

Technische vragen CDA raadsvoorstel Visie CMK:

1. Eén van de vier ontwikkelprincipes is betaalbare en passende woningbouw. Gebiedsvisie blz. 61: De belangrijkste voorwaarde voor de ontwikkeling van een cluster is om 30 procent sociale huurwoningen te realiseren. Hiervoor wordt de nog vast te stellen Vereveningsverordening genoemd. Vragen: Deze verordening geldt voor projecten tot 20 woningen. Wat geldt voor grotere projecten wanneer de 30% sociale huur niet kan worden gerealiseerd; is daar een kader voor? En hoe dwingen we af dat de op blz. 22 genoemde 36% middenhuur en betaalbare koop wordt gerealiseerd?

Als voor een groter project de 30% sociale huur niet kan worden gehaald, dan geldt de 'vereveningsverordening'. Ontwikkelaars dienen dan naar rato, conform die verordening aan het fonds bij te dragen. In de onderhandeling met ontwikkelaars/ eigenaars wordt bij voorkeur privaatrechtelijk afgestemd dat 36% middenhuur wordt gerealiseerd. Bij gemeentelijke percelen die openbaar worden aanbesteed kan de middenhuur als voorwaarde bij een openbare aanbesteding worden opgenomen.

2. De woonzorgvisie is nog niet vastgesteld op het moment van vaststellen van de gebiedsvisie CMK. Vragen: In hoeverre wordt de woonzorgvisie meegenomen als bouwsteen voor deze visie? Hoe wordt omgegaan met eventuele verschillen wanneer die in de gebiedsvisie anders zijn omschreven dan in de woonzorgvisie?

De Woonzorgvisie is leidend voor de opgave om geclusterde of zorggeschikte woningen te realiseren. Hier is een ruimteclaim aan verbonden. De Gebiedsvisie geeft slechts de ruimtelijke vertaling van die claim. Daarbij is de gebiedsvisie geen blauwdruk van waar deze claim moet landen, maar wordt wel de ruimte gereserveerd waarbij een inventarisatie is gegeven welke plekken aan de gewenste condities voldoen om zorggeschikte en geclusterde woningen te realiseren. Concreet programma van functies wordt in de vervolgfase per ontwikkelcluster bepaald.

3. Gebiedsvisie blz. 34: "...ligt er een kans om deze nieuwe ontwikkeling te combineren met een nieuwe hoofdentree van het station." en blz. 59: "stimuleren van het treingebruik. Daarvoor moeten de (omgevings)kwaliteit en toegankelijkheid van het station verbeterd worden." Vragen: Op basis van welke onderliggende argumenten wordt geconcludeerd dat genoemde verbeteringen het treingebruik stimuleren? Wordt ook aan andere doelen gedacht?

De ontwikkeling van een hoofdentree is ingestoken vanuit het idee om een meer volwaardige variant van dit station te maken. De link wordt vooral gelegd met het herontwikkelen van het Huis van Houten; het perceel waarop het Huis van Houten is gelegen wordt nagenoeg volledig opnieuw ingedeeld. Uit onderzoek van NS en Prorail blijkt dat het fietstransferium vergroot moet worden, omdat het treingebruik toe neemt. Zeker met de wens om 2.000 woningen in CMK te ontwikkelen. Het is hier de combinatie van omstandigheden die doet overwegen om kansen met elkaar te verbinden.

Er is ook gekeken naar een ontlasting van het gebruik van het Onderdoor door fietsers, als een alternatieve toegang tot het perron wordt geboden. Dat kan echter alleen met verregaande maatregelen, die niet de goedkeuring weg kunnen dragen van in ieder geval een aantal belangenpartijen en waarbij het op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk of dit ook het gewenste effect zou hebben.

4. Gebiedsvisie blz. 35: “Voor de herinrichting van Het Kant is het nodig om gemotoriseerd verkeer tot een minimum te beperken. Alleen voor nooddiensten en dienstverlenende bedrijven op de begane grond, blijft de plek per auto bereikbaar.” Vraag: Is hier in meegenomen dat verkeer naar de Melkhoeve een smalle toegang heeft en dat voor zwaarder verkeer rond gereden wordt via Het Kant?

Dat is eveneens een vraag die is gesteld door bewoners van de Melkhoeve en dit heeft de aandacht. Deze vraag ontstaat echter het niveau van de visie, omdat een belangrijk onderdeel van de vraag in het ontwerp kan worden beantwoord. Voor de visie geldt dat het gebied rond de Melkhoeve en de Dijkhoeve meer gebruikt moet gaan worden door bewoners. Bezoekers aan en werknemers in het centrum moeten worden doorgeleid naar andere plekken om te parkeren. Dit is de inzet van de mobiliteitsopgave in dit deel van het centrum (p. 68 van de visie). Dat maakt de verkeerssituatie in het kader van de inbreiding met woningen sowieso anders. Deze aspecten moeten worden meegenomen in het vervolgtraject als ook duidelijk is welk exact functieprogramma op de locatie Bengelbongerd en omgeving wordt gerealiseerd.