het STOMP-principe toe te passen, onder andere door

goede fiets- en voetverbindingen te realiseren binnen het gebied met aansluitingen naar de omgeving, en een concept van deelauto's te introduceren met een stimuleringspakket. De ligging van het plangebied in de directe nabijheid van de belangrijkste OV-verbindingen, maakt het realistisch om te komen tot een autoluwe wijk.

Parkeerbilans

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is in de planvorming aansluiting gezocht bij het werkelijke autobezit van vergelijkbare woningen in de omgeving van het station. Dit geeft een specifiek beeld van de parkeerbehoefte dan landelijke parkeernormen. Gebleken is dat dit een reductie van ca. 20% oplevert ten opzichte van een berekening op basis van de parkeernormennota die in Harderwijk veelal wordt toegepast.

Deelmobiliteit

Op bovenstaand parkeerbehoefte is een reductie van 15% toegepast door de inzet van deelauto's. Hiermee wordt met name gestuurd om het bezit van een tweede auto binnen een huishouden te ontmoedigen.

Hiermee wordt bereikt dat als de wijk klaar is, er voldoende parkeerplaatsen zijn voor alle gebruikers (bewoners, bezoekers en medewerkers van andere functies).

Parkeerregulering

Binnen het plangebied zal vanaf het begin van de realisatie een vorm van betaald parkeren worden ingevoerd. Dit geldt voor alle gebruikers. Deze gebruikers zijn dan vanaf het begin gewend aan parkeerregulering binnen de wijk. De verwachting is dat er in de omliggende wijken geen parkeerregulering nodig is, uitgaande van het feit dat de parkeerbehoefte is gebaseerd op het werkelijk autobezit van vergelijkbare woningen in de omgeving.

Daarnaast gelden verschillende beperkingen voor het parkeren in de directe omgeving van het plangebied. In het Nachthok is parkeren in de openbare ruimte fysiek onmogelijk, de straten zijn te smal om op de weg te parkeren. De Stationslaan kent al een vorm van parkeerregulering (blauwe zone). Aan de noordzijde van het plangebied gaat het om particuliere parkeerterreinen van bedrijven en aan de westzijde vormt de Westermeenweg een belangrijke barrière om een auto te parkeren in de wijk Stadsweiden.

Als in de toekomst toch parkeeroverlast ontstaat, dan wordt deze situatie opnieuw bezien. Als het nodig is kan alsnog een vorm van parkeerregulering worden ingevoerd op een loopafstand van circa 300 meter.

Parkeerplaatsen

In het plan zijn 975 parkeerplaatsen opgenomen. Hiervan zijn er 491 opgenomen in het parkeergebouw en 158 in de halfverdiepte parkeergarage. Dit is 66% van het totaal. De overige 326 parkeerplaatsen bevinden zich op het maaiveld, waarvan 120 op zogenaamde binnenterreinen van de grondgebonden woningen. Hiermee zijn niet alle parkeerplaatsen in gebouwen of verdiept gerealiseerd. Het realiseren van de totale parkeerbehoefte in gebouwde parkeervoorzieningen bleek financieel niet uitvoerbaar. Gebouwd parkeerplaatsen leiden tot veel hogere kosten dan parkeren op maaiveld. Deze kosten kunnen veelal niet worden toegerekend aan de woningen door het grote aandeel betaalbare woningen in het gebied. Deze kosten komen daarmee ten laste van de grondexploitatie. Uit berekeningen kwam naar voren dat een geheel gebouwd parkeerprogramma zou leiden tot een tekort van ca. € 25 miljoen. Hierdoor zou een onaanvaardbaar groot tekort ontstaan voor de gemeente. Door een deel van de parkeerbehoefte op maaiveld te realiseren was het mogelijk het tekort te beperken tot ca. € 7 miljoen, hetgeen overeenkomt met het bedrag waarvoor de gemeente Harderwijk garant staat voor de co-financiering van de WBI-bijdrage.

Verkeersstructuur Harderwijk

In de NvU werd voor de verkeersstructuur ervan uitgegaan dat sprake is van een toename van ca. 3.000 verkeersbewegingen per etmaal en dat dit past binnen de verkeersstructuur. Tevens is opgenomen dat deze aanname in de planvorming nader zal worden onderbouwd. Op basis van het huidige plan is de toename berekend op ca. 5.600 verkeersbewegingen. Het effect op omliggende kruispunten en wegvakken is integraal berekend, dus mede met het oog op andere ontwikkelingen in de gemeente. Hieruit is gebleken dat enkele kruispunten aangepast moeten worden om ook in de toekomst voldoende afwikkelcapaciteit te hebben. Deze locaties zijn opgenomen in het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

Stadsstraat Westeinde

In de NvU is apart aandacht besteed aan de reconstructie van het Westeinde. Het Westeinde heeft nu vooral een verkeersfunctie, maar zal het karakter krijgen van een stadsstraat. Naast de verkeersfunctie wordt het 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, door de toepassing van 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 het 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. In de planuitwerking is hieraan voldaan (zie tekening).



Aan de west- en de oostzijde is een ruim gebied gecreëerd als verblijfsgebied. Voor het westelijk deel is dit reeds ontworpen, het oostelijk deel wordt in de tweede helft van 2026 ontworpen in samenspraak met leerlingen van Landstede. Tevens is een brede middenberm gemaakt zodat veilig kan worden overgestoken en is de bocht verflauwd. Daarmee is het ontwerp in overeenstemming met de NvU.

Ontsluiting plangebied - auto

Zoals hiervoor aangegeven is voor het lokale verkeer het STOMP-principe het uitgangspunt. Langzaam verkeer krijgt prioriteit. Het plangebied zelf wordt autoluw: dat betekent dat het autoverkeer zo snel mogelijk wordt afgevangen en naar parkeervoorzieningen wordt geleid.

In de NvU zijn voor de ontsluiting van het plangebied twee aansluitingen aangegeven. Een aansluiting bevindt zich aan de noordzijde aan het Westeinde, ter hoogte van het politiebureau. De andere ontsluiting bevindt zich aan de zuidwestkant nabij de rotonde Westermeenweg/Westeinde.

Beide ontsluitingen zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan. De aansluiting bij het Westeinde vindt plaats door een nieuw te realiseren voorrangsplein. Dit zorgt, gelet op de toenemende verkeersintensiteiten, voor een betere verkeersdoorstroming en verhoogde verkeersveiligheid (lagere snelheid).

De ontsluiting aan de zuidzijde vindt plaats door een directe aansluiting vanuit het plangebied op de rotonde Westermeenweg/Weiburglaan/Voorste Wei. De bestaande rotonde wordt hiervoor in noordelijke richting opgeschoven. Dit maakt het tevens mogelijk de fietsaansluiting vanuit de Weiburglaan veiliger te laten aansluiten.

Ontsluiting plangebied – fietsers, voetgangers en openbaar vervoer

In de NvU is aangegeven dat lopen en fietsen de prioriteit krijgt boven de auto. De ontsluiting voor deze doelgroepen dient aan te sluiten op het (doorgaande) netwerk van fietspaden door de stad. De Challenge Boulevard is daarbij een belangrijk nieuw element als verbinding tussen het station en de binnenstad. Het gedeelte langs het Westeinde wordt beschouwd als eerste fase in deze verbinding. Daarbij wordt de verkeersfunctie van het Westeinde gecombineerd met de verblijfsfunctie van de Challenge Boulevard.

Zoals hiervoor is aangegeven is het plan autoluw vormgegeven. Auto's worden zo snel mogelijk naar de parkeervoorzieningen geleid. Het binnengebied (de groene drager) is geheel autovrij. Binnen dit gebied ligt het primaat bij de voetganger en de fietser. In het plan is een netwerk van langzaamverkeersverbindingen opgenomen. Deze verbindingen sluiten op diverse plekken aan op de bestaande structuur buiten het plangebied. De kruising van de oost-west verbinding met de Beemd is zodanig vormgegeven dat in de bestrating duidelijk wordt dat voetgangers en fietsers voorrang hebben. In het plan is tevens in elk gebouw (op de begane grond) ruimte gereserveerd voor fietsenstallingen, zodat deze zo makkelijk mogelijk bereikbaar zijn.

Voor wat betreft de inrichting van de Challenge Boulevard is afstemming gezocht tussen de verkeersfunctie van het Westeinde en het gewenste verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers, zie de toelichting die hiervoor is gegeven bij het onderdeel Stadsstraat Westeinde.

Stedenbouwkundig plan – integraal beeld



Bouwlagen en bouwhoogtes

