

Technische vragen Uitwerking Visie Aantrekkelijk Nijkerk, locaties Kerkplein en 1^e fase Havenkom, t.b.v. beeldvorming 9 maart 2017
Fractie ChristenUnie - SGP

Raadsvoorstel

- Uitkomsten bijeenkomst 13 december: overwegend positief. Is detailinfo beschikbaar? Op welke wijze zijn reacties verwerkt? **De reacties die we hebben ontvangen gingen over verkeer en zijn verwerkt in de reactienota bij het verkeersplan. Op basis van één reactie heeft er persoonlijk contact plaatsgevonden tussen de werkgroep Verkeer en belanghebbende.**

Achtergrondrapport

- Pagina 11: is rapportage Ontwikkelingsvisie Havenkom Nijkerk beschikbaar? **De visie Havenkom betreft een powerpoint presentatie, er is niet een separate rapportage van geschreven. De presentatie zal via de griffie worden verspreid.**
- Pagina 14 en 16: herhaaldelijk wordt gesproken over ‘versterking binnenstad’. Kan aangegeven worden hoe deze versterking door de voorgestelde maatregelen tot stand komt?. **Door een goede invulling te geven aan het Kerkplein met woningen en een aantrekkelijke openbare ruimte, wordt het nog aangenamer verblijven in Nijkerk in dit gebied. Door het uitvoeren van de eerste fase van de Havenkom wordt er een nieuw en prettig woon en verblijfsmilieu toegevoegd aan de binnenstad van Nijkerk. Dit kan een aantrekkende werking hebben voor een nieuw publiek en mogelijk verblijven mensen ook langer in Nijkerk en zullen ze daardoor mogelijk meer besteden. Bovendien zal door het toevoegen van extra woningen in de binnenstad ook de bestedingen in het centrum stijgen. Doordat het snel realiseren van de plannen op twee beeldbepalende locaties in de binnenstad, wordt voorkomen dat er langdurig sprake is onaantrekkelijke gebieden met een negatieve impact op de beleving van het centrum.**
- Pagina 21: plein autovrij inrichten, maar keuze tussen ondergronds of bovengronds parkeren? Waar wordt die keuze door bepaald, waar hangt het van af? **In de Havenkom wordt ingezet op een bovengrondse parkeervoorziening. Om dit te realiseren is de medewerking van andere partijen nodig. Indien hierover geen overeenstemming wordt bereikt dan wordt teruggevallen op de ondergrondse parkeervoorziening.**
- Past bovengronds wel in gewenste ruimtelijke kwaliteit? **Uitgangspunt bij een bovengrondse parkeervoorziening is dat er een kwalitatief hoogwaardige gevel wordt gerealiseerd met daarachter een bovengrondse parkeergarage. Op deze manier wordt er wel ruimtelijke kwaliteit gerealiseerd.**
- Parkeren niet op eigen terrein maar in ondergrondse parkeergarage. Is dat de bedoeling en in welke mate wordt dat geaccepteerd door toekomstige bewoners . **In de visie Aantrekkelijk Nijkerk wordt ingezet op het aantrekkelijk maken van de binnenstad oa door autoverkeer minder dominant aanwezig te laten zijn. Het parkeren op bronpunten is onderdeel van de visie Aantrekkelijk Nijkerk en nader uitgewerkt in het Verkeersplan binnenstad. Het verkeersplan is gepresenteerd tijdens een aantal goed bezochte avonden (circa 500 bezoekers) waarbij het mogelijk was reactie te geven. Ten aanzien van het parkeren zijn een beperkt aantal reacties gekomen. Deze reacties maken onderdeel uit van de reactienota die bij het Verkeersplan door**

het Platform is overhandigd. We kunnen hiermee constateren dat er voor het overgrote deel geen bezwaren zijn tegen het parkeren op bronpunten. Het opheffen van parkeerplaatsen op maaiveld wordt gefaseerd uitgevoerd. Per fase wordt ervaring opgedaan in hoeverre mensen bereid zijn om in gebouwde parkeervoorzieningen te parkeren.

- Pagina 23: hoek Kolkstraat/Raadhuisstraat biedt ruimte voor winkel- of horecavoorziening? Wat zou de gedachte zijn achter een keuze voor een winkelvoorziening op deze plek? De eerste fase van de Havenkom wordt voornamelijk ingevuld met woningbouw. Er wordt bewust beperkt de mogelijkheid geboden om commerciële meters in te vullen om niet teveel concurrentie voor het huidige winkelgebied te realiseren. Op de hoek van de Kolkstraat wordt de mogelijkheid gegeven om een andere functie te kiezen die meer levendigheid met zich meebrengt. Bij de uitwerking wordt definitief gekozen of deze mogelijk wordt benut. In de volgende fase, als er een concreet stedenbouwkundig plan wordt gemaakt, wordt dit verder uitgewerkt.
- Pagina 33: voormalig autobedrijf Holkerstraat blijft staan. Wat is daarvan achtergrond? Welke functie wordt hierin voorzien De gebiedseigenaren hebben de inschatting gemaakt dat het niet realistisch is om dit perceel bij de planontwikkeling te betrekken.
- Pagina 33: hoek Holkerstraat/Kerkplein: commerciële functie. Niet zijnde winkel?! Het Kerkplein wordt voornamelijk ingevuld met woningbouw. Er wordt bewust beperkt de mogelijkheid geboden om commerciële meters in te vullen om niet teveel concurrentie voor het huidige winkelgebied te realiseren. Op de hoek van de Holkerstraat wordt de mogelijkheid gegeven om een andere functie te kiezen die meer levendigheid met zich meebrengt. Bij de uitwerking wordt definitief gekozen of deze mogelijk wordt benut. In de volgende fase, als er een concreet stedenbouwkundig plan wordt gemaakt, wordt dit verder uitgewerkt.
- Pagina 36: referentiebeelden betreffen allen winkelpleinen, terwijl in dit plan geen winkels zijn voorzien op deze locatie. Hoe zorgen we voor voldoende levendigheid op dit plein? (ook om verkeer te reduceren). De referentiebeelden zijn voornamelijk opgenomen om een beeld te geven van de mogelijke architectuur en sfeer rondom een plein. Het klopt dat bij de voorbeelden winkels zijn opgenomen wat nadrukkelijk niet het beeld is voor het Kerkplein. De ambitie voor het Kerkplein is dat het een prettig woonplein wordt waarbij – door het verbeteren van de openbare ruimte – prettig verblijven is.
- Pagina 38: worden kruisingen van Torenstraat met Brink resp. Holkerstraat ook zodanig ingericht dat langzaam verkeer voorrang heeft (net als kruising Vrijheidslaan/Kolkstraat)? Zowel de Holkerstraat als de Brink maken onderdeel uit van een hoofdfietsroute. Bij de herinrichting van de Torenstraat/Vrijheidslaan zullen conform het verkeersplan de hoofdfietsroutes in de voorrang worden gebracht. Tevens zijn op de locatie voetgangersoversteekplaatsen voorzien.

Het uitgangspunt in de Visie Aantrekkelijk Nijkerk is dat het wegennet verandert van een ringstructuur naar een sterstructuur. Je kunt dan vanuit allerlei richtingen naar de binnenstad rijden, maar rondrijden is minder voor de hand liggend. De verwachting is daarmee dat de verkeersdruk op de binnenringweg af zal nemen. Het advies Hoofdwegenstructuur Nijkerk van Goudappel Coffeng uit 2013 is als leidraad gebruikt.

Bijlagen

- 1.3 'het is gewenst dat het Huis van de Stad een plek is waar de bewoners van Nijkerk elkaar ontmoeten zowel overdag als ook in de avond. Een plek waar altijd wel wat te doen is.' Hoe krijgt dit invulling in het ontwerp van het Huis van de Stad? *In de plannen is er rekening mee gehouden dat maatschappelijke partijen 1000m² gebruiken in het Huis van de Stad. Afhankelijk van de partijen die hier gebruik van gaan maken kan dit levendigheid met zich meebrengen. Daarnaast is het de bedoeling dat er gezocht wordt naar mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik in bijvoorbeeld de avonduren.*
- 1.4. 2875 m² BVO t.o.v. 6.340 huidig. Waar wordt deze enorme besparing (>50%) door verklaard als het aantal medewerkers niet significant minder wordt? *Het huidige stadhuis is qua indeling niet efficiënt. Hierdoor kan er bij nieuwbouw worden uitgegaan van substantieel minder aantal m². Daarnaast is het aantal medewerkers is gebaseerd op het Veranderplan. De volgende stap voor het Huis van de Stad zal zijn dat er een programma van eisen wordt uitgewerkt. Dat is een goed moment om te bezien of het aantal medewerkers nog overeenkomt met de uitgangspunten van het veranderplan.*

3.3. Wonen op kerkplein past in historische context? Komt dat uit visie Aantrekkelijk Nijkerk? *Ja, dat is genoemd op pagina 18 van het visie document "Aantrekkelijk Nijkerk"*
- 5. Kan van het voorbereidingskrediet van 500k aangegeven worden welk deel daarvoor nodig is voor de ontwikkeling van het Huis van de Stad en welk deel voor de andere onderdelen van de Havenkom? *Circa € 400.0000 is voor het uitwerken, formuleren PvE, aanbesteden van het Huis van de Stad en ca. € 100.000,- voor de Havenkom.*

Bijlage Parkeren:

- Wat gaat er op Wheemplein/Stadspark gebeuren in deze plannen? *Het Wheemplein is in het verkeersplan als bronpunt bestemd, dit betekent dat zowel boven als in de parkeergarage het parkeren zal worden gehandhaafd. Het stadspark zal voorlopig dienst dan als parkeerterrein. Op het moment dat alternatieve parkeerplaatsen gerealiseerd zijn en de toekomstige parkeerdruk het toelaat is het stadspark het laatst op te heffen maaiveld parkeren. Dit zal de komende jaren gemonitord worden hoe de ontwikkeling m.b.t. parkeren zich verhoudt tot de ontwikkelingen die worden gerealiseerd*

Beoordelingsmatrix

- 'herontwikkeling havenkom lastiger door 'verlies trekker Stadhuis'. Hoe is gekomen tot deze beoordeling? Op welke manier hangt de ontwikkeling van de havenkom (vooral wonen) samen met het al dan niet aanwezig zijn van een Stadhuis? *Betrokken partijen zijn van mening dat de kans op de ontwikkeling van het gebied van de Havenkom groter is als de gemeente de eerste impuls geeft door het Huis van de Stad als eerste fase van de Havenkom te ontwikkelen. Door de ontwikkeling van de Havenkom ontstaat er een nieuw woon- en verblijfsmilieu dat de binnenstad van Nijkerk nog niet kent. Door het nieuwe aanvullende verblijfs- en woonmilieu aan de Havenkom zet Nijkerk zich extra op de kaart wat enerzijds mogelijk nieuwe mensen aantrekt om hier te verblijven en mogelijk langer te verblijven.*