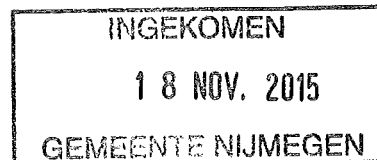


reg.nr.: 15.0012012
procesverantw.: B450

B



Van: Mick Herweijer [mailto:mherweijer@arch-id.nl]

Verzonden: woensdag 18 november 2015 14:10

Aan: Griffie

CC: 'Rob'

Onderwerp: Achtergrondinformatie bij de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Ooyse Schependom, Ooyse Sluispad 2-4

class.nr.: 78

afgedaan:

L.S.

Tijdens de politieke avond op woensdag 11 november jl. werden onze plannen m.b.t. de locatie van de spoorwegloods door u nader besproken.

Naar aanleiding van de discussie, die toen ontstond, willen we bij deze nadere informatie geven ter verduidelijking van ons standpunt.

En daarmee tevens helderheid verschaffen t.b.v. de komende vergadering van de gemeenteraad op 25 november a.s.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, teken ik, mede namens de heer Huijbers.

Met de meeste hoogachting,

Ir. M.A. Herweijer

ARCH I.D. architecten BNA B.V.

Postbus 31374
6503 CJ Nijmegen

St. Annastraat 198 G
6525 GX Nijmegen

M: 06 - 246 336 78

E: mherweijer@arch-id.nl

I: www.arch-id.nl

This email and any attachment may contain confidential and privileged material intended for the addressee only.

If you are not the addressee, you are notified that no part of the e-mail or any attachment may be disclosed, copied or distributed, and that any other action related to this e-mail or attachment is strictly prohibited, and may be unlawful. If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately by return e-mail, and delete this message. Arch ID Architecten BNA B.V., its subsidiaries and/or its employees shall not be liable for the incorrect or incomplete transmission of this e-mail or any attachments, nor responsible for any delay in receipt.

Aan de gemeenteraad der gemeente Nijmegen
t.a.v. de afdeling Stadsontwikkeling (bureau SO10)
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Betreft: gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Nijmegen, Ooyse Schependom,
Ooyse Sluispad 2-4 (locatie spoorwegloods)

Mijne dames en heren van de gemeenteraad der gemeente Nijmegen,

Gezien de gerezen discussie over de parkeersituatie rond de locatie van de spoorwegloods willen we van de gelegenheid gebruik maken om e.e.a. nader toe te lichten en ons standpunt in deze duidelijk(er) kenbaar te maken.

Sinds 2011 zijn we bezig met de plannen tot revitalisering van de locatie van de spoorwegloods, waar al sinds jaren niet of nauwelijks activiteiten hadden plaatsgevonden. De plannen betreffen de restauratie en herontwikkeling van de spoorwegloods, een gemeentelijk monument, en de erachter gelegen loods, die daarmee een ensemble in het landschap vormt. Tevens wordt het gehele binnenterrein ingericht om zo een fraaie aansluiting te verkrijgen met de aangrenzende uiterwaarden.

Aldus kunnen de gemeentelijke plannen om deze uiterwaarden te ontwikkelen tot een stadswaard t.b.v. dagrecreatie versterkt worden met dit karakteristieke punt in de wandelroute. Zeker wanneer er ook een publieke functie in de vorm van horeca in een deel van de spoorwegloods ondergebracht zou kunnen worden.

Vertretpunt Bestemmingsplan Ooyse Schependom.

Het nieuwe bestemmingsplan "Ooyse Schependom" (aangenomen in de Raad d.d. 6 juni 2012), formuleerde (deels nieuwe) uitgangspunten voor het gebied nl. wonen /gemengde bestemmingen /horeca en nam tegelijk een voorschot op de te verwachten ontwikkelingen in het gebied.

Met name de inrichting van de Stadswaard, de nieuwe loopbrug over het meertje, de aansluiting op de Waalkade en de versterking van de toeristische en economische waarden van dit gebied werden door de Raad destijds enthousiast bekrachtigd!

In de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan "Ooyse Schependom" kregen de als bedrijfsmatig bestemde percelen in afwachting van concrete plannen om voor de gemeente strategische redenen nog geen nieuwe bestemming.

Het is aan de belanghebbenden om op basis van een zg. "postzegelplan" de gewenste details nader in te vullen, zo werd desgevraagd meegedeeld.

Dit postzegelplan met een concrete invulling op deze locatie van wonen/werken en horeca is het nu voorliggende bestemmingsplan "Ooyse Sluispad 2 en 4".

Maatwerk:

Uiteraard is deze bestemming en de concrete invulling daarvan in zeer nauwe samenspraak met de overheidsinstanties tot stand gekomen. Ook was er veel overleg noodzakelijk daar er op deze locatie veel partijen bij betrokken waren: Rijkswaterstaat, Waterschap Rivierenland, Provincie Gelderland en natuurlijk, zeker niet als de minst belangrijke partijen, de diverse diensten van de gemeente Nijmegen alsmede de Commissie Beeldkwaliteit en m.n. de Monumentencommissie.

Iedere partij had hier zijn eigen wensen en eisen en het is een hele toer geweest om aan al die wensen te voldoen, zeker gezien het feit dat deze soms tegenstrijdig met elkaar leken of waren. Zoals in het geval van de landschappelijke wensen en het parkeren op eigen terrein. Om op het binnenterrein achter de spoorwegloods meer ruimte te creëren voor een gemeenschappelijke landschappelijke verblijfplaats met het karakter van een binnentuin werd een tweede bestaande loods "opgeofferd". Echter, op basis van de parkeernormen, werd deze landschappelijke binnentuin uiteindelijk grotendeels weer ingevuld als parkeerplaats.

Monumentale eisen aan binnen- en buitenkant van de spoorwegloods

Niet alleen aan de buitenkant, maar ook aan de binnenkant werden er- vanwege de monumentale status van de spoorwegloods - door de monumentencommissie aan dit gebouw hoge eisen gesteld. Zo werd geëist, dat het oudste deel van de loods inclusief binnenwanden en -deuren weer geheel in de oorspronkelijke staat zou worden teruggebracht.

Veel waarde wordt ook gehecht aan de oorspronkelijke houten kapconstructie en spanten, die na restauratie weer duidelijk zichtbaar moest worden teruggebracht.

Met name in het oudste deel van de spoorwegloods moest deze kapconstructie over de volle hoogte van het monument over een breedte van 3 traveeën (3 x 4,2 meter breed en 10 meter diep) zonder obstakels "ervaren" kunnen worden.

Deze stringente eisen maakten in dit deel van de loods een andere invulling dan horeca vrijwel onmogelijk. Immers in deze obstakelvrije hoogte van 9 meter kon voor een woning geen verdiepingvloer worden aangebracht, terwijl voor een horeca invulling de ervaring van zo'n hoge ruimte met zijn prachtige originele kapconstructie juist een meerwaarde is.

Daarnaast bleek de plaats van de oorspronkelijke binnenwanden zich goed voor een horeca invulling te lenen, terwijl het juist een belemmering vormde voor een vrije woningindeling.

In samenspraak met de gemeentelijke diensten werd daarom al vrij snel in dit proces gekozen voor een horeca invulling, daar een woninginvulling in dit deel van de loods dus minder voor de hand bleek te liggen.

Door de specifieke wensen en eisen aangaande het horeca deel en de mogelijkheden die de oorspronkelijke constructie en indeling daarvan bieden is een horecagelegenheid ontstaan, die voldoet aan de ruimtelijke en monumentale eisen, doch afwijkt van het totale aantal m² horeca, zoals vermeld in het overkoepelende bestemmingsplan van 2012. Daarbij zij opgemerkt dat er bij de vaststelling van het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan op deze locatie nog geen concrete invulling was opgenomen. Het afwijken in totaal aantal m² horeca in dit bestemmingsplan is enerzijds een kwestie van voortschrijdend inzicht sinds 2012 en anderzijds het gevolg van de specifieke status van dit monument met bijbehorende eisen en de mogelijkheden en beperkingen m.b.t. de invulling ervan.

Haalbaarheid van het project.

Het horeca deel beslaat een derde deel van de spoorwegloods en vormt daarmee een substantieel onderdeel van de exploitatie. Het aandeel van de horeca is dusdanig groot dat het een belangrijke factor vormt tot het welslagen van dit project.

Hoewel het dieptepunt van de crisis achter de rug lijkt en men weer voorzichtig gaat investeren is het lang niet zeker dat er een horeca exploitant wordt gevonden, die dit deel van de spoorwegloods voor zijn rekening wil nemen.

Daarom is, bij de opstelling van het bestemmingsplan, door de initiatiefnemer gevraagd om een mogelijkheid in te bouwen, die rekening houdt met de situatie waarbij geen exploitant gevonden wordt of dat er anderszins problemen ontstaan m.b.t. het horecadeel.

Daartoe is in het bestemmingsplan een clausule opgenomen met de strekking, dat er in voorkomend geval een mogelijkheid is, om de gemeente te verzoeken om met een verkorte procedure mee te werken aan een invulling van het horecadeel van de spoorwegloods met een beperkt aantal (2) woningen.

Dat is echter wel een vluchtweg en niet de gewenste route!

Immers, bijna alle gemaakte bouwkundige keuzes zijn beslist geen toeval en hangen –vooral door het “monumentale” karakter van dit project- volstrekt samen.

Het nu wijzigen van de ingeslagen koers zou (ook financieel) contraproductief zijn en zou daarenboven in het vervolgtraject opnieuw veel tijdverlies en kosten met zich mee brengen. De indruk alsof het de opdrachtgever -in deze fase nog- om het even is of er horeca dan wel woningen in dit deel van de spoorwegloods worden ondergebracht, is dus onjuist en onbedoeld.

Parkeren op eigen terrein.

Bij de planvorming is volgens de norm rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein t.b.v. de woningen en de horeca.

Deze parkeerplaatsen bevinden zich op het achterterrein, dat alleen via een tweetal toegangen ter weerszijden van de spoorwegloods toegankelijk is.

Ook de ingangen van de woningen bevinden zich aan de kant van dit achterterrein, waardoor er naar verwachting sprake zal zijn van een hoge mate van sociale controle.

De initiatiefnemer kan naast het feit dat hij voldoet aan de gemeentelijke parkeernorm op eigen terrein behalve toewijzing van de parkeerplaatsen aan bewoners en horecabezoekers aanvullend slechts beperkte maatregelen nemen, maar is daartoe zeker bereid.

Zo worden aanvullende maatregelen als borden met verboden toegang voor onbevoegden in combinatie met een wegsleepregeling bij de ingangen overwogen om eventueel vreemd parkeren tegen te gaan. Maatregelen die in ons land in vele vergelijkbare situaties m.b.t. horeca en supermarkten ook met succes worden toegepast.

Desondanks is er wat het parkeren betreft sprake van een dualistisch karakter: enerzijds dient het parkeren privé op eigen terrein plaats te vinden, anderzijds moet het parkeren openbaar zijn.

Wanneer op drukke zomerse dagen mensen aan de Ooyse dijk gaan parkeren, ontstaat een probleem, dat buiten de macht van de initiatiefnemer ligt en dat alleen opgelost kan worden door regulering van het verkeer ter plaatse door de gemeente.

We hopen u met deze toelichting een inzicht te hebben gegeven in de complexiteit van dit project en in onze worsteling met de bijbehorende problematiek en onze pogingen om hiervoor een oplossing te vinden.

In contacten met de omwonenden hebben we meermalen te kennen gegeven oplossingen zoals hierboven geschetst voor te staan.

Uiteraard zijn we bereid tot het geven van meer achtergrond informatie en zijn daarvoor bereikbaar op onderstaande adresgegevens. Tevens heten we u graag welkom bij een bezoek op locatie op zondag 22-11 a.s. van 11.00 – 12.00 uur.

Met de meeste hoogachting,

R.J. Huijbers

C.J.W. Huijbers

p/a Valkenburgseweg 37
6525 CW Nijmegen

06-51330069