

Gebiedsvisie Stadsuitbreiding Weert-Noord

11 november 2025
Dit is een uitgave
van de gemeente Weert.

Opgesteld door:
LOS • ruimte maak je samen



LOS • ruimte maak je samen

Peter Droog
Rick Hendrickx

Basisvormgeving :
Art-is communicatiebureau

Opmaak:
LOS • ruimte maak je samen

Inhoud

1	Inleiding	5	4	Visie op Stadsuitbreiding Weert-Noord	47
1.1.	Aanleiding	5	4.1.	Bodem en water sturend	49
1.2.	Totstandkoming van deze gebiedsvisie	5	4.2.	Landschapsstructuur en cultuurhistorie als dragers	51
1.3.	Leeswijzer	5	4.3.	Gepaste groei door eigenheid: buurtschappen maken	53
2	Dit is Weert-Noord	7	4.4.	Stad en land verweven	55
2.1.	Inleiding	7	4.5.	Auto buitenom, langzaam verkeer binnendoor	57
2.2.	Ruimtelijke kwaliteit zetten we centraal bij de ontwikkeling	9	4.6.	Elk buurtschap een hart met ruimte voor verblijf en ontmoeting	61
2.3.	We zien groen, landschap en water als structurerende elementen	23	4.7.	Treinstation Weert-Noord	63
2.4.	We bouwen naar behoefte: betaalbaar, gevarieerd en met kwaliteit	30	5	Visie op de deelgebieden	65
2.5.	We zien de openbare ruimte als huiskamer van de stad	30	5.1.	Nieuw Boshoven	65
2.6.	We willen bijdragen aan een mobiliteitstransitie en streven naar een 10 minutenstad	32	5.2.	Buurtschap de Vijfsprong	70
2.7.	We kiezen voor toegankelijke, bereikbare en beschikbare voorzieningen voor alle inwoners	39	5.3.	Groen stedelijk uitloopgebied en Open Park Weert	75
2.8.	We kiezen voor een energievoorziening gebaseerd op duurzame energie	42	5.4.	Gebiedsontsluiting	78
3	Ambities voor Stadsuitbreiding Weert-Noord	44	5.5.	Groot Heulster	80
3.1.	Groeien vanuit de landschappelijke ondergrond	44	5.6.	Hushovervelden	88
3.2.	Identiteit door landschap en historie	44	6	Van visie naar ontwikkeling	99
3.3.	Groen en gezond	45	6.1.	Afhankelijkheden en risico's	99
3.4.	Gevarieerde woonmilieus met eigenheid	45			
3.5.	Aantrekkelijke, veilige en verbonden openbare ruimte	45			
3.6.	Mobiliteit in beweging	45			
3.7.	Voorzieningen en energie dichtbij	45			

Separate bijlage: visiekaart op schaal



Schutterij Sint Oda

Stadsboerderij Hushoven

Bee-j Bertje

Woonzorgcentrum Hushoven

Viaduct Hushoven

OBS de Uitkijktoren

Albert Heijn

Vrakkerplein

Sint-Odakerk

Sporthal Boshoven

Oud Boshoven

Kapel O.L.V.

Odakapel

Markt
Centrum

Afb. 1. Globale ligging en begrenzing van het zoekgebied

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

In onze omgevingsvisie hebben we gekozen voor 'beheerste groei vanuit eigenheid'. Daarmee spelen we in op onze eigen woningbehoefte en hebben we ruimte om de woningvraag vanuit (de regio) Eindhoven te faciliteren, terwijl we zorgvuldig omgaan met bestaande waarden, zoals historische en landschappelijke kwaliteiten. Beheerste groei betekent ook dat nieuwe ontwikkelingen worden verbonden met voorzieningen, infrastructuur en groenblauwe structuren vanuit de bestaande wijken.

Deze koers hebben we verder uitgewerkt in onze Ruimtelijke Ontwikkelstrategie waarin een aantal ambities, kaders en principes zijn vastgelegd. Niet de gehele woningbehoefte kan binnenstedelijk worden ingevuld. Voor circa 1.100 woningen is Weert-Noord als zoekgebied aangewezen, in samenhang met verbeteringen in mobiliteit, voorzieningen en verbindingen met de omgeving.

De ontwikkeling van Weert-Noord vraagt om een ruimtelijke visie die richting geeft aan deze groei en de kwaliteiten van het gebied



Afb. 2. De gebiedsvisie Stadsuitbreiding Weert-Noord als verdere uitwerking van de Omgevingsvisie en Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert.

versterkt. Zo zorgen we voor een aantrekkelijke, samenhangende woonomgeving en benutten we kansen voor gebiedsverbetering.

Om regie te houden op grondtransacties heeft onze gemeenteraad op 29 januari 2025 op verschillende percelen in Weert-Noord voorkeursrecht gevestigd. In deze gebiedsvisie kijken we breder dan deze percelen, zodat we ook verbindingen met de omgeving kunnen maken en meekoppelkansen kunnen benutten.

1.2. Totstandkoming van deze gebiedsvisie

De gebiedsvisie voor de Stadsuitbreiding Weert-Noord vormt een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie en de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert. In het kader van de Omgevingsvisie is eerder al een uitgebreid participatietraject doorlopen. Voor de gebiedsvisie zijn gesprekken gevoerd met uiteenlopende partijen in en rond het gebied: inwoners, ondernemers, belangenbehartigers en maatschappelijke partners. Deze gesprekken dienden zowel om het proces toe te lichten als om wensen, ideeën en aandachtspunten op te halen. Daarnaast is een inloopbijeenkomst georganiseerd om de conceptvisie te presenteren en is een projectwebsite gelanceerd waar alle actuele informatie over de ontwikkeling wordt gedeeld.

1.3. Leeswijzer

Deze gebiedsvisie is opgebouwd uit 6 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk staan we in hoofdstuk 2 'Dit is Weert-Noord' stil bij de huidige situatie en hoofddopgaven voor het gebied, wat zich in hoofdstuk 3 vertaalt in een set ambities voor de visie.

Vervolgens presenteren we in het vierde hoofdstuk de visie voor het gebied waarna we deze visie in hoofdstuk 5 gebiedsgericht verder uitwerken.

Het zesde en laatste hoofdstuk geeft een globaal overzicht hoe de visie verder tot ontwikkeling kan worden gebracht.



2 Dit is Weert-Noord

Weert-Noord staat aan de vooravond van een transformatie. Deze gebiedsvisie bouwt voort op de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert en vertaalt de daarin vastgelegde ambities naar concrete keuzes voor dit gebied. Het gaat daarbij om meer dan woningbouw: Weert-Noord moet een aantrekkelijk, bereikbaar en duurzaam woongebied worden met een groen en dorps karakter.

2.1. Inleiding

De Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert benoemt voor Weert-Noord de volgende opgaven:

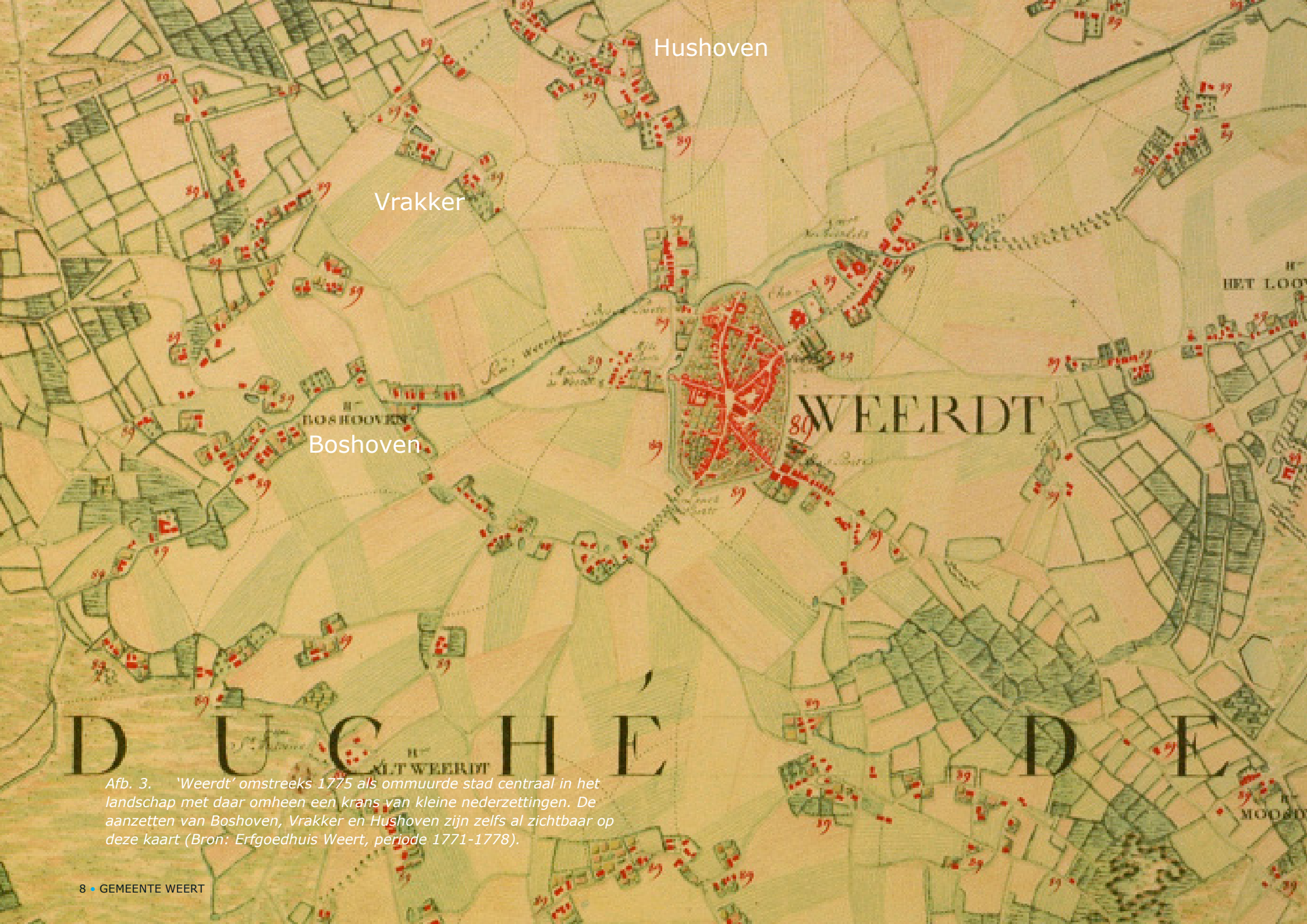
- Boshoven (800 woningen, zowel inbreiding als uitbreiding).
- Ontwikkelen nieuwe woonwijk Hushovervelden (>300 woningen).
- Ontwikkelen nieuwe ontsluiting voor de wijk Boshoven.
- Verbindingen voor langzaam verkeer met nieuw te ontwikkelen woongebied(en) met binnenstad en station.
- Doorstroom ringbanen verbeteren.
- Ontwikkeling sportvoorzieningen (Open Park Weert).
- Realisatie vernieuwde en nieuwe maatschappelijke voorzieningen.
- Verzachten overgang van stad naar platteland.
- In Boshoven investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in deze wijk.
- Ontwikkelen recreatieve voorzieningen en structuren.

Deze gebiedsvisie voor de stadsuitbreiding Weert-Noord bouwt voort op de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert en andere relevante beleidskaders van gemeente, regio, provincie en rijk.

Deze kaders geven richting aan de manier waarop we naar de opgaven in het gebied kijken en vormen het beleidsmatige fundament voor deze visie. In dit hoofdstuk vertalen we deze uitgangspunten naar de context van Weert-Noord: hoe ziet het gebied eruit, welke kwaliteiten en uitdagingen zijn er, en hoe verhouden deze zich tot de gemeentelijke en regionale beleidsafspraken?

Vanuit het geldende beleid hanteren we daarbij de volgende uitgangspunten:

1. We zetten ruimtelijke kwaliteit centraal bij de ontwikkeling van onze gemeente.
2. We zien groen, landschap en water als structurerende elementen.
3. We bouwen naar behoefte: betaalbaar, gevarieerd en met kwaliteit.
4. We zien de openbare ruimte als huiskamer van de stad.
5. We willen bijdragen aan een mobiliteitstransitie en streven naar een 10 minutenstad.
6. We kiezen voor toegankelijke, bereikbare en beschikbare voorzieningen voor alle inwoners.
7. We kiezen voor een energievoorziening gebaseerd op duurzame energie.



Hushoven

Vrakker

Boshoven

WEERDT

DUCHE

Afb. 3. 'Weert' omstreeks 1775 als ommuurde stad centraal in het landschap met daar omheen een krans van kleine nederzettingen. De aanzetten van Boshoven, Vrakker en Hushoven zijn zelfs al zichtbaar op deze kaart (Bron: Erfgoedhuis Weert, periode 1771-1778).

2.2. Ruimtelijke kwaliteit zetten we centraal bij de ontwikkeling

Ons Ruimtelijk kwaliteitskader vormt het kader om de stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit te borgen. Uit het kwaliteitskader volgt dat cultuurhistorie, erfgoed, archeologie en landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten in belangrijke mate de ruimtelijke kwaliteit van een gebied bepalen.

Historische ontwikkeling

De historie van Weert gaat ver terug. Veel van deze historie is vandaag de dag op verschillende manieren terug te zien en vinden in onze leefomgeving. Zo ook in Weert-Noord.

Weert als eiland

Weert is al vroeg vrij nauwkeurig in beeld gebracht. In de periode 1771-1778 maakte het deel uit van de Oostenrijkse Nederlanden. Op kaarten uit deze tijd is goed te zien dat 'Weerdt' als ommuurde stad centraal in het landschap ligt. Rondom Weert ligt een stelsel van akkertjes waardoorheen een wegstructuur vanuit Weert naar de ommelanden loopt. Rondom de stad lag een kras van kleine nederzettingen. De aanzetten van het buurtschap Boshoven, Vrakker, Hushoven en het Laar zijn zelfs al zichtbaar op deze kaart. Deze nederzettingen lagen in agrarisch opzicht gunstig; op de overgang van de hoger gelegen akkers en de nattere moerasachtige weides. Weert en haar ommeland met historische kernen vormde als het ware een eiland van 'cultuurgrond' te midden van heidevelden, bossen en veengebieden.

Oud Boshoven

Oud Boshoven was een agrarische nederzetting met onverharde wegen en kleinschalige percelen. Historisch gezien lag Boshoven strategisch aan de oude doorgaande weg tussen Weert en Budel. Een bijzonder historisch element in de geschiedenis van Oud Boshoven is de Boshoverschans, een verdedigingswerk dat rond 1635 werd aangelegd tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Deze schans bestond uit een gracht en een aarden wal en bood onderdak aan dorpelingen en hun vee in tijden van gevaar door Staatse of Spaanse troepen. Een ander bijzonder element is de Sint Odakapel. Deze is gebouwd aan het begin van de 18^{de} eeuw,

met het jaartal 1722 boven de ingang. Uit archieven blijkt dat op deze plek al een Odakapel bestond in 1485, maar dat was een eerdere kapel.

Vrakker

De geschiedenis van Vrakker gaat ver terug. Al in 1632 stond er aan de huidige Boshoverweg een kapel, gewijd aan Sint-Lucia. Op topografische kaarten uit de 19^{de} eeuw zijn al enkele bebouwingen te zien op de plek waar nu Vrakker ligt, al werd de naam destijds nog niet expliciet gebruikt. Vrakker maakte toen deel uit van een ring van kleine nederzettingen rond de kern van Weert, samen met onder andere Oud Boshoven en Hushoven. De ligging op de overgang van hogere naar lagere zandgronden maakte het gebied aantrekkelijk voor landbouw en bewoning. In de vroege 20^{ste} eeuw werd het gebied rond Vrakker vooral gekenmerkt als oud-bouwland met randbebouwing. Het was omgeven door akkers, bossen en weilanden, wat het landelijke karakter onderstreepte. De economie was voornamelijk agrarisch. Een sprekend voorbeeld hiervan is de bouw van een windmolen op de Hoogenakker in 1885 door Wilhelmus Nijs. Deze Sint Odamolen maalde tot diep in de jaren vijftig boekweit- en roggemeel en illustreert daarmee de ambachtelijke en agrarische aard van het gebied in die tijd. Met de bouw van een noodkerk in 1933 werd Vrakker een kerkdorp. De huidige kerk stamt uit 1956.

Hushoven

Hushoven is een van de oudste buurtschappen aan de rand van Weert, met een geschiedenis die terugvoert tot in de middeleeuwen – en zelfs tot ver daarvoor. Archeologische vondsten tonen aan dat het gebied al bewoond was in de 12^{de} en 13^{de} eeuw. Zo zijn er greppels ontdekt die dienden als erfafscheiding, evenals waterputten bij oude boerderijen.

De naam Hushoven vindt zijn oorsprong in de woorden "Hus en Hoven", wat letterlijk betekent: stuk grond tussen de huizen. Deze benaming weerspiegelt het agrarische karakter dat de buurtschap eeuwenlang kenmerkte. Net als de andere buurtschappen was Hushoven omringd door akkerlanden en weilanden. De Sint Donatuskapel, gebouwd in 1868, ligt centraal in Hushoven en is inmiddels aangewezen als rijksmonument. Hushoven had een landelijk karakter met smalle wegen, oude percelen en zichtlijnen naar het open landschap.

Het Laar

Historisch gezien was Het Laar een zelfstandig kerkdorp, met als opvallend kenmerk de Laarderschans, een oude omgrachte schans die van strategisch belang was voor de verdediging van het gebied. Religieus erfgoed speelt een centrale rol in de identiteit van Het Laar. Zo staat er het Sint-Sebastiaankapelletje en de Sint-Hiëronymus- en Sint-Antoniuskerk, gebouwd in 1949 op de plek van de voormalige schans. Een ander markant monument is de Antoniusmolen, een ronde stenen beltmolen uit 1903 die nog steeds als herkenningspunt in het landschap te zien is. De molen kent een lange en bewogen geschiedenis van verschillende eigenaren, stilstand en restauraties, en draagt bij aan de historische uitstraling van Het Laar.

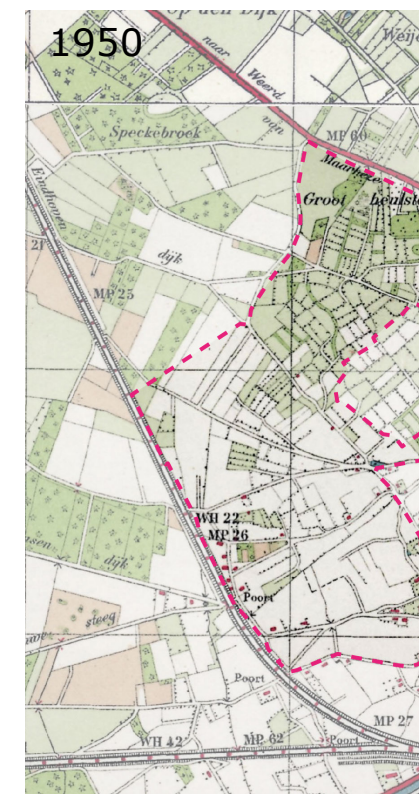
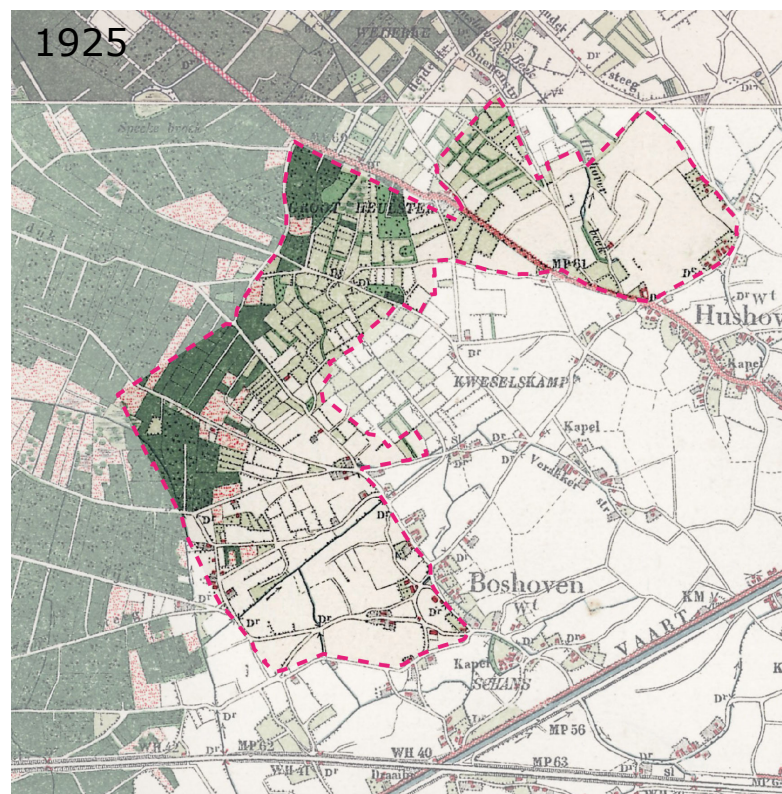
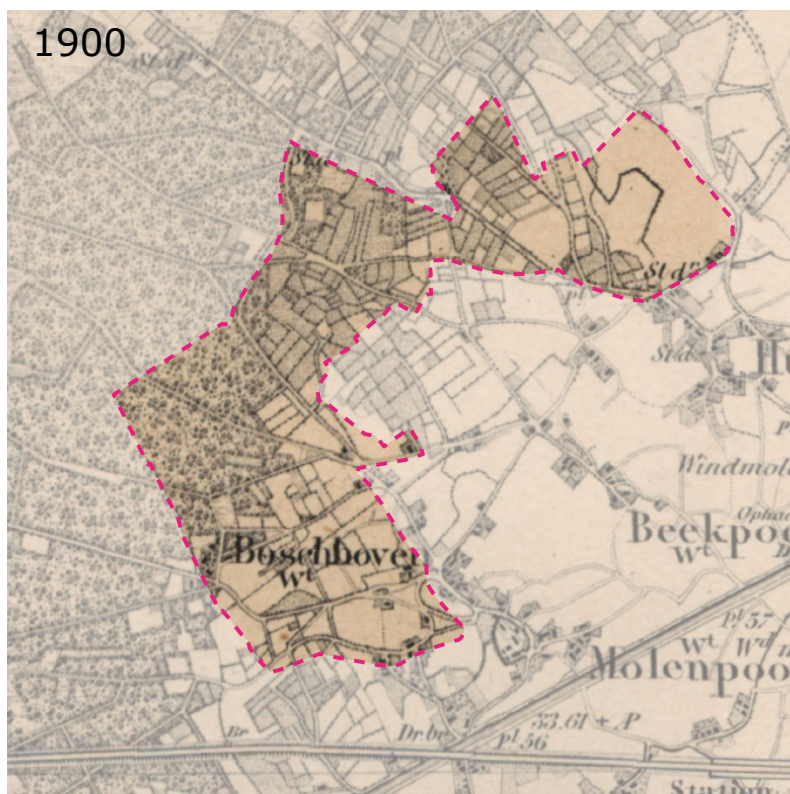
Zuid-Willemsvaart

De Zuid-Willemsvaart werd in opdracht van koning Willem I tussen 1822 en 1826 aangelegd en maakt dan ook al lange tijd onderdeel uit van de geschiedenis van Weert. De aanleg droeg bij aan de economische ontwikkeling van de regio. Diverse industrieën vestigden zich hier, waaronder lood- en tinpletterijen, smederijen en stoomkoekfabrieken. Het vormt hedendaags een duidelijke ruimtelijke structuur in de stad, maar ook een fysieke barrière die met bruggen en verbindingen overbrugd moet worden.

Spoorlijnen

In 1879 werd de spoorlijn Weert - Roermond (deel van de IJzeren Rijn) geopend waardoor Weert rechtstreeks verbonden werd met Roermond en België. Daarna werd de spoorlijn Eindhoven - Weert na een lange politieke en technische strijd in gebruik genomen in 1913.

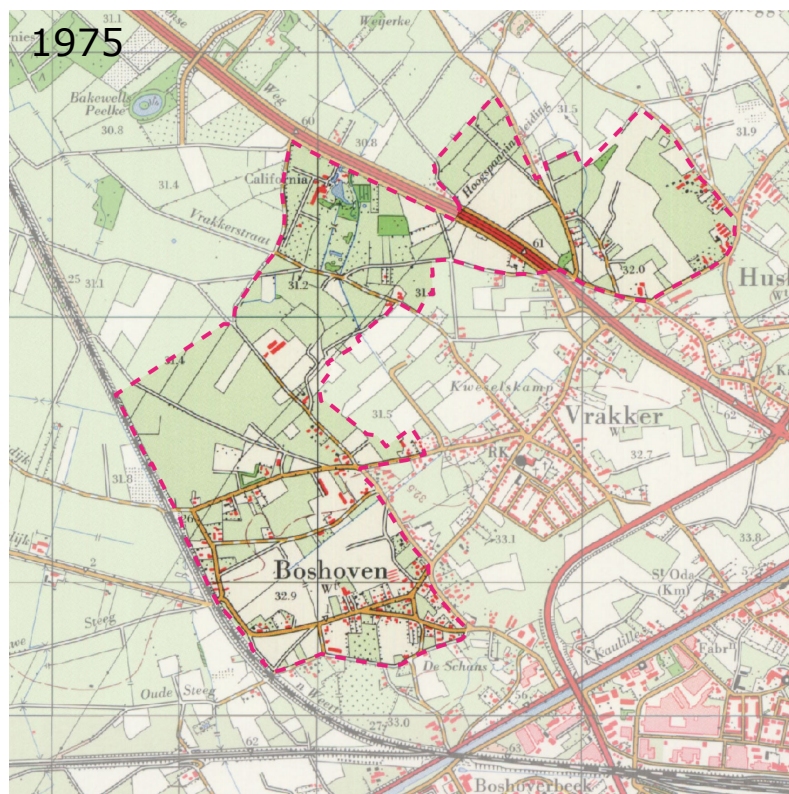
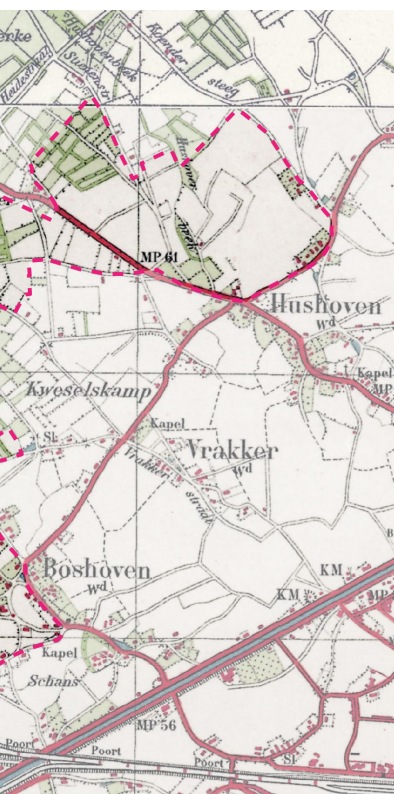
Afb. 4. Weert-Noord van 1900-2000 (Bron: Topotijdreis).



Ontginning ten behoeve van de landbouw

Met de bevolkingsgroei groeide ook de behoefte naar productieve landbouwgrond. Woeste gronden werden aangeplant met bos (ten behoeve van de houtbouw). Daarnaast zien we een ontwikkeling dat de bosrand opschuift om plaats te maken voor landbouwgrond. Hoewel deze percelen van nature arme grond hadden en erg nat waren werden deze percelen door betere ontwateringstechnieken en de toepassing van kunstmest opeens bruikbaar als productieve landbouwgrond.

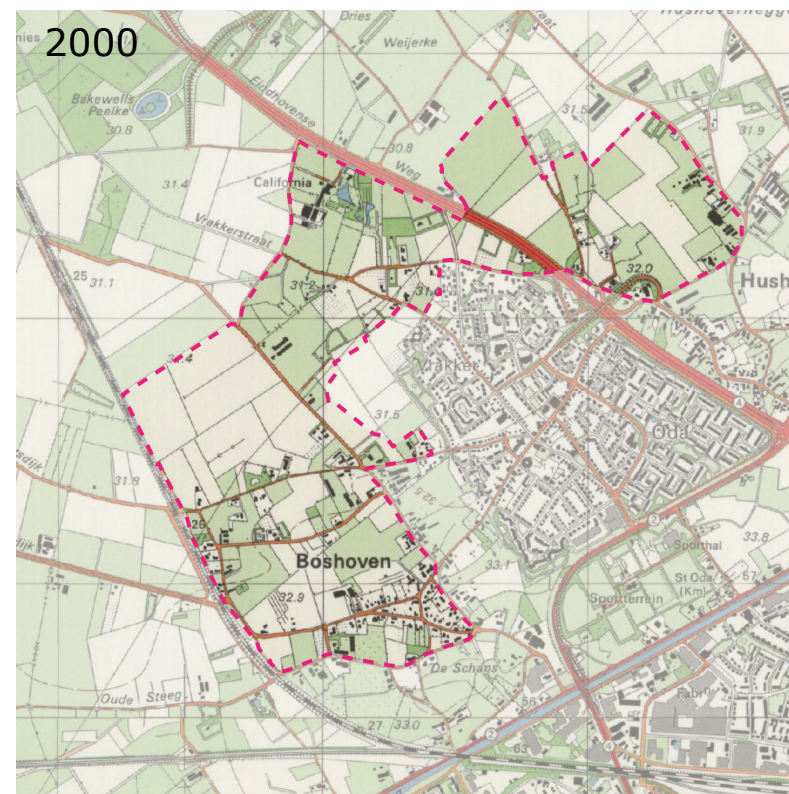
De ontginning van de gronden ten behoeve van landbouw vertaald zich ook in het opheffen van kleine percelen tot grotere aaneengesloten percelen waardoor het landschapsbeeld rondom de beken aanzienlijk is veranderd. In sommige delen vindt een heuse ruilverkaveling plaats waarbij de oude structuur wordt weggehaald ten behoeve van een nieuw grootschaliger efficiënt agrarisch landschap.

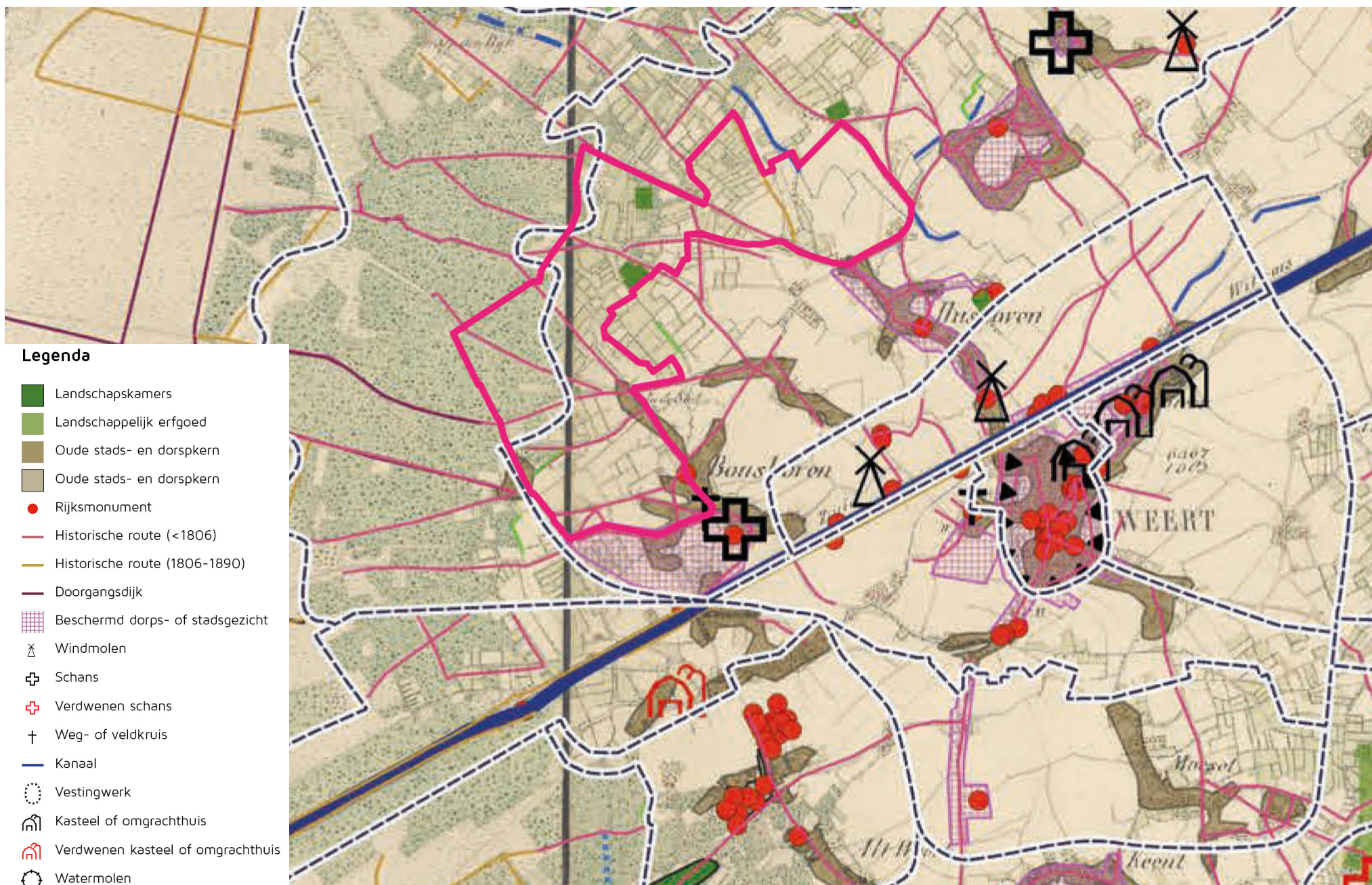


Naoorlogse planmatige groei

Na de Tweede Wereldoorlog begon voor Weert, net als voor veel andere Nederlandse steden, een periode van snelle bevolkingsgroei en ruimtelijke uitbreiding. De stad groeide uit haar historische centrum en kreeg te maken met nieuwe uitdagingen op het gebied van wonen, verkeer, werkgelegenheid en infrastructuur. In reactie daarop werd ingezet op planmatige stadsuitbreiding, waarbij de groei niet toevallig, maar volgens uitgewerkte stedenbouwkundige plannen plaatsvond.

In de jaren '50 en '60 werd begonnen met het aanleggen van nieuwe woonwijken om te voorzien in de toenemende vraag naar moderne huisvesting. Het was ook in deze periode dat de buurtschappen Oud Boshoven en Vrakker planmatig flink werden uitgebreid en werden opgenomen in de stedelijke structuur van Weert. Ondanks deze grootschalige groei is het oude





Afb. 5. Cultuurhistorische kwaliteiten gemeente Weert met daarop de ligging van het zoekgebied globaal weergegeven (bron: Ruimtelijk Kwaliteitskader Weert).

wegenpatroon nog zichtbaar en staan er in het hart en langs deze wegen nog historische bebouwing.

De wijk Laarveld is een van de meest recente uitbreidingswijken van Weert, en ligt tussen buurtschap Het Laar en Hushoven. Wanneer deze woningbouw (naar verwachting in 2029) gereed is zijn de reeks buurtschappen Boshoven, Vrakker, Hushoven en het Laarveld vastgegroeid aan Weert en maken ze onderdeel uit van één doorlopend stedelijk weefsel.

Parallel aan de woningbouw werd ook gewerkt aan de ontsluiting van de stad. De aanleg van de ringbanen in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw zorgde ervoor dat doorgaand verkeer het centrum kon mijden, waardoor de binnenstad leefbaarder bleef. Uitvalswegen zoals de Eindhovenseweg, Maaseikerweg en Roermondseweg werden verbeterd en aangesloten op de bredere provinciale en landelijke infrastructuur.

De naoorlogse groei van Weert ging niet alleen over wonen, maar ook over werkgelegenheid. Nieuwe industrieterreinen werden (door)ontwikkeld, waaronder de Kanaalzone langs het kanaal richting België.

Cultuurhistorie en erfgoed

De historische ontwikkeling van Weert is vandaag de dag nog goed zichtbaar in het landschap en de bebouwing. Oude nederzettingen en structuren zijn bewaard gebleven en vormen belangrijke cultuurhistorische waarden. Veel van deze gebieden zijn aangewezen als beschermd dorpsgezicht, waar karakteristieke kenmerken en de ruimtelijke samenhang op korte afstand van elkaar te vinden zijn.

In Weert-Noord bevinden zich twee van deze beschermde dorpsgezichten: Hushoven en de Boshoverschans.

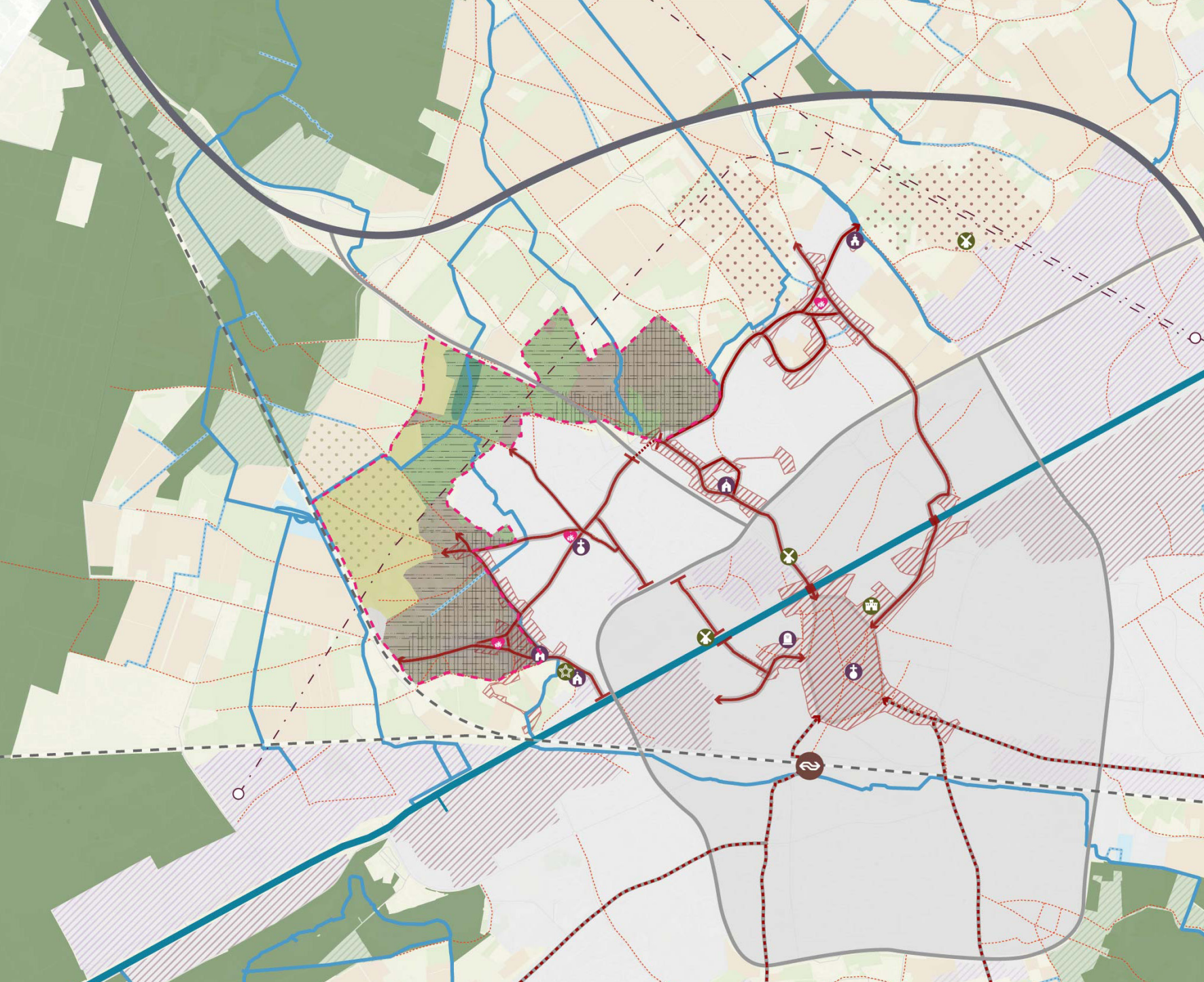
Hushoven is een van de oudste woongebieden binnen de gemeente. Archeologische vondsten wijzen op bewoning sinds de prehistorie. De vorm van de bolle kransakkers gaat terug tot de 9^{de} eeuw en is zeldzaam in Nederland. Het gebied heeft altijd een agrarische functie gehad en kent een groen en open karakter. De historische wegenstructuur is goed herkenbaar en sluit aan bij de middeleeuwse dorpsvorming, met oude wegen zoals de Oude Hushoverweg, Boshoverweg en de St. Donatuskapelstraat. Ook de typische driehoekige dorpspleintjes (driesen) zijn nog aanwezig,



Afb. 6. oude foto van de St. Oda-molen (bron: www.weertinkaart.nl)



Afb. 7. oude foto van de St. Oda-kapel (bron: [weertinkaart.nl](http://www.weertinkaart.nl))



LEGENDA

- Graslanden
- Bouwlanden - Kampen
- Jonge (heide)ontginningen
- Beek
- Kern - Buurtschappen
- Archeologische monumenten
- Hoog archeologische waardevol gebied
- Waardevol cultuurlandschap
- Waardevol open akkercomplex
- Waardevol gebied met kwetsbaar reliëf
- Verstedelijking langs hist. radialenstructuur
- Onderbreking in hist. radialenstructuur
- Oude lijnen - wegen
- Hart buurtschap (rondom dries)
- Kerk
- Kapel
- Hist. Windmolen
- Relict - schans

Afb. 8. Ruimtelijke kenmerken en waarden in en rondom het zoekgebied.

al wordt de structuur doorsneden door de latere aanleg van de Ringbaan Noord.

Het gebied van de Boshoverschans bij Oud Boshoven heeft eveneens een beschermde status. Hier bevinden zich de restanten van een 17^{de}-eeuwse schans, aangelegd als toevluchtsoord en verdedigingswerk voor de lokale bevolking. Het gebied is bijzonder door de historische wegen – zoals de Oude Steeg, de Lutenakkersteeg en de Schansbeemdweg – die het landelijke karakter nog steeds bepalen. De vroegere onverharde zandpaden zijn inmiddels geasfalteerd, maar nog steeds herkenbaar in het gebied. Verspreid langs deze wegen liggen karakteristieke boerderijen en schuren, veelal uit de ontginningsperiode van de 19^{de} eeuw.

Ook buiten de beschermde dorpsgezichten zijn cultuurhistorische structuren herkenbaar. Oude wegen als de Boshoverweg, Princenweg, Tobbersdijk, Hulsterdijk, Vrakkerstraat en Rietstraat markeren nog steeds de vroegere verbindingen door het landschap. Rondom de stad liggen de voormalige bouwlanden, graslanden en heideontginningen die het landschap een open en kleinschalig karakter geven. Deze elementen herinneren aan het agrarische gebruik en de eeuwenlange wisselwerking tussen mens en natuur.

Het behouden en beleefbaar maken van deze cultuurhistorische kwaliteiten draagt bij aan de identiteit en eigenheid van Weert. Zij vormen ankerpunten in de verdere ontwikkeling van stad en landschap en laten zien hoe verleden, heden en toekomst met elkaar verbonden blijven.

Archeologie

De rijke historie van Weert is ook terug te vinden in de archeologische verwachtingswaarden. In delen van Weert-Noord is de archeologische verwachtingswaarde hoog. Dit betekent dat bodemingrepen hier kunnen stuiten op archeologische resten, bijvoorbeeld sporen van bewoning, akkerlagen en erven op hogere zandkoppen of overgangszones naar beekdalén. Ook nabij bekende cultuurhistorische elementen is de kans op vondsten groter.

Landschappelijke kwaliteiten

Ruimtelijke ontwikkeling met behoud van landschappelijke kwaliteiten vormt de basis van ons Ruimtelijk Kwaliteitskader. Weert-Noord maakt deel uit van een gevarieerd landschapsmozaïek waarin droge zandkoppen, vruchtbare bouwlanden en natte laagtes elkaar afwisselen. Binnen dit geheel zijn drie karakteristieke landschapstypen herkenbaar, ieder met eigen waarden en ontwikkelkansen.

Velden

De velden zijn de oudste bouwlanden: open, bolvormige akkers omringd door een verdichte randbebouwing. Ze worden slechts doorsneden door smalle zandpaden en kenmerken zich door grote open vlakken met soms een solitaire boom of veldkruis. Deze openheid en de omliggende krans van bebouwing vormen een belangrijk cultuurhistorisch beeld.

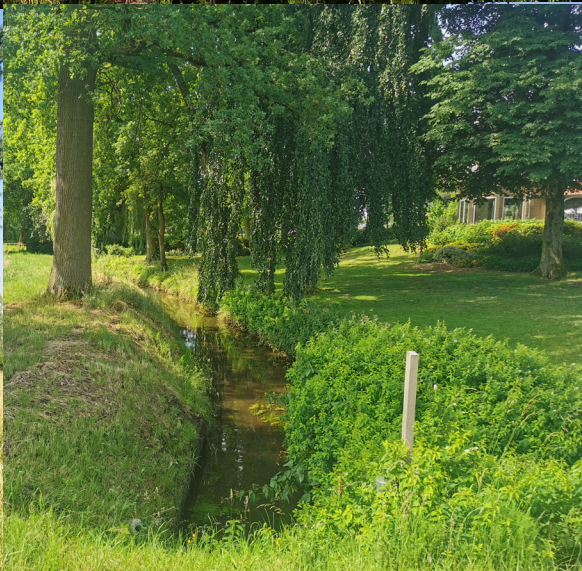
Kampen en oude graslanden

Kampen zijn kleinschaliger dan velden en waren vroeger omsloten door houtwallen. Hoewel veel houtwallen verdwenen zijn, is het kleinschalige patroon nog vaak in het bodempatroon terug te vinden en zijn verschillende landschapselementen nog in het gebied terug te vinden. Hierdoor heeft dit gebied een wat kleinschaliger karakter.

Natte heideontginning

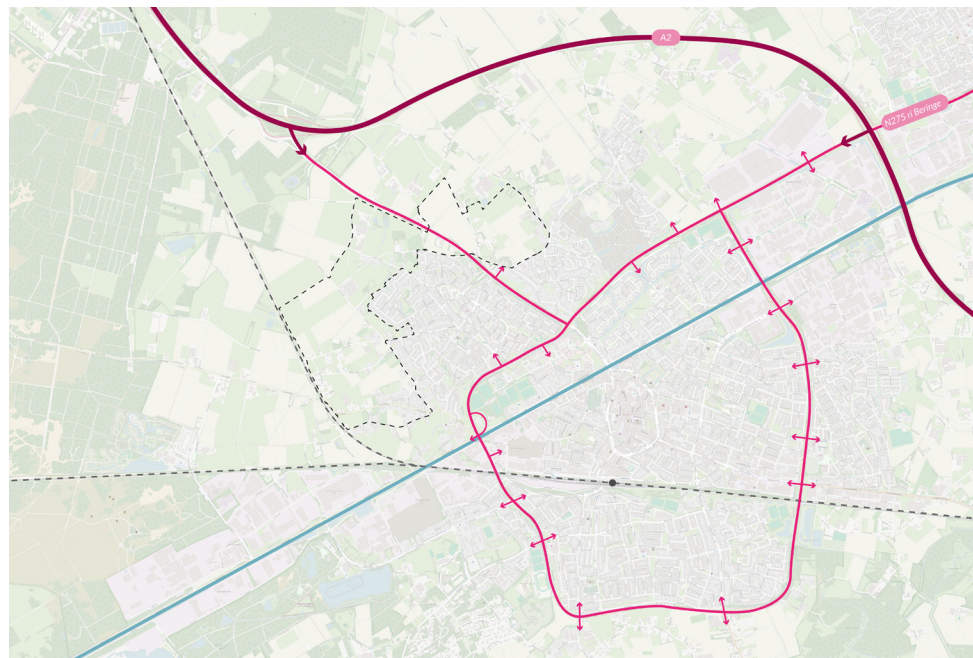
De natte heideontginning (ontgonnen na ca. 1900) is grootschaliger en opvallend open ten opzichte van de andere delen van het zoekgebied en de bosinrichting van vroeger. Percelen zijn hier wat groter en ook rechtlijniër van opzet.

Afb. 9. Het plangebied van Weert-Noord wordt gekenmerkt door een gelaagd landschap waarin historische structuren, bestaande bebouwing en hedendaags gebruik samenkomen. Het fijnmazige netwerk van landwegen ligt er al eeuwen en vormt nog altijd de basis van het gebied. Veel karakteristieke boerderijen met bijgebouwen stammen uit de ontginningsperiode in de eerste helft van de 19de eeuw, waardoor het gebied een kleinschalig en landelijk karakter heeft behouden.



Afb. 10. Het landschap kent verschillende verschijningsvormen. Aan de randen liggen open agrarische velden en weidegronden die aansluiten op het Weerterbos, terwijl dicht bij de stad kleinschalige kamerstructuren overheersen, met houtwallen, lanen, sloten en verspreide bebouwing. Daarnaast lopen er verschillende beken door het gebied, die een belangrijke rol spelen in het groene karakter en de hydrologie van Weert-Noord.





Afb. 12. De lange lijnen in het stedelijk weefsel van Weert

Stedenbouwkundige kwaliteiten

Weert-Noord maakt onderdeel uit van het grotere aaneengesloten stedelijk gebied van de stad Weert. Een aantal lange lijnen definiëren dit gebied: de Eindhovenseweg, de ringbanen, het spoor, de hoogspanningsverbinding en de Zuid-Willemsvaart. Deze lijnen geven weliswaar richting aan de stad en zorgen voor oriëntatie maar leggen tegelijk stevige grenzen in het dagelijks gebruik.

De naoorlogse groei van Weert heeft geleid tot grootschalige planmatige aangelegde woonwijken. Zo is het historische buurtschap Vrakker in de loop der tijd omlijst door grootschalige nieuwbouwwontwikkelingen waardoor het oude buurtschapje is getransformeerd tot het hart van de wijk die we nu kennen als Boshoven-Vrakker. Het historische buurtschap Hushoven is op haar beurt sinds de jaren '10 van deze eeuw langzaam aan ingekapseld geraakt door de nieuwbouwwontwikkeling Laarveld.



Afb. 11. Foto's van enkele lange lijnen (het kanaal en de Eindhovenseweg) in het stedelijk weefsel van Weert

Ondanks de transformatie die deze groei teweeg heeft gebracht zijn de historische structuren - de oude linten met karakteristieke lintbebouwing - nog aanwezig en vormen de structuurdragers van de wijken. Het bebouwingsbeeld aan deze wegen is gevarieerd, waarbij oude langgevelboerderij afgewisseld worden met nieuwe bebouwing. Op veel plekken worden deze wegen begeleidt door bomen wat maakt dat het oorspronkelijke landelijke karakter van deze wegen nog aanwezig is.

Het buitengebied rondom de wijk is gevrijwaard van grootschalige planmatige ontwikkelingen. De oude wegen hebben hier veelal nog het karakter van de historische landwegen weten te behouden, waarbij slechts op gezette plekken bebouwing aan de weg staat. Veelal in de vorm van oudere (langgevel)boerderijen of boerenerven met schuren achter de bedrijfswoning.

Ter plekke van het historische buurtschap Oud Boshoven heeft in de loop der tijd een geleidelijke verdichting plaatsgevonden waardoor er aan de Princenweg, Koelebeemdweg en Oud Boshoven aaneengesloten lintbebouwing is ontstaan. Desalniettemin is het buurtschap Oud Boshoven nog duidelijk herkenbaar als buurtschap dat gelegen is in het oude ontginningslandschap.



Afb. 14. de historische routes zijn nog herkenbaar als structuurdragers binnen het stedelijk weefsel van van Weert-Noord



Afb. 13. Foto's van planmatige nieuwbouw in Weert Noord.



Afb. 15. Binnen Weert-Noord bevinden zich twee beschermde stads- en dorpsgezichten: het gebied rondom de Oude Steeg met de Boshoverschans en het historische hart van Hushoven. De aanwezigheid van oude landwegen, restanten van de 17e-eeuwse schans en de historische lintbebouwing bepalen mede de identiteit en cultuurhistorische waarde van het gebied.



Afb. 16. het historische hart van Vrakker vormt nu het hart van de wijk Boshoven-Vrakker

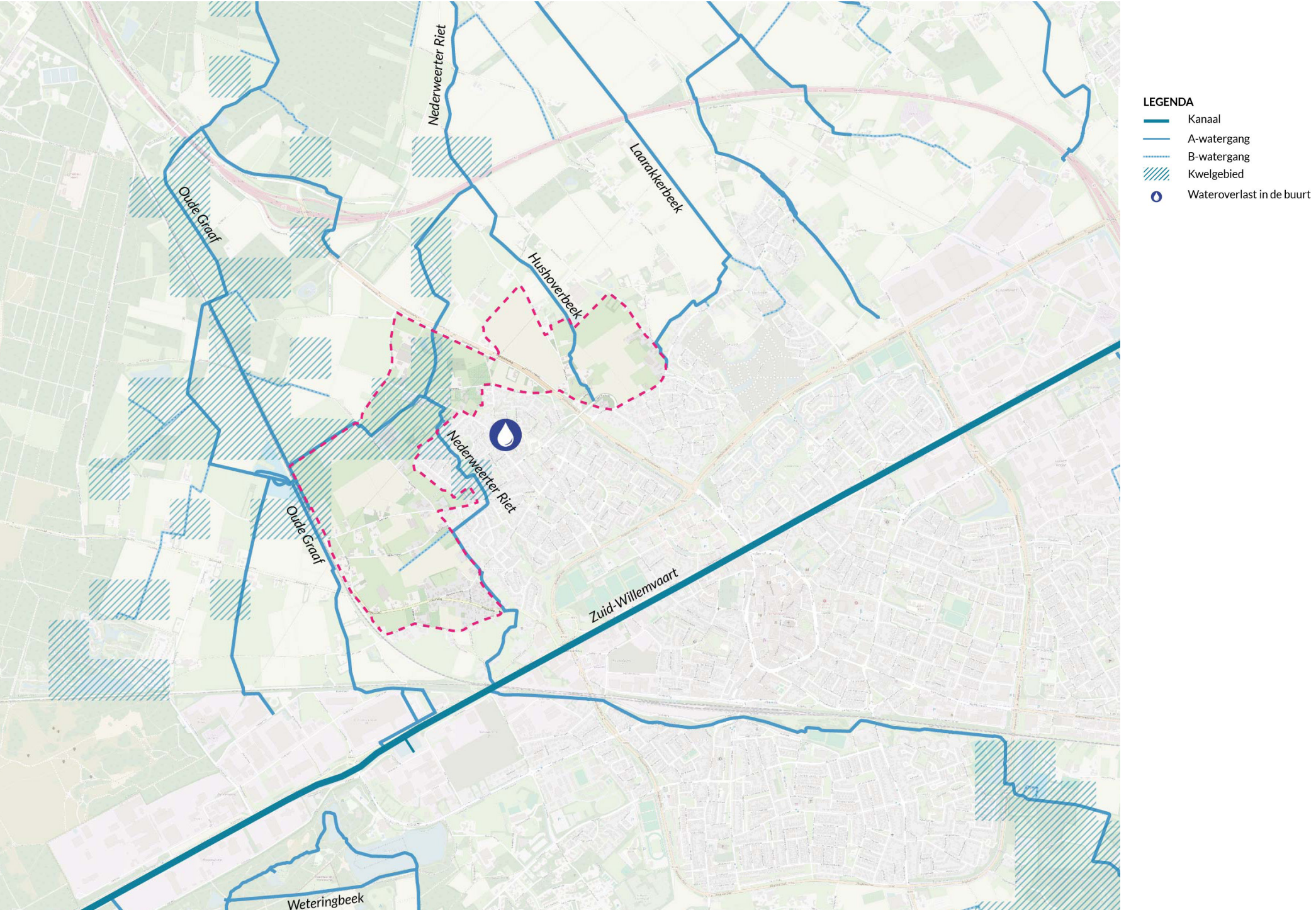


Afb. 17. de oude routes zijn nog herkenbaar in de wijk Boshoven-Vrakker. Historische bebouwing wordt hier afgewisseld met nieuwbouw



Afb. 18. aan de Princenweg is aaneengesloten lintbebouwing ontstaan rondom het historische buurtschap Oud Boshoven





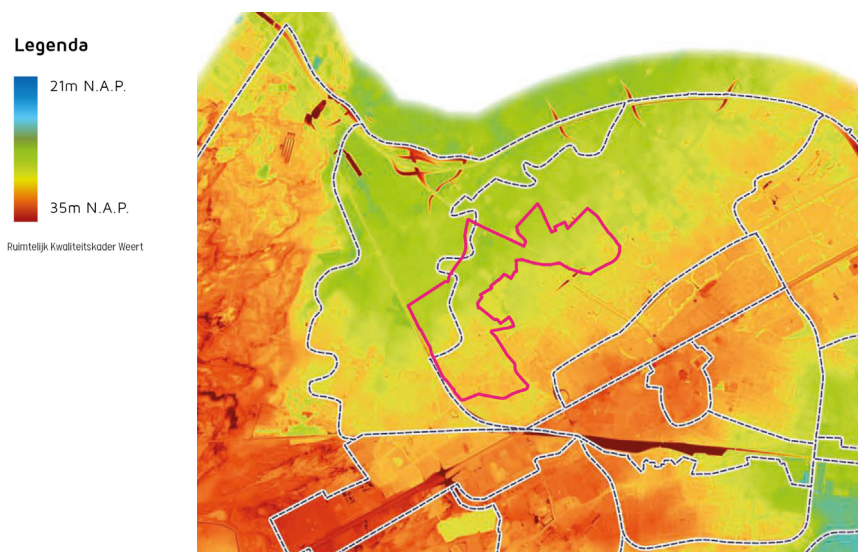
Afb. 19. Watersysteem in en rondom het zoekgebied.

2.3. We zien groen, landschap en water als structurerende elementen

Natuurlijk water- en bodemsysteem

Weert ligt in een overgangslandschap van hoge zandgronden en lagere beekdalen. Op de hogere zandkoppen en dekzandruggen vestigden zich al vroeg de eerste nederzettingen. Deze gronden zijn overwegend droog (hogere grondwatertrappen) en daardoor geschikt voor bewoning en landbouw. Daartussen liggen lagere gebieden met leemhoudende en veenachtige bodems, die van oorsprong natter en moeilijker te bewerken waren. Op de meest vruchtbare plekken zijn in de loop der tijd enkeerdgronden ontstaan: landbouwgronden die door eeuwenlange bemesting en ophoging een rijke bodemopbouw kennen. Deze bodemsoort is ook in Weert-Noord direct rondom de bestaande stad terug te vinden.

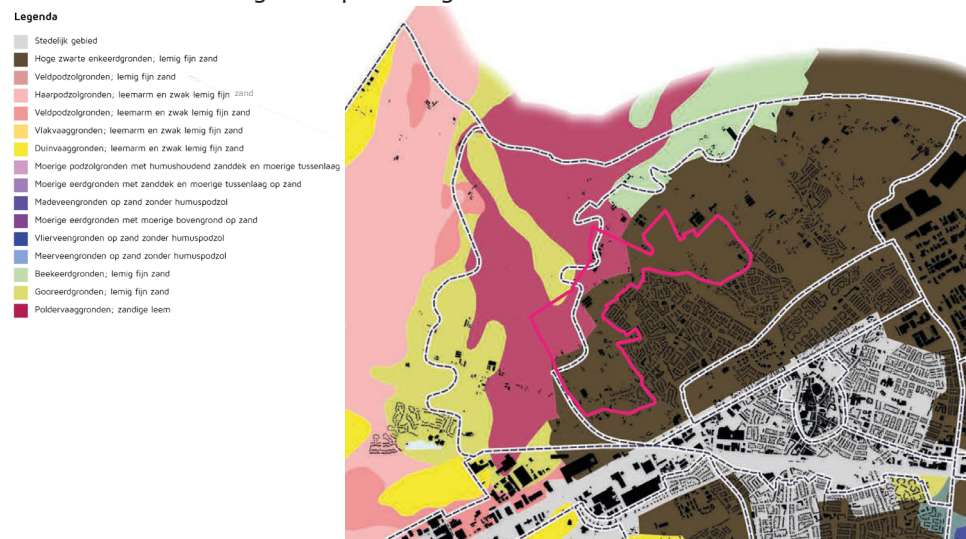
Het natuurlijke watersysteem bestond uit moerassen, beken en veengebieden die fungeerden als spons: in natte tijden werd water vastgehouden, in droge tijden langzaam afgegeven.



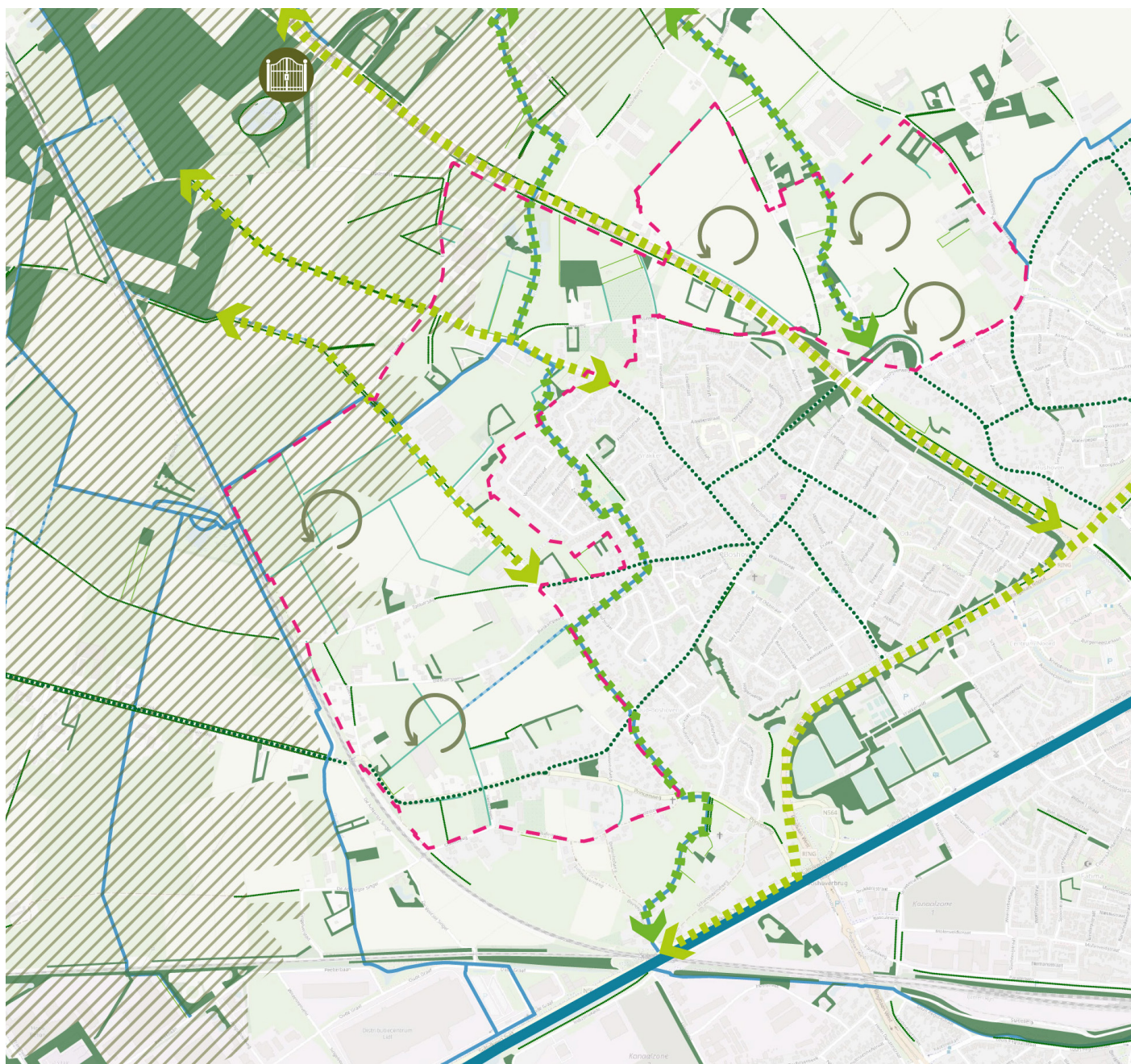
Afb. 20. Reliëf binnen de gemeente Weert met daarop de ligging van het zoekgebied globaal weergegeven (bron: Ruimtelijk Kwaliteitskader Weert).

Deze dynamiek zorgde voor bijzondere natuurwaarden, maar ook voor uitdagingen bij landbouw en bewoning. Vanaf de late middeleeuwen is het gebied daarom ontwaterd en ontgonnen, en in de 19de en 20ste eeuw grootschalig verkaveld en ingericht voor landbouw en bosbouw. Daarbij zijn grondwaterstanden structureel verlaagd en is het veen grotendeels verdwenen. Tegenwoordig wordt de waterhuishouding in en rond Weert sterk gestuurd door kunstmatige afwatering via de Oude Graaf, Nederweeter Riet en Rosveldlossing, die deels worden gevoed vanuit de Zuid-Willemsvaart. Het zoekgebied bevindt zich op de overgang van deze hogere, drogere gronden naar de wat lagere en natte gebieden.

In de bestaande wijk Boshoven-Vrakker is al langere tijd sprake van wateroverlast. Voornamelijk de omgeving Bloemenbuurt kampt met (ernstige) wateroverlast, vooral tijdens zware regenval. Bewoners hebben regelmatig last van water op straat en water/vocht onder en in de woningen. De gemeente onderzoekt momenteel de oorzaak van deze overlast om na te gaan of dit voortkomt vanuit het grondwater, het functioneren van de riolering en/of hemelwater. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek worden er doelmatige maatregelen uitgewerkt. Binnen het zoekgebied voorzien we in ruimte om eventuele maatregelen op te vangen.



Afb. 21. Bodemsoorten binnen de gemeente Weert met daarop de ligging van het zoekgebied globaal weergegeven (bron: Ruimtelijk Kwaliteitskader Weert).



LEGENDA

- Bestaande groenstructuur - Bos
- Bestaande groenstructuur - Lanen
- Kanaal
- Hoofdwaterlopen - Beken
- Overige waardevolle sloten
- Natte ecologische verbinding - GBA
- Groenblauwstructuur
- Verdwenen bos bij natte heideontginning
- Open landschap (kamer)
- Landgoed Bakewell

Afb. 22. Groenblauw raamwerk in en rondom het zoekgebied.

Groenblauwe structuren

Met ons Omgevingsprogramma GroenBlauw zetten we in op groenblauwe structuren. We bedoelen het geheel van groene en blauwe elementen die samen één samenhangend systeem vormen. Het gaat daarbij om bomen, bermen, parken, hagen en andere vormen van stedelijk en landschappelijk groen, maar ook om het water in sloten, vijvers, beken en het stedelijk watersysteem. Samen zorgen deze structuren voor verkoeling, wateropvang, biodiversiteit, schone lucht en aantrekkelijke plekken om te verblijven en te bewegen.

Het groen en het blauw functioneren niet los van elkaar. Ze vullen elkaar aan: groen kan water vasthouden en bergen, blauw kan groen voeden en koelen. Daarmee dragen groenblauwe structuren bij aan een klimaatbestendige stad én aan een gezonde leefomgeving. Ze versterken de natuurkwaliteit, maken de stad mooier en leefbaarder, en zorgen voor verbindingen tussen buurten en met het buitengebied.

Vanuit het Omgevingsprogramma GroenBlauw zetten we op verschillende plekken in Weert-Noord in op het behouden en realiseren van groenblauwe structuren zodat we de bestaande stad en het buitengebied met elkaar in verbinding brengen en komen tot een robuust geheel.



Gezonde, klimaatadaptieve en natuurinclusieve leefomgeving

Naast de ambitie om te komen tot robuuste groenblauwe structuren zetten we ook in op een gezonde, klimaatadaptieve en natuurinclusieve leefomgeving. Zoals in onze Ruimtelijke Ontwikkelstrategie aangegeven hanteren we hiervoor in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- We benutten groen multifunctioneel. Hierbij kijken wij naar meer klimaatbestendigheid, het versterken van de biodiversiteit (voldoende en de juiste voeding voor diersoorten), een gezonde(re) omgeving (beleving, schaduw, beschutting, welzijn, gezonde lucht) en ontmoetingsplekken (socialisering, tegengaan vereenzaming).
- We realiseren voldoende openbaar groen per nieuwe woning.
- We hanteren een maximum van 300 meter afstand tot een groene ontmoetingsplek van tenminste 1.000 m². De 300 meter tot aan een groengebied betekent 5 minuten wandelen.
- We streven naar minimaal 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de gemeente.
- We versterken de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Weerter soortenlijst. Met het vastklikken van de Weerter soortenlijst werken we aan een gebiedseigen natuurinclusieve stad.
- We vergroten de toegankelijkheid van bestaand groen samen met onze partners.
- We passen onze hemelwaterverordening toe. Hiermee zorgen we voor voldoende waterbergingsmogelijkheden bij nieuwbouw. Ieder ontwikkelveld dient voldoende waterbergingsmogelijkheden te hebben.
- We kiezen zoveel mogelijk voor centrale robuuste waterbergingsvoorzieningen in de openbare ruimte.
- We geven de voorkeur aan multifunctionele daken, bijvoorbeeld in de vorm van vegetatiedaken: enerzijds voor de opvang van het regenwater, anderzijds voor het versterken van de biodiversiteit maar ook voor het tegengaan van hittestress.
- We verbinden het landschap en de natuur met de stad via groene-blauwe en beschaduwde structuren. De groenblauwe dooradering loopt als het ware door vanuit de stad naar het platteland.

Weerter soorten als leidraad voor biodiversiteit

De gemeente Weert werkt via de biodiversiteitskaarten met ambassadeursoorten: planten en dieren die symbool staan voor de biodiversiteit in een gebied. Als het goed gaat met deze soorten, gaat het goed met de natuur in het algemeen. Voor Weert-Noord gelden vooral agrarische soorten (Patrijs en Geelgors), maar door woningbouw en verstedelijking sluiten ook stedelijke soorten (zoals Atalanta, Grote wolbij en Beemdkroon) aan bij de opgave.

1. Agrarische deelgebieden

Enkeerdgrond

Ambassadeursoort: Patrijs

Kansen:

- Kruidenrijke grasmengsels door omschakeling naar biologische of natuurinclusieve landbouw.
- Kruidenrijke akkerranden van 3–5 meter breed met inheemse zadenmengsels.
- Ecologisch beheer van bermen en watergangen.
- Nestkasten in schuren (i.s.m. uilenwerkgroepen).

Maatregelen voor Patrijs:

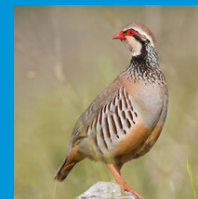
- Voedsel: bloemrijke stroken langs akkers voor insecten; beperking pesticiden.
- Verbinding: zorgen voor aansluiting met aangrenzende landbouwgebieden.
- Voortplanting: benut kennis uit succesvolle projecten (zoals Partridge).

Lemige zandgrond

Ambassadeursoort: Geelgors

Kansen:

- Extensief maaibeheer van weilanden en bermen; gefaseerd maaien.
- Behoud van schrale omstandigheden met soorten als muizenoor en slangenkruid.
- Toepassing van wilgen en sporkehout als belangrijke struiksoorten.
- Omschakeling naar natuurinclusieve of biologische landbouw.



Maatregelen voor Geelgors:

- Voedsel: akkers met zaadhoudende planten die in de winter blijven staan.
- Voortplanting: struikrijke houtwallen, ruigtes laten staan, late maaibeurten.
- Verbinding: robuuste heggen en houtwallen, verbinding tussen kerngebieden.

2. Specifieke natuurplels in Weert-Noord

Spoorzone / Schaapsdijk / Vossepad

- Groot aantal Rode Lijst-soorten, soortenrijkdom sterk teruggelopen.
- Historisch belangrijk gebied: "schoonste spoorberm van Nederland" (2006), door Victor Westhoff omschreven als schatkamer van Weert.
- Belangrijke waarden: bermen als zaadbron (o.a. voor Maarheezerveld) en beheertraditie (o.a. Frank Raemakers en scholieren).
- Opgave: behoud, herstel en verbinden van deze restbiotopen als dragers van de biodiversiteit.

3. Stedelijke deelgebieden

Boshoven–Vrakker (bebouwde kom)

Ambassadeursoort: Atalanta (vlinder)

Kansen:

- Inzaaien parken en boomspiegels met inheemse kruidenmengsels.
- Insectenhôtels plaatsen in openbaar groen.
- Groene tuinen met poelen en bloemrijke struiken i.p.v. tegels.
- Openingen in schuttingen voor groene verbindingen.
- Natuurinclusief bouwen met nestkasten voor vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen.



Maatregelen voor Atalanta:

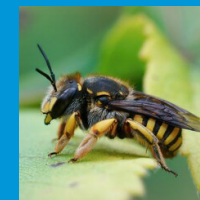
- Voedsel: nectarplanten zoals lavendel, koninginnenkruid, klimop.
- Voortplanting: brandnetels laten staan als waardplant.
- Veiligheid: vermijden van bestrijdingsmiddelen.

Boshoven (bebouwde kom)

Ambassadeursoort: Grote wolbij

Kansen:

- Inzaaien van parken en boomspiegels met kruidenrijke planten.
- Vergroenen van tuinen en stimuleren van besdragende struiken.
- Groene verbindingen doorbreken van schuttingen.



Maatregelen voor Grote wolbij:

- Voedsel: voorkeur voor kruidachtige planten (muurleeuwebek, kroonkruid).
- Voortplanting: nestelen in dood hout, spleten en oude muren.
- Verbinding: groene stroken als stapstenen in tuinen en openbare ruimte.

Laarveld (bebouwde kom)

Ambassadeursoort: Beemdkroon

Kansen:

- Vergroenen van tuinen met bloemrijke planten en minder verharding.
- Graslanden behouden voor soorten als kievit, gele kwikstaart en steenuil.
- Ecologisch bermbeheer voor soorten als zandblauwtje en beemdkroon zelf.
- Natuurinclusief bouwen (inbouwkasten, groene daken, etc.).



Maatregelen voor Beemdkroon:

- Verbinding: voorkomen van overwoekering door ecologisch beheer.
- Voedsel: groeit op lichte, kalkrijke bodems; matige bemesting, kalk toevoegen.
- Veiligheid: beschermen tegen uitdroging en kou; eventueel afdekken in winter.

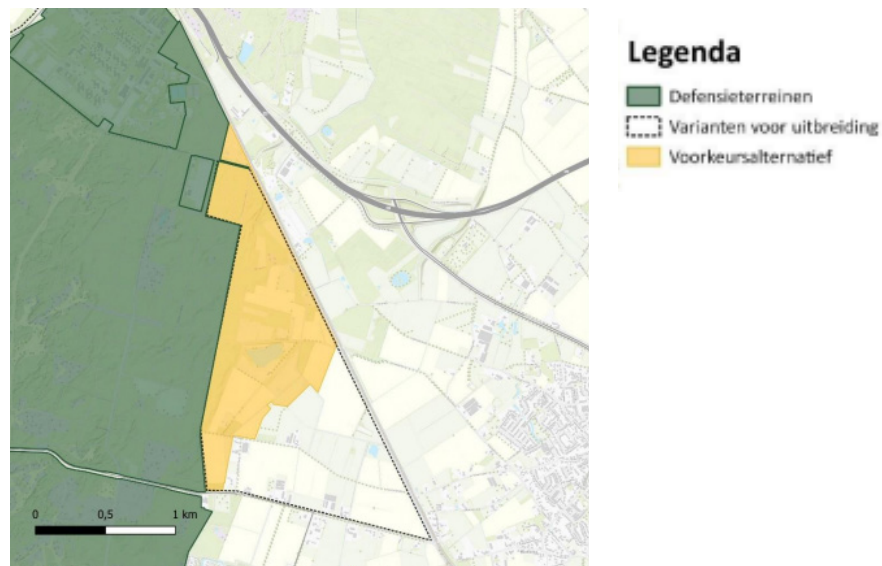
Bron: Biodiversiteitskaarten Gemeente Weert

Deze ambities worden later in de ontwikkelvelden binnen de stadsuitbreiding Weert-Noord verder geconcretiseerd en uitgewerkt. Per ontwikkelveld zal bekeken worden op welke wijze we hier het beste invulling aan kunnen geven.

Weerterheide

Op korte afstand ten westen van het zoekgebied ligt Natura 2000-gebied de Weerter- en Budelerbergen met naaldbossen, heide en stuifzandgebieden. Dit gebied is deels in gebruik als militair oefenterrein (Weerterheide).

In het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie is de wens uitgesproken om het gebruik van dit terrein uit te breiden. Daarbij wil Defensie de Nassau-Dietz kazerne opnieuw in gebruik nemen en het oefenterrein vergroten, omdat de huidige omvang onvoldoende is voor training met compagniesgrootte. De beoogde uitbreiding ligt ten oosten van het huidige terrein. Om hinder te beperken wordt een inwaartse zonering toegepast: een bufferzone rond woningen waarin geen hindergevoelige activiteiten plaatsvinden. Verwacht wordt dat deze ontwikkeling geen invloed heeft op de ontwikkelkansen in het zoekgebied.



Afb. 23. Voorkeurslocatie uitbreiding oefenterrein Weerterheide (Bron: Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie).

Weerterbos & Laarderheide

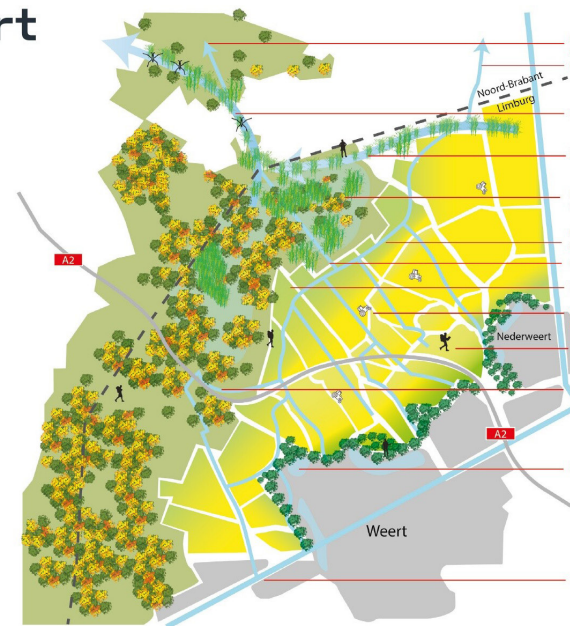
Het waterschap en de provincie hebben een gebiedsvisie opgesteld voor een robuust water- en bodemsysteem in het Weerterbos en Laarderheide. Dit gebied ligt ten noorden van het zoekgebied en maakt onderdeel uit van Natura 2000-gebied de Weerter- en Budelerbergen. De inzet is het Weerterbos ontwikkelen tot een 'waterbos', met onder andere een natuurlijke sponswerking en hoge grondwaterstanden, zoals het gebied historisch ook functioneerde.

Het gebied tussen het bos en de stad van Weert krijgt een toekomstbestendig agrarisch gebruik: passend bij de vruchtbare enkeerdgronden, maar extensiever en met aandacht voor onder meer biodiversiteit. Tegelijkertijd ligt voor het stedelijk gebied van Weert de focus op het klimaatadaptief inrichten, zodat het beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden.

Visiekaart

Het gebied is in de toekomst ingericht zodat een robuust en natuurlijk systeem ontstaat (zie Figuur 8). De elementen uit de drie schillen komen samen en versterken elkaar. Het waterrijke Weerterbos floreert weer, agrariërs hebben een duurzame toekomst en het stedelijk gebied staat gesteld voor een veranderend klimaat. De visie geeft een perspectief om gezamenlijk naartoe te werken.

FIGUUR 8
Visiekaart voor een
veerkrachtig, schoon en
klimaat robuust systeem.



Afb. 24. Uitsnede visiekaart Gebiedsvisie Weerterbos & Laarderheide (Bron: Waterschap Limburg).



Afb. 25. Overgang van het Weerterbos naar de bouwlanden

2.4. We bouwen naar behoefte: betaalbaar, gevarieerd en met kwaliteit

Als gemeente Weert staan we voor een forse woonopgave. Onze ligging in de invloedssfeer van sterke economische regio's, en met name de nabijheid van Brainport Eindhoven, biedt kansen maar legt ook druk op onze woningmarkt, infrastructuur en leefomgeving. We willen op deze dynamiek inspelen door te bouwen voor zowel de lokale als de regionale behoefte.

Onze koers is gericht op beheerste groei vanuit eigenheid, zoals verwoord in de Omgevingsvisie. Dat betekent dat we niet alleen kijken naar aantallen, maar vooral naar kwaliteit, identiteit en leefbaarheid. De woonopgave is dus niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief: het gaat om de juiste woningen op de juiste plek, in het juiste woonmilieu. Woonmilieus omvatten meer dan woningen alleen; ze gaan over het totaalbeeld en de beleving van een gebied, inclusief voorzieningen, openbare ruimte en verbindingen. We hanteren hierbij vier basisbouwstenen die in elk woonmilieu aanwezig moeten zijn: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes.

We streven naar een inclusieve gemeente waarin iedereen meetelt, meedoet en bijdraagt naar vermogen. Menging van woonvormen en doelgroepen is daarbij een belangrijk uitgangspunt. We hanteren een woningbalans van 30% sociale huur, 37% midden huur/betaalbare koop en 33% vrije sector. Dit geldt voor de stad als geheel, maar vormt ook een streefbeeld per nieuw woongebied, om een gevarieerd en evenwichtig aanbod te realiseren. Naast de reguliere, met name grondgebonden, woningen is er ruimte voor diverse kleinschalige woonvormen voor (zorg)behoevende doelgroepen in de wijk. Dat geldt ook voor andere vormen van opdrachtgeverschap zoals CPO (collectief particulier opdrachtgeverschap) en/of woongemeenschap(en).

De verdichting van de woningvoorraad concentreert zich in en rond de binnenstad en de Spoorzone. Hier streven we naar een hoogstedelijk woonmilieu met een stedelijke dichtheid en een mix van functies. De focus ligt hier grotendeels op het realiseren van appartementen.

Weert-Noord vormt daarnaast een belangrijke uitbreidingslocatie. Hier ligt de focus meer op het ontwikkelen van nieuwe woongebieden. De ambitie is een gemengd en gevarieerd woonmilieu te realiseren. De focus ligt hier voornamelijk op grondgebonden woonvormen voor verschillende doelgroepen. Betaalbaarheid heeft daarbij nadrukkelijk de aandacht.

Als gemeente werken we op dit moment aan de uitwerking van het Volkshuisvestingsprogramma. In dit programma worden de programmatische uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling verder uitgewerkt. We volgen hierbij de principes van de Wet versterking regie volkshuisvesting en de Woondeal Limburg. De kwalitatieve en kwantitatieve woningopgave wordt verder uitgewerkt op basis van het woningbehoefteonderzoek en agglomeratie-effectenonderzoek.

2.5. We zien de openbare ruimte als huiskamer van de stad

In onze Ruimtelijke Ontwikkelstrategie hebben we als speerpunt opgenomen dat we onze openbare ruimte zien én inzetten als huiskamer van de stad. Het is de plek waar een groot deel van het sociale leven zich afspeelt, waar we elkaar ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Tegelijk vormt zij de ruggengraat van het dagelijks functioneren, met onder onze straten en pleinen de leidingen en kabels die zorgen voor energie, water en verbinding.

De komende jaren staan we voor een dubbele uitdaging: nieuwe woongebieden toevoegen en tegelijk bestaande buurten aantrekkelijk en toekomstbestendig houden. Dat vraagt om een openbare ruimte die meerdere rollen tegelijk kan vervullen. Van ontmoetingsplek en recreatiegebied tot drager van klimaatadaptatie, biodiversiteit en de infrastructuur voor de energietransitie.

We gaan dan ook voor een openbare ruimte die meer is dan de som van stoepen, straten en plantsoenen. Ze is groen en klimaatbestendig, met ruimte voor waterberging, natuur en schaduw. Ze verbindt woongebieden, voorzieningen en het buitengebied met veilige en prettige routes. En ze is veelzijdig, zodat één plek meerdere functies kan combineren: verblijven, spelen, bewegen en bijdragen aan duurzaamheid.



Afb. 26. Het hart van de wijk Boshoven. De openbare ruimte biedt plaats voor spel- en (spontane) ontmoeting

2.6. We willen bijdragen aan een mobiliteitstransitie en streven naar een 10 minutenstad

Weert heeft een strategische ligging langs belangrijke transportassen: de A2, de Zuid-Willemsvaart en de spoorlijn Eindhoven–Heerlen/Maastricht. Deze infrastructuur zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid. Het zoekgebied Weert-Noord grenst in het westen aan de spoorlijn en ligt dicht bij de A2. Ook het Intercitystation van Weert is vanaf hier in ongeveer tien minuten fietsen bereikbaar.

Wandelen en fietsen

Weert werkt aan een mobiliteitstransitie waarin de bereikbaarheid van basisvoorzieningen voor iedereen centraal staat. We werken toe naar een 10-minutenstad: een stad waar voorzieningen als onderwijs, zorg, sport en winkels binnen tien minuten te bereiken zijn met het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Zo zorgen we dat de stad leefbaar, gezond en toegankelijk is voor alle inwoners.

Ons streven is dat in 2030 wandelen en fietsen de belangrijkste manier zijn om je in en door Weert te verplaatsen. Daarmee bouwen we aan een stad die beter bereikbaar is, schoner, veiliger en aantrekkelijker om in te verblijven.

Snelfietsroutes

De fiets speelt een steeds grotere rol in ons dagelijks verkeer. Dankzij de opkomst van de e-bike en speedpedelec is de fiets niet alleen aantrekkelijk voor korte ritten binnen de stad, maar ook voor langere afstanden zoals woon-werkverkeer. Dit vraagt om veilige, comfortabele en snelle verbindingen die de regio en onze stad goed ontsluiten.

We investeren daarom in hoogwaardige snelfietsroutes die Weert verbinden met de regio. Concreet werken we aan de routes richting Eindhoven en Nederweert, en onderzoeken we de mogelijkheden voor een verbinding richting Roermond. Ook kijken we naar het doortrekken van de F71 vanuit Mol (België) naar Weert. Op deze manier maken we het aantrekkelijker en vanzelfsprekender om de fiets te kiezen – gezond, duurzaam en passend bij de gezondere trendlijn te ondersteunen en faciliteren.

Verbindingen met de stad

Naast de regionale verbindingen speelt ook het lokale fiets- en wandelnetwerk een sleutelrol in het realiseren van de 10-minutenstad. Het zijn immers de routes binnen onze buurten en wijken die bepalen hoe vanzelfsprekend het is om lopend of fietsend naar school, werk, sport of de supermarkt te gaan.



Afb. 27. Foto's van fiets- en voetgangersverbindingen in en rondom het visiegebied





In en rond het zoekgebied zien we duidelijke fiets- en voetgangersstromen. Grotere aantallen fietsers maken gebruik van de Rietstraat, Aldenheerd en Kransakker. Op delen van deze routes rijden fietsers nog tussen het gemengd verkeer, maar er liggen ook vrijliggende fietspaden die een veilige verbinding vormen.

Voor voetgangers zien we vooral rond de voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het winkelgebied, grotere concentraties. We zien dat voetgangers vanuit Woonzorgcentrum Hushoven gebruik maken van de gelijkvoerse oversteek richting Boshoven-Vrakker voor boodschappen in het centrum van de wijk Boshoven-Vrakker.

De mogelijkheden om te voet of per fiets vanuit Weert-Noord het centrum en het station te bereiken zijn beperkt. Een concrete ambitie is het verbeteren van de verbinding tussen Laarveld en het centrum van Weert. Ook zoeken we naar manieren om de verbinding met het station aantrekkelijker te maken en de barrièrewerking van de Zuid-Willemsvaart te verkleinen voor voetgangers en fietsers.

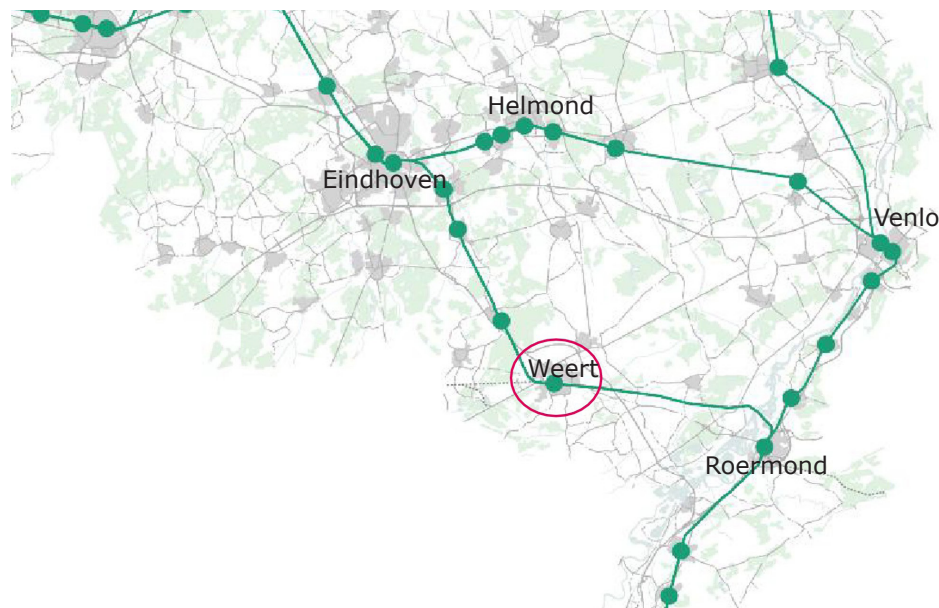
Openbaar vervoer

Naast wandelen en fietsen speelt ook het openbaar vervoer een belangrijke rol in onze ambitie voor een duurzame stad. Het openbaar vervoernetwerk verbindt Weert met omliggende steden en voorzieningen, en zorgt ervoor dat inwoners ook zonder auto toegang houden tot banen, onderwijs en voorzieningen in de regio. Daarmee draagt het bij aan een duurzaam, inclusief en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

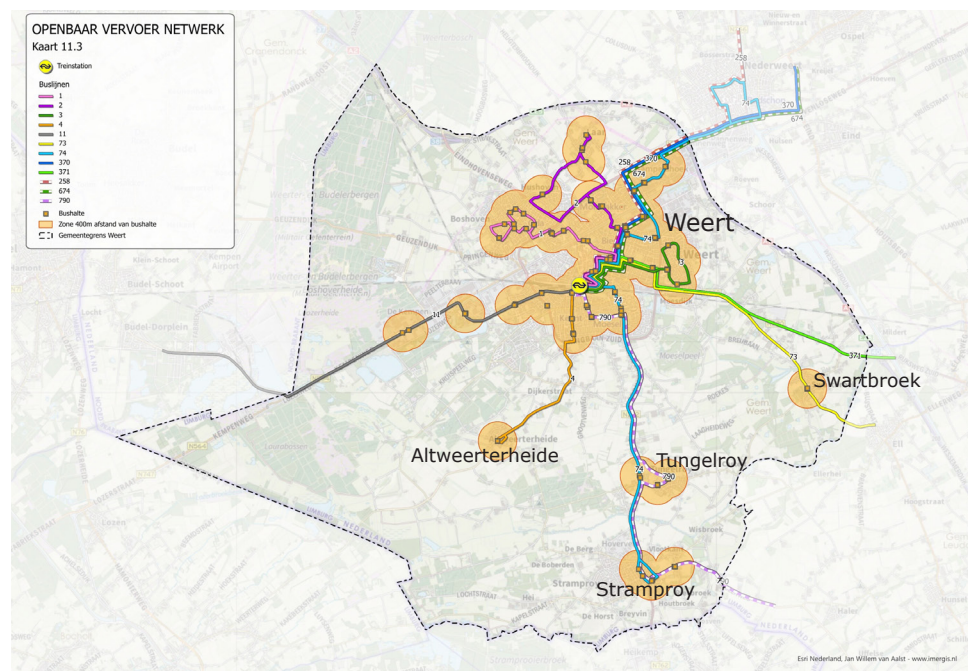
Station Weert

Station Weert is het enige spoorwegstation binnen de gemeente en vormt daarmee een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van stad en regio. Dagelijks maken gemiddeld ruim 6.700 reizigers gebruik van het station (bron: NS jaarverslag 2024). Het overgrote deel hiervan betreft in- en uitstappers; slechts een klein deel gebruikt Weert als overstaplocatie. De intensiteit op het baanvak richting Eindhoven/Maarheeze is het hoogst met circa 10.000 reizigers per dag, gevolgd door circa 8.000 reizigers richting Roermond.

Het station kent een goede bediening: doordeweeks rijdt er zes keer per uur een Intercity richting zowel de Randstad als Zuid-



Afb. 28. Treinnetwerk rondom Weert (Bron: Goudappel).



Afb. 29. Openbaar vervoernetwerk in en rondom het zoekgebied (Bron: Mobiliteitsplan 2030).

Nederland, aangevuld met Sprinters die onder meer Eindhoven en Tilburg Universiteit verbinden. Daarmee heeft Weert een solide positie binnen het landelijke spoorwegnet.

Voor de toekomst is onze ambitie om station Weert verder te ontwikkelen tot een volwaardige mobiliteitshub voor de regio. Dat betekent: betere toegankelijkheid, vlotte overstapmogelijkheden en ruimte voor duurzame vervoersvormen.

Station Boshoven

In de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie is de ambitie uitgesproken om in Boshoven een nieuw treinstation met mobiliteitshub te realiseren. Dit station kan de bereikbaarheid van Weert en de omliggende gebieden verbeteren en de verbinding met de regio versterken. Met een extra station zetten we bovendien een belangrijke stap in de mobiliteitstransitie: het biedt nog meer inwoners een aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor de auto, onder meer richting Eindhoven. Daarmee kan het station ook effect hebben op de verkeersdruk van de A2.

Busverbindingen

Station Weert vormt een belangrijk knooppunt in het regionale busnetwerk: veel lijnen hebben hier hun halte en rijden vanuit de stad verder de regio in. Alle wijken en diverse voorzieningen in Weert zijn aangesloten op dit netwerk. De wijk Boshoven-Vrakker wordt bediend door buslijn 1 (via de Boshoverweg) en Laar door buslijn 2 (via De Raak). Voor woningen en voorzieningen die verder dan 400 meter van een bushalte liggen, zetten we in op het realiseren van extra voorzieningen bij de dichtstbijzijnde haltes, zoals fietsenstallingen en deelfietsen. Zo blijft de bus altijd goed bereikbaar. In de verdere planuitwerking voor de stadsuitbreiding Weert-Noord hebben we hier nadrukkelijk aandacht voor.

Auto

Hoewel lopen en fietsen de komende jaren een belangrijkere rol gaan spelen, blijft de auto een wezenlijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Tegelijkertijd zien we dat de verkeersdruk toeneemt: met name de Ringbaan Noord loopt steeds vaker vast en buiten de gemeente staat er dagelijks een lange ochtendfile richting Eindhoven. Met de groei van het aantal

inwoners verwachten we dat deze knelpunten verder toenemen en nieuwe knelpunten ontstaan. Daarom blijven we inzetten op het verbeteren van de auto-ontsluitingsstructuur, zodat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad geborgd blijft.

Ringbanen

De auto-ontsluiting van Weert is opgebouwd uit een ringbanenstructuur. Via dit netwerk zijn de verschillende wijken en buurten van de stad goed bereikbaar. Binnen deze structuur spelen de Eindhovenseweg en de Ringbaan-Noord een belangrijke rol voor Weert-Noord.

De Eindhovenseweg heeft historisch nog het profiel van de oude rijksweg A2, met brede rijbanen (deels 2x1, deels 2x2) en een wegbeeld dat nog herinnert aan de tijd van doorgaand verkeer. Inmiddels vervult de weg vooral een functie als gebiedsontsluitingsweg voor Weert-Noord, richting de aansluiting 'Weert-Noord' op de A2 en verder naar Eindhoven. De weg wordt begeleid door parallelstructuren en vrijliggende fietspaden die de langzaamverkeersrelaties met het omliggende gebied versterken.



Afb. 30. Hoofdwegenstructuur Weert (Bron: Goudappel).

De Ringbaan-Noord vormt de verbinding richting Nederweert en de N275. Deze weg is volledig 2x2 uitgevoerd, met een brede middenberm en vrijliggende fietspaden. Het is een belangrijke schakel in de ontsluiting van de noordkant van de stad en sluit aan op de A2 bij Nederweert. De weg vormt een barrière voor de noordelijke woongebieden richting binnenstad.

Tussen de ringbanen, de Eindhovenseweg en de A2 liggen voornamelijk erftoegangswegen, ingericht als 50 km/u of 30 km/u binnen de bebouwde kom en 60 km/u daarbuiten.

De gemeente heeft de ambitie om de doorstroming van de ringbanen te verbeteren, zodat de bereikbaarheid van de stad op orde blijft en de verkeersdruk zich niet verplaatst naar de woonwijken.

Als aanvulling op de bestaande ringbanen wordt al langer gesproken over een mogelijke Westtangent, een extra ontsluitingsroute aan de westzijde van Weert. Een dergelijke verbinding zou de verkeersdruk op de ringbanen kunnen verminderen en de bereikbaarheid van de noordwestelijke wijken versterken. Vrachtverkeer vanuit de A2 richting de kanaalzone en De Kempen hoeft hierdoor niet meer over de Ringbaan. Het bestemmingsverkeer richting centrum wordt hierdoor ontlast.

Tweede ontsluiting voor Boshoven-Vrakker

In de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie Weert is de ambitie uitgesproken om voor wijk Boshoven-Vrakker een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren. Deze ontsluiting is belangrijk om de nieuwe woningen in Weert-Noord goed bereikbaar te maken en om de druk op de bestaande wegen te verminderen. Zo ontstaan er kansen om hier meer ruimte voor voetgangers en fietsers te realiseren en de openbare ruimte aantrekkelijker te maken.

Smarthubs

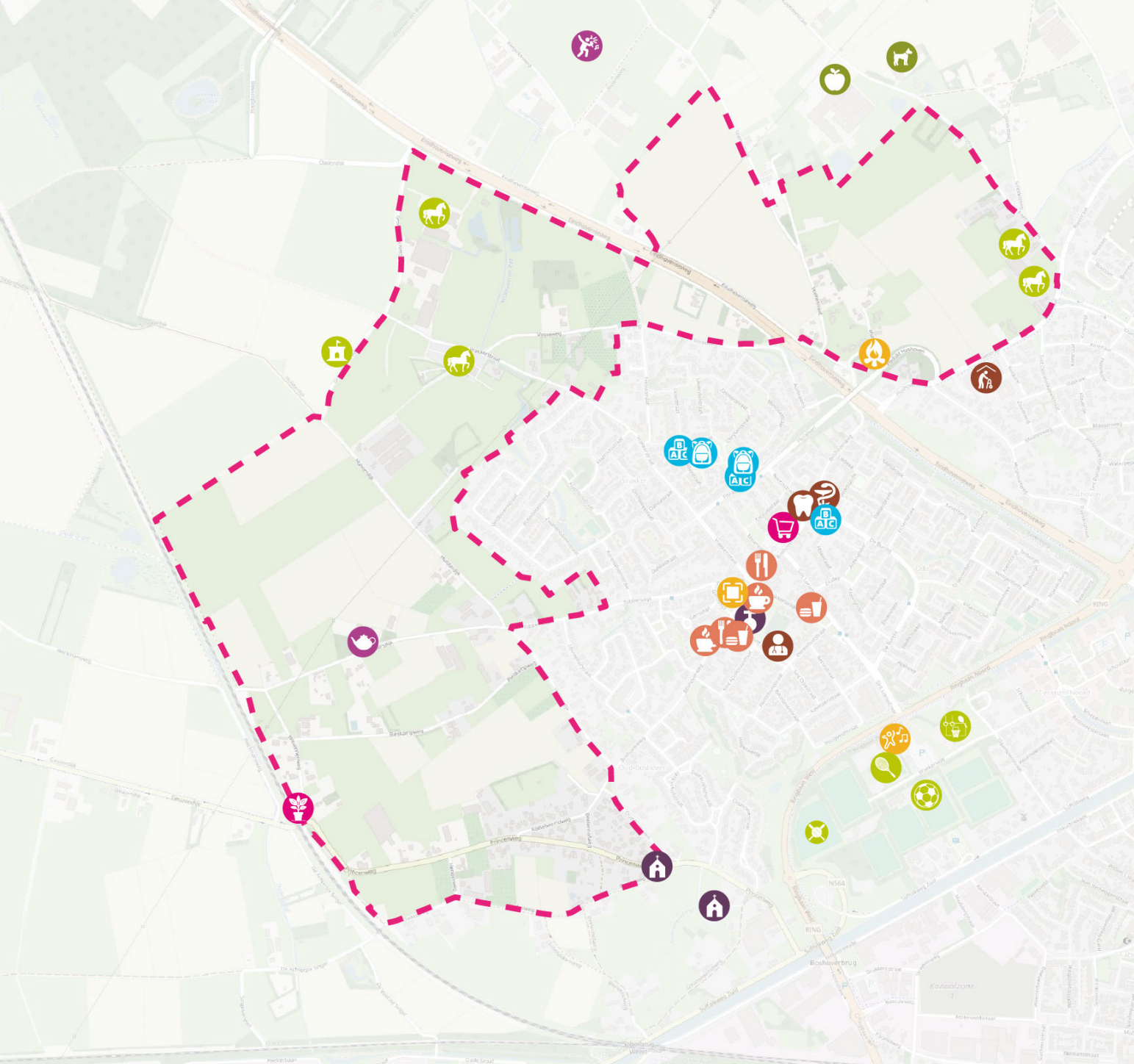
In de regio kijken we naar de mogelijkheden voor het realiseren van smarthubs. Deze hubs bieden reizigers een overstapmogelijkheid: wie met de fiets, het openbaar vervoer of de auto komt, kan vanaf daar eenvoudig met een shuttlebus verder reizen naar belangrijke werklocaties in de regio Eindhoven, zoals Eindhoven Airport, De Run en de High Tech Campus. Hiervoor hebben we de volgende locaties op het oog: de afrit Weert-Noord, afrit Kelpen-Oler en langs de Ringbaan-Noord.



Afb. 32. uitzicht vanuit een bushalte



Afb. 31. viaduct Ringbaan-West



Onderwijs

-  Basisschool
-  Kinderdagverblijf

Gezondheid

-  Tandarts
-  Huisarts
-  Apotheek
-  Woonzorgcentrum
-  Zorgboerderij

Horeca

-  Restaurant
-  Café
-  Snackbar
-  Vakantiepark

Agrarisch

-  Stadsboerderij
-  Hondenpension

Sport en verenigingen

-  Tennisclub
-  Voetbalclub
-  Honkbalclub
-  Sporthal
-  Manege
-  Schietvereniging
-  Schutterij

Openbaar

-  Plein
-  Jongeren centrum
-  Blokhut

Religie

-  Kerk
-  Kapel

Winkels

-  Supermarkt
-  Tuincentrum

Recreatie

-  Festival Bospop
-  Theetuin

Afb. 33. Voorzieningen in Weert-Noord

2.7. We kiezen voor toegankelijke, bereikbare en beschikbare voorzieningen voor alle inwoners

In Weert staat de kernwaarde iedereen doet mee centraal. Voorzieningen spelen hierin een sleutelrol: ze bieden ruimte voor ontmoeting, ontwikkeling, gezondheid en dagelijks gemak. Onderwijs, sport, cultuur, zorg en winkels vormen samen het fundament van een inclusieve en vitale gemeente. Ze zorgen ervoor dat inwoners, ongeacht leeftijd, achtergrond of mogelijkheden, actief kunnen deelnemen aan het sociale en economische leven.

Wijkontmoetingsplekken

We vinden het belangrijk dat inwoners elkaar in hun eigen wijk kunnen ontmoeten. Dat gebeurt al op veel plekken, bijvoorbeeld in maatschappelijke voorzieningen waar verenigingen en stichtingen actief zijn. Deze voorzieningen hebben grote maatschappelijke waarde, maar staan onder druk: ze zijn vaak niet volbezet, de kosten lopen op en vrijwilligers zijn lastig te vinden. Daarom werken we aan een sterke structuur van wijkontmoetingsplekken, zodat inwoners elkaar blijvend kunnen ontmoeten en verbinden. We zetten in op multifunctioneel gebruik en een slimme clustering van activiteiten. Ook hebben we aandacht voor het optimaliseren van de bereikbaarheid. Daarnaast speelt de openbare ruimte hierbij een rol: daar willen we mogelijkheden bieden om samen te komen, te ontspannen en van de wijk te genieten.

Open Park Weert

De transformatie van Sportpark Boshoven naar Open Park Weert is in volle gang. Het wordt een multifunctioneel beweegpark met een open karakter: een toegankelijke en aantrekkelijke plek voor sport, groen, cultuur en gezondheid voor iedereen uit Weert en omgeving. In deze gebiedsvisie hebben we aandacht voor de optimalisatie van de fiets- en wandelverbindingen richting Open Park Weert.

We clusteren hier verschillende verenigingen, zodat samenwerking en efficiënt gebruik van faciliteiten worden versterkt. Het park biedt straks een combinatie van multifunctionele buitensportaccommodaties en hoogwaardige binnensportvoorzieningen, waaronder een sporthal, sportzaal en turnhal, en herbergt diverse welzijnsactiviteiten. Zo ontstaat



Afb. 34. Herinrichting Open Park Weert (Bron: Gemeente Weert).



één plek waar verschillende sportdisciplines, verenigingen en doelgroepen samenkomen, ingebed in een groene omgeving die uitnodigt tot bewegen, ontspannen en ontmoeten. Met deze ontwikkeling zijn onze sportvoorzieningen ook bij verdere groei van de gemeente toekomstbestendig.

Dagelijkse boodschappen

Voor de dagelijkse boodschappen kunnen de inwoners van Weert-Noord terecht in het wijkwinkelcentrum van Boshoven-Vrakker waar onder meer een supermarkt is terug te vinden. Uit recent verricht onderzoek volgt dat ons voorzieningenaanbod wat betreft dagelijkse boodschappen op orde is. Ook met de verdere groei van Weert ontstaat er geen behoefte om een supermarkt mogelijk te maken.

Nieuwbouw 3Hoven

De twee gebouwen van de bestaande basisschool in Boshoven-Vrakker, 3Hoven (voormalige scholen Odaschool en OBS de Uitkijktoren, inmiddels samengevoegd onder schoolstichting Meerderweert), zijn aan vervanging toe. Daarom is in 2022 het project gestart om te komen tot de ontwikkeling van een nieuw kindcentrum. Met het raadsbesluit van april 2025 is definitief gekozen voor de nieuwbouwlocatie Meidoornstraat/Anjelierstraat, meer specifiek: een nieuw gebouw op de plek van de oude Odaschool.

De school maakt onderdeel uit van stichting Meerderweert en vormt samen met Humankind kinderopvang één kindcentrum, ook in het nieuwe gebouw. De planuitwerking en bouw, in samenhang met de herinrichting van de openbare ruimte, vindt plaats in de periode 2025-2029. Bij de herinrichting van de openbare ruimte vormt ook de verkeersafwikkeling een speerpunt.

Een kindcentrum is geen eiland, maar een spil in de wijk of het dorp. Naast leren, is er ruimte voor sportieve en culturele ontplooiing en spelen in een groene omgeving (speelplein en directe omgeving). We gaan voor goede opvang en onderwijs, in kwalitatief goede, toekomstbestendige en duurzame gebouwen en een verkeersveilige buitenruimte volgens het principe van de veilige schoolstraat. Met realisatie van het kindcentrum is er voldoende ruimte voor basisonderwijs en opvang voor de huidige én toekomstige inwoners.

Eerstelijnszorg

Toegankelijke eerstelijnszorg is een basisvoorwaarde voor een gezonde en vitale leefomgeving. In 2023 nam de gemeenteraad een motie aan om bij ruimtelijke plannen expliciet rekening te houden met de huisvesting van huisartsen, als invulling van het principe 'zorg en welzijn zo dicht mogelijk bij huis'.

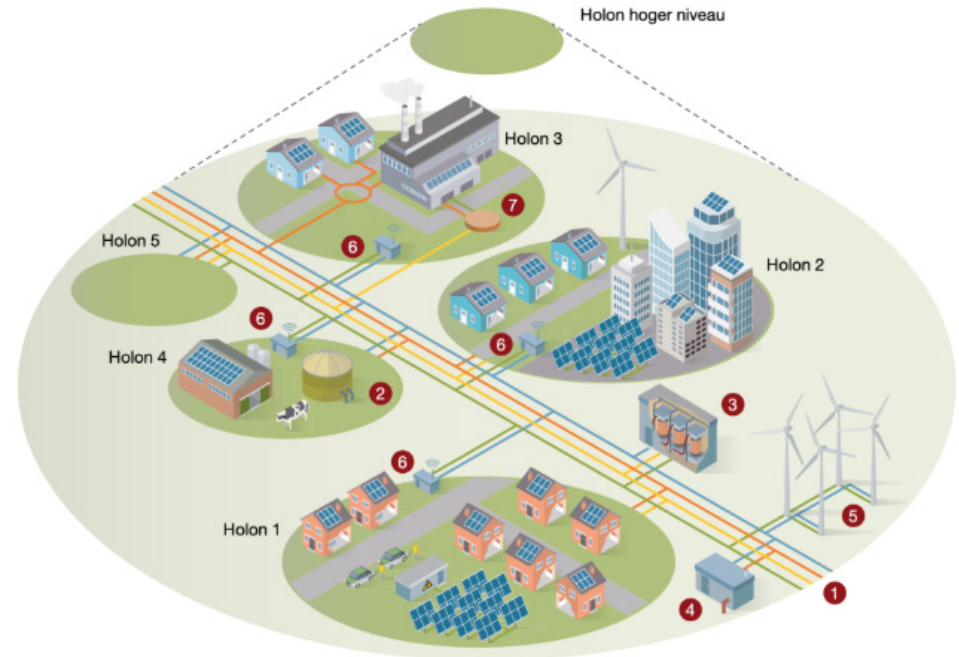
Weert beschikt momenteel over voldoende huisartsen, al hanteren enkele praktijken tijdelijk een patiëntenstop. De verwachte bevolkingsgroei, gecombineerd met landelijke uitdagingen op de arbeidsmarkt en opvolgingsproblematiek, maakt dat de druk op de eerstelijnszorg zal toenemen.

Om de toekomstige vraag te kunnen opvangen, zijn naar verwachting drie nieuwe gezondheidscentra nodig. Een gezondheidscentrum is een plek waar meerdere eerstelijnszorgaanbieders – zoals huisartsen, fysiotherapeuten, apothekers en wijkverpleegkundigen – onder één dak samenwerken, en er ook mogelijkheden zijn voor samenwerking met welzijnswerkers. Dit alles om zo zorg en welzijn dichtbij, efficiënt en toekomstbestendig te organiseren. In Weert-Noord geldt dat deze behoefte speelt in de wijk Laar en Hushoven.

2.8. We kiezen voor een energievoorziening gebaseerd op duurzame energie

Als gemeente werken we aan Energieperspectief 2026-2030 en een Omgevingsprogramma Energie dat zowel de verduurzaming van de bestaande gebouwde omgeving als de energievraag van nieuwe (her)ontwikkelingen faciliteert. We hanteren hierbij een aantal uitgangspunten, waaronder: we gebruiken in 2040 niet méér energie in Weert dan dat we in 2025 doen. Onze groeiambitie maken we waar met dezelfde hoeveelheid energie als we nu gebruiken. Verder produceren we in 2040 een derde van de behoefte aan energie zelf in Weert. Daarbij blijven de gemiddelde opbrengsten van nieuwe projecten voor minimaal de helft in Weert zelf. Kortom: we gaan voor een betrouwbaar, betaalbaar en onafhankelijk energiesysteem.

Onze hoofdlijn: op elk gewenst moment kunnen we beschikken over voldoende en betaalbare duurzame energie, om te voorzien in onze energiebehoeften, met regie op cruciale locaties en functies. De komende jaren wordt het energiesysteem decentraler: wat we lokaal in een gebied kunnen opwekken en opslaan, willen we daar ook gebruiken. Dat vergroot de leveringszekerheid, ontlast het net en houdt keuzes dicht bij inwoners en bedrijven. Als concept sluiten we aan bij een holarchisch energiesysteem: een stelsel van semi-autonome deelstelsels die lokaal zoveel mogelijk in evenwicht zijn, maar bij pieken slim kunnen samenwerken. In Weert onderzoeken we daarbij holons voor woonwijken en hubs voor bedrijventerreinen. Elke holon/hub heeft eigen opwek, opslag en sturing, kan in principe zelfstandig functioneren en koppelt wanneer nodig met naburige holons/ hubs of een hoger niveau (gemeentelijk/ regio). Digitalisering en energiemanagement (data-uitwisseling, algoritmes/AI) zijn hierbij randvoorwaardelijk om flexibiliteit te benutten, congestie te voorkomen en het systeem betrouwbaar en betaalbaar te houden.



Afb. 36. Visualisatie werking holarchisch energiesysteem (Bron: TNO/energy.nl).



3 Ambities voor Stadsuitbreiding Weert-Noord

De analyse van het gebied en de beleidsmatige uitgangspunten geven richting aan hoe Weert-Noord zich de komende jaren kan ontwikkelen. In dit hoofdstuk vertalen we die inzichten naar heldere gebiedsspecifieke ambities. Ze vormen de brug tussen de opgaven en ambities uit de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie en de specifieke kwaliteiten en uitdagingen van Weert-Noord.

De ambities beschrijven de koers die we voor ogen hebben en de waarden die centraal staan in de transformatie van het gebied met daarbij ruimte voor woningbouw. Ze zijn richtinggevend bij keuzes en uitwerkingen, en vormen het fundament voor de visie in het volgende hoofdstuk.

3.1. Groeien vanuit de landschappelijke ondergrond



De bodem, het water en het landschap zijn richtinggevend. We hebben aandacht voor grondwateruitdagingen. Bij voorkeur bouwen we op de hogere en drogere gronden en bieden we in de lagere en nattere delen ruimte aan onder andere water, groen en recreatie. Het bekensysteem zetten we daarbij in als groenblauwe structuren die stad en land met elkaar verbinden. Zo groeit Weert-Noord in balans met het landschap.

3.2. Identiteit door landschap en historie



Bestaande buurtschappen, oude structuren en waardevolle landschapselementen blijven herkenbaar. Ze vormen het geheugen van het gebied en geven eigenheid en karakter aan Weert-Noord. Door deze kwaliteiten als fundament te nemen, bouwen we voort op de rijke historie en zorgen we dat het gebied ook in de toekomst herkenbaar en onderscheidend blijft. Zo geven we invulling aan de ambitie van beheerste groei vanuit eigenheid.

3.3. Groen en gezond



Nieuwe buurten ontwikkelen zich natuurinclusief en gezond. We versterken natuur en landschap en zorgen voor voldoende, toegankelijk en multifunctioneel groen. Dit groen draagt bij aan een gezonde leefomgeving, biedt ruimte om te spelen, sporten en ontmoeten, en vormt de schakels die stad en land met elkaar verbinden. In de nieuwe buurten hanteren we het principe 'groen-tenzij': we leggen verharding pas aan wanneer dat echt noodzakelijk is. Door bijvoorbeeld in te zetten op geconcentreerd parkeren blijft er meer ruimte voor groen over in het straatbeeld. Zo zetten we in op een groene en gezonde uitbreiding van Weert-Noord.

3.4. Gevarieerde woonmilieus met eigenheid



Weert-Noord biedt verschillende woonmilieus die aansluiten bij de lokale en regionale behoefte. We bouwen naar behoefte en geven daarbij invulling aan de Woondeal Limburg. In iedere buurt is twee derde van het woonaanbod betaalbaar. Elke buurt krijgt een eigen sfeer, passend bij de plek en aanvullend op de meer stedelijke woonmilieus in de binnenstad van Weert. We leggen de focus dan ook op grondgebonden woningen, maar bieden ook ruimte voor nieuwe gestapelde woningen. Met ruimte voor betaalbare en gevarieerde woonmilieus spelen we in op de behoefte van vandaag én morgen.

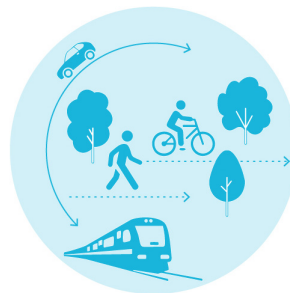
3.5. Aantrekkelijke, veilige en verbonden openbare ruimte



De openbare ruimte is de plek waar het dagelijks leven zich afspeelt. Straten, pleinen en parken krijgen kwaliteit en sfeer en nodigen uit tot verblijf. We investeren in prettige, veilige routes voor fietsers en voetgangers en zorgen voor logische verbindingen naar voorzieningen. Zo wordt de openbare ruimte een vanzelfsprekende plek waar

bestaande en nieuwe bewoners elkaar ontmoeten en zich thuis voelen.

3.6. Mobiliteit in beweging



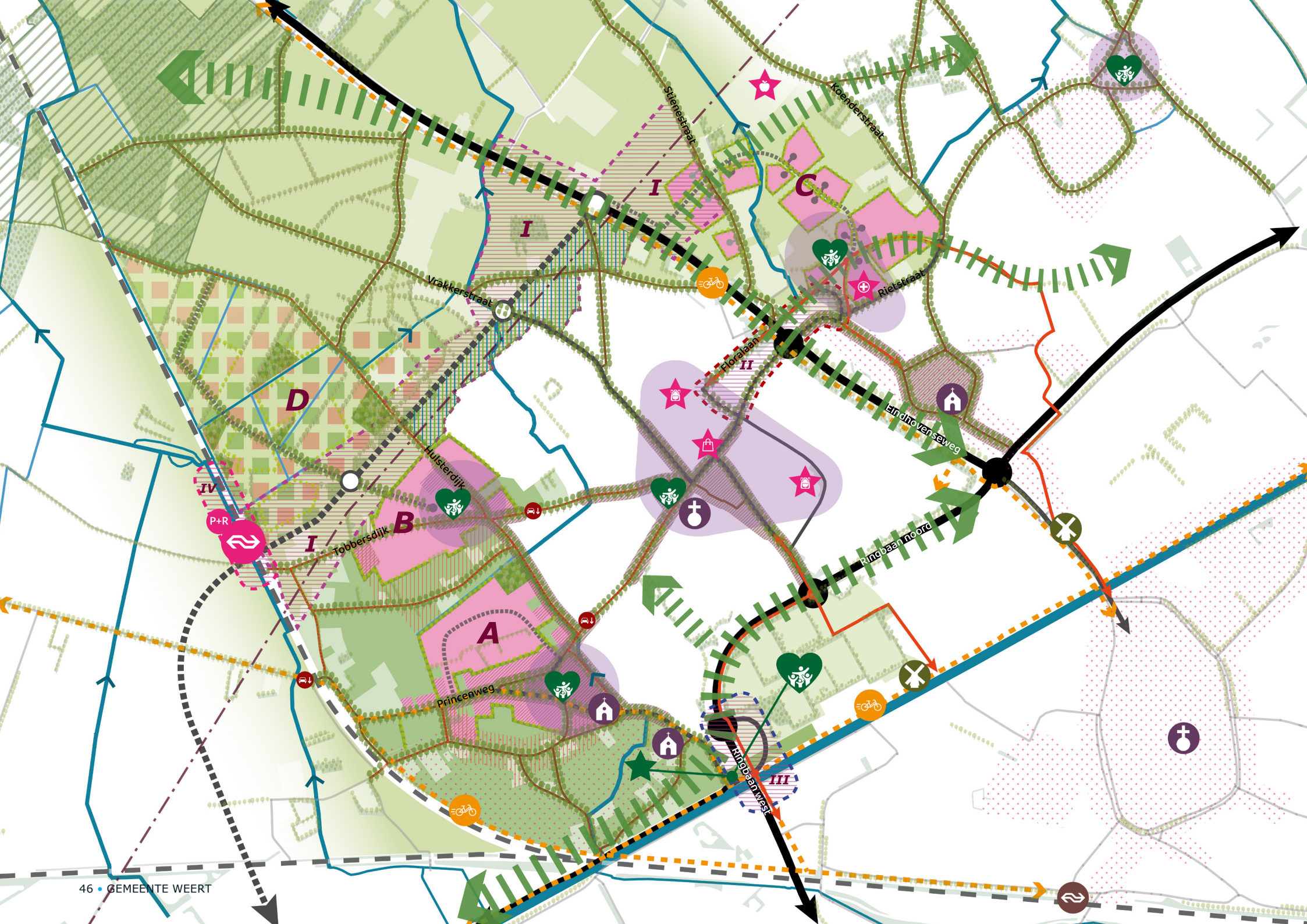
Lopen en fietsen staan voorop met goede, aantrekkelijke en veilige verbindingen binnen Weert-Noord en richting het centrum en belangrijke voorzieningen. Tegelijkertijd benutten we kansen om de mobiliteit van heel Weert te versterken, met een nieuwe ontsluiting voor Weert-Noord en de mogelijkheid van een station Weert-Noord. We zetten in op een tweede treinstation zodat we voor de regionale verbondenheid niet alleen afhankelijk zijn van de auto en een flinke stap kunnen zetten in de mobiliteitstransitie.

Met de nieuwe ontsluitingsweg Weert-Noord willen we de druk op de Ringbaan-Noord zelf verminderen. Het doortrekken van deze weg als gebiedsontsluitingsweg vanaf de Eindhovenseweg naar de Suffolkweg Zuid kan bovendien extra kansen bieden om de mobiliteit van Weert als geheel te versterken. Ook grijpen we deze ontwikkeling aan om de wegen in de wijken van Weert-Noord een aantrekkelijker, meer verblijfsgericht karakter te geven.

3.7. Voorzieningen en energie dichtbij



We zorgen voor toegankelijke en bereikbare voorzieningen, en waar nodig bieden we ruimte voor nieuwe maatschappelijke voorzieningen. Daarmee versterken we de samenhang tussen buurten en vergroten we de leefbaarheid. Daarnaast werken we toe naar een energiesysteem waarin buurtschappen zelf zo veel mogelijk energie opwekken, opslaan en benutten. Hier ligt een mogelijke koppelkans met de inzet om parkeren geconcentreerd te realiseren. Zo worden buurten niet alleen duurzaam, maar ook veerkrachtig en samenredzaam.



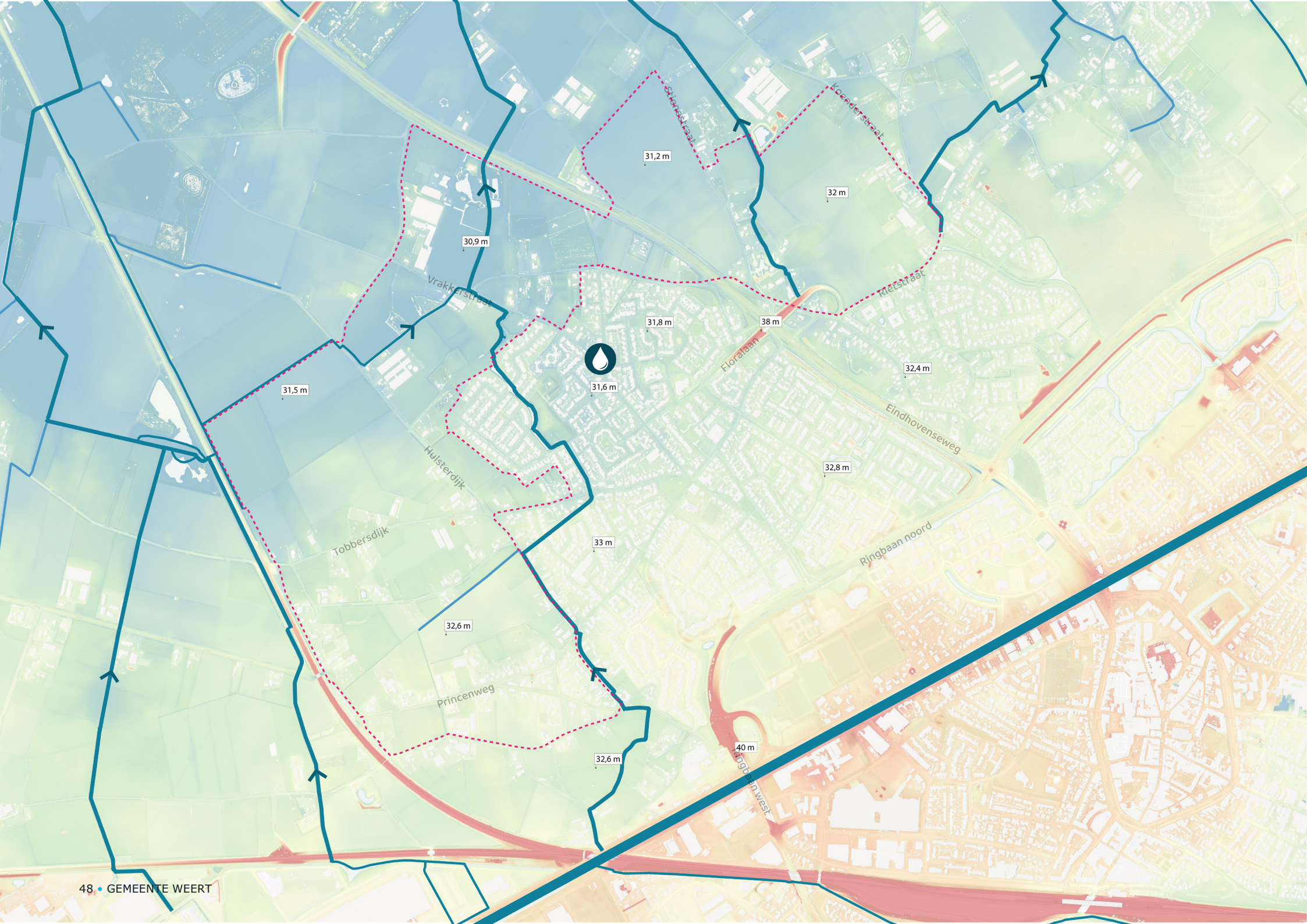
4 Visie op Stadsuitbreiding Weert-Noord

De ambities voor Weert-Noord vormen het kompas voor de komende jaren (hoofdstuk 3). In dit hoofdstuk vertalen we die ambities naar een ruimtelijke visie: een samenhangend raamwerk dat richting geeft aan de ontwikkeling van het gebied. Deze visie bouwt voort op de kwaliteiten van de plek en vertaalt de opgaven van vandaag naar een duurzaam perspectief voor de toekomst. De visie is opgebouwd uit een aantal principes die de basis vormen voor alle keuzes en uitwerkingen. Ze geven antwoord op de vraag: hoe groeit Weert-Noord op een manier die past bij de eigenheid van het gebied en de opgaven van de stad als geheel?

De principes zorgen voor samenhang en duidelijkheid. Ze maken zichtbaar hoe bodem en water de dragers worden van de ontwikkeling, hoe landschap en historie richting geven, hoe stad en land met elkaar verweven raken, en hoe mobiliteit, wonen en voorzieningen samen een toekomstbestendig geheel vormen die past bij Weert. In de volgende paragrafen lichten we deze principes één voor één toe. Daarmee schetsen we het ruimtelijk kader voor de verdere uitwerking van de deelgebieden (hoofdstuk 5).

LEGENDA

	Groen stedelijk uitloopegebied		Hart maken buurtschap		Spoorlijn		Snelfietsroutes
	Overig landschap buitengebied		Ontmoetingshart		Hoofdonsluitingswegen		Fietsroutes richting het centrum
	Natura2000-gebied		Kerk		Nieuwe ontsluitingswegen		Autoluwe wegen aantrekkelijk maken voor de fiets
	Kanaal		Kapel		Verkeersknooppunt - bestaande aansluitingen		Doorgaand verkeer minimaliseren
	Beken		Historische windmolen		Verkeersknooppunt - nieuwe aansluitingen		Oude lijnen als langzaamverkeersroutes
	Historische linten van buurtschappen		Beleefbaar maken relict - schans		Zoekgebied ontsluitingsweg		Overige hoofdwegen
	Beschermde dorpsgezichten		Scholen		Zoekgebied aanpassing aansluiting Eindhovenseweg en langzaamverkeers-oversteek Eindhovenseweg		Hoogspanningstracé
	Nieuw Boshoven		Supermarkt		Zoekgebied veilige fietsoversteek Suffolkweg		Zone groenblauwe stadsrand
	Nieuwe buurtschap de Vijfprong		Zorg		Zoekgebied nieuw station Weert-Noord en mobiliteitshub		Bestaand bos
	Nieuwe buurtschap Hushovervelden		Stadsboerderij				Bestaande bomenrijen
	Bestaande bebouwing buurtschappen		Nieuw station				Nieuw bos
	Groot Heulster		P+R bij station				Lanen langs oude lijnen versterken
	Kernrandzone - maatwerkregeling landschappelijk wonen						Houtsingels
							Groene rand buurten
							Groen-Blauwe verbindingzone



LEGENDA

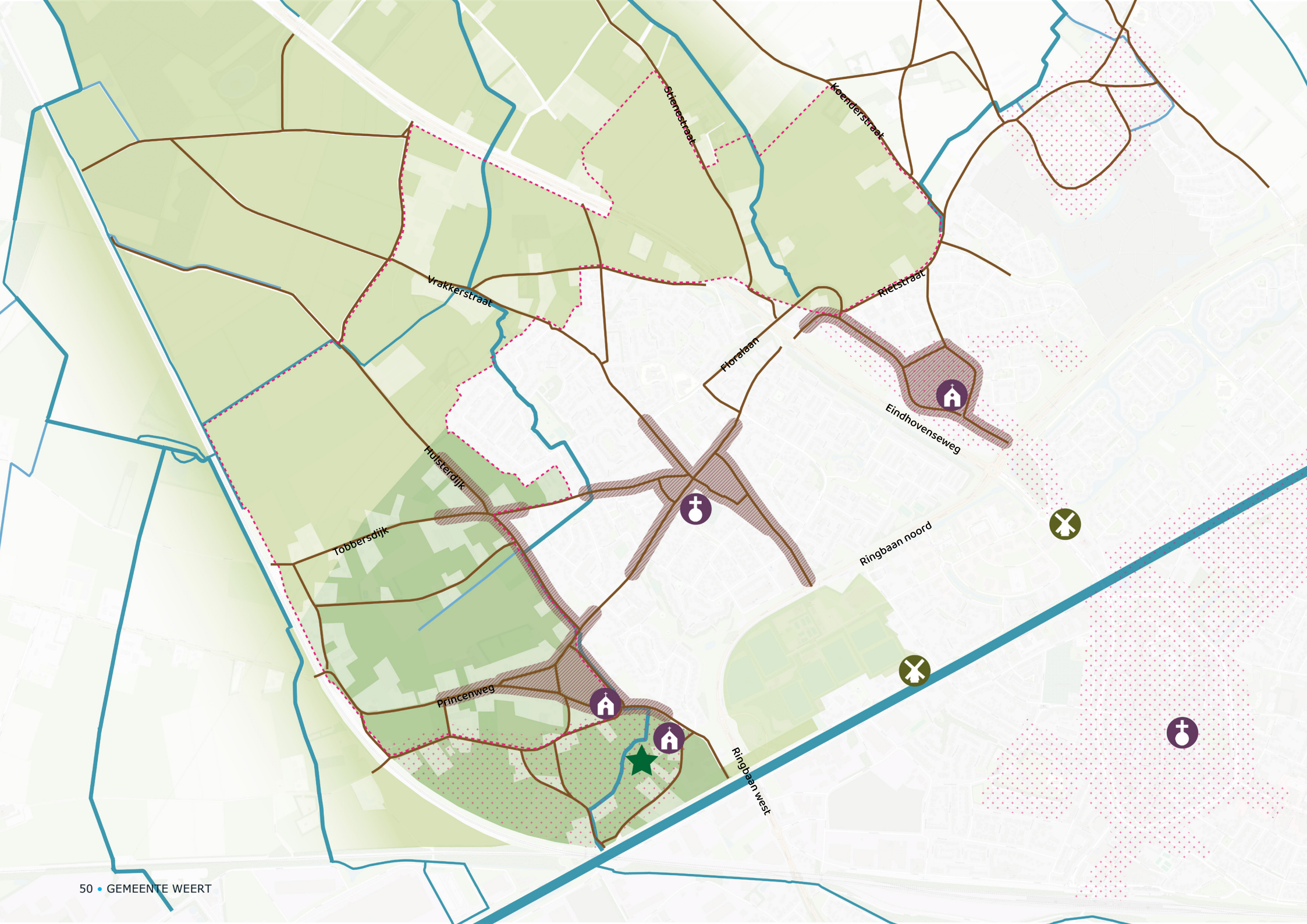
-  Reliëf
-  Kanaal
-  Beken
-  Stroomrichting
-  Wateroverlast in de buurt

4.1. Bodem en water sturend

De ontwikkeling van Weert-Noord sluit aan bij de kenmerken van de bodem en het watersysteem. De hogere en drogere gronden in het zoekgebied liggen vooral ten westen van de bestaande wijk Boshoven-Vrakker en ten oosten van de Eindhovenseweg. Deze gebieden zijn vanuit het principe van bodem en water sturend geschikt als uitbreidingslocaties voor woningbouw. De lagere en nattere delen – zoals het gebied ten noorden van het bestaande Boshoven-Vrakker en de kwelgevoelige zones richting het Weerterbos – bieden juist ruimte aan water, natuur en recreatie. Zo benutten we de natuurlijke condities en ontstaat een logische en veerkrachtige opbouw van het gebied.

Voor de omgang met water hanteren we het principe van lokaal vasthouden, bergen en vertraagd afvoeren. Regenwater wordt zoveel mogelijk opgevangen en geïnfiltreerd op de plek waar het valt. Als dat niet mogelijk is, wordt het tijdelijk geborgen, bijvoorbeeld in wadi's of zaksloten. Pas in laatste instantie wordt het water via een vertraagde afvoer op het bekensysteem van Weert-Noord aangesloten. Op die manier versterken we de groenblauwe structuren in het gebied en dragen we bij aan klimaatadaptatie, waterkwaliteit en beleving.

Door bodem en water leidend te maken, bouwen we niet alleen op de juiste plek, maar creëren we ook een robuust en toekomstbestendig watersysteem dat stad en land verbindt.



LEGENDA

	Groen stedelijk uitloopgebied
	Overig landschap buitengebied
	Beschermde dorpsgezichten
	Kanaal
	Beken
	Oude lijnen
	Historische linten van buurtschappen
	Ontmoetingshart
	Kerk
	Kapel
	Historische windmolen
	Beleefbaar maken relict - schans

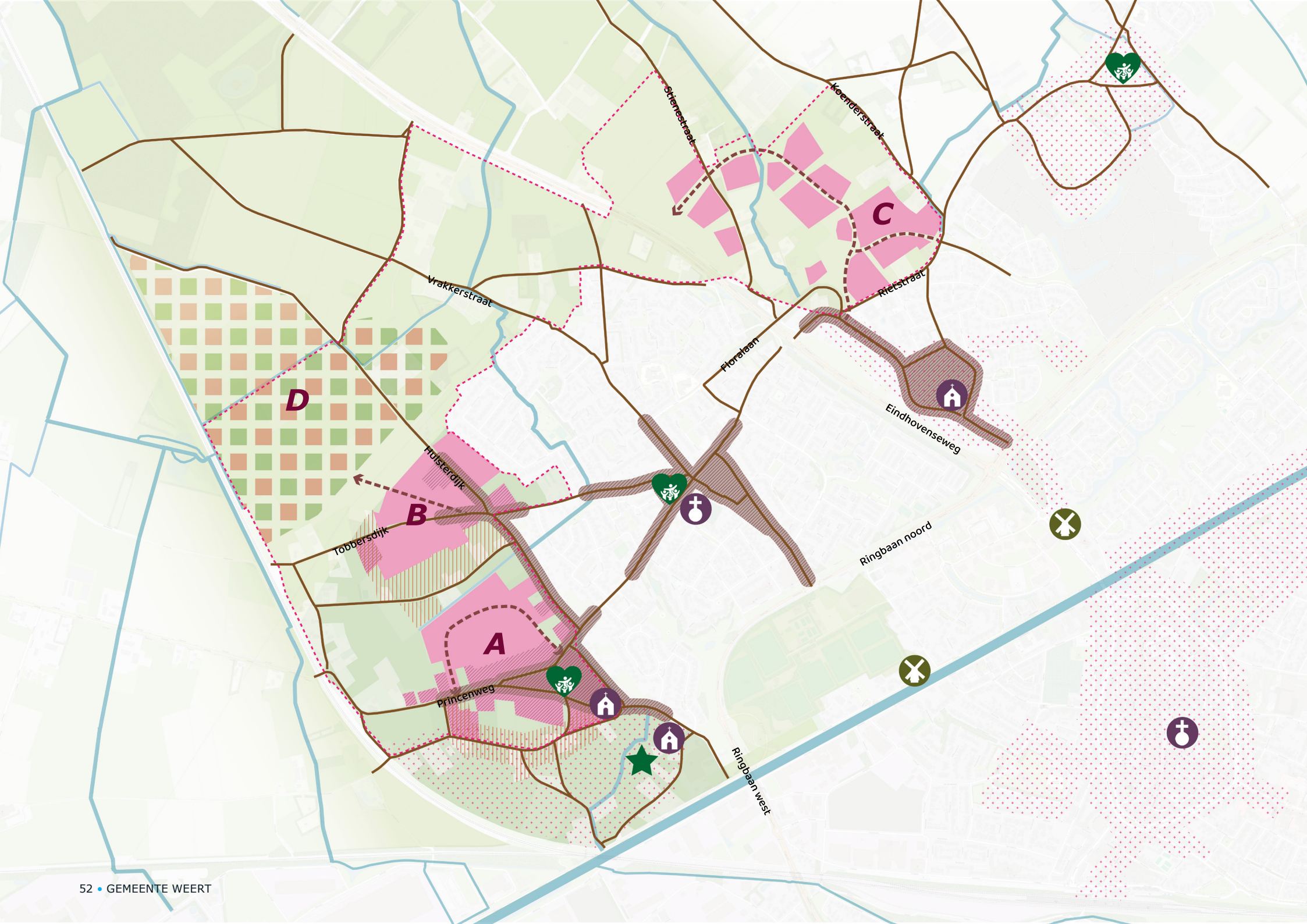
4.2. Landschapsstructuur en cultuurhistorie als dragers

De identiteit van Weert-Noord is onlosmakelijk verbonden met het landschap en de cultuurhistorie. Rondom Weert ligt een reeks historische buurtschappen, verbonden door een fijnmazig patroon van landwegen en bebouwingslinten. Deze structuren vormen het ruimtelijk raamwerk waarbinnen we nieuwe ontwikkelingen inpassen, zodat het gebied zich vernieuwt mét behoud van herkenbare kwaliteiten.

Binnen dit raamwerk vragen de beschermde dorpsgezichten bijzondere aandacht. Bij Hushoven zetten we in op een herwaardering van de oude route Hushoverweg als structuurdrager. Het open en landelijke karakter van Oudesteeg en de Boshovenschanse wordt behouden en vormt nu al een aantrekkelijk recreatief uitloopgebied. Met de gebiedsontwikkeling versterken we deze kwaliteiten en zorgen we dat cultuurhistorie ook in de toekomst beleefd en benut kan worden.

Ook het groen stedelijk uitloopgebied is richtinggevend voor de identiteit van Weert-Noord. De kleinschalige hooilanden langs de beken en de hoger gelegen bouwlanden vertellen het verhaal van de historische ontwikkeling van het gebied. Vooral de hooilanden ten noorden van de wijk Boshoven-Vrakker, met hun houtwallen, lanen en bosrestanten, zijn waardevol als recreatief uitloopgebied. Deze kwaliteiten behouden en versterken we richting de toekomst.

Het noordwestelijk deel van het gebied kent een andere identiteit: hier is het kleinschalige landschap omgevormd tot een grootschalig open agrarisch gebied. Hier ligt de opgave om dit gebied zo te transformeren dat het bijdraagt aan een robuuste, natuurlijke overgang tussen stad en Weerterbos.



LEGENDA

A	Nieuw Boshoven		Ontmoetingshart
B	Nieuwe buurtschap de Vijfsprong		Kerk
C	Nieuwe buurtschap Hushovervelden		Kapel
	Bestaande bebouwing buurtschappen		Historische windmolen
	Groot Heulster		Beleefbaar maken relict - schans
	Kernrandzone - maatwerkregeling landschappelijk wonen		Nieuwe structuurdrager buurtschappen
	Beschermde dorpsgezichten		
	Kanaal		
	Beken		
	Oude lijnen		
	Historische linten van buurtschappen		

4.3. Gepaste groei door eigenheid: buurtschappen maken

De groei van Weert-Noord krijgt vorm vanuit de bestaande structuren en kwaliteiten. We kiezen nadrukkelijk niet voor één grootschalige uitleglocatie, maar voor een serie nieuwe buurtschappen die passen bij de schaal en eigenheid van het gebied. Zo ontstaat een samenhangend geheel waarin landschap, cultuurhistorie en de leefbaarheid van bestaande buurten richting geven.

We kiezen voor nieuwe woningen op de vier volgende plekken:

Nieuw Boshoven

Nieuw Boshoven is een uitbreiding van het historische buurtschap Oud Boshoven. Oud Boshoven groeit hierbij door vanuit zijn historische kern, waarbij het dorpse karakter behouden blijft en versterkt wordt.

Buurtschap de Vijfsprong

Op de Vijfsprong, de kruising van historische wegen, kan een nieuw buurtschap ontstaan dat de centrale ligging benut en voortbouwt op de landschappelijke en cultuurhistorische logica van de plek.

In zowel Nieuw Boshoven als in buurtschap de Vijfsprong bouwen we dorps. Daarom ligt de focus op grondgebonden woningen met een tuin. Maar ook andere woningtypes -zoals rug-aan-rugwoningen en boven-benedenwoningen- zijn voorstelbaar, mits ze passen binnen de beoogde dorpse bebouwingskorrel. Daarmee ontstaat ruimte voor betaalbare woningen en voor kwetsbare

doelgroepen op de woningmarkt, zoals starters en senioren. Zo combineren we de dorpse uitstraling en sfeer met variatie en betaalbaarheid. Op een aantal plekken rondom de nieuwe buurtschappen zien we ter plaatse van bestaande bebouwde locaties ruimte voor enkele initiatieven op het gebied van landschappelijk wonen. Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat sprake is van een kwaliteitsverbetering.

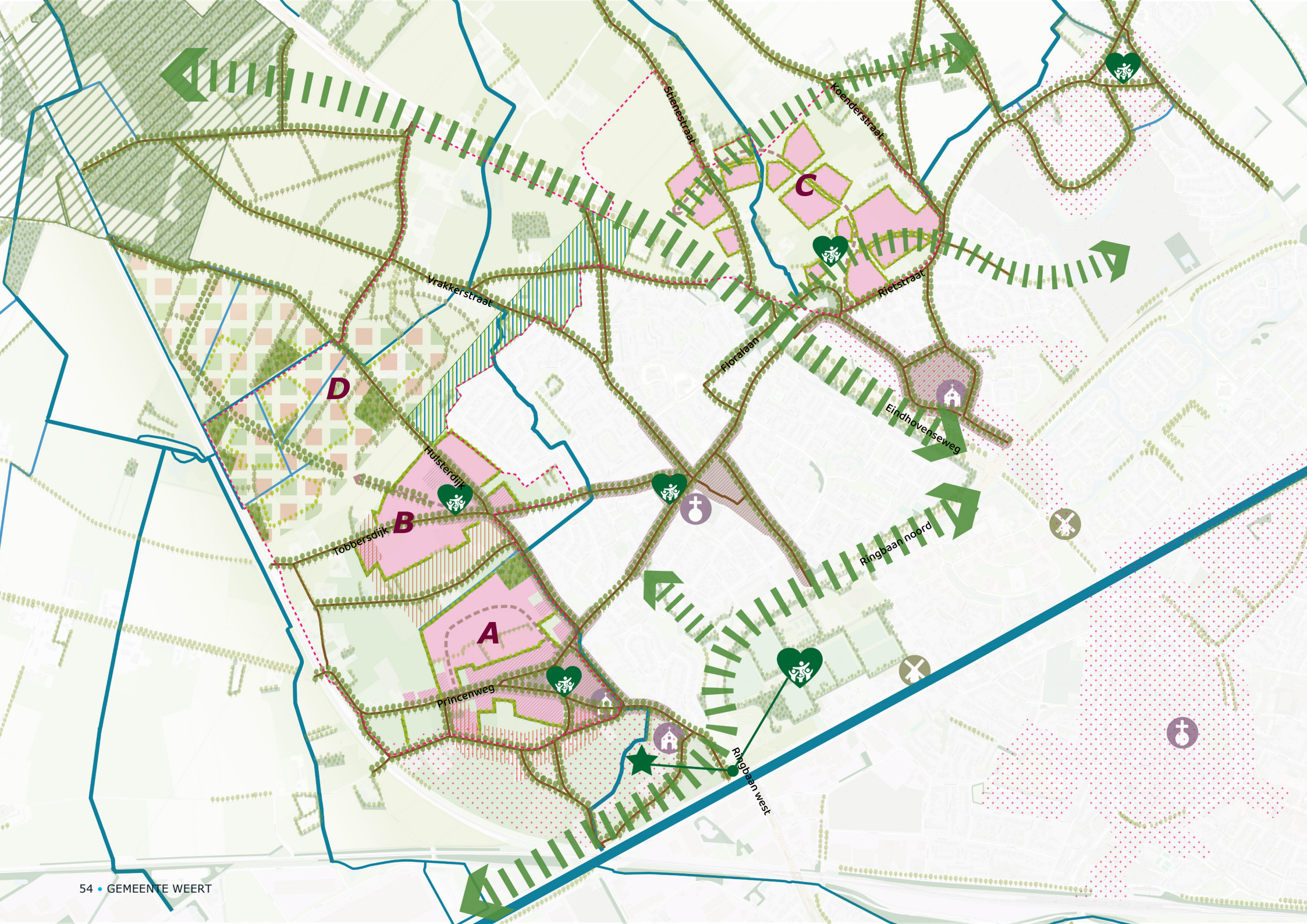
Hushovervelden

Het historische lint van Hushoven krijgt een doorontwikkeling richting de Hushovervelden, zodat oud en nieuw op een vanzelfsprekende manier in elkaar grijpen. Aan de entree van Hushovervelden aan de Rietstraat realiseren we een bijzonder accent dat zorgt voor een herkenbare entree. Hier sluiten we aan bij het bestaande woonzorgcentrum Hushoven en maken we ruimte voor levensloopbestendig wonen en combinaties van zelfstandig en begeleid wonen. Deze plek leent zich bij uitstek voor meer gestapelde woonvormen.

Groot Heulster

In de grootschalige ontginningen in het noordwestelijk deel zetten we in op transformatie: woningbouw gaat hier hand in hand met een versterking van groen en landschap, zodat een robuuste overgang ontstaat tussen stad en buitengebied. We noemen dit gebied Groot Heulster, verwijzend naar een oude naam op historische kaarten van het gebied. In Groot Heulster staat het wonen in landschapskamers centraal. Binnen deze kamers is in eerste instantie ruimte voor grondgebonden woningen, maar ook gestapelde woonvormen behoren -binnen voorwaarden- tot de mogelijkheden. De robuuste groene structuur rondom de kamers 'absorbeert' de bebouwing en zorgt ervoor dat ook bij bebouwing tot circa vier tot maximaal vijf lagen het landschap de basis blijft. Mocht in de toekomst een station Weert-Noord worden gerealiseerd dan komt Groot Heulster direct aan het station te liggen. Eén van de landschapskamers kan dan uitgroeien tot een stationsbuurt, waarin wonen, landschap en duurzame mobiliteit samenkomen.

De buurtschappen krijgen elk een eigen identiteit, maar vormen samen een herkenbaar geheel. Hun schaal en typologie sluiten bovendien goed aan bij een energiesysteem gebaseerd op holons en hubs: kleinschalige, zelfvoorzienende clusters die lokaal energie opwekken, opslaan en benutten, en zo bijdragen aan de duurzame en veerkrachtige ontwikkeling van Weert-Noord.



LEGENDA

A	Nieuw Boshoven
B	Nieuwe buurtschap de Vijfprong
C	Nieuwe buurtschap Hushovervelden
D	Groot Heulster
	Kernrandzone - maatwerkregeling landschappelijk wonen
	Beschermde dorpsgezichten
	Natura2000-gebied
	Kanaal
	Beken
	Oude lijnen
	Historische linten van buurtschappen
	Ontmoetingshart
	Kerk
	Kapel
	Historische windmolen
	Beleefbaar maken relict - schans
	Zone groenblauwe stadsrand
	Bestaand bos
	Bestaande bomenrijen
	Nieuw bos
	Lanen langs oude lijnen versterken
	Houtsingels
	Groene rand buurten
	Groen-Blauwe verbindingzone

4.4. Stad en land verweven

Weert-Noord is het gebied waar stad en landschap elkaar ontmoeten. Door de gerealiseerde woonwijken in de afgelopen decennia zijn deze overgangen minder vanzelfsprekend geworden. De gebiedsontwikkeling biedt de kans om die verbinding opnieuw vorm te geven.

Ten noorden van de wijk Boshoven-Vrakker wordt ruimte gereserveerd voor oplossingsmogelijkheden voor de waterproblematiek in de wijk. Daarnaast is hierdoor ruimte voor een natuurlijke overgang richting het buitengebied met kansen voor recreatieve uitlopmogelijkheden, zoals een ommetje voor bewoners. In de visie is deze opgenomen als zone groenblauwe

stadsrand. Zo wordt functionaliteit en beleving gecombineerd en wordt een groene overgang tussen nieuw en bestaand stedelijk gebied gewaarborgd. Bovendien willen we onderzoeken of deze groenblauwe zone ook van betekenis kan zijn voor het (mede) oplossen van de geldende waterproblematiek in de bestaande wijk Boshoven.

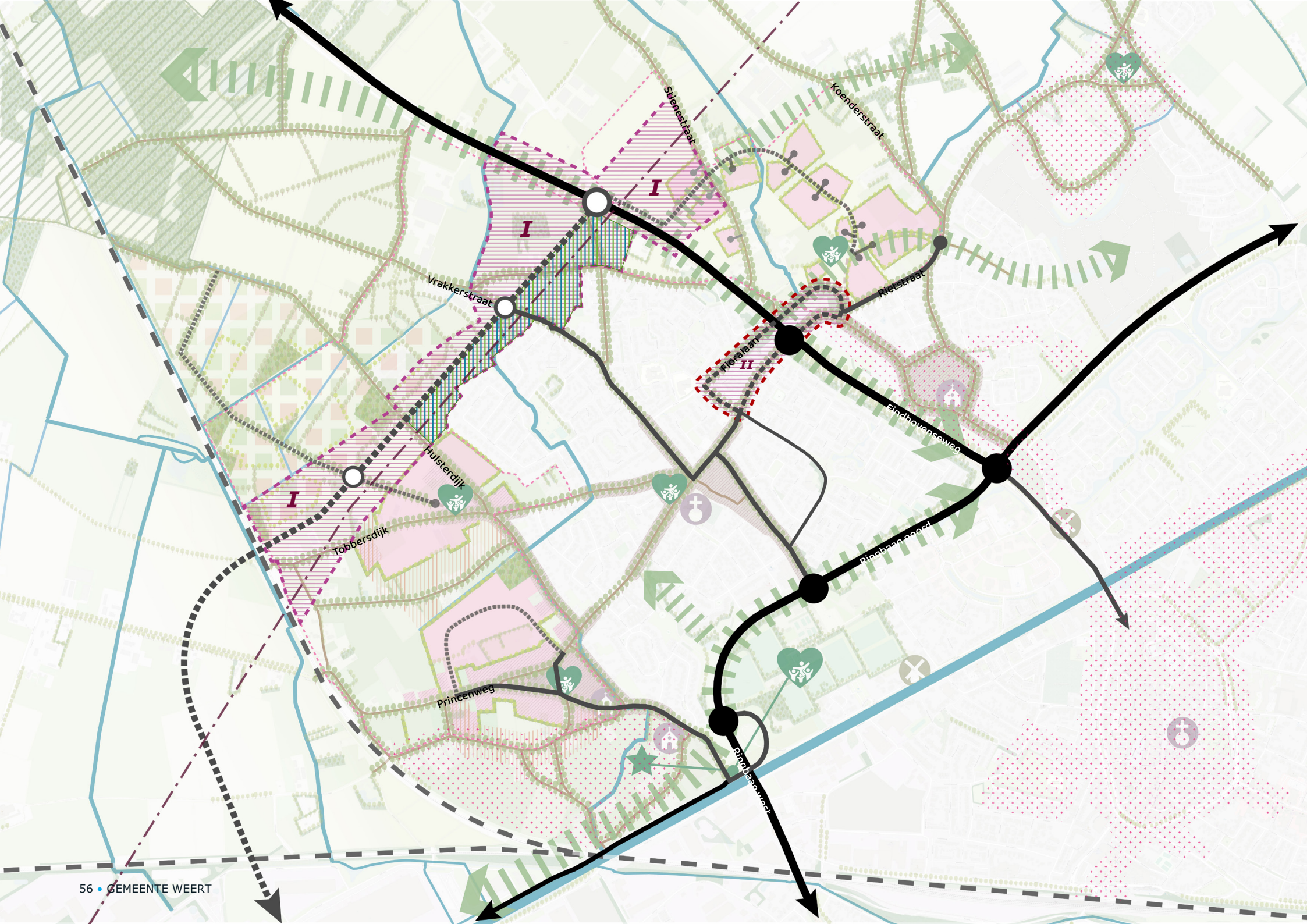
In Groot Heulster ontstaat een geleidelijke overgang van het kleinschalige landschap van het Weerterbos naar de bestaande stad. Hier combineren we nieuwe woonclusters met ruimte voor landschap: voor extensieve landbouw, natuur, recreatie en waterberging.

De nieuwe buurtschappen van Nieuw Boshoven en de Vijfprong worden zorgvuldig ingebed in het landschap. Groene overgangen zorgen voor een vloeiende aansluiting op de bestaande bebouwing. De buurtschappen maken bovendien deel uit van een groter 'verbonden landschapspark' (de kernrandzone), waarin landbouw, groen, recreatie en waterberging samenkomen. Hier is de sfeer en uitstraling van het groen stedelijk uitloopgebied met landwegen en bomenlanen terug te nemen. Zo ontstaat een woonmilieu met een dorps en landelijk karakter, waar bewoners volop het buitenleven ervaren. Met een aantrekkelijk recreatief wandel- en fietspadennetwerk zorgen we voor goede verbindingen en maken we het landschap toegankelijk. Binnen dit park krijgen de Boshoverschans en het Open Park Weert een bijzondere betekenis als recreatieve en ontmoetingsplekken.

In de Hushovervelden vloeit de stedelijke bebouwing geleidelijk over in het landelijk gebied. Het landschap blijft hier altijd beleefbaar en dicht bij huis.

De Eindhoveneweg blijft een groene stadsentree. Weert begint pas écht bij de aansluiting met de ringbaan: tot die plek ligt de bebouwing op afstand van de weg en gescheiden door een robuuste groenstructuur.

Tot slot zorgen we dat Weert-Noord niet alleen een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving is voor mensen, maar ook voor planten en dieren. We bouwen met aandacht voor natuurinclusiviteit en sluiten aan bij de Weerter soortenlijsten. Zo dragen de nieuwe buurten bij aan de biodiversiteit en ontstaat een gebied waar stad en landschap elkaar versterken.



LEGENDA

-  Hoofdontsluitingswegen
-  Zoekgebied ontsluitingsweg
-  Zoekgebied aanpassing aansluiting Eindhovenseweg en langzaamverkeersoversteek Eindhovenseweg
-  Nieuwe ontsluitingswegen
-  Verkeersknooppunt - bestaande aansluitingen
-  Verkeersknooppunt - nieuwe aansluitingen
-  Spoorlijn
-  Hoogspanningstracé

4.5. Auto buitenom, langzaam verkeer binnendoor

De duurzame verweving van stad en landschap vraagt ook om een slimme mobiliteitsstructuur. In Weert-Noord hanteren we het principe 'auto buitenom, langzaam verkeer binnendoor'. Zo leiden we het autoverkeer vooral langs de randen van het gebied, terwijl fietsers en voetgangers binnendoor directe en comfortabele routes krijgen. Dit maakt de wijk leefbaarder, veiliger en aantrekkelijker, zonder dat de bereikbaarheid voor de auto in het gedrang komt.

Een nieuwe aansluiting op de Eindhovenseweg vormt straks de belangrijkste toegang tot Weert-Noord. Vanuit deze aansluiting ontsluiten we Hushovervelden, de bestaande wijk Boshoven-Vrakker en de nieuw te ontwikkelen buurtschappen de Vijfsprong en Groot Heulster. De exacte ligging en uitwerking van de nieuwe ontsluitingsweg Weert-Noord wordt nog nader onderzocht. Daarbij houden we de optie open om de weg als Westangent onder het spoor door te trekken naar bedrijventerrein De Kempen. In dat geval wordt de functie verbreed van wijkontsluiting naar een volwaardige stadsontsluiting die de doorstroming op de ringbanen verbetert. Ongeacht deze keuze blijft het uitgangspunt dat de nieuwe weg niet alleen de nieuwe buurtschappen ontsluit, maar ook zorgt voor een betere aantakking van de bestaande wijk Boshoven-Vrakker.

Binnen de bestaande wijken en buurten wordt het autoverkeer juist beperkt. Doordat het doorgaande karakter van de Princenweg verdwijnt en er een extra toegang komt voor de wijk Boshoven-Vrakker verwachten we dat het auto-verkeer evenrediger verdeelt wordt over de wijk en doorgaand verkeer daardoor beperkt wordt. Ook verwachten we dat er hierdoor in het hart van de wijk Boshoven een rustiger verkeersbeeld ontstaat.

De Rietstraat zal in verkeersintensiteit nauwelijks wijzigen, omdat de nieuwe woningen van Hushovervelden direct op de nieuwe rotonde van de Eindhovenseweg ontsluiten.



LEGENDA

-  Snelfietsroutes
-  Fietsroutes richting het centrum
-  Autoluwe wegen aantrekkelijk maken voor de fiets
-  Doorgaand verkeer minimaliseren
-  Oude lijnen als langzaamverkeersroutes
-  Zoekgebied veilige fietsoversteek Suffolkweg
-  Bestaand station
-  Beschermde dorpsgezichten

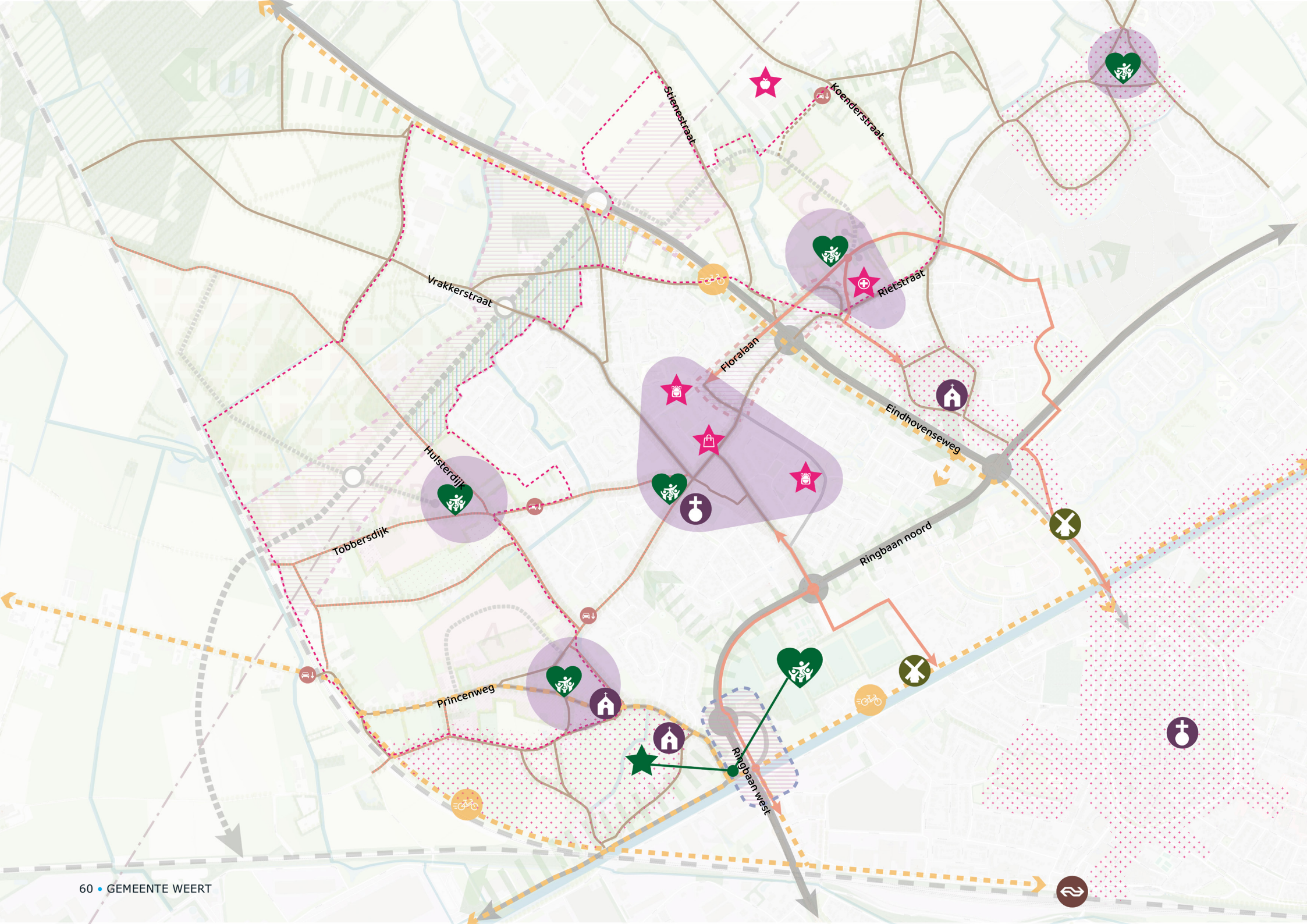
De nieuwe buurtschappen worden via de oude landwegenstructuur voor fietsers en voetgangers direct verbonden met de bestaande wijken. Vanwege de nieuwe auto-ontsluitingsstructuur waarbij de auto 'buitenom' wordt geleid verwachten we dat deze landwegen autoluwer zullen worden en daarmee veiliger en comfortabeler voor langzaam verkeer.

Leidend principe op deze routes is dat ze ingericht worden als comfortabele, doorgaande en veilige routes waar de auto te gast is en de verblijfskwaliteit centraal staat.

Ook zetten we in op een nieuwe hoogwaardige fietsverbinding die weerszijden van de Eindhovenseweg veilig en comfortabel met elkaar verbindt voor langzaamverkeer. Het viaduct Hushoven/Floralaan transformeren we hierbij naar een goede fietsverbinding. Op deze manier worden de wijkvoorzieningen veilig en comfortabel bereikbaar per fiets of te voet.

De bovenwijkse voorzieningen in het stadscentrum maken we ook beter bereikbaar door directe, comfortabele en veilige langzaamverkeersverbindingen hiernaartoe aan te leggen.

Op deze manier ontstaat een mobiliteitsstructuur met voldoende ruimte voor de auto, maar vooral het langzaam verkeer wordt aantrekkelijker en veiliger gemaakt.



LEGENDA

-  Hart maken buurtschap
-  Ontmoetingshart
-  Kerk
-  Kapel
-  Historische windmolen
-  Beleefbaar maken relict - schans
-  Scholen
-  Supermarkt
-  Zorg
-  Stadsboerderij
-  Bestaand station

4.6. Elk buurtschap een hart met ruimte voor verblijf en ontmoeting

Een aantrekkelijke en levendige leefomgeving ontstaat pas echt wanneer er plekken zijn waar mensen elkaar vanzelfsprekend tegenkomen. In Weert-Noord krijgt elk buurtschap daarom een eigen hart: een herkenbare plek met ruimte voor verblijf, ontmoeting en samenleven. Het hart moet groen en uitnodigend zijn voor ontmoeting en sociale cohesie, met ruimte voor diverse doelgroepen.

In Boshoven-Vrakker ontstaat door het autoluwere en fietsvriendelijker maken van de wijk meer ruimte om het bestaande dorps hart aantrekkelijker te maken. De bereikbaarheid

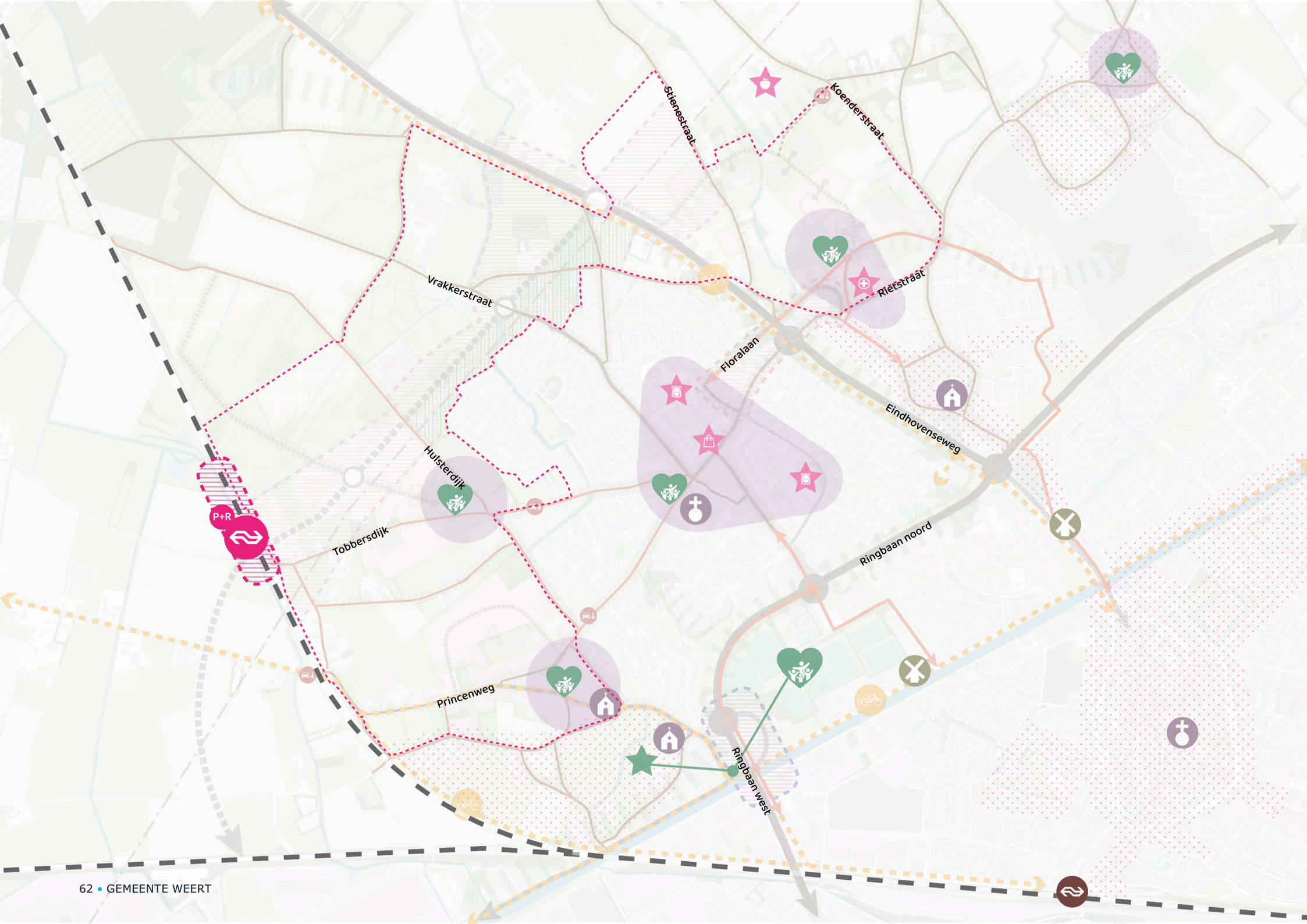
en toegankelijkheid van voorzieningen zoals de supermarkt en het IKC Boshoven verbeteren hierdoor, waardoor deze functies vanzelfsprekender onderdeel worden van het dagelijks leven te voet en per fiets.

Ook de nieuwe buurtschappen Boshoven en de Vijfsprong krijgen een groen en autoluw hart. Dit zijn plekken waar kinderen kunnen spelen, waar bewoners elkaar ontmoeten en waar de dorps kwaliteit voelbaar is.

Binnen Hushovervelden maken we een nieuw hart dat aansluit bij het bestaande Hushoven. Zoals in paragraaf 4.3 toegelicht komt hier ruimte voor zorg en wonen samen, met een accent op levensloopbestendigheid. Naast de woonzorgvoorzieningen kunnen er ook andere functies een plek krijgen, zoals een gezondheidscentrum of een wijkontmoetingsplek – afhankelijk van de behoefte. Zo krijgt dit buurtschap een sterk en betekenisvol middelpunt. De buurtschappen beconcurreren elkaar dus niet, maar maken samen een dekkend netwerk van voorzieningen voor heel Weert-Noord (inclusief bestaande wijken).

Op grotere schaal bieden ook de landschappelijke structuren ruimte voor ontmoeting en vormt het een recreatief uitloopgebied voor de stad. Het Open Sportpark Weert vormt samen met het landschapspark Boshoverschans een belangrijke recreatieve en sociale plek voor heel Weert-Noord. In Groot Heulster nemen de landschapskamers die rol op zich: robuuste groene ruimtes die ruimte bieden om te bewegen, ontspannen en elkaar te ontmoeten, ingebed in het landschap.

In algemene zin zetten we in Weert-Noord in op een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte. Daarbij wordt parkeren zo veel mogelijk geconcentreerd, bijvoorbeeld in parkeerkoffers of -pleintjes, zodat de openbare ruimte vooral beschikbaar blijft voor verblijf, spel en ontmoeting. We zijn terughoudend met straatparkeren, om zo de verkeersruimte te beperken en de verblijfskwaliteit te maximaliseren. Het zijn deze plekken – van het dorps hart tot de landschapskamer – die de buurtschappen samenbinden, de leefbaarheid vergroten en Weert-Noord een sociale en gezonde basis geven.



LEGENDA

- Spoorlijn
-  Bestaand station
-  Zoekgebied nieuw station Weert-Noord en mobiliteitshub

4.7. Treinstation Weert-Noord

Een duurzame en goed bereikbare stad vraagt om een stevig fundament voor de mobiliteitstransitie. Wij zien kansen om duurzame mobiliteitsmogelijkheden te versterken door het realiseren van een tweede station in Weert Noord. Daarmee dragen we bij aan de ontwikkeling van Weert als 10-minutenstad: een stad waar bewoners snel, duurzaam en betrouwbaar kunnen reizen.

Het station wordt strategisch gepositioneerd nabij de nieuwe ontsluitingsweg Weert-Noord, zodat het een optimale aansluiting krijgt op het stedelijk wegennet en bestaande infrastructuur. Hiermee wordt de multimodale bereikbaarheid versterkt: auto, fiets, bus en deelmobiliteit komen samen op een plek die vlot bereikbaar is, zonder dat de nieuwe of bestaande woongebieden in Weert-Noord onevenredig worden belast door doorgaand verkeer.

Samen met ProRail werken we aan een handelingsperspectief voor dit nieuwe station. Deze gebiedsvisie vormt hiervoor een belangrijke onderlegger. Door de geplande woningbouw krijgt het station een stevigere vervoerswaarde. Groot Heulster is bovendien zo opgezet dat het station er vanzelfsprekend in past, zonder dat de ontwikkeling ervan afhankelijk is. Mocht het station er komen, dan kan één van de landschapskamers nadrukkelijk worden verbonden met het station en zich ontwikkelen tot een volwaardige stationsbuurt. Daarmee ontstaat een unieke woonplek: ingebed in het landschap, met duurzame mobiliteit letterlijk om de hoek.

Tot slot wordt het station meer dan een halte: we ontwikkelen hier een mobiliteitshub waar verschillende vervoerswijzen samenkomen. Met ruimte voor P+R, deelauto's, (elektrische) (deel)fietsen, bussen en aanvullende voorzieningen, zoals pakketkluizen en laadinfrastructuur, ontstaat een knooppunt dat niet alleen Weert-Noord, maar de hele stad ondersteunt in de transitie naar duurzame mobiliteit.



5 Visie op de deelgebieden

De visie op Weert-Noord vertaalt zich in een aantal samenhangende deelgebieden. Elk deelgebied heeft zijn eigen karakter en ontwikkelopgaven, maar samen dragen ze bij aan één geheel: een duurzame uitbreiding van Weert die is geworteld in het landschap, verbonden met de bestaande stad en ingericht op de samenleving van de toekomst.

De uitwerking van de deelgebieden bouwt voort op de principes uit hoofdstuk 4. Dat betekent: ontwikkelen met respect voor bodem en water, voortbouwen op landschap en historie, zorgen voor een vloeiende overgang tussen stad en land, en ruimte maken voor duurzame mobiliteit, sterke voorzieningen en een hoogwaardige leefomgeving.

In de volgende paragrafen werken we per deelgebied uit wat dit concreet betekent

5.1. Nieuw Boshoven

Essentie: voortborduren op de identiteit en sfeer van buurtschap Oud Boshoven

Met de ontwikkeling van buurtschap Boshoven borduren we voort op de karakteristiek en rijke ontstaansgeschiedenis van Oud Boshoven. We kiezen voor een subtiele uitbreiding, die aansluit op de dorpse schaal en sfeer. We voegen een tweede lint toe aan de Princenweg: een achterlint dat achter het bestaande hoofdlint loopt en een uitgesproken dorps en groen karakter krijgt. Daarmee ontstaat een structuur die complementair is aan het historische lint, maar tegelijk zelfstandig herkenbaar.

Net als in Oud Boshoven blijft Nieuw Boshoven zorgvuldig ingebed in het omliggende landschap. Het groeit niet vast aan de wijk Boshoven-Vrakker, maar blijft een op zichzelf staand geheel. Tegelijk krijgt het oorspronkelijke hart van Boshoven opnieuw betekenis doordat de Princenweg autoluwer wordt. Door het doorgaande karakter van de route op te heffen en alleen bestemmingsverkeer toe te laten, ontstaat een verblijfsruimte waar ontmoeting, verblijf en langzaam verkeer centraal staan. Zo sluiten we aan bij de bredere ambitie om elk buurtschap een hart te geven waar mensen elkaar vanzelfsprekend tegenkomen.

Ruimtelijke opzet buurtschap Boshoven

Het hoofdlint Princenweg wordt autoluw. Hierdoor verandert deze weg van barrière die het oude buurtschap doorsnijdt tot een openbare ruimte met verblijfskwaliteit die juist verbindt. Het oude hart van Boshoven kan hiermee weer als centrale plek van het buurtschap gaan functioneren.

Aan het buurtschap wordt een 'achterlint' toegevoegd als tweede drager van het buurtschap en vormt samen met de Princenweg een logische en kleinschalige opbouw. Het achterlint krijgt een uitgesproken dorps en groen karakter, aansluitend op dat van het hoofdlint.



Afb. 46. We voegen een 'achterlint' toe dat ruimte geeft voor nieuwbouw.

De uitbreiding concentreert zich rond het historische hart. Daarmee blijft de herkenbare identiteit van Boshoven behouden, terwijl de schaal op een logische manier wordt vergroot. De randen van het buurtschap krijgen een zachte overgang naar het omliggende landschap:

- Noord- en westrand: hier vormt een watergang de grens. De bebouwing krijgt een losse korrel waardoor het landschap van de beekzone doorloopt tot aan het buurtschap. Zo blijft vanuit het achterlint het buitengebied zichtbaar en beleefbaar.
- Oostrand: langs de Hulsterdijk behouden we nadrukkelijk het landelijke karakter. Nieuwe bebouwing is hier slechts op gezette plekken mogelijk, kleinschalig en passend bij de landweg. Op de schakel waar de Hulsterdijk de beek kruist voegen we juist géén bebouwing toe, maar benadrukken we het landschap met bijvoorbeeld een klein bosje.
- De zuidrand wordt vormgegeven door een zorgvuldige overgang naar de bestaande (diepe) percelen van de lintbebouwing aan de Princenweg. Bestaande landschapselementen worden hierbij zo veel mogelijk ingepast.



Afb. 47. We zorgen voor zorgvuldige overgangen tussen het nieuwe buurtschap en het landschap en de bestaande bebouwing.



Afb. 48. Referenties beoogde dorpse bebouwingskorrel met diversiteit in bebouwingstypologie

Bebouwingsstructuur

Het bebouwingsbeeld is afwisselend en kleinschalig, waarbij variatie ontstaat door rijwoningen, twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen. Aanvullend hierop bieden we ook ruimte voor andere woonvormen zoals hof-, schuur-, rug-aan-rug-, meergeneratie- en bovenbenedenwoningen. Voorwaarde is dat deze woonvormen passen binnen de beoogde dorpse bebouwingskorrel van 1 tot 2 lagen met kap. Zo ontstaat ruimte voor betaalbaarheid en verschillende doelgroepen, terwijl de dorpse schaal en uitstraling behouden blijven.

De architectuur sluit aan bij de dorpse traditie: woningen met kap, die in hun korrel en maat zorgvuldig worden afgestemd op de omgeving. Richting de beekzone aan de noordzijde wordt de bebouwing losser en lager, met overwegend éénlaagse volumes, zodat een zachte overgang naar het landschap ontstaat.



Afb. 49. Referenties bebouwing aan de Hulsterdijk; de typologie zoekt aansluiting op het landelijke karakter

Om het landelijke karakter aan de Hulsterdijk te borgen kiezen we hier voor woningen die geïnspireerd zijn op het boerenerf, zoals woonboerderij en schuurwoningen. Net als de bestaande woningen aan de Hulsterdijk zijn de woningen overwegend 1 laag met kap.



Afb. 50. Links: referentie voor het achterlint. Rechts: de Princenweg wordt autoluw waardoor het straatprofiel toegankelijker wordt voor langzaam verkeer

Afb. 51. Referenties parkeren: door geconcentreerd te parkeren ontstaat er meer ruimte voor groen

Ontsluitingsstructuur

De auto-ontsluiting verloopt via de Princenweg en het nieuwe achterlint. Samen vormen zij een lusstructuur, waardoor keerbewegingen worden beperkt. De omliggende landwegen en paden blijven uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer, zodat deze wegen ook in de toekomst autoluw zijn en aantrekkelijk blijven als wandel- en fietsroutes. Om de leefbaarheid van het bestaande gebied Boshoven-Vrakker te versterken, worden de Princenweg en Boshoverweg niet langer gebruikt als doorgaande route voor auto's; lokaal autoverkeer blijft wel mogelijk.

Parkeren gebeurt volgens het principe groen-tenzij: geconcentreerd in parkeerkoffers of op eigen terrein. Hierdoor kan het straatbeeld groen worden ingericht en blijven straten plekken om te spelen, ontmoeten en verblijven.



Afb. 52. Voorbeelden van een zachte groene overgang naar het omliggende landschap

Groenstructuur

De linten worden begeleid door bomen en krijgen zo een herkenbare dorpse uitstraling. De dorpsranden worden groen ingepast met gebiedseigen landschapselementen zodat een zachte overgang naar het buitengebied ontstaat. Aan de noordwestzijde wordt deze overgang extra zichtbaar: de losse bebouwingskorrel laat ruimte voor een beekzone met doorlopende kruidenrijke graslanden en landschappelijke beplanting. Ook in het buurtschap zelf is voldoende ruimte voor groen.

Doordat het parkeren zoveel mogelijk geconcentreerd wordt in parkeerkoffers blijven straten vrij van geparkeerde auto's en ontstaat er ruimte voor groene bermen. Op gezette plekken is ruimte voor een groene plek die uitnodigt voor spel- en ontmoeting.



Afb. 53. Links: de historische kaart van 1925 met daarop een vijfsprong van landwegen. Rechts, de situatie anno 2025, waarbij de verdwenen landweg geprojecteerd is op de huidige situatie (Bron: Topotijdreis).

5.2. Buurtschap de Vijfsprong

Essentie: een nieuw buurtschap, ingebed in het landschap

Buurtschap De Vijfsprong bouwt voort op de historische structuren van het gebied, waarbij het geen voortzetting van de wijk Boshoven-Vrakker vormt. Het buurtschap wordt stevig in het landschap ingebed, met een herkenbaar groen hart en radialen die verwijzen naar historische landwegen. Zo krijgt het buurtschap een eigen identiteit, verbonden met het omliggende landschap en de cultuurhistorie.

Het centrale idee is het herintroduceren van de verdwenen landweg, waardoor de huidige viersprong Hulsterdijk-Tobbersdijk weer een vijfsprong wordt. De huidige concentratie van karakteristieke boerderijen en woningen rondom deze kruising zien we als logisch 'hart' van het nieuwe buurtschap. Rond deze kruising ontstaat het groene hart van het buurtschap, waar ontmoeting, spel en verblijf mogelijk zijn. Langs de radialen van het buurtschap ontstaat de bebouwing op een manier die stevig verankerd is in het landschap en de historische structuur respecteert.

Ruimtelijke opzet

Geïnspireerd door de situatie in de jaren '80 herintroduceren we een verdwenen landweg waardoor de viersprong Tobbersdijk-Hulsterdijk weer een vijfsprong wordt. Rond deze kruising ligt een clustering van bestaande bebouwing met een uitgesproken landelijk karakter. Hier zetten we in op transformatie en herontwikkeling van agrarische functies naar wonen, waarbij een alzijdig bebouwingsensemble ontstaat dat doet denken aan een boerderijensemble of boerenhoeve.

Tegelijk realiseren we hier een groen hart, waarvan de driehoekige vorm verwijst naar een historische dries. (een open plek in een dorp, vaak een driehoekige ruimte, dat vroeger als gemeenschappelijke weide of verzamelplaats voor vee diende). Het hart wordt zo groen en autoluw mogelijk ingericht, met ruimte voor ontmoeting, spel en verblijf.



Afb. 54. Met de herintroductie van de verdwenen langweg is de vijfsprong weer terug in het gebied.

Vanaf het centrale hart waaieren drie landwegen in noordwestelijke richting uit, als natuurlijke radialen van het buurtschap. Langs deze radialen komt bebouwing te liggen, waardoor een logisch bebouwingslint ontstaat dat refereert aan historisch gegroeide buurtschappen. Bestaande landschapselementen, zoals laanbomen en het bosgebiedje rondom Theetuin de Tobbershut (inclusief de theetuin zelf), worden behouden en ingepast in de nieuwe linten, zodat het historische karakter zichtbaar blijft.



Afb. 55. Langs de drie noordwestelijke landwegen is ruimte voor woningbouw.

Net zoals in historische buurtschappen ontstaat ook hier bebouwing tussen de radialen, waardoor een samenhangend en gevarieerd geheel ontstaat dat de dorpse schaal versterkt.

Het buurtschap ligt stevig ingebed in het omliggende landschap. De randen worden landschappelijk en groen ingepast, met een enigszins rafelige opbouw.

Rondom de oorspronkelijke viersprong wordt bewust terughoudend nieuwbouw toegevoegd om het landelijke karakter te behouden en het landschap open te houden. Zo blijft de Vijfsprong duidelijk los van de naastgelegen wijk Boshoven-Vrakker. Doordat de 'vijfde' tak van de vijfsprong een nieuwe weg is kiezen we hier voor een breder profiel met losliggend trottoir zodat deze weg als ontsluitingsroute voor het buurtschap kan dienen die direct aan takt op de nieuwe wijkontsluitingsweg.



Afb. 57. Het karakter van de landwegen willen we in stand houden. Verdichting van de lintbebouwing sluit hier op aan.



Afb. 56. De bebouwing in dit buurtschap wordt gekenmerkt door een dorpse bebouwingskorrel met voldoende ruimte voor groen.

Bebouwingsstructuur

Langs de landwegen wordt een afwisselend bebouwingsbeeld gerealiseerd, dat bestaat uit een grote diversiteit aan type woningen. Eénlaagse woningen vormen de basis, afgewisseld met incidenteel tweelaagse volumes. Generiek kenmerk is dat alle woningen een kap hebben.

Aan de randen van het buurtschap wordt de bebouwing kleinschaliger gehouden zodat een zachte overgang naar het omliggende landschap ontstaat. We bereiken dit onder andere door voorkanten, zijkanten en achterkanten met elkaar af te wisselen.

Bij een eventuele toekomstige herontwikkeling van de bestaande boerderijen in het hart van het buurtschap streven we naar een alzijdig bebouwingsensemble dat samen met het groene hart een duidelijk herkenbaar cluster in het buurtschap vormt.

Het bebouwingsbeeld in het buurtschap is afwisselend en kleinschalig, waarbij variatie ontstaat door rijwoningen, twee-onder-één-kapwoningen, vrijstaande woningen en aanvullende woonvormen zoals hof-, schuur-, rug-aan-rug-, meergeneratie- en boven-benedenwoningen te mixen. Zo ontstaat ruimte voor betaalbaarheid en verschillende doelgroepen, terwijl de dorpse schaal en uitstraling behouden blijven.



Afb. 58. We willen agrarische bedrijven die binnen het buurtschap liggen de mogelijkheid bieden om her te ontwikkelen naar woningbouw. Hierbij geldt dat we het bestaande agrarische karakter willen behouden, net zoals in bovenstaand referentiebeeld.



Afb. 59. Boven: de nieuwe landweg krijgt een auto-ontslutingsfunctie, maar verder heeft de weg - net als de andere landwegen - een landelijk / dorps karakter. Onder: door geconcentreerd te parkeren ontstaat er meer ruimte voor groen

Ontsluitingsstructuur

De ontsluiting van het buurtschap gebeurt via de nieuw aangelegde vijfde landweg, die net iets breder is dan de bestaande landwegen en functioneert als comfortabele ontsluitingsroute. De omliggende landwegen behouden hun rustige, autoluwe karakter en zijn beschikbaar voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Om de leefbaarheid van het bestaande gebied Boshoven-Vrakker te versterken, wordt de Tobbersdijk niet langer gebruikt als doorgaande route voor auto's; lokaal autoverkeer blijft wel mogelijk.

Parkeren wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in parkeercoffers of op eigen terrein, conform het principe 'groen-tenzij'. Op deze manier blijft het straatbeeld groen en ontstaat er ruimte voor ontmoeting, spelen en verblijf, waardoor de openbare ruimte een duidelijke sociale functie krijgt.



Afb. 60. Boven: voorbeeld van een zachte landschappelijke overgang naar het landschap. Onder: voorbeelden van een groen hart van het nieuwe buurtschap.

Groenstructuur

Het groene hart vormt het centrale element van het buurtschap en refereert naar een dries. De dries wordt zo ingericht dat het landelijke karakter van de omgeving herkenbaar is en het een uitnodigende ontmoetingsplek is voor bewoners. Het bestaande karakter van smalle wegen, begeleidt door laanbomen en zaksloten houden we intact. Ook de nieuwe weg wordt begeleidt door bomen. Binnen de nieuwe woonbuurtjes is ook ruimte voor nieuw groen. Dit groen benutten we multifunctioneel door het te zien als speel- en ontmoetingsruimte, ecologische zone en als buffer voor wateropvang bij piekbuien. De randen van het buurtschap worden zorgvuldig groen ingepast, met een afwisselende en geleidelijke overgang naar het omliggende buitengebied en het bestaande Boshoven-Vrakker, waardoor het buurtschap een duidelijke eigen identiteit behoudt maar stevig verbonden blijft met het landschap en voorziet in een zorgvuldige overgang met de bestaande stad.



Afb. 61. Het groen stedelijk uitloopgebied en Open Park Weert als groen stedelijk uitloopgebied.

5.3. Groen stedelijk uitloopgebied en Open Park Weert

Essentie: Behouden en versterken van het landelijke karakter en de cultuurhistorische waarden, beter ontsluiten als groen stedelijk uitloopgebied.

Behouden van het landelijke karakter

Het groen stedelijk uitloopgebied omlijst de wijk Boshoven-Vrakker en vormt met zijn fijnmazige netwerk van landwegen, karakteristieke bebouwing en historische ontginningspatronen een herkenbare identiteit van het plangebied. Dit landschap heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde, maar is ook van grote betekenis als recreatief uitloopgebied voor bestaande en nieuwe bewoners. Via de vele paden en wegen kunnen ommetjes worden gemaakt en wordt het landschap beleefbaar.

De positionering van Nieuw Boshoven en buurtschap de Vijfsprong is bewust zo gekozen dat het ontginningslandschap zichtbaar en open blijft tot aan de wijk. De buurtschappen worden landschappelijk ingepast met groene randen, zodat de bebouwing zich voegt in de kleinschalige structuur van het landschap in plaats van deze te domineren.

Geen nieuwe bebouwing, tenzij dit leidt tot verbetering van de omgevingskwaliteit

Verspreid in het gebied blijft de bestaande lintbebouwing aan de diverse landwegen beeldbepalend. De lintbebouwing omvat met name woningen met een overwegend landelijke uitstraling. Daarnaast kent het gebied enkele bedrijven, zoals een boomkweker, een hovenier of een molenbouwer. Wij vinden dit soort bedrijvigheid passend in dit gebied. Echter om bij bedrijfsbeëindiging verrommeling van het landschap te voorkomen wordt in de kernrandzone voor deze locaties meer richting gegeven.

Voor nieuwe initiatieven blijven de bestaande regels voor kernrandzones uit de Omgevingsvisie Weert en de bijbehorende Compensatieregeling Kwaliteitsverbetering gelden. In dit beleid wordt ruimte geboden om op beperkte schaal kleinschalige

initiatieven toe te staan, zoals stadslandbouw, lokale voedselproductie, groene en circulaire landbouw, recreatie of kleinschalige woningbouw (één tot twee woningen) kunnen hier een plek krijgen, zolang ze bijdragen aan de omgevingskwaliteit, aansluiten bij de bestaande bebouwingsstructuur en passen binnen de karakteristiek van het omliggende landschap. Ontwikkelingen zijn uitsluitend mogelijk op locaties waar reeds een bebouwingsbestemming aanwezig is, bijvoorbeeld door een bestaande agrarische bedrijfs- of woonfunctie.

Aan de randen van de nieuwe buurtschappen liggen aanvullende kansen om met maatwerk te zorgen voor een goede verweving van het buurtschap met het omliggende landschap. In die zones kan – in afwijking van de standaardregel van maximaal één tot twee woningen – ruimte worden geboden voor een groter aantal woningen, mits de ontwikkeling bijdraagt aan de landschappelijke inpassing en versterking van de omgevingskwaliteit. Het doel is om bebouwing in een cluster mogelijk te maken, hiermee wordt voorkomen dat linten ontstaan die het karakter en de openheid naar het achterland verdwijnen. Het Ruimtelijk Kwaliteitskader biedt hierbij richting en houvast. De daarin opgenomen ontwikkelprincipes geven sturing aan de stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische voorwaarden voor nieuwe initiatieven, ook in situaties waarin maatwerk wordt toegepast.



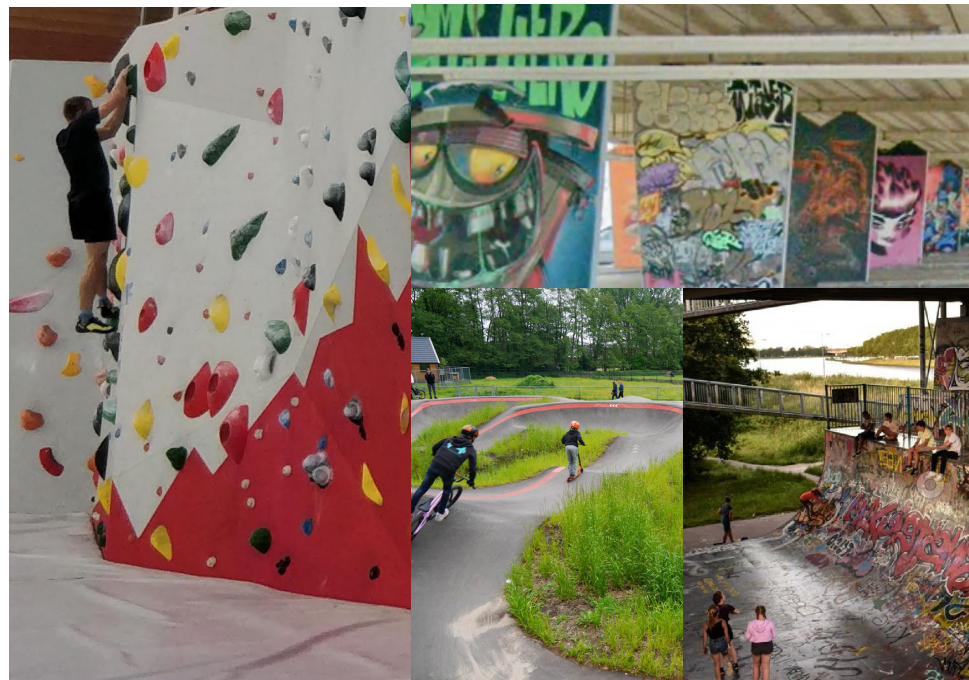
Afb. 62. Kwaliteiten in het bestaande landschap



Afb. 63. We voegen struinpaden toe in het gebied

Een toegankelijk en beleefbaar landschap

Een belangrijke ambitie van de gebiedsvisie is het ontmoedigen voor doorgaand autoverkeer op de Princenweg. Daarmee wordt de verkeersdruk op de omliggende landwegen verminderd en ontstaat ruimte voor een fijnmazig en autoluw netwerk van wandel- en fietspaden. Dit netwerk wordt aangevuld met nieuwe struinpaden, onder meer langs waterlopen, in samenwerking met het waterschap. Ook de geplande routes in en rondom het Open Park Weert worden doorgetrokken naar het landschap. Zo ontstaat één samenhangend recreatief netwerk dat de wijk en de buurtschappen met het landschap verbindt.



Afb. 64. Voorbeelden van mogelijke invulling onder het viaduct

Zichtbaar maken cultuurhistorische waarden en versterken landschappelijke kwaliteit

Landschappelijke versterking in combinatie met het beter leesbaar maken van de cultuurhistorie blijft een rode draad in het groen stedelijk uitloopgebied.

Waar mogelijk worden houtwallen, bomenrijen en kleine bosjes toegevoegd om het landschap kleinschaliger en gevarieerder te maken.

Ook de cultuurhistorische betekenis van het gebied willen we beleefbaarder maken. We zien kansen om de Boshoverschans en de militaire relictten langs het kanaal als bijzondere plekken in het gebied te accentueren. Hoe dit het beste tot uiting kan komen zal nader onderzocht moeten worden, wat ons betreft kan het zowel door 'het verhaal te vertellen' door middel van bijvoorbeeld



Afb. 65. Voorbeelden van recreatief gebruikslandschap

informatieborden, maar kan er bijvoorbeeld ook nieuwe betekenis aan de nu ietwat verloren staande bunker aan het kanaal ten westen van de spoorlijn gegeven worden of wellicht kan er een verwijzing naar een verdwenen molen komen, al dan niet vormgegeven als kunst- of speelobject.

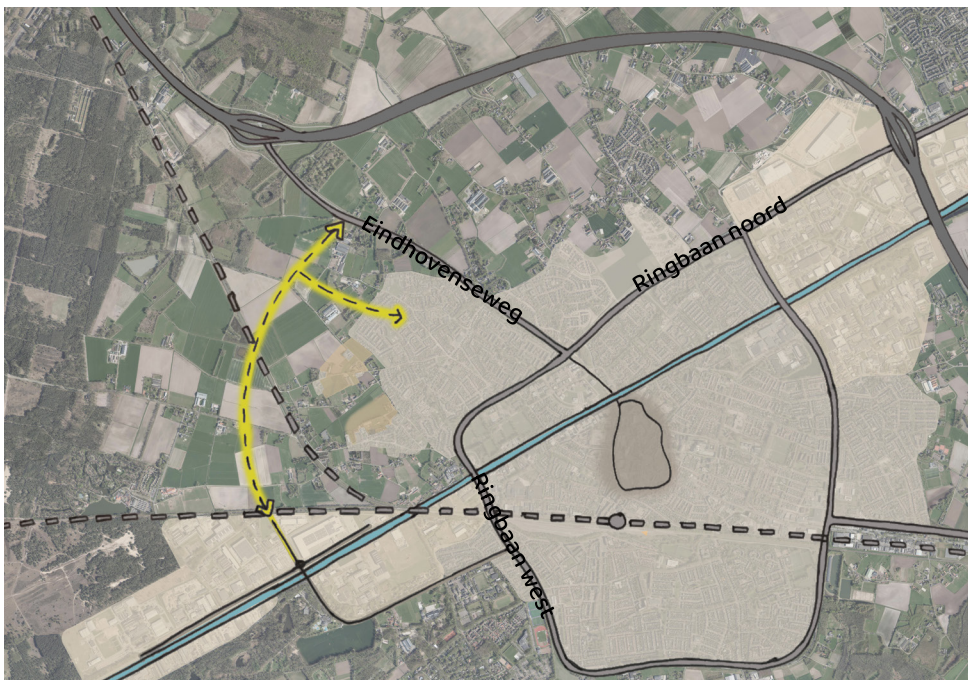
Een recreatief gebruikslandschap

We sterven er naar om van het landschap een recreatief gebruikslandschap maken. Naast een padennetwerk zien we daarom graag extra gebruiksfuncties die passend zijn in het landschappelijke karakter. Enkele zaken die we ons kunnen voorstellen zijn bijvoorbeeld (natuur)speelplekken, bankjes, hondenlosloopzones, (landschaps)kunst, een voedselbos, hobbydierenweides, een pluktuin, een boerderijwinkel of bijvoorbeeld kleinschalige horeca bij een boerderij.



In verband met de klimaatverandering zien we in dit gebied ook kansen om meer water te bergen en te infiltreren. Daarom willen we niet alleen functies toevoegen, maar ook kijken hoe deze functies gepaard kunnen gaan met waterberging.

Het Open Park Weert wordt de centrale ontmoetingsplek voor sport en bewegen. Het park krijgt een open en multifunctioneel karakter en sluit in ruimtelijke en landschappelijke zin aan op het groen stedelijk uitlooptgebied. Samen vormen ze één aaneengesloten groene ruimte die de wijk omsluit. De zwakste schakel in dit netwerk is de ruimte onder het viaduct van de Ringbaan-West. Deze plek transformeren we tot een hoogwaardige verblijfs- en ontmoetingsplek, bijvoorbeeld met urban sports en creatieve invullingen zoals de bestaande graffitiwand, zodat ook dit deel van het netwerk kwaliteit en verblijfskwaliteit uitstraalt.



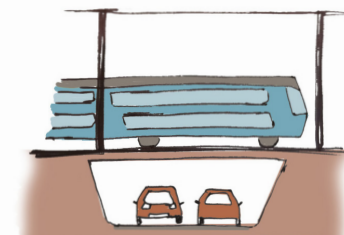
Afb. 66. De gebiedsontsluiting fungeert als wijkontsluitingsweg voor Boshoven-Vrakker, als buurtontsluitingsweg voor de nieuwe buurtschappen De Vijfsprong en Groot Heulster, en kan mogelijk worden verbonden met de Suffolkweg-Zuid (N564).

5.4. Gebiedsontsluiting

Essentie: een nieuw station als schakel, de auto buitenom

De gebiedsontsluiting van Weert-Noord wordt georganiseerd met een nieuwe ontsluitingsweg die aftakt van de Eindhovenseweg. Deze ontsluitingsweg krijgt in ieder geval de functie van wijkontsluitingsweg voor Boshoven-Vrakker en de functie van buurtontsluitingsweg voor de nieuwe buurtschappen De Vijfsprong en Groot Heulster.

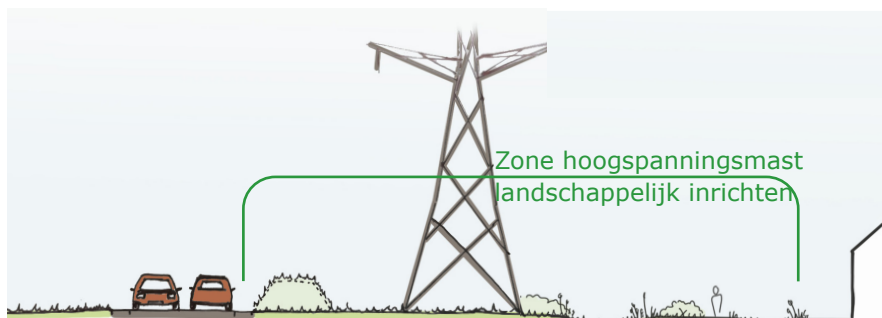
Daarmee ontstaat een duidelijke spreiding van verkeer, neemt de verkeersdruk op de Ringbaan-West en Ringbaan-Noord af en wordt het hart van Boshoven-Vrakker autoluwer. Doorgaand autoverkeer blijft buiten de nieuwe buurtschappen, waardoor deze rustig en leefbaar blijven. De ontsluiting richting Hushovervelden



Afb. 67. Linksboven: de gebiedsontsluiting wordt zoveel mogelijk gebundeld met de hoogspanningsverbinding. Rechtsboven: Waar de route de spoorlijn kruist wordt voorzien in een onderdoorgang. Onder: we willen onderzoeken of het tot de mogelijkheden behoort om de route -in het verlengde van de spoorwegonderdoorgang - ook op andere plekken verdiept aan te leggen. Voordelen hiervan is dat het landschap minder verstoord wordt en dat eventuele geluidsoverlast mogelijk beperkt wordt.

blijft beperkt tot buurtverkeer, waardoor verkeersdruk en landschappelijke impact hier relatief beperkt zijn.

Daarnaast onderzoeken we of de weg kan worden doorgetrokken als stadstracé richting de Suffolkweg-Zuid (N564) en daarmee ook een stadsontsluitingsweg kan worden. Dit onderzoek betreft zowel de verkeerskundige meerwaarde als de exacte ligging van het tracé, de landschappelijke inpassing, de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, de milieueffecten en de kosten. Voor beide scenario's – enkel wijk/buurtfunctie of ook stadsfunctie – is een zorgvuldige uitwerking nodig, waarbij het principe geldt dat de weg zoveel mogelijk wordt gebundeld met de hoogspanningsleiding om het landschap slechts één keer te doorsnijden. Ook wordt bekeken of een (half)verdiepte aanleg,



Afb. 70. De zone onder de hoogspanningsleiding willen we inrichten als groenblauwe stadsrandzone met voldoende waterbergingsmogelijkheden. We willen onderzoeken of deze waterberging ook een rol kan vervullen bij het oplossen van de bestaande waterproblematiek in de wijk Boshoven.

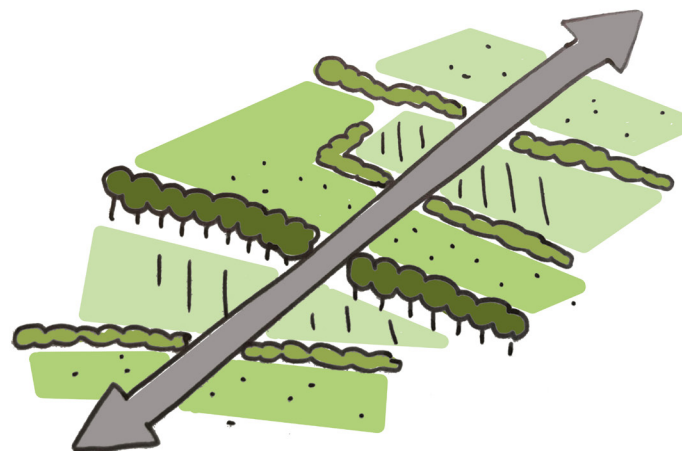
eventueel gecombineerd met geluidswallen, kan bijdragen aan het beperken van hinder en het verbeteren van de oversteekbaarheid.

Op de plek waar de weg de spoorlijn kruist, zetten we in op het realiseren van een nieuw station. Station en ontsluitingsweg vormen samen een mobiliteitsknoop waar auto, fiets en openbaar vervoer samenkomen. Door hier een (gratis) parkeerterrein te realiseren is het een aantrekkelijke punt voor reizigers richting bijvoorbeeld Eindhoven. Aan de oostzijde van het station ontstaat een representatief stationsplein dat de nieuwe buurt Groot Heulster een gezicht geeft en fungeert als stadsentree van Weert-Noord. De tunnelbak onder het spoor voor de weg kan ook dienstdoen als voetgangerstunnel, zodat het station goed bereikbaar is vanaf beide kanten.

De nieuwe weg zelf wordt ingepast zonder laanbeplanting langs het tracé; in plaats daarvan versterken we de bestaande landschappelijke structuren die het tracé kruisen. Tussen de weg en de bestaande wijk Boshoven-Vrakker ontstaat een groenblauwe stadsrandzone, die tegelijk ruimte biedt voor oplossingen vanuit de waterproblematiek in de wijk met kansen voor nieuwe recreatieve mogelijkheden.



Afb. 68. mobiliteitshub waar auto/bus/trein en fiets samenkomen



Afb. 69. Robuuste landschappelijke structuren kruisen de gebiedsontsluiting

5.5. Groot Heulster

Essentie: kleinschalig landschap maken, met daarin ruimte voor woningbouw

Groot Heulster vormt de overgangszone tussen de wijk Boshoven-Vrakker en het Weerterbos. De visie kiest voor een geleidelijke overgang van stad naar land, waarbij de nieuwe gebiedsontsluitingsweg fungeert als duidelijke grens tussen bebouwd gebied en open landschap. Inspiratie is gevonden in het historische landschap rond 1950, toen het gebied werd gekenmerkt door een fijnmazig netwerk van kleine percelen, omzoomd door bomenrijen, houtwallen, landwegen, onverharde paden en zaksloten. Deze combinatie van weilanden en landschapselementen vormde een kamerlandschap waarin de 'kamers' werden omlijst door een robuust groen raamwerk.

Dit kamerlandschap is de inspiratiebron voor de toekomstige ontwikkeling: een kleinschalig, groen raamwerk waarin landbouw, natuur, water en wonen elkaar afwisselen. Het doel is geen reconstructie van het oude landschap, maar de schepping van een nieuw, eigentijds kamerlandschap. Hierin geven robuuste groene structuren richting aan toekomstige ontwikkelingen. Zo ontstaat een fijnmazig raamwerk dat zich uitstrekt van de Eindhovenseweg tot aan de spoorlijn en van het Weerterbos tot aan de wijk Boshoven-Vrakker. De naam Groot Heulster sluit aan bij historische kaartbeelden uit dezelfde periode, waarmee het karakter van de plek wordt onderstreept en in ere hersteld.

Hoewel het nieuwe landschap geïnspireerd is op de situatie rond 1950, gaat het nadrukkelijk om een eigentijdse invulling. Het oude landschap is immers verdwenen. Het doel is niet om dit exact te herstellen, maar om de kleinschaligheid van het kamerlandschap te herintroduceren en te versterken met een robuust groen raamwerk. De precieze invulling daarvan hoeft nu nog niet vast te liggen: de ligging van houtwallen, bomenlanen en waterlopen wordt later bepaald in samenhang met het totale landschapsbeeld. Daarbij spelen de omvang van de kamers, de beoogde functies (wonen of landschap) en de verhouding daartussen een belangrijke rol.

We streven naar een gevarieerd landschapsbeeld waarin wonen een vanzelfsprekend onderdeel vormt. Om dat te bereiken



Afb. 71. Conceptueel visiebeeld: visuele weergave van de gewenste ruimtelijke koers voor Groot Heulster.

hanteren we het principe van een rood-groen mozaïek: in de 'rode' kamers is ruimte voor woningbouw, in de 'groene' kamers worden landschappelijke waarden versterkt en is ruimte voor extensieve en natuurinclusieve landbouw, waardoor landbouw, landschap en wonen hier in elkaar grijpen en het gebied een echte overgang vormt tussen bos en stad. Cruciaal is dat het landschap het beeld blijft domineren. Daarom zetten we in op een robuuste kamerstructuur, opgebouwd uit houtwallen en bomenlanen, eventueel gecombineerd met waterlopen.

Voor Groot Heulster kiezen we nadrukkelijk voor een strategie. Deze strategie is gebaseerd op een reeks ordeningsprincipes die in de volgende paragraaf worden uitgewerkt.

Om deze strategie verder te brengen tot een plan dat klaar is voor ontwikkeling is het zaak om samen met de stakeholders (zoals de grondeigenaren) en andere gebiedspartijen (waterschap, Limburgse landschap, defensie, boeren) de opgave integraal aan te pakken. Doel hiervan is niet alleen een gedragen plan, maar ook een plan dat aandacht heeft voor de natuurlijke en landschappelijke context.

Ruimtelijke strategie

De ruimtelijke strategie voor Groot Heulster is opgebouwd uit lagen. Elke laag voegt een nieuw element toe dat samen het eindbeeld vormt.

1. Situatie anno 2025

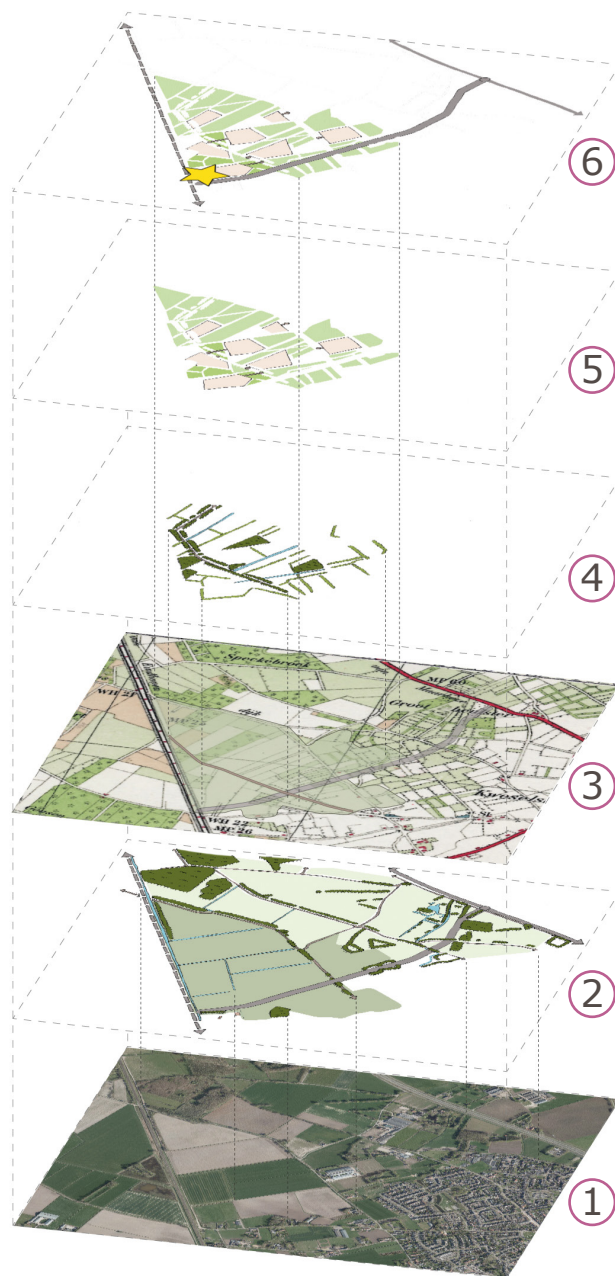
Het oostelijk deel van Groot Heulster heeft zijn kleinschalige, landelijke karakter grotendeels behouden. In het westelijk deel is dat kleinschalige karakter verdwenen; hier overheerst een grootschalig agrarisch productielandschap.

2. Komst nieuwe gebiedsontsluitingsweg

De nieuwe weg markeert de grens tussen bebouwd gebied en open landschap. Dit creëert een heldere stedenbouwkundige rand en vormt een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van Groot Heulster.

3. Terugkomst oude landweg

Een historische landweg liep ooit diagonaal door het gebied. Deze wordt opnieuw geïntroduceerd en benut als structuurdrager voor de ontsluiting van de nieuwe kamers. De landweg vormt ook de verbinding met buurtschap De Vijfsprong, waardoor slechts één knooppunt op de gebiedsontsluitingsweg nodig is in plaats van twee.



Afb. 72. De ruimtelijke strategie voor Groot Heulster visueel weergegeven.

4. Nieuw kamerlandschap en rood-groen mozaïek

Door het aanleggen van houtwallen, bomenrijen, zaksloten en onverharde paden ontstaat een robuust groen raamwerk dat het gebied verdeelt in kamers. Deze landschapselementen moeten breed en krachtig genoeg zijn om dicht te groeien (streefmaat: minimaal 20 meter), zodat ze op termijn echt functioneren als raamwerk.

Binnen dit raamwerk ontstaat een mozaïek van functies:

- ca. 2/3 groene kamers voor natuurontwikkeling, waterberging, landbouw en recreatie.
- ca. 1/3 rode kamers voor wonen, zorgvuldig ingebed in het landschap.

Het landschap blijft leidend; wonen is een vanzelfsprekend onderdeel van het kamerlandschap, maar nooit dominant.

5. Kansen voor woningbouw

Binnen het nieuwe kamerlandschap ontstaat ruimte voor woningbouw in de 'rode' kamers. Deze kamers worden altijd georganiseerd binnen een robuust groen raamwerk, zodat het landschap leidend blijft. Bebouwing sluit zich naar de maat en vorm van de kamer en is verweven met collectieve buitenruimtes en geconcentreerde parkeeroplossingen. Zo ontstaat een gevarieerd en landschappelijk woonmilieu, complementair aan de buurtschappen van Weert-Noord.

6. Stationskamer

Waar de ontsluitingsweg en spoorlijn elkaar kruisen, kan een nieuw station ontstaan. De aangrenzende kamer wordt dan ontwikkeld als stationsbuurt, met een hogere dichtheid en een representatief stationsplein als entree van Weert-Noord. Hier zien we een groter aandeel appartementen, lagere parkeernormen en een duidelijk OV-georiënteerd woonmilieu. De bebouwing mag hier incidenteel boven de boomkronen uitkomen (max. 5 lagen, conform de gemeentelijke hoogbouwvisie).

Mocht het station niet gerealiseerd worden, dan volgt ook deze kamer de algemene ontwikkelstrategie van het rood-groen mozaïek.



Afb. 73. Voorbeeld van agrarische gerbuik van een groene kamer.

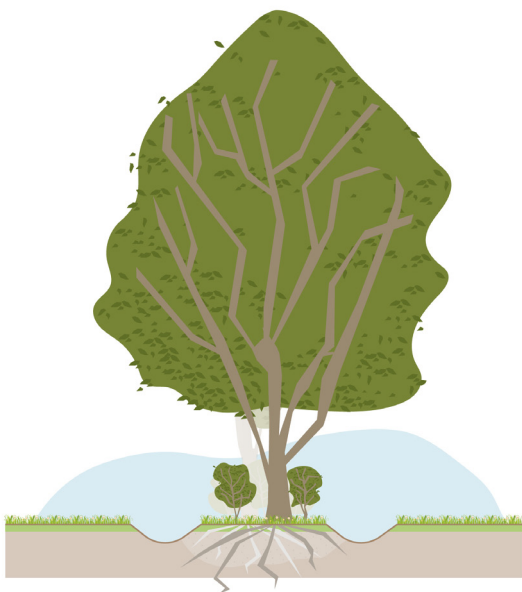


Afb. 74. Voorbeeld van een natuurlijke inrichting van een groene kamer.

Landschapsstructuur

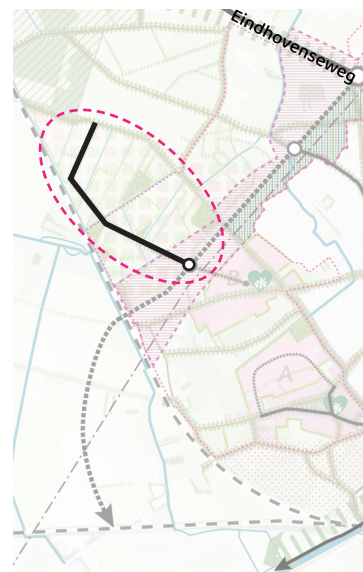
De kern van de landschapsopgave in Groot Heulster is de aanleg van een robuust groen raamwerk, opgebouwd uit gebiedseigen elementen zoals houtwallen, houtsingels, bomenrijen, zaksloten en onverharde paden. De landschapsstructuur moet breed en krachtig genoeg zijn om op termijn dicht te groeien en daadwerkelijk als raamwerk te functioneren. Hiervoor wordt een minimale breedte van 20 meter per landschapselement nagestreefd.

Het resultaat is een fijnmazig kamerlandschap dat ruimte biedt voor uiteenlopende functies: van semi-agrarisch gebruik en voedselbossen tot waterberging, biodiversiteit en recreatie. Groot Heulster is nadrukkelijk geen park, maar een productief en aantrekkelijk landschap waarin wonen en landschap met elkaar verweven zijn.



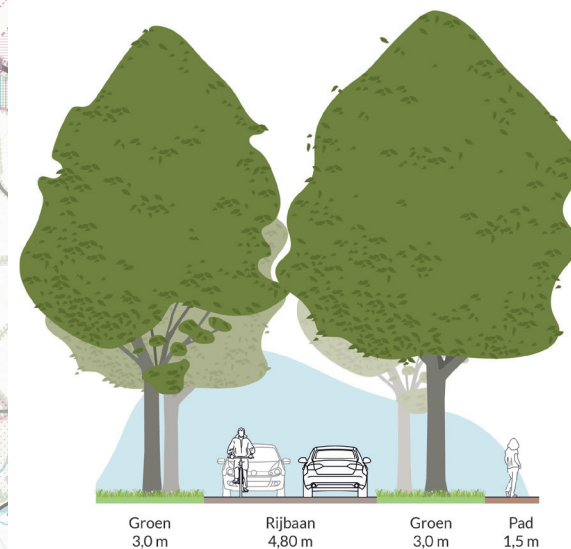
Afb. 75. Principetekening van de robuuste groene rand rondom de kamers.

In de groene kamers blijft nadrukkelijk ruimte voor meer extensieve en natuurinclusieve vormen van landbouwgebruik. Hierdoor ontstaat een landschap waarin landbouw, natuur en wonen elkaar niet uitsluiten, maar juist versterken. Dit draagt bij aan de overgangsfunctie van Groot Heulster: het gebied vormt een schakel tussen de grootschalige natuur van het Weerterbos en de stedelijke bebouwing van Weert. De verwevenheid van landbouw, landschap en wonen zorgt voor een dynamisch en toekomstbestendig gebiedskarakter, waarin bewoners en bezoekers de kwaliteit van zowel stad als land kunnen beleven.



Afb. 76. Links: de nieuwe landweg vormt de ontsluiting voor auto's.

Afb. 77. Rechts: de nieuwe landweg krijgt een profiel dat aansluit op die van de andere landwegen



Ontsluitingsstructuur

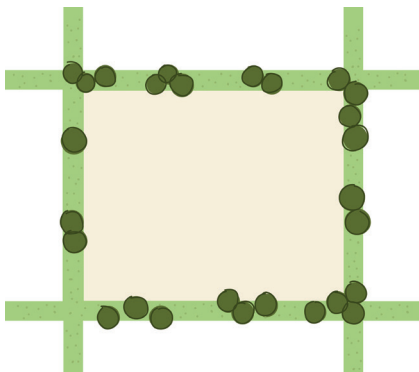
De herintroductie van de historische landweg maakt een logische en landschappelijk verantwoorde ontsluiting mogelijk. Deze weg sluit direct aan op de gebiedsontsluitingsweg, waardoor het overige landwegennetwerk autoluw kan blijven en vooral gericht blijft op langzaam verkeer.

Bij de komst van het station geldt de mogelijkheid om een stationskamer te realiseren met kansen, zoals parkeren op afstand, lagere parkeernormen en een sterk OV-georiënteerd woonmilieu. Dit versterkt de rol van het station als overstaphub en draagt bij aan een levendige stationsomgeving.

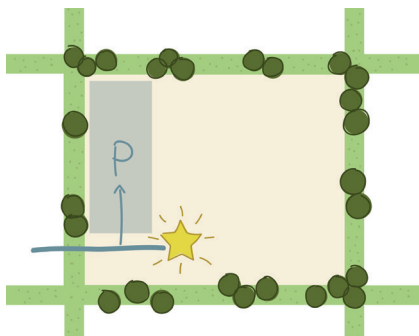
Bebouwingsstructuur

In Groot Heulster zien we kansen voor een onderscheidend woonmilieu dat zich onderscheidt door de nauwe verwevenheid van wonen en landschap. Om dit te bereiken hanteren we een aantal heldere ordeningsprincipes die richting geven, maar ook ruimte laten voor variatie en ontwerpvrijheid:

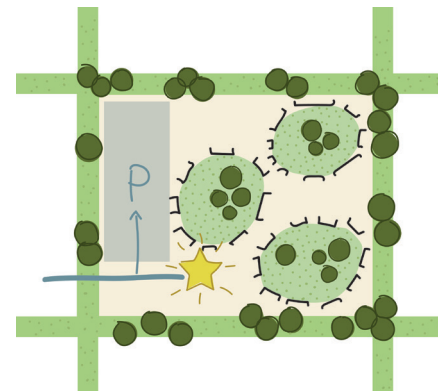
1. Elke kamer wordt stevig omlijst door een robuuste groene rand.



2. Het parkeren wordt één of meerdere plekken geconcentreerd, zoveel mogelijk nabij de entree van de kamer zodat de rest van de kamer ook echt autoluw wordt. Bij het vormgeven van deze entree moet er rekening mee gehouden worden dat deze een representatieve entree vormt van het beoogde woonmilieu, dat betekent dat voorkomen moet worden dat de entree zelf gedomineerd wordt door geparkeerde auto's. De entree moet representatief zijn aan het groene karakter van dit woonmilieu waarbij voorkomen moet worden dat de entree gedomineerd wordt door geparkeerde auto's. We kiezen er dus bewust voor om niet te parkeren voor de deur, natuurlijk zijn de woningen wel toegankelijk voor hulpdiensten, pakketdiensten en om bijvoorbeeld de boodschappen te lossen.



3. De rest van de kamer wordt parkeervrij en zo groen mogelijk ingericht. De woningen staan gepositioneerd met hun voorzijde rondom een collectieve groene ruimte. Afhankelijk van de maat van de kamer en de gekozen inrichting en woningtypes kunnen dit ook meerdere groene ruimtes zijn. De groene ruimtes vormen bij uitstek de speel- en ontmoetingsruimte voor omwonenden en zorgen daarbij voor sociale samenhang.



4. De bebouwde kamers willen we niet te groot maken, randvoorwaarde is dat de omvang van de kamer past binnen het fijnmazige landschapsbeeld. Daarnaast geldt er ook een hele praktische reden voor het beperken van de grootte van de kamers: de loopafstand naar parkeren en afvalopstelplek is max. 100 meter.



Afb. 78. Voorbeeldcollage Groot Heulster - wonen aan het groen, parkeren op afstand. Omdat elke kamer omlijst wordt door een robuuste groene rand kan de architectuur per kamer verschillen

Qua woningtypes willen we niet te veel randvoorwaarden meegeven, juist omdat het kamerlandschap veel absorptievermogen heeft. Met andere woorden; de inrichting binnen een kamer zelf heeft weinig uitstraling naar buiten toe. Dat betekent dat we zowel appartementen als grondgebonden woningen hier mogelijk willen maken. Qua maximale bouwhoogte en qua architectonische uitstraling stellen we als randvoorwaarde dat de bebouwing zich moet voegen naar het landschap. Hierbij dient als voorbeeld gedacht te worden aan een maximum bouwhoogte die in beginsel niet hoger is dan de boomkronen van de volgroeide bomen van de landschapskamer.

Hoogstens op gezette plekken kan er hierop een uitzondering gemaakt worden om de relatie tussen woongebied en omliggend landschap te accentueren. Ook kan gedacht worden aan een materialisering en/of kleurgebruik dat aansluit op de natuurlijke tinten van de omgeving. We denken daarnaast dat deze locatie kansen biedt voor een biobased ontwikkeling van de woningen.





Stationskamer

De kamerstructuur biedt dan ook ruimte voor variatie in dichtheden, afhankelijk van ligging en context. Dichtheden kunnen lager zijn in de randen van het deelgebied en hoger rond een eventueel toekomstig station, zolang de groene randen de samenhang bewaken. Ook slimme parkeeroplossingen kunnen hogere dichtheden faciliteren zonder dat de landschappelijke kwaliteit verloren gaat.

Tussen de ontwikkeling van een treinstation en de aanliggende kamer is veel samenhang. Met de komst van een mogelijk station voorzien we hier een hogere woningdichtheid, onder andere door een groter aandeel appartementen. Het orderingsprincipe waarbij de auto op afstand staat en het station juist letterlijk dichtbij is, past bij uitstek bij het karakter van een stationsbuurt. Door parkeren aan de rand te positioneren, stimuleren we lopen en gebruik van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd maakt dit een hogere dichtheid mogelijk, wat juist op deze plek grote meerwaarde heeft. We willen hier een representatieve entree van de wijk realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een stationsplein dat wordt begeleid door bebouwing. De bebouwing mag hier incidenteel boven de boomkronen uitsteken, tot maximaal vijf bouwlagen, conform de gemeentelijke hoogbouwvisie.



Afb. 79. Door slim materiaalgebruik kan ook de geconcentreerde parkeervoorziening een groene en zachte uitraling krijgen. Daarnaast biedt zo'n voorziening kansen voor een collectief dak met zonnepanelen.



5.6. Hushovervelden

Essentie: een schakel maken op wijkniveau en op buurniveau verbinding maken met historisch Hushoven

In de visie voor Weert-Noord wordt bewust niet gekozen voor één grootschalige uitleglocatie, maar voor de ontwikkeling van kleinschalige buurtschappen die passen bij de schaal en eigenheid van het gebied. Voor Hushovervelden zoeken we daarom aansluiting bij het historische buurtschap Hushoven door de oude lintstructuur door te trekken het nieuwe woongebied in. Zo krijgt de ambitie 'groei door eigenheid' concreet vorm. Het nieuwe lint vormt de ruggengraat van de buurt.

Het principe de auto 'buitenom' geven we in Hushovervelden handen en voeten door de auto-ontsluiting niet via de Rietstraat af te wikkelen, maar via de nieuw te maken aansluiting op de Eindhovenseweg. Voor fietsers en voetgangers sluiten we juist expliciet aan op bestaande en nieuwe routes richting het centrum en de voorzieningen in Boshoven-Vrakker.

De verkeersknoop Rietstraat/viaduct Floralaan geldt als entree van Weert-Noord en als schakel tussen Laarveld, Hushoven, het Laar en Boshoven-Vrakker. Om deze entreefunctie te benadrukken maken we tegenover het bestaande woonzorgcentrum Hushoven een bebouwingsaccent. Om de verbinding tussen beiden zijden van de Eindhovenseweg te verbeteren, richten we het viaduct Hushoven veiliger en comfortabeler in voor langzaam verkeer.

We kiezen voor een verweving van stad en landschap door de nieuwe woonbuurten langs het nieuwe lint te positioneren. Zo blijven bestaande structuren, zoals de Stienestraat, Koenderstraat en de twee beken, behouden. Het nieuwe buurtschap krijgt een groen hart als centrale ontmoetingsplek voor bestaande en nieuwe bewoners dat weerszijden van de Rietstraat met elkaar in verbinding brengen. Hier is ruimte voor spel, ontmoeting en maatschappelijke voorzieningen.

We zien kansen om het paardensportcentrum het Laar mee te nemen als onderdeel van deze gebiedsontwikkeling. Door een herontwikkeling ontstaat onder meer de kans om de verkeersknoop Rietstraat/Eindhovenseweg/viaduct Hushoven te verbeteren voor langzaam verkeer.



Afb. 80. Behoud bestaande structuren.

Ruimtelijke opzet

De ruimtelijke structuur van Hushovervelden bouwt voort op de kwaliteiten van de plek en legt nieuwe lagen toe. Elke laag voegt een nieuw element toe, samen vormen ze het buurtschap.

We behouden in Hushovervelden het karakter van de bestaande landwegen met hun laanbeplanting en karakteristieke bebouwing. Ook de twee beken die in en rondom de Hushovervelden ontspringen worden ingepast en vormen samen de basis voor het nieuwe plan.



Afb. 81. Verlenging Hushoverweg.

Het nieuwe buurtschap sluit direct aan op het historische Hushoven. De Hushoverweg wordt doorgetrokken en vormt de ruggengraat van het nieuwe plan. Zo ontstaat samenhang tussen oud en nieuw en krijgt de buurt een duidelijke herkenbare structuur.



Afb. 82. Ontsluiting en langzaam verkeer.

De Hushovervelden krijgen een eigen auto-ontsluiting vanaf de Eindhovenseweg. Er is géén autoverbinding met de Rietstraat en Hushoverweg waardoor sluipverkeer wordt voorkomen. Dit maakt het mogelijk om de verkeersknoop Rietstraat/viaduct Hushoven veiliger en overzichtelijker in te richten, met prioriteit voor langzaam verkeer. Fietzers en voetgangers krijgen een comfortabele, veilige oversteek, los van de auto. Binnen de wijk wordt de fietsroute vanaf het viaduct doorgetrokken en aangesloten op het vrijliggende fietspad langs de Kransakker.



Afb. 83. Groen dorpshart.

Waar de fietsroute en de verlengde Hushoverweg elkaar kruisen, ontstaat het groene hart van de nieuwe buurt. Dit dorpshart vormt een centrale ontmoetingsplek en biedt ruimte voor spel, ontmoeting en waterberging. Het herinnert aan de historische dorpsstructuur van Hushoven en wordt een plek voor zowel bestaande als nieuwe bewoners.



Afb. 84. Stedelijk accent bij de Rietstraat.

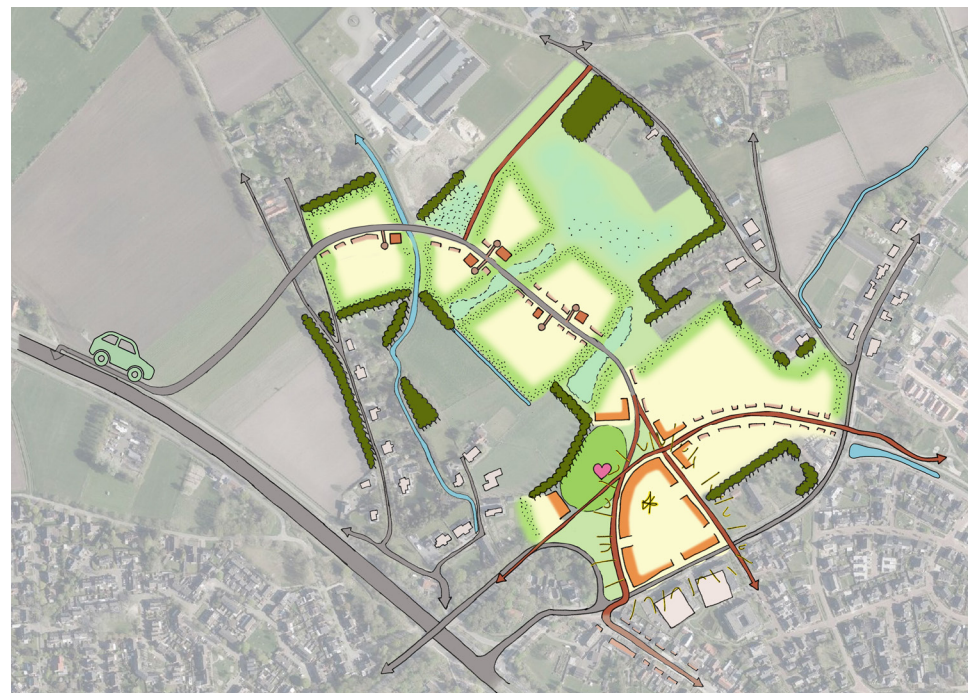
Ten zuiden van het groene hart komt een stedelijk accent, aansluitend op de appartementen van woonzorgcentrum Hushoven. Dit bebouwingsaccent markeert de entree van Weert-Noord en geeft de wijk een gezicht. Het vormt een zorgvuldig ontworpen bouwblok dat -aansluitend op de ruimtelijke ontwikkelstrategie Weert - net even wat stedelijker mag zijn met een hoogte tot maximaal 25 meter. Dit buurtaccent vormt een schaa sprong ten opzichte van de omgeving, maar sluit qua ritmiek en schaal wel aan op de omliggende bebouwing. .



Afb. 85. Omlijsting dorpshart.

In en om het hart is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen -zoals een medisch centrum- en levensloopbestendige woningen.

Om de bijzondere betekenis van het dorpshart te versterken, wordt dit omlijst door bebouwing van maximaal 3 lagen met kap. Hier is ruimte voor (levensloopbestendige) woningen en eventueel maatschappelijke voorzieningen. Het groene hart wordt zo echt omarmd door de buurt.



Afb. 86. Bouwvelden aan het lint.

Langs de verlengde Hushoverweg liggen een reeks bouwvelden. Deze worden omlijst door groene randen die aansluiten op het landelijke karakter van de omgeving en ruimte bieden voor onder meer waterberging.

Vanwege de overdaad aan groen rondom de woonvelden kunnen de velden dichter bebouwd worden. Iedere woning staat immers al direct of maximaal één straatje verwijderd van het landelijke groen.



Afb. 87. Stadsboerderij als beëindiging.

We zien de functie van de stadsboerderij als wijkwinkel, zorgboerderij en met zichtstallen als een passende beëindiging van het buurtschap Hushovervelden. Door de publieksfuncties naar de wijkzijde te oriënteren ontstaat een uitnodigend gezicht. Daarbij zien we ook kansen om de buitenruimte van de boerderij passend in te richten, bijvoorbeeld als dierenweide.

Het feit dat de laad- en loszijde van de stadsboerderij aan de noordkant ligt -dus van de wijk afgekeerd- zien we als voordeel. Bij een toekomstige herinrichting onderzoeken we de mogelijkheid en het nut om de ontsluiting van het laad- en losverkeer ook via de nieuwe ontsluitingsweg te laten verlopen zodat de Koenderstraat ontlast wordt.



Afb. 88. Erven aan de Stienestraat.

Aan de Stienestraat wordt aangesloten bij het landelijke karakter met de ontwikkeling van drie groene erven. Deze worden opgezet als boerenerven, met één woning georiënteerd op de straat en eenvoudige volumes die refereren aan schuren rondom een gezamenlijk erf. Door de groene omlijsting blijft het landelijke beeld behouden en wordt geluidsoverlast vanaf de Eindhovenseweg beperkt.



Afb. 89. Bebouwing aan het lint is gevarieerder (zowel in architectuur als woningtype) en heeft een lossere bebouwingskorrel, aansluitend op het bebouwingsbeeld van het historische buurtschap Hushoven.

Bebouwingsstructuur

De bebouwingsstructuur van Hushovervelden bouwt voort op de dorpse schaal van Hushoven, met een duidelijke samenhang tussen lint, dorps hart en bouwvelden. We streven hierbij bewust niet naar historiserende kopieën van de oude bebouwing, maar streven naar een eigentijdse vertaling van dorpse architectuur. Binnen deze samenhang zijn enkele accenten en verbijzonderingen opgenomen die de identiteit van het nieuwe buurtschap versterken.

De verlengde Hushoverweg vormt de ruggengraat van de buurt. De bebouwing langs dit lint sluit qua korrel en maat aan bij het historische Hushoven: kleinschalige woningen van één à twee lagen met kap.



Afb. 91. referentie woonmilieu waarbij 'woonvelden' omlijst worden door landschap. Tilburg, Koolhoven

De bouwvelden worden centraal ontsloten vanaf het lint en gemarkeerd door subtiële entreegebouwen. Binnen deze velden ontstaat een gevarieerd woningaanbod: rijwoningen, twee-onder-één-kapwoningen, vrijstaande woningen eventueel aangevuld met woonvormen zoals hof-, schuur-, rug-aan-rug-, meergeneratie- en boven-benedenwoningen. Deze variatie maakt het gebied toegankelijk voor verschillende doelgroepen, terwijl de dorpse schaal en uitstraling behouden blijft.



Afb. 90. Referentiebeelden van woonvelden aan het landschap

Voor de erven aan de Stienestraat refereren we specifiek aan boerenerven met bijbehorende opzet. Dat wil zeggen:

- Eén woning georiënteerd op de straat, als verwijzing naar de boerderijwoning.
 - Overige woningen refereren aan schuren, met eenvoudige staafvormige volumes met zadeldak.
 - De schuurvolumes zijn georiënteerd rondom een gezamenlijke ruimte, die het karakter van een boerenerv versterkt.
- Achtertuinten grenzen aan de landschapszijde, waardoor vanuit het landschap een zacht en groen beeld ontstaat.



Afb. 93. Referentiewoonmilieu erven - Veghels Buiten, Veghel

Aan de zuidzijde, bij de entree van Weert-Noord, ligt een stedelijk accent in S-categorie (zoals is vastgelegd in de ruimtelijke ontwikkelstrategie Weert, oktober 2024).

Dit accent vormt een visitekaartje van de wijk, subtiel afgestemd op zichtlijnen vanaf de Eindhovenseweg en het viaduct Hushoven. Het accent kan de dorpschaal net ontspringen, maar wordt onderdeel van een groter bouwblok dat qua maat, schaal en ritmiek aansluit bij de appartementen van het tegenoverliggende woonzorgcentrum. Hier is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen -zoals een medisch centrum- en levensloopbestendige woningen.



Afb. 92. Hogere bebouwing rondom het hart van Hushovervelden.



Afb. 94. Een groen hart in Hushovervelden met ruimte voor water, groen, spelen en ontmoeten.

Groen- en landschapsstructuur

Het groene hart vormt het brandpunt van de wijk. Passend bij het landelijke karakter van het buurtschap willen we het hart zo groen mogelijk maken. De bestaande bomenrij en het beboste talud van het viaduct vormen hierbij landschappelijke begrenzingen van de ruimte.

De positionering van het hart is mede gekozen vanwege het feit dat dit de natste plek is. Deze plek willen we daarom ook benutten voor eventueel afwatering van het bebouwde gebied.

De bouwvelden worden omzoomd door groen. Dit groen heeft een uitgesproken landelijk karakter welke aansluit op het landelijke karakter van de omliggende weilanden. Het wordt dus expliciet niet als park ingericht. Wel is het landschap een gebruikslandschap, bijvoorbeeld door in het landschap speelaanleidingen te plaatsen en een struipadennetwerk te maken. Ook dit landschap heeft de potentie om te dienen als waterberging, aansluitend op het natte karakter van aangrenzende beek. De bebouwingsrand van de woonvelden is autoluw en wordt landschappelijk ingepast waardoor er een subtiele zachte groen rand ontstaat. Dit geldt ook voor de drie erven aan de Stienestraat.



Afb. 95. Een groen hart in Hushovervelden met ruimte voor water, groen, spelen en ontmoeten.

Ontsluitingsstructuur

De auto-ontsluiting van de Hushovervelden takt aan via een nieuwe aansluiting op de Eindhovenseweg. Vanuit deze route worden in beginsel alle nieuwe woningen ontsloten. Om sluipverkeer door de nieuwe buurt of over de Stienestraat en Koenderstraat te voorkomen maken we verkeersknippen voor doorgaand autoverkeer. Fietsverkeer wordt vanzelfsprekend niet geknipt.

De verkeersknoop viaduct Hushoven en Rietstraat willen voor fietsverkeer veiliger en comfortabeler maken. Doorom willen we het viaduct benutten als veilige en comfortabele ongelijkvloerse kruising van de Eindhovenseweg.

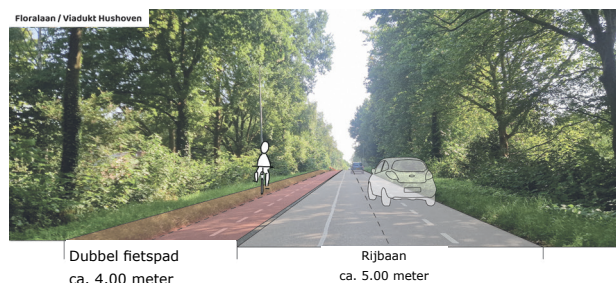
Nader onderzoek moet uitwijzen hoe we dat gaan doen, maar momenteel zien we 2 kansrijke opties, te weten:

1. het viaduct Hushoven maken we in haar geheel autovrij zodat deze brug een veilige en comfortabele langzaamverkeersroute wordt geheel losgekoppeld van de auto. Voor de auto denken we aan deze variant aan het aanpassen van de kruising Rietstraat-Floralaan, en vanuit daar ook een directe afslag te maken op de wijk Boshoven-Vrakker. Hoe deze afslag dan vorm moet krijgen wordt nader onderzocht worden, mogelijk dat deze binnendoor op de Floralaan kan aansluiten, dan wel direct op de Boshoverweg.
2. In plaats van het viaduct Hushoven geheel autovrij te maken kan ook het profiel aangepast worden waarbij het profiel voor de auto smaller wordt ten faveure voor langzaam verkeer.

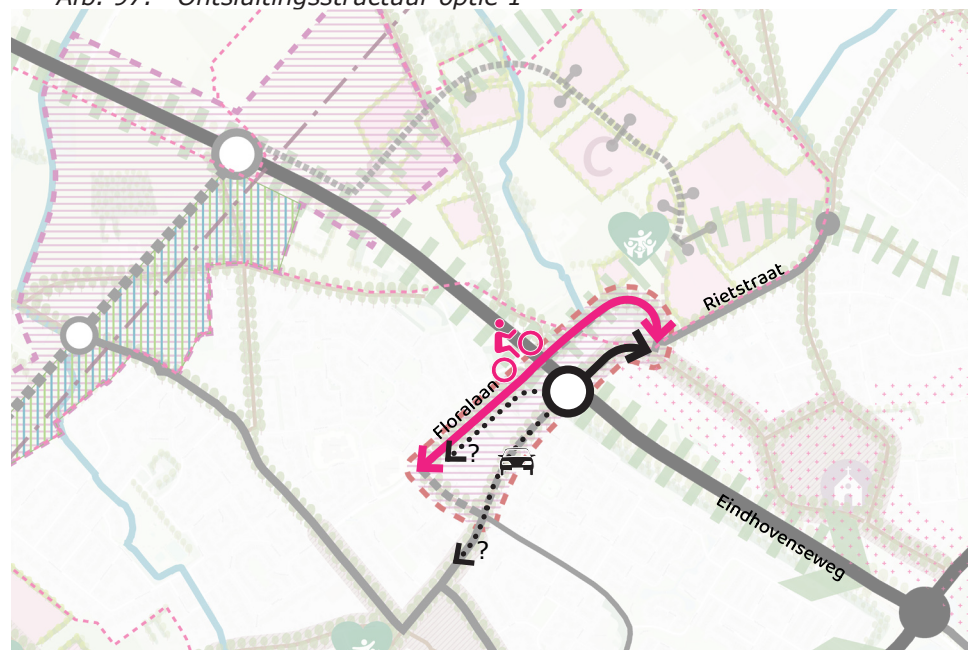
Bij de uitwerking van dit vraagstuk nemen we de ontwikkeling van het nieuwe basisscholencluster aan de Floralaan mee om zo tot de beste en meest verkeersveilige oplossing te komen.

Voor beide opties geldt bovendien dat we naar creatieve manieren gaan zoeken om het hoogteverschil van het doorlopende fietspad richting het groene hart te overbruggen.

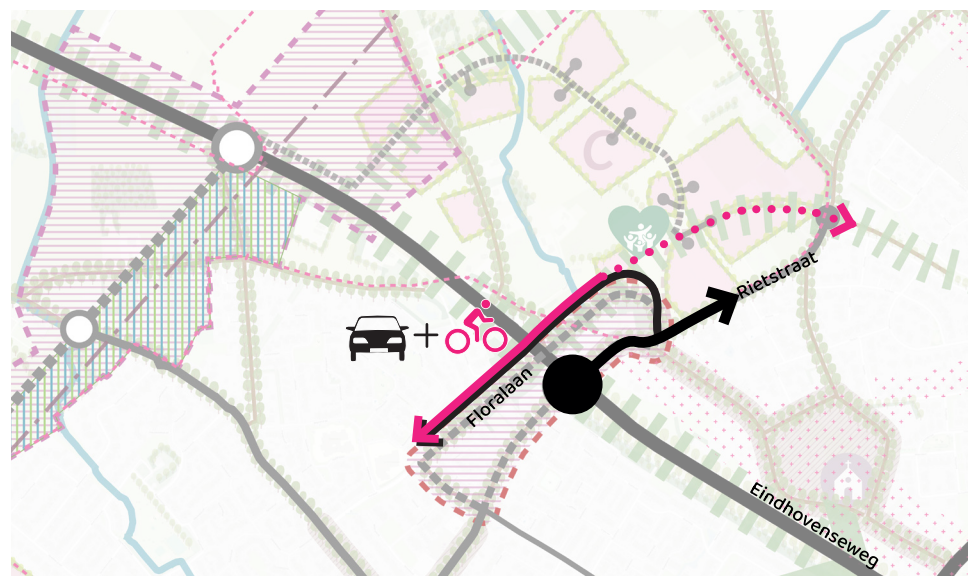
Afb. 96. Mogelijke herinrichting van het viaduct met een eigen plek voor de fiets.



Afb. 97. Ontsluitingsstructuur optie 1



Afb. 98. Ontsluitingsstructuur optie 2



6 Van visie naar ontwikkeling

De gebiedsvisie voor de Stadsuitbreiding Weert-Noord schetst een toekomstbeeld waarin woningen in een dorpse en landelijke setting worden gerealiseerd. Op hoofdlijnen worden de belangrijkste keuzes vastgelegd, zonder deze tot in detail uit te werken. In de deelgebieden werken we met uitwerkingsprincipes in plaats van blauwdrukken, om zo voldoende flexibiliteit te behouden bij de verdere uitwerking.

6.1. Afhankelijkheden en risico's

De centrale opgave in deze gebiedsvisie is het realiseren van een samenhangende stadsuitbreiding voor Weert-Noord. Deze opgave is integraal benaderd: naast woningbouw wordt ook ruimte geboden aan nieuw groen, infrastructuur, energielandschappen en maatschappelijke functies. De uitvoering van deze opgave kent echter diverse afhankelijkheden en risico's die het tempo, de omvang en de fasering mede bepalen.

Woningbouwaantallen

Deze gebiedsvisie beschrijft de mogelijke ontwikkelrichtingen voor woningbouw binnen het zoekgebied Weert-Noord. De ambitie uit de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie gaat uit van de realisatie van circa 1.100 woningen. De in deze visie opgenomen ontwikkelvelden tonen aan waar en op welke wijze deze woningbouw ruimtelijk kan worden ingepast.

Afhankelijk van de gekozen bebouwingsdichtheden en woningtypologieën kunnen de ontwikkelvelden ruimte bieden aan meer woningen dan in de huidige ambitie in de Ruimtelijke Ontwikkelstrategie is opgenomen. Dit biedt flexibiliteit om bij de uitvoering in te kunnen spelen op actuele marktvraag, demografische ontwikkelingen en maatschappelijke behoeften. Deze gebiedsvisie is nadrukkelijk geen blauwdruk, maar een ruimtelijk kader en handelingsperspectief voor toekomstige ontwikkelingen. In vervolgfases wordt bepaald welke deelgebieden wanneer, hoe en in welke omvang tot ontwikkeling komen.

Ontsluitingsroute

De nieuwe ontsluitingsroute is een belangrijk onderdeel van de visie. Deze is niet alleen van belang voor de woningbouw, maar ook voor de verkeersafwikkeling in Boshoven-Vrakker en voor het verminderen van drukte op delen van de ringbanen.

- Voor de buurtschappen Groot Heulster en de Vijfsprong geldt dat woningbouw afhankelijk is van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsroute.
- Voor Buurtschap Hushovervelden geldt dat het (in de eindsituatie) noodzakelijk is om te ontsluiten op de Eindhovenseweg.
- Voor Nieuw Boshoven geldt dat woningbouw vooruitlopend op de ontsluitingsroute kan starten. Wel is de ontsluitingsroute noodzakelijk om de Princenweg autoluw te kunnen maken. Op dit moment staat nog open of de ontsluitingsweg primair bedoeld is als wijkontsluitingsweg voor de nieuwe buurtschappen en het bestaande Vrakker/Oda, of dat de weg een bredere functie krijgt als stadsontsluitingsweg die aansluit op de Suffolkweg-Zuid (de Westtangent). Beide opties worden door de gebiedsvisie mogelijk gemaakt.

Vervolgonderzoek, onder andere in samenhang met de studie naar de doorstroming van de ringbanen, moet duidelijk maken welke keuze het meest passend is. Daarbij zal ook gekeken moeten worden naar de exacte ligging, de vormgeving en de landschappelijke en milieutechnische inpassing van de weg.

Vervolgonderzoeken

Binnen het plangebied spelen diverse potentiële (milieu) belemmeringen, waaronder geluid, stikstof, water, geur, archeologie en flora en fauna. Voor de verdere uitwerking van de plannen is nader onderzoek noodzakelijk.

Treinstation

In de visie is ruimte om in Weert-Noord een tweede treinstation te realiseren. Een dergelijk station wordt gezien als een belangrijke versterking van de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied én van de stad als geheel. Over de haalbaarheid van een tweede station wordt momenteel met ProRail en andere betrokken partijen gesproken. Hiervoor is een traject gestart om te komen

tot een handelingsperspectief dat inzicht geeft in de ruimtelijke, technische en financiële (on)mogelijkheden.

De gebiedsvisie speelt hierin een dubbele rol. Enerzijds vormt zij input voor het traject richting een handelingsperspectief: de ruimtelijke keuzes en ontwikkelprincipes in deze visie laten zien waar en op welke manier een station inpasbaar zou zijn en welke meerwaarde dit heeft. Anderzijds houdt de gebiedsvisie er nadrukkelijk rekening mee dat de realisatie van een station onzeker is. Ook zonder station kunnen de woningbouwontwikkelingen doorgaan; in dat geval wordt de woningdichtheid nabij de beoogde stationslocatie aangepast en blijft het gebied passend in de dorpse en landschappelijke setting.

Energie

In deze gebiedsvisie is rekening gehouden met een duurzame energieopzet, waarbij we inzetten op een systeem van zogenoemde holons: kleinschalige, onderling verbonden energiesystemen die lokaal vraag en aanbod van energie balanceren. Deze keuze sluit aan bij de ambitie van de gemeente Weert om de energietransitie gebiedsgericht vorm te geven en afwenteling te voorkomen.

De precieze uitwerking van dit energiesysteem en de alternatieve oplossingen moeten in een vervolgfase verder worden onderzocht. Daarbij spelen ruimtelijke, technische en financiële zaken, zoals de inpassing van energievoorzieningen in de buurtschappen, de koppeling met warmtesystemen en de organisatie van beheer en exploitatie. Deze verdere uitwerking kan nog invloed hebben op de vormgeving van de buurtschappen en op de planning van de gebiedsontwikkeling. Daarmee vormt de energiestrategie een belangrijke afhankelijkheid voor de uitvoering van de gebiedsvisie.

Participatie

De gebiedsvisie bouwt voort op de participatie in het kader van de Omgevingsvisie en de gesprekken die voor deze visie zijn gevoerd met inwoners, een deel van de grondeigenaren, ondernemers en maatschappelijke partners. Bij de verdere uitwerking van plannen zetten we deze lijn door, onder meer via informatiebijeenkomsten, ontwerpessies en de projectwebsite.



LOS • ruimte maak je samen

LOS • ruimte maak je samen

Nieuwe Linie 1-3, 5264 PJ Vught
Telefoon: 073 - 7113770

info@losruimte.nl
www.losruimte.nl



Postbus 950
6000 AZ Weert
www.weert.nl

