Reactienota Stadsplan Medemblik

Oktober 2024
DOC-24-927724

Participatie rond de opgave

In 2024 is gestart met een nieuw programma, dat tot doel heeft om de centrumfunctie van Medemblik-stad te versterken. Hierbij hoort dat de stad Medemblik klaargemaakt wordt voor de toekomst. Maken van een Stadsplan was als opgave beschreven in het Programmaplan Toekomst stad Medemblik (B&W, juni 2024). In het proces was volop ruimte voor participatie. Dit begon met het analyseren van voorgaande participatie, bijvoorbeeld rond de centrumplannen en ook recent rond de omgevingsvisie. Vervolgens zijn diverse gesprekken gevoerd met belanghebbenden (Stadsraad, MEVO, MGB, STEM, Toeristisch platform, centrumcoördinator, directeur Stadshavens BV, directeur recreatieschap West-Friesland) bij het maken van het Programmaplan, in het voorjaar van 2024. Deze gesprekken zijn voortgezet bij het maken van het Stadsplan, en zo is ook nog gesproken met Museum Stoomtram, Oorlogsmuseum, ME2 architecten, het Westfries Archief. Ook is tijdens een excursie aan de stad gesproken met verschillende Medemblikkers. Naast de participatie heeft ook een bijeenkomst met de leden van de gemeenteraad plaatsgevonden in het voorjaar, en gemeenteraadsleden waren welkom op de informatieavonden.

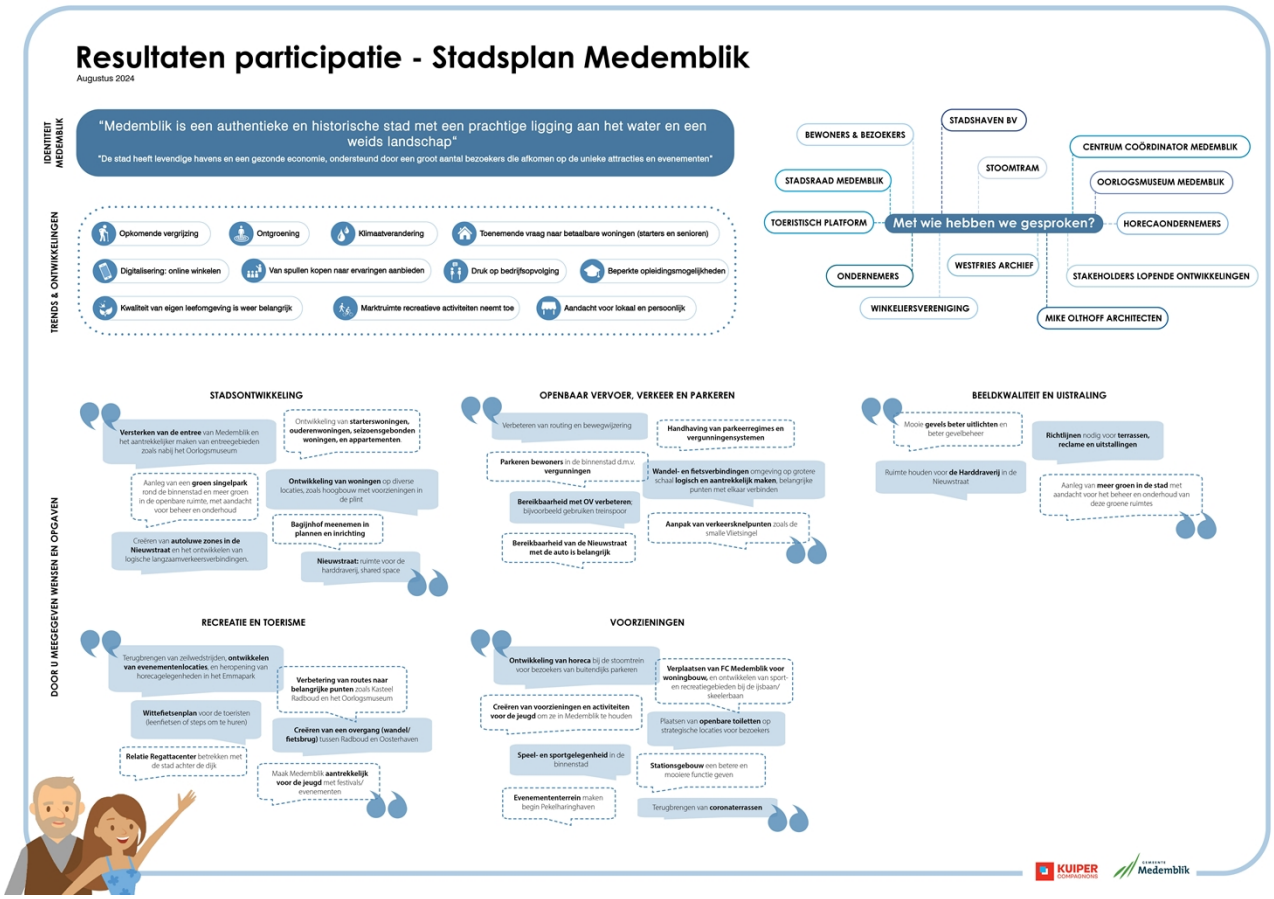
Er zijn twee informatieavonden georganiseerd in De Muiter. Deze goed bereikbare locatie is bewust gekozen: niet in het centrum gelegen, om voelbaar te maken dat het Stadsplan ziet op de gehele stad en niet op alleen het historische centrum. In juli was de eerste informatieavond. Op deze avond is vooral opgehaald welke ideeën er zijn in de stad bij bewoners en ondernemers, en wat men belangrijk vindt. Hier waren circa 50 mensen aanwezig. In oktober was de tweede informatieavond. Tijdens deze avond werd het concept Stadsplan gepresenteerd en werd om een reactie gevraagd. Na de avond werd het concept Stadsplan ook online gezet op de gemeentelijke website, zodat iedereen kon meelezen en ook in de dagen erna nog per mail kon reageren. Op de tweede avond waren circa 40 mensen aanwezig. Er zijn 42 mails aan de gemeente gestuurd met een reactie.
Om mensen te attenderen op de informatieavonden is het volgende gedaan.

- We hebben bekende gesprekspartners per mail uitgenodigd.
- Bezoekers van de eerste bijeenkomst en andere geïnteresseerden die zich voor de mailinglist hadden opgegeven via de website hebben we gemaild.
- Het stond op de gemeentewebsite (projectpagina, niet als nieuwsbericht).
- Het heeft minimaal 2x op facebook gestaan.
- Het heeft een aantal keren in onze wekelijkse e-mailnieuwsbrief gestaan.
- Het heeft in De Medemblikker gestaan.
- Het heeft op Medekernen gestaan.

Op de avonden was er een deel met presentaties in de theaterzaal en een deel waarin rond tafels en kaartmateriaal in gesprek werd gegaan. In het Noord-Hollands dagblad zijn artikelen gepubliceerd over de avonden.

Afdronk

De sfeer in de gesprekken en de avonden was goed. Er is veel betrokkenheid vanuit de diverse belangengroepen en dat is positief. De opkomst van bewoners bij de informatieavonden had hoger kunnen zijn, gelet op de grote opgave op de hele stad. Er is ook enige terughoudendheid in de stad te voelen: gaat de gemeente nu wel doorpakken?
In de periode voor de zomervakantie, en op de avond in juli, zijn er veel ideeën neergelegd, waar veel van kon worden overgenomen in het Stadsplan. Door KuiperCompagnons is een grafische weergave gemaakt van de resultaten van participatie in de eerste fase van het proces, waarin we ideeën hebben opgehaald. Deze is hieronder ingevoegd.



Schema: resultaten participatie uit juli 2024

Tijdens de avond in oktober was er veel enthousiasme over de gepresenteerde visie, die de stad verdient. Er zijn ook mensen die zich zorgen maken over de veranderingen en vasthouden aan de kwaliteiten die het stadje nu al heeft. Daarom is het goed, dat het Stadsplan een analyse bevat die uitgaat van de huidige kwaliteiten en daarbij juist ook de rijke historie meeneemt.
Daarnaast waren er zorgen over de haalbaarheid van de plannen en over de fasering. Mede daarom is nu een 'uitvoeringstrategie' gemaakt.
Ook zijn er best wat zorgen over de bereikbaarheid per auto (in het bijzonder voor de Nieuwstraat, maar ook voor de gehele binnenstad). Naar aanleiding hiervan worden de volgende twee zaken gewijzigd. "Maximaal 15 minuten" parkeren in de Nieuwstraat wordt verwijderd. En de tekst over "1 huis = 1 parkeervergunning" in de binnenstad is niet hard maar een startpunt voor het vormgeven van een nieuw parkeerregime waar de komende tijd aan gewerkt gaat worden.
Ten slotte waren er aanvullingen, die leiden tot verrijking van de plannen. Voor een deel heeft dit geleid tot verbetering van het Stadsplan en voor een deel kan dit opgepakt worden op het moment dat de plannen uitgevoerd gaan worden.

Reacties op concept Stadsplan, oktober 2024
De reacties op het concept Stadsplan van de tweede informatieavond en uit de ingezonden mails, zijn hieronder weergegeven. Begonnen wordt met citaten van positieve reacties in de mail. Bij de kritische reacties, gaven verschillende mensen soms dezelfde reactie, maar in andere woorden. Ook zijn er door verschillende winkeliers dezelfde reactie gegeven, waaruit hun belang en eensgezindheid blijkt.

De tekst hieronder is een samenvatting. Namen zijn verwijderd. De structuur van de 'maatregelen' uit het Programmaplan Toekomst stad Medemblik is aangehouden. Sommige reacties passen onder verschillende maatregelen en is hier een keuze in gemaakt – toch leest deze indeling wat prettiger, dan als het een lange lijst zou zijn.

Per onderwerp is een algemene reactie gegeven. Als een individuele vraag te beantwoorden was, dan is dat direct onder de vraag gezet, *cursief (en blauw).*

Positieve reacties
Met belangstelling heb ik het Stadsplan gelezen. Op zich hoge ambities met voor het centrum het creëren van een mooi stationsgebied en stadsplein met onderliggende parkeerkelder als belangrijke pijlers. Ook het verhogen van de verblijfskwaliteit, het terugbrengen van historische contouren en de aandacht voor terrassen en laden & lossen zijn mooie ambities.

Allereerst complimenten voor het prachtige concept Stadsplan dat jullie in relatief korte tijd hebben opgeleverd. De grote lijnen van het plan spreken ons zeer aan en zullen Medemblik nóg mooier maken. Vergroening, aandacht voor historische elementen, gebruik van mooie materialen als natuursteen en de ontwikkeling van het stationsgebied: het klinkt ons als muziek in de oren. Ook het proces in de aanloop naar dit concept-plan was prettig en zorgvuldig.

Het stadsplan voor de stad ziet er mooi uit, complimenten. Het zal nog wel even duren voordat alle ambities ook lukken, maar zonder visie komen we nergens.

Mooi plan! Het groene, blauwe verhaal is goed meegenomen. Van groot belang is dit ook integraal bij ieder project ook bij woningbouw mee te nemen.

Ik lees een breed plan met veel goede doelen om tot een Medemblik te komen waarbij goed geleefd en gerecreëerd kan worden. Maar ook een plan met risico's en punten die zullen leiden tot bezwaar en dus ook verandering. Hierbij mag de integraliteit van het plan niet uit het oog worden verloren.

Met belangstelling heb ik het Stadsplan gelezen. Op zich hoge ambities met voor het centrum het creëren van een mooi stationsgebied en stadsplein met onderliggende parkeerkelder als belangrijke pijlers. Ook het verhogen van de verblijfskwaliteit, het terugbrengen van historische contouren en de aandacht voor terrassen en laden & lossen zijn mooie ambities.

De opties zien er best leuk uit. Het idee van bijvoorbeeld een Stoomtrampark spreekt ons aan. Ook de ideeën voor wandel- en fietsroutes zijn top.

Allereerst complimenten voor de prachtige concepten. Ben onder de indruk van de nieuwe stadsoever en ook erg mooi dat er wordt gekeken naar de oude kaarten van Medemblik rond de 17e eeuw. Zo ook de 'nieuwe gracht' bij de Oude Haven en Nieuwstraat.
Ook de loopbruggen bij de havens zijn fijn. Op die manier kun je echt een rondje Medemblik wandelen.

Met name het parkeren achter de dijk, de route richting centrum via het parkachtige stationsgebied, de ideeen voor de Oude Haven, vergunningparkeren, het autoluw maken van de Nieuwstraat, de brug Oosterhaven-Radboud etc. vind ik heel positief.

Algemeen
De wens werd geuit om duidelijk te maken in welke volgorde het werk plaats kan gaan vinden, en welke voorwaarden hierbij horen.
> Hier wordt invulling aan gegeven, door een 'uitvoeringstrategie' toe te voegen, aan het Stadsplan. Deze uitvoeringstrategie wordt openbaar.

Er werd ook gewenst om inzage te krijgen in alle reacties.
> Deze reactienota wordt openbaar.

Iemand wilde graag het stadsplan op papier ontvangen.
> Dat doen we niet; het staat ieder vrij om het Stadsplan te downloaden in de periode dat het online stond en zelf uit te printen, maar vanuit duurzaamheidsoogpunt is het beter om het digitaal in te zien.

Zorg over integraliteit van het plan. Hoe wordt geborgd dat het stadsplan echt een integraal plan wordt en niet slechts inkoppen van enkele quickwins;
> We organiseren het werk via het nieuwe Programma Toekomst stad Medemblik.

Waarom geen informatiebrief, hij en buren weten niks van stadsplan;
> Zie manieren van communiceren hierboven op pagina 1.

Leest veel over toeristen niet over de bewoners. Kost veel tijd om plan te lezen, maak een korte samenvatting. Plan lijkt bedacht door groene vegetariër die niet uit MBK komt, persoon kent de westfriese mentaliteit niet.

Wie gaat het plan betalen moet onze OZ weer fors omhoog?
> Er is een 'uitvoeringstrategie toegevoegd

Nieuwstraat	
Mondeling op 1 oktober	Terrassen beleid => opruimen en flexibel gebruik en inrichten; Ruimte voor harddraverij behouden; *> blijft, met trots, behouden* Meer ruimte voor terrassen zal zomerdag de sfeer en vitaliteit een positieve impuls geven. De wens vanuit de ondernemers is een multi-functionele inrichting van deze ruimte, zodat de terrasruimte winterdag en op dagen dat horecabedrijven gesloten zijn, gebruikt kan worden voor (kort) parkeren. Positief dat de winkelstraat toegankelijk blijft voor de auto. *> veel reacties gaan over parkeren; zie dat onderwerp hieronder*
Reacties per e-mail	Meer ruimte voor terrassen zal sfeer positieve impuls geven. De wens vanuit de ondernemers is een multi-functionele inrichting. In de winter gebruiken voor parkeren; Wat gebeurt er met laden en lossen, hoe wordt dit probleem opgelost? Waarom alles voor horeca? Draverij vindt 182 jaar plaats op de Nieuwstraat, is aangemerkt als UNESCO cultureel erfgoed. Wil betrokken worden bij de ontwikkeling Nieuwstraat, Kaasmarkt, Oude Haven en het "rode plein" naast de Bonifaciuskerk. Organisatie draverij vergt zorgvuldige planning als ook indeling Ruimte bij veiligheid; *> ruimte voor harddraverij blijft*

	MBK is boodschappencentrum geen winkelcentrum. Bereikbaarheid met auto is voor klanten essentieel. Let op: in Hoorn & Enkhuizen heeft anti-autobeleid geleid tot groot verval; … Veel reacties op autobereikbaarheid en over parkeren (vooral de genoemde parkeertijd van 15 minuten); zie het kopje 'parkeren' hieronder.
De reacties zijn in lijn van het voorstel uit het Stadsplan, ook de reacties over de terrassen. *Voor laden & lossen wordt voorgesteld om venstertijden te gaan hanteren, waardoor het rustiger, prettiger en veiliger wordt in de winkelstraat. Dit geldt voor alle ondernemingen in de Nieuwstraat.* *Er is veel gereageerd op de autobereikbaarheid en de aard van de winkelstraat, als plek om boodschappen te doen, waarvoor de auto nodig is. Zie verder onder het kopje 'parkeren'. Daarom is in het Stadsplan de auto welkom in de straat, 'te gast'. Door een andere inrichting is het mogelijk om de harddraverij te behouden, de autobereikbaarheid te behouden, en ook meer kwaliteit te beiden, en meer ruimte voor de voetganger en voor groen.*	
Parkeren	
Mondeling op 1 oktober	Parkeerplaatsen die vervallen compenseren; Korter parkeren & handhaving is belangrijk; "Buitendijks parkeren" klinkt ver; Pas op leegstand i.c.m. parkeerbeleid; Evenementen te koud op parkeren noord; Stadsplein + eronder parkeren is een must; Parkeren is belangrijk, alleen als OV eerst verbeterd is; Pekelharinghaven parkeerkelder op korte termijn i.c.m. herinrichting Nieuwstraat; P-oost is beter geschikt voor evenementen dan P noord ivm beschutting; Parkeerdruk waterbed effect; Parkeren dichterbij dijk nu een "drempel" te ver; Bij Damplein: behoud aantal parkeerplaatsen; Dubbel gebruik terrasen winter & parkeren; Eindstation bussen waar? *> bushalte kan blijven* Autoluwe binnenstad: geen waterbedeffect in de andere wijken; Stationsplein top + eronder parkeren; *> er is geen parkeergarage bedacht rond het voormalig stadhuis* Weer de lang-parkeerders;

	Pas op met auto-onvriendelijke maatregelen in de Nieuwstraat (zie leegstand in Enkhuizen en Hoorn) Denk aan wintermaanden en openingstijden terrassen; Wees voorzichtig met autoluw maken van de binnenstad. MBK is grotendeels een boodschappencentrum, geen winkelcentrum. 6 a 7 maanden per jaar is het koud, grijs, nat en winderig. Dan zijn er geen terrassen of evenementen. De klanten moeten gemakkelijk kunnen parkeren en hun boodschappen kunnen doen. Autovrije Nieuwstraat – verschillende bewoners hebben deze wens geuit. Gymzaal heeft parkeerplekken nodig;
Reacties per e-mail	Begin met de randvoorwaarden voor het centrum te creeëren => parkeergarage Pekelharinghaven prio geven; *> er is een 'uitvoeringstrategie toegevoegd* Heeft in klankbordgroep gezeten over GA, is afgehaakt omdat bewoners willen 1 ding: auto's voor de deur. Erg negatief: Parkeervergunningen 1 per woning wordt oorlog. Handhaving fout parkeren wordt niet gedaan; Gratis parkeren is grootste aantrekkingskracht op Nieuwstraat (ook vanuit de kernen). Vreest voor leegstand. Idee om MBK leefbaarder te maken en ruimte voor terrassen is goed initiatief maar we moeten heroverwegen of dat ten kosten moet gaan van bepaalde factoren en met welke balans; Kunnen we zoals nu nog parkeren in onze straat? Kosten parkeervergunning voor Medemblikkers gratis? *> straks gaat gewerkt worden aan een parkeerregime voor de binnenstad, in goed overleg met bewoners. Over de kosten hiervan staat niets in het Stadsplan, dit moet ook straks worden onderzocht en worden bepaald.* Schrikt van parkeerregeling van 15 minuten. Is wel erg weinig; Voor de vitaliteit van de winkels in de Nieuwstraat is een parkeerduur van 15 minuten desastreus. Het is essentieel dat de parkeertijd in de blauwe zone lang genoeg blijft om meerdere winkels bezoeken. Een parkeertijd van 15 minuten gaat ten koste van de gemiddelde besteding per bezoek en tast daarmee de vitaliteit van het centrum aan. Ik ben van mening dat deze tijd minimaal 1,5 uur moet blijven; MBK is boodschappencentrum geen winkelcentrum. Bereikbaarheid met auto is voor klanten essentieel. Let op: in Hoorn & Enkhuizen heeft anti-autobeleid geleid tot groot verval; De realisatie van de parkeerkelder in de Pekelharinghaven staat gepland voor de lange termijn. Dit is onwenselijk, aangezien dit de

	randvoorwaarde is voor het autoluwer kunnen maken van de Nieuwstraat. De aanleg van de parkeerkelder dient gerealiseerd te zijn alvorens andere maatregelen op het gebied van parkeren ingezet kunnen worden. In die volgorde en niet andersom; Er wordt gesteld dat met het verbeteren van de bereikbaarheid de parkeerdruk zal verminderen. In een plattelandskern met een centrum met dagelijks aanbod, zal de auto altijd een dominante rol houden; Parkeren Pekelharinghaven: op dit moment liggen er ligplaatshouders al bijna 30 jaar met hun schip. Zij worden gedwongen om te vertrekken naar een andere plaats, plaatsen die op dit moment niet beschikbaar zijn door de capaciteiten van de ligplaatsen die volledig bezet zijn. *> als in de toekomst nagedacht wordt over een parkeergarage annex plein aan de kop van de Pekelharinghaven, dan kan meteen compensatie van ligplaatsen worden onderzocht aan de kop van de Westerhaven.* Uiteraard kan er diverse uitbreidingen worden gedaan van bv steigers in de Westerhaven. De vraagt luidt daarom, houdt de gemeenterekening met deze extra kosten die met zich mee zullen worden gebracht, welke zal worden bekostigd door de gemeente; Buitendijks voor toeristen niet voor bewoners, er wordt s'avonds gedeald, is onveilig; Mobiliteit voor mensen die invalide zijn, is daar aan gedacht? Die moeten de auto wel nemen; Wie gaat BP beveiligen? Om de verblijfskwaliteit te verhogen ontkom je er niet aan dat er iets aan parkeerruimte wordt ingeboet, maar de vraag is hoeveel parkeerruimte er wordt ingeleverd en welke alternatieven er worden geboden. De Nieuwstraat functioneert dit op moment goed en is vitaal, dit willen we graag voor Medemblik zo houden, óók met het oog op de leefbaarheid. Winkels en horecabedrijven vormen een wezenlijk onderdeel van de stad en de sfeer in het centrum. Daarmee is het belangrijk om de voorwaarden te scheppen om een levendig en compleet winkelaanbod in stand te kunnen houden; Via deze weg willen wij te kennen geven dat naar ons idee de buitendijkse parkeervoorzieningen aan de noord- of oostzijde géén relevante oplossing bieden aan inwoners die een tweede auto hebben. Beide locaties liggen al snel op 15 minuten loopafstand voor de Oosthoek-bewoner, een wandeling die -zeker winterdag- een onprettig lange en winderige opgave is; Wij vragen ons serieus af of een dergelijke loopafstand in een kleine kern als Medemblik te rechtvaardigen is. In een grote stad als

	Amsterdam leidt een dergelijk afstand tot de auto al tot veel irritatie, hoe zal dit dan in meer landelijk gebied worden ervaren? Zal de Oosthoek, wat nu een geliefde plek voor jonge gezinnen is om te wonen, niet aanzienlijk aan populariteit inboeten? Met verdere vergrijzing van de Oosthoek/ Medemblik tot gevolg? Wij zijn van mening dat een norm van 1 parkeervergunning per gezin niet gepast is in een kern waarin sprake is van gebrekkig openbaar vervoer en min of meer gedwongen autobezit. Dit met name omdat de norm van 1 lager blijkt te zijn dan het autobezit per gezin in een dergelijk gebied redelijkerwijs is. Daarom zouden wij het toejuichen als er voor buurtbewoners BINNENdijks (en in de nabije omgeving van de Oosthoek) extra parkeerruimte wordt gecreëerd. Dit uiteraard ALVORENS het vergunningparkeren te implementeren. Hiertoe zou bijvoorbeeld een deel van de te realiseren Pekelharinghavengarage kunnen worden gereserveerd. Ook biedt (het nieuwe gedeelte van) het voormalige stadhuis mogelijkheden om extra parkeerruimte te creëren. 15 minuten te kort, 1 uur met blauwe schijf is genoeg. We wonen aan de Nieuwstraat en vragen ons af hoe het vergunningbeleid voor ons eruit gaat zien. Op dit moment parkeren wij de auto vaak op de Oude Haven (tegenover het stationsgebouw) maar in de toekomst gaat deze plek verdwijnen, aangezien er een gracht moet komen. Ook het Bonifaciusplein, wat nu een uitwijkmogelijkheid is, gaat verdwijnen; Wij vragen ons af of er genoeg parkeerplekken komen bij buitendijks Noord om dit op te vangen; Wij komen vaak 's avonds thuis en vinden het geen fijn idee om de auto op een verafgelegen buitendijkse plek neer te zetten, dit geldt zowel voor de afstand als het voor het veiligheidsgevoel in het donker. We moeten niet vergeten dat er vele weken/maanden in het jaar zijn dat het koud en regenachtig is. Medemblik heeft een boodschappencentrum. En ook in de lente en zomer zijn er soms dagen met slecht weer. De klanten moeten altijd met hun auto bij de winkels kunnen komen. Want lang niet iedereen is een toerist. En vergeet ook niet dat v.w.b. horeca sommige terrassen maandag t/m woensdag dicht zijn en/of pas in het late middaguur openen; In paragraaf 3.5 staat "Bezoekers van de Nieuwstraat, waar het grootste deel van de winkels is gevestigd, moeten de mogelijkheid hebben om zwaardere aankopen met de auto op te halen, maar langdurig parkeren moet worden beperkt. Een parkeerregeling met een maximale parkeerduur van 15 minuten of uitsluitend toegestaan laden en lossen zou hiervoor een geschikte oplossing zijn." -> Voor de vitaliteit van de winkels in de Nieuwstraat is een parkeerduur van 15 minuten desastreus. Het is essentieel dat de parkeertijd in de blauwe zone lang genoeg blijft om meerdere winkels te bezoeken. Een

	parkeertijd van 15 minuten gaat ten koste van de gemiddelde besteding per bezoek en tast daarmee de vitaliteit van het centrum aan. Ik ben van mening dat deze tijd minimaal 1,5 uur moet blijven.
De visie in het Stadsplan op de Nieuwstraat is dat deze per auto bereikbaar blijft. *Interessant is, dat winkeliers de auto noodzakelijk vinden, maar dat er ook bewoners zijn die graag juist een autovrije of autoluwe winkelstraat zien. In het ontwerp van het Stadsplan blijft er ruimte voor de auto, maar wordt voorgesteld om met een beter ontwerp ook meer kwaliteit en ruimte te maken voor fietser en voetganger, onder andere door de auto meer 'te gast' laten zijn in de straat.* *Dubbelgebruik van de ruimte voor terrassen (mooi weer) en parkeren (extra bij slecht weer) is een goed idee dat nadere uitwerking vraagt.* *Korter parkeren: "15 minuten" wordt verwijderd uit het Stadsplan. Eventueel korter parkeren kan bijdragen aan de visie op gebruik van de straat en dat moet gezamenlijk worden onderzocht.* *Zie ook de uitvoeringstrategie, waarin beschreven wordt dat eerst (lang)parkeren voor bezoek net buiten het centrum geregeld wordt, voordat een parkeerregime wordt ingevoerd en ook voordat de Nieuwstraat nieuw wordt ingericht. Het concreter maken van het parkeerregime moet nog worden uitgewerkt, dat kan parallel aan afmaken van het nieuwe parkeerterrein ('buitendijks parkeren'). Het Stadsplan biedt daarvoor uitgangspunten.* *De rekensom van 1 auto per 1 woning is niet een wetmatigheid, maar een startpunt, gebaseerd op het aantal woningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen, en ook de wens van een prettig ingerichte leefbare binnenstad met ruimte om op termijn ook met de klimaatverandering om te kunnen gaan. Uitwerking van dit startpunt gaat de komende periode plaatsvinden, inclusief participatie.* *Autoluwer maken van de binnenstad en mogelijk ook de Nieuwstraat ('knip bij Kwikkelsbrug') is een proces en iets dat langer zal duren. Dit hangt samen met ontwikkelingen zoals een mogelijke parkeergarage bij de kop van de Pekelharinghaven, OV, de ontwikkeling van mobiliteit in zijn algemeen, en andersom: de noodzaak van vergroening voor waterafvoer en verkoeling als gevolg van klimaatverandering.* *Goed om te beseffen is, dat de gemeente niet gaat over het openbaar vervoer. Toch is het belangrijk om hier de visie op de stad te verwoorden en zo proberen invloed uit te oefenen.* *Veiligheid van het nieuwe buitendijkse parkeren is iets dat bij velen leeft, net als een prettige route ernaar toe. Dit laatste is onderdeel van het Stadsplan. Veiligheid is iets dat we serieus moeten nemen en nader onderzoeken.*	
Huisvesting	
Mondeling op 1 oktober	-
Reacties per e-mail	Gymzaal moet een nieuwe vloer in (na modernisering beter gebruik door meer doelgroepen); > niet voor Stadsplan; er is een signaal gegeven bij de beheerder van het gebouw Warmtenet: nooit van m'n leven;

	Sportvoorzieningen worden uit elkaar getrokken, wenselijk? Sport padell liever Randweg, dus naast woningen Muiter; Onderzoek alle sport bij elkaar; *> Kansen onderzoeken in 'entree West'* Woningprobleem gedeeltelijk oplossing door plaatsing kleine woonbootjes in Westerhaven. Deze haven is v h grootste deel v/h jaar niet meer dan een botenopslag met heel weinig economisch belang. Bijkomend voordeel: Kwikkelsebrug veel minder open hoeft; *> de havens zijn onderdeel van het beschermde stads- en dorpsgezicht, vanweg de historische waarde zijn woonboten hier niet toegestaan. Als de haven nu gedeeltelijk alleen botenopslag is, dan is het zaak om hier samen met Stadshavens Medemblik BV te kijken of dit gewenst is en hoe het havenbedrijf het misschien kan verbeteren* Sportvelden niet verplaatsen naar de rand van de stad. Voor een gezonde ontwikkeling inwoners en sportaccommodaties zo dicht mogelijk bij elkaar situeren. Onderwijs moet ook optimaal gebruik kunnen maken zonder hindering door afstand. Kijk ook goed naar fietsverbindingen & veiligheid; *> afstanden zijn beperkt en vormen naar verwachting geen belemmering; veilige en comfortabele routes zijn inderdaad belangrijk en vragen aandacht* Er worden veel appartementen gerealiseerd in de oude binnenstad. Hierdoor extra autos waar nauwelijk plek voor is. Maken van extra woonruimtes in de binnenstad moet stoppen; *> er is een groot tekort aan woningen in Nederland en ook in Medemblik, als er kansen zijn voor nieuwe woningen, dan is het zaak dit serieus te onderzoeken. Het gemeentelijk parkeerbeleid schrijft voor dat in principe de nieuwbouw moet zorgen voor eigen parkeergelegenheid. Volgens de visie uit het Stadsplan gaat het buitendijkse parkeren, gekoppeld aan een parkeerregime, ook helpen met de parkeerdruk.* Gezamenlijk sportpark;
Gemeentelijk beleid over verduurzaming en groen is goed voor de gemeente als geheel en moet op elke plek nader uitgewerkt worden (denk aan de vraag van de bewoner over bomen in relatie tot schaduw). Afhankelijk van de situatie kan overleg oplossingen bieden. *Bundeling van sportvoorzieningen kan kwaliteit en schaalvoordelen opleveren, mits goed bereikbaar en dichtbij genoeg.*	
Gastvrij	
Mondeling op 1 oktober	Visie op verblijfsrecreatie?; *> Geen onderdeel van Stadsplan.*

	Buitendijks: Camperplaatsen voorzieningen (25,00 per nacht); *> Is opgenomen in Stadsplan* Locatie voormalig Zeebad: zie foto, maak er een mooie plek van voor o.a. openwaterzwemmers (via traptreden naar water); Doe iets met oud zeebad (open water zwemmers);  *>Interessant om verder te verkennen.* Woonbootjes voor recreatief verhuur in Westerhaven; *> Suggestie met Stadshavens Medemblik BV te bespreken, gevolgen te onderzoeken.*
Reacties per e-mail	Aandacht voor lange afstand wandelaar. Wandelen over dijken richting Opperdoes en verder te verbeteren; Aandacht hardlooproutes & verlichting. Als verfent hardloper loop ik graag door de natuur en langs de mooie plekken van Medemblik. Het liefst zou ik de parallelweg van de markerwaardweg willen vermijden als ik vanuit de schepenwijk richting de droger wijmersweg ga hardlopen. Daarom zou ik het heel mooi vinden als er langs het kleine vliet vanaf de Brakeweg of wellicht de Hazewaal een wandelroute komt richting de droge wijmersweg (zie paarse lijn foto B hieronder);  *Het idee voor deze nieuwe route nemen we op in het Stadsplan.*
Mooie suggesties om kansen voor wandelen en hardlopen te verbeteren, zowel voor Medemblikkers als ook voor bezoekers.	

Economie	
Mondeling op 1 oktober	Fietsers besteden niet meer geld (niet in MBK); Transformatievoorwaarden: dat bedrijven willen vertrekken; *> gedwongen vertrek is geen onderdeel van de plannen; het gaat om 'kansen benutten'* Maken van koffiebar lunchroom op de kruising (Buitendijks richting Nieuwstraat); *> verlevendiging van dit gebied is een goed idee en onderdeel van Stadsplan, uitwerking volgt later in de tijd*
Reacties per e-mail	Overlast van bootverhuur nabij oorlogsmuseum. Hordes mensen door woonstraten waar kinderen spelen. *> in welke mate ook anderen delen in deze beleving van overlast is niet te beoordelen; maar mogelijk kunnen de nieuwe voorstellen voor brugverbindingen met 'De Werven' een bijdrage leveren*
Het Stadsplan is er mede op gericht, om de lokale economie te versterken.	
Ruimte	
Mondeling op 1 oktober	Entrée Medemblik; Brugverbindingen ja. Als eerst 2: klein visafslag en Pekelharinghaven; Terrein van hotel bij havenkantoor betrekken; Netcongistie rekening; Handhaving Bagijnhof (werkbusjes, voelt niet leefbaar, verpaupering); Plan brugverbindingen snel realiseren i.v.m. toerisme gebied vergroten; Bagijnhof: laden & lossen; ruime tijden Pontje voor als "start"voorloper met vrijwilligers; Behoud van karakter bij maken brug + alle werken; Mooi die bruggen! Brug fantastisch, maar wat voor brug? 2 x klein goedkoper dan 1 x groot! Lange afstand lopen Dijk etc; Doorgaande route door de binnenstad oude haven – Bagijnhof; *> dit wordt bedoeld met het 'dwaalgebied' in het Stadsplan*

	Wat betekenen de pijlen op de kaarten? *> zichtlijnen* Bussen beter intekenen of uitleggen; *> bus blijft behouden, wordt beter zichtbaar gemaakt in Stadsplan* Groenvoorziening: uit elke woning 3 bomen zien > liever niet: wil graag ruimte overhouden voor de zon. Geen schaduw op zonnepanelen; *> bomen zorgen voor minder hitte in de binnenstad, natuurlijk moet er ook ruimte blijven om het zonnetje te kunnen zitten en goed werkende zonnepanelen*
Reacties per e-mail	Aanpak huisvuil problematisch; *> geen onderdeel Stadsplan* Ziet dat veel mensen foto's tijdens toeristenseizoen maken bij de 2 mannen, de beste stuurlui, bij havenhoofd. Vind het een goed plan om langs de wandelroute (Rondje Ringpark) extra aantrekkelijk te maken met kunstwerken. Idee: dynamische tentoonstelling / thema's kunstwerken / expositie (beginnende) kunstenaars. I.s.m. museum e/o kunstacademie; *> wat een leuk idee!* Er is losloopgebied op de hele dijk wat voor veel mensen ergernis is. Er loopt gasgleiding in het IJsselmeer ca 100 m uit de kust; *> er is rekening gehouden met de gasleidingen, in de plannen* Door aanbrengen van bruggen zal de haven een leegloop krijgen van vaste ligplaatshouder, passanten en bruine vloot. Dus maakt niet uit of er 1 of 5 bruggen komen. Geschat wordt dat er een leegloop van 65% zal zijn. Dit heeft desastreuze gevolgen voor de ondernemers. Om doorloop te creeren voor voetganger kan ook een watertaxi komen of buitendijks pontje; *> dit signaal moet heel serieus worden genomen; het functioneren van de Stadshavens is erg belangrijk voor de stad. Het percentage leegloop dat is genoemd wordt niet onderbouwd en lijkt wel erg hoog. Dit zal ook erg afhankelijk kunnen zijn van de uitvoering van een eventuele brug – moet in elk geval hoog en beweegbaar zijn. Dit alles is voor nader onderzoek en in goed overleg met het havenbedrijf*. Emmapark– waar mogelijk wel horeca. Speel- en golfbaan. Circulair afvalstation. Geur afval is storend, heeft al vele klachten ingediend; Veel jonge mensen op het kerkhof kan geen toeval zijn; Verbreding fietspaden iig ri Onderdijk; Vooroevers achter Stadhuis is zonde van het open uitzicht over ons mooie IJsselmeer.

	> de eilanden zijn bedacht met lage vegetatie, zicht op weidsheid van het IJsselmeer blijft behouden Het vooroever tussen het regattacenter en Onderdijk is mooi wandel gebied,maar het open karakter van het IJsselmeer gaat verloren door de hoge begroeiing op de dijkjes. De paden zelf kunnen wel een opknapbeurt gebruiken op veel plekken; Wandel/fiets route. Jullie doen net alsof MBK een grote stad is. Ik woon aan de Brakeweg, binnen 15 min. Lopen ben je in centrum. Rondje vooroever, Nesbos Emmapark een uurtje; *> dit is een mooie onderbouwing van de nabijheid van het 'buitendijkse parkeren' en ook om leuke wandelroutes NOG mooier en meer te maken* Bij realisatie waterpartij in de Oude haven, wordt er rekening gehouden met eventueel verzakken van aangrenzende woningen? *> in eerste instantie wordt het water niet teruggebracht, maar wordt de oude structuur van de stad gebruikt voor een nieuwe inrichting (met strook voor wandelen en parkeren); het Stadsplan bevat nog geen definitief ontwerp, maar alleen schetsen, wat nader onderzocht en uitgewerkt moet worden* Komt het doorgaande verkeer dichter langs onze woning te rijden? *> dat zou kunnen. In het Stadsplan is een schetsvoorstel opgenomen, geen definitief plan. Dit zal bij een verdere uitwerking integraal bekeken moeten worden met andere thema's* Wat komt er op de rood/roze locatie, op de hoek Oude haven/Nieuwstraat? *> dit is nu een braakliggend perceel waar eerder een Chinees restaurant is afgebrand. Hier is ruimte voor nieuwbouw.* Dat busstation van huidige locatie verdwijnt is jammer. Daardoor geen mogelijk voor bussen, vrachtwagens om makkelijk te keren; *> er blijft ruimte voor de bus en ook voor vrachtwagens om te keren; het Stadsplan bevat nog geen definitief ontwerp, maar alleen schetsen, wat nader onderzocht en uitgewerkt moet worden* Ik mis de indoor speeltuin in MBK; *> niet elke bestaande onderneming staat op de kaart; het Stadsplan gaat ook vooral over de nieuwe ontwikkelingen* Ik mis aandacht voor veiligheid in centrum. Detail voor verdere uitwerking; Op Pekelharinghaven zijn wel quickwins te behalen als het gaat om vergroenen en aantrekkelijk maken, ziet dit niet in de plannen; *> goede suggestie, iets om zeker verder op te studeren en mee te nemen*

	Als we dan toch verfraaien, wij zijn de enige haven zonder mooie lantaarns die een historische aanblik geven. Ook een quick win. Maar goed, als je lang genoeg wacht zijn die van ons ook vintage; Wij hebben nu twee rijbanen. Een aantal bewoners kan parkeren op het erf en wil dit natuurlijk ook graag zo houden, maar de rijbaan aan de straat langs de woningen kan feitelijk voor alleen bestemmingsverkeer worden ingericht. Er zijn ideeën geweest om tussen nr 30 en 31 de afbuiging te maken naar de weg die paralel loopt langs het water. Vanaf nr 31 kan namelijk niemand op een eigen erf parkeren. Daardoor ontstaat automatisch al een soort plein, dat mooi kan overlopen in een duurzame vergroening richting havenkantoor en horeca. Daar is niet veel voor nodig en ook niet veel budget. Wij bewoners beseffen dat we dan niet meer voor de deur kunnen parkeren, maar dat is dan niet anders. Vergroening van de woonwijk. Geveltuintjes, meer kade- en verticalebeplanting en parkeervakken met grastegels: het zijn allemaal maatregelen die hier aan bij zouden kunnen dragen; Winkels en horecabedrijven vormen een wezenlijk onderdeel van de stad en de sfeer in het centrum. Daarmee is het belangrijk om de voorwaarden te scheppen om een levendig en compleet winkelaanbod in stand te kunnen houden. *> van harte mee eens*
De meningen over nieuwe brugverbindingen verschillen. De uitdaging zal worden om in de uitwerking van de voorgestelde verbindingen over het water, rekening met alle belangen te houden. Een sterke aantrekkelijke haven is net zo belangrijk als een fijne stad die bereikbaar is met fijne wandelroutes. *Het is belangrijk oog te houden voor het Bagijnhof en niet alleen voor de Nieuwstraat.* *Er worden vele suggesties gedaan ter verfraaiing van de stad. Waar mogelijk nemen we deze nu al mee in het Stadsplan, en andere kunnen worden meegenomen op het moment dat we concrete ontwerpen gaan maken voor herinrichting op specifieke plekken.*	
Iconen	
Mondeling op 1 oktober	Waterstoftrein MBK-Hoorn: Innovatief & electrisch onbemand in trein.
Reacties per e-mail	Vraagtekens om reguliere railvervoer naar MBK te reactiveren. Idee is nooit formeel met de eigenaar van de railinfrastructuur en directie Museum besproken. Heeft de wens om in de nabije toekomst met de gemeente de museumstoomtram verder te ontwikkelen. *> er is vooraf wel een informeel gesprek geweest, in een vervolggesprek is benadrukt dat gepland wordt om de komende jaren te investeren in het interieur en de beleving van het historische*

	stationsgebouw van het grootste rijdende museum van Nederland, dat gezamenlijk onderzoek naar regulier railvervoer zeker uitgevoerd kan worden, maar dat daarbij techniek en rendabiliteit uitdagingen zullen zijn.