

Verslag

Online bewonersavond 30 sep 2020
Prins Willem-Alexander Kazerne Gouda

Op woensdag 30 september organiseerden Vink Bouw en Open Development een bewonersavond voor bewoners, ondernemers, omwonenden en andere geïnteresseerden over de ontwikkeling van de PWA Kazerne. Vanwege de coronamaatregelen is deze avond twee dagen voorafgaand aangepast van fysiek naar online. Er namen circa 25 mensen aan deel.

Het Rijksvastgoedbedrijf heeft de PWA Kazerne verkocht aan Vink Bouw en Open Development. Deze partijen zouden de locatie graag ontwikkelen tot een aantrekkelijke groene woonomgeving met circa 250 nieuwbouwwoningen voor diverse doelgroepen. Het wordt een gemengde woonwijk met een mix van koopwoningen en sociale en middeldure huurwoningen met een nieuwe voorziening voor de buurt. Ook is er ruimte voor groen en een buurtvoorziening. Realisatie van deze wijk kan uiteraard alleen met medewerking van de gemeente Gouda.

Welkom – Arjan Kaashoek, De Wijde Blik

Arjan Kaashoek, gespreksleider van communicatiebureau De Wijde Blik, opent de avond. Verder zijn aanwezig Bas Janssen en Bernlef de Vries van de ontwikkelaars Open Development en Vink Bouw, Maartje Luisman van SVP Architectuur en Stedenbouw, Marcel Blom van Cross Architecture en Shelley Bontje van bureau Mobycon, gespecialiseerd in verkeer. Arjan licht de agenda voor de bijeenkomst kort toe. Als eerste wordt teruggekoppeld wat er in de enquête op de website is meegegeven door bewoners. Vervolgens zal Maartje Luisman de plannen voor het terrein uitgebreid toelichten. Dan zal Shelley Bontje ingaan op het verkeersplan. Daarna nemen we de tijd om vragen te beantwoorden en tot slot lichten we toe hoe het vervolgproces eruit komt te zien.

Introductie – Bas Jansen, Open Development

Bas Janssen benadrukt het belang om met participatie tot een plan te komen. Het huidige bestemmingsplan van het gebouw heeft een maatschappelijk doel. Dit zal worden omgezet in een woonbestemming, zodat de woningen die vereist zijn om de huidige woningnood in te perken gerealiseerd kunnen worden. Als er in de buurt draagvlak blijkt te zijn voor het plan, zal er in het vervolg ook actief met de omgeving worden samengewerkt om het uiteindelijke bestemmingplan vorm te geven. Verder benadrukt Bas dat deze bijeenkomst bedoeld is om kennis te maken met het plan en hierin dus nog ruimte voor wijziging is.

Resultaten enquête – Arjan Kaashoek, De Wijde Blik

Arjan presenteert de resultaten van de online enquête waarin omwonenden de eerste plannen hebben geëvalueerd. In totaal hebben

De
Wijde
Blik

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

rond de 80 mensen de enquête ingevuld. De modellen A: Woonhof en B: Campus spreken de deelnemers aan de enquête nagenoeg gelijk aan, met 37 om 34 stemmen. In grote lijnen wordt over Model A: Woonhof veelal gezegd dat het prettig geborgen is. Binnen het hof is een grote open ruimte, wat prettig is als je er woont. Het nadeel is echter dat het model voor omwonenden wat geslotener overkomt. Daarnaast wordt model A door veel mensen ook als massiever ervaren.

Model B: Campus is daarentegen wat speelser. Sommigen ervaren dit positief, waar anderen dit eerder rommelig vinden. In het model zit wat meer variatie in vergelijking tot Model A. Zo is het groen bijvoorbeeld wat meer verdeeld. Bij beide modellen komt naar voren dat er nog veel vragen zijn over verkeer en parkeren. Hieraan wordt later in de bijeenkomst nog aandacht besteed.

Uit de enquête is tevens naar voren gekomen dat er een voorkeur is voor meer groen en hogere bebouwing ten opzichte van minder groen en lagere bebouwing. Ook gaf 66% van de mensen aan geïnteresseerd te zijn in een woning binnen het project. Hierbinnen waren de voorkeuren voor het type woning erg divers. Ook waren er veel suggesties voor een nieuwe functie van de bunker, zoals onder andere buurtvoorzieningen, een brouwerij, een parkeergarage en een fietsenstalling. Voor de groenvoorzieningen werden onder andere een speeltuin, moestuin en bankjes geopperd. De complete resultaten van de peiling worden de dag na deze bijeenkomst op de website www.pwakazerne.nl geplaatst.

Toelichting van de plannen – Maartje Luisman, SVP architectuur en stedenbouw

Maartje benadrukt de ambitie die spreekt uit het participatierapport van het eerder doorlopen participatietraject met de buurt door het Rijksvastgoedbedrijf, namelijk het creëren van een nieuwe buurt die groene uitstraling heeft, gemengd is, verschillende soorten woningen bevat en tevens aansluit op de bestaande omliggende woningen. Ze omschrijft de onderwerpen die zij hebben meegenomen tijdens het vormgeven van de plannen, zoals het verkeersplan, nieuwe ontmoetingsplekken en de bomen die reeds op het terrein staan.

Aantal woningen

Het gebied biedt de mogelijkheid tot het bouwen van ongeveer 257 woningen. Daarnaast zouden hierbij conform de parkeernorm van de gemeente circa 295 parkeerplekken gerealiseerd worden. De woningen zullen in verschillende prijsklassen worden aangeboden en zowel huur- als koopwoningen bevatten: ongeveer een derde van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen, een ander groot deel wordt middensegment, en ongeveer 13% van de woningen worden koopwoningen.

Arjan vult hier nog aan dat hij graag nog wil toevoegen aan de resultaten uit de enquête wat mensen zeiden over het totaal aantal woningen. De reacties hierop waren veelal gemengd, zo vond een deel van de mensen het aantal te hoog liggen, terwijl een andere groep mensen juist liet weten het aantal passend te vinden gezien de woningbehoefte.

Maartje hervat haar presentatie. De twee ontwikkelde modellen spelen in op het gevarieerde beeld van de omgeving van de kazerne. Een groot verschil tussen de modellen is de toegankelijkheid. Zo wordt in het Woonhof model onderscheid gemaakt tussen de binnenplaats, wat echt bestemd is voor de bewoners en de buitenruimte rondom het gebouw, terwijl het in model Campus juist mogelijk is om over aangelegde paden langs de verschillende gebouwen te lopen.

Model A: Woonhof

Maartje presenteert een schets waarin het eerste model is vormgegeven. In dit model is de Woonhof het grootste gebouw op het terrein. In dit gebouw zitten verschillende woningtypen en middenin het gebouw is tevens de bunker opgenomen. De groene tuin in de binnenplaats bevindt zich op het dak van de bunker. Qua woningbouw is het plan om rijtjeshuizen, een gebouw met appartementen op verschillende bouwhoogtes, en een wat hogere toren met uitzicht op de plassen te realiseren. Daarnaast kunnen de bestaande bomen blijven staan en er zal ook water het gebied in worden getrokken. De buurtvoorziening zou wellicht in de bunker of in een van de gebouwen kunnen worden gesitueerd. Ook laat Maartje wat schetsen zien met aanzichten vanuit de Groen van Prinsterersingel en de Wibautstraat om de hoogte van de gebouwen beter te kunnen plaatsen. Maartje heeft ook een suggestie voor de Wibautstraat, om bomen te plaatsen en parkeervoorzieningen en verkeersrichtingen uit te breiden. Deze plannen vallen echter net buiten het plangebied van de ontwikkelaars, dit is dus aan de gemeente. De verschillende typen woningen zijn over het terrein verspreid. De hoogtes van de gebouwen variëren van drie lagen van de rijtjeshuizen, naar appartementenblokken van vijf tot zeven woonlagen, en het hoogste gebouw zal elf lagen hoog zijn. Een groot deel van de parkeerplaatsen zullen uit het zicht in de Woonhof onder een dek worden gerealiseerd.

Model B: Campus

Het Campusmodel zit heel anders in elkaar. In dit model bevinden de verschillende gebouwen zich los van elkaar in het groen. Ze bieden verschillende typen woningen waardoor er een gevarieerde buurt zal ontstaan. Het groen zorgt voor de samenhang. Er komen op twee verschillende plekken rijtjeshuizen. Er zullen drie gebouwen met verschillende hoogtes komen waarin appartementen zitten. Het hoogste gebouw zal, net zoals bij de Woonhof, achterin de hoek staan zodat deze de omliggende woningen niet zal hinderen in de bezonning. Tot slot behoren twee blokken met sociale huurwoningen tot de plannen. Maartje presenteert ook van dit model de aanzichten vanuit omliggende straten. Het aanzicht vanaf de Groen van Prinsterersingel is bijna hetzelfde als bij het Woonhof model, maar vanuit de Wibautstraat is het zicht anders. Zo zullen de gebouwen op verschillende afstanden van de weg staan en hebben de gebouwen verschillende hoogtes. Ook dit model biedt ruimte om de Wibautstraat op verschillende manieren te herinrichten.

De parkeeroplossing binnen het plangebied is vergelijkbaar met het eerste model, zo zullen de meeste parkeerplaatsen onder een dek worden gerealiseerd. Het hoogste gebouw in het Campus model is iets lager dan dat van de Woonhof, namelijk 10 lagen. De rijtjeshuizen aan de Groen van Prinsterersingel en de Wibautstraat krijgen 3 à 4 woonlagen en de overige gebouwen worden 5 à 6 lagen hoog. De vraag hoe de gebouwen eruit komen te zien staat nog open en hierover gaan we graag in gesprek met betrokkenen.

Bunker

Een deel van de bunker zal in gebruik worden genomen voor de bergingen van de woningen. Er blijft dan nog een groot deel vrij voor andere functies en Maartje vertelt dat de suggesties hierover met open armen worden ontvangen. De invulling hiervan zal dan ook zoveel mogelijk in samenspraak gaan met de omgeving.

Verkeer

Op dit moment geldt op de Wibautstraat eenrichtingsverkeer. In de toekomst zou het handig zijn als het verkeer in die straat twee richtingen op kan zodat de verkeerstroom vanaf de Groen van Prinsterersingel zowel aan de noordkant als aan de zuidkant het terrein kan bereiken. Om het terrein heen worden straten aangelegd zodat men via verschillende routes de wijk uit kunnen rijden. Op deze manier zal het verkeer zich verdelen. Ook worden langzaam verkeersroutes aangelegd richting het oosten van het gebied. Tot slot zijn er in Gouda ideeën om van de Groen van Prinsterersingel een fietsstraat te maken. Dit houdt in dat de auto's meer te gast zullen zijn in deze straat waarbij de bestuurders zich ook aan dienen te passen aan de snelheid van de fietsers.

Verkeersplan – Shelley Bontje, Mobycon

Shelley Bontje van verkeerskundig bureau Mobycon presenteert de resultaten van de verkeerskundige toetsing van de plannen rondom het gebied. Hierbij is gekeken welke impact de komst van de nieuwe woningen zal hebben op de omliggende straten. Shelley laat in het kort de stappen zien die bij elke toetsing voorafgaan aan het vormen van een conclusie. In stap 1 wordt gekeken naar het huidige verkeer. In stap 2 wordt berekend hoeveel extra verkeer erbij zal komen. Hiervoor worden landelijke kerngetallen gebruikt die aan de hand van woningtypes kunnen voorspellen hoeveel verkeersbewegingen deze met zich meebrengen. In stap 3 wordt nagegaan hoe het verkeer in de toekomst, dus het huidige verkeer in combinatie met het voorspelde verkeer, eruit komt te zien. Tot slot wordt in stap 4 getoetst of de berekende hoeveelheid verkeer in stap 3 de maximale acceptabele hoeveelheid al dan niet overschrijdt.

Verkeersstroom

De volledige presentatie, met alle stappen nader toegelicht, komt de dag na deze informatieavond op de website. Shelley gaat op de avond vooral in op Stap 4. Hiervoor geeft zij eerst inzicht in de verkeerssituatie door

middel van een situatieschets van de omgeving van het terrein. Het verkeer naar de hoofdentree zal hoofdzakelijk via de Groen van Prinsterersingel lopen of anders via andere zuidelijke routes. Dit komt door de bussluis die bereikbaarheid van het terrein via het noorden onmogelijk maakt. Het verkeer zal dus voornamelijk aan de zuidelijke kant van het terrein toenemen. Vervolgens is de capaciteit per straat berekend waarbij gekeken is naar logische rijroutes. Verwacht wordt dat meeste verkeer via de Thorbeckelaan richting het westen zal bewegen, omdat dit de snelste route naar de snelweg is. Het verkeer met omliggende gebieden rondom Gouda als bestemming zullen zich meer richting het noorden via de Bodegraafsestraatweg begeven.

Straten

Shelley toont een overzicht van de betrokken straten en de beoordelingen per straat omtrent het toekomstige verkeer. Deze beoordelingen zijn tot stand gekomen op basis van een algemeen schema waarbij de verhouding tussen de geschatte hoeveelheid verkeer en de maximaal acceptabele hoeveelheid verkeer in acht wordt genomen. Op het overzicht is te zien dat de Groen van Prinsterersingel en de Thorbeckelaan ruimschoots binnen de aanvaardbare verkeersdruktenorm blijven. Ondanks dat de verkeersdrukte op Burgermeester van Reenensingel en de Goudse Houtsingel in de huidige situatie op enkele momenten niet binnen de norm is, zal de verkeersdrukte in de nieuwe situatie niet of nauwelijks toenemen. Voor de Bodegraafsestraatweg ligt dit anders. Hoewel deze weg nu al boven de verkeersdruktenorm uitkomt zal de verkeersdrukte nog meer toenemen met de nieuwe plannen. Shelley legt uit dat dit in de ochtendspits geen probleem zal zijn, enkel aan het eind van de middag, aangezien de verkeerstoename zich vooral voor zal doen gedurende de spits tussen 16:30 en 17:30.

Kruispunten

Ook is gekeken naar de capaciteiten van de kruispunten. Hieruit is gebleken dat het verkeer op de rotonde die de Thorbeckelaan aan de Bodegraafsestraatweg verbindt binnen de acceptabele verkeersdruktenorm zal vallen. Ook het kruispunt tussen de Bodegraafsestraatweg en de Burgermeester van Reenensingel zal niet overbelast worden door het extra verkeer als gevolg van de plannen omtrent het terrein.

Conclusie

De conclusie is dat het verkeer de ontwikkeling van het kazerneterrein met de genoemde woningbouwaantallen niet in de weg hoeft te staan. Er zal alleen een doorstromingsknelpunt bestaan op de Bodegraafsestraatweg rond het drukste avondspitsuur, waar deze in de huidige situatie ook al een knelpunt is. Dergelijke doorstromingsproblemen in de spits worden binnen de Randstad vaak als acceptabel opgevat. Er zullen geen doorstromingsknelpunten ontstaan op de andere kruispunten in de omgeving.

Vragen en reacties

Arjan Kaashoek schakelt over naar de binnengekomen vragen van de deelnemers. Ze zijn hieronder gerangschikt op onderwerp.

Enquête

Hoe weten we dat wat er in de enquête door de mensen wordt opgemerkt ook publiekelijk bekend wordt gemaakt?

Arjan: We hebben net tijdens deze bijeenkomst laten zien wat er uit de enquête is gekomen en deze resultaten zullen morgen ook in een pdf-bestand op de website worden gepubliceerd.

Woningen

Eerder is er met de bewonersorganisatie gesproken over 150 tot 200 woningen. In dit plan gaat het over 250 woningen. Dat lijkt me echt te veel.

Maartje: Ik snap de zorg over het aantal woningen, maar eigenlijk zou je ook moeten kijken naar de grootte van de woningen. Twee honderd woningen van gemiddeld 100m² hebben bij elkaar meer volume dan 250 woningen van 75 of 50m². We hebben echt gekeken naar wat we qua totale volume in gebouwen passend vinden voor de plek. Mede doordat we een mix maken met kleine en betaalbare woningen, waar ook vraag naar is in Gouda, zijn we op dit aantal gekomen.

Bas: Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt gekeken naar wat er mogelijk is, wat verantwoord is, wat mooi is en wat goed werkt. Vervolgens wordt verkeerskundig gekeken naar wat er mogelijk is en wat de wegen aankunnen, waarbij de parkeernormen van de gemeente natuurlijk ook meespelen. Aan de keuze voor dit aantal woningen is dus een zorgvuldig afgewogen proces voorafgegaan, waarin de kwaliteit en de omvang van de woningen leidend is geweest, en niet het aantal woningen. Naar ons idee is het dus passend voor de locatie.

Is er in het totale plan ruimte voor koopappartementen? Ik zag wel rijtjeswoningen, maar geen appartementen. Dit zou voor ons heel erg interessant zijn.

Maartje: De appartementen zijn inderdaad momenteel allemaal getekend als huurappartementen en de rijtjeswoningen als koopwoningen.

Bas: Dit is niet in beton gegoten, dit is een uitgangspunt voor het plan. Indien er genoeg vraag is naar koopappartementen kan dit aangepast worden. We zullen dit nog uitgebreid onderzoeken.

Is eraan gedacht om de woontoren hoger te maken? Zo kunnen meer woningen genieten van het mooie uitzicht.

Maartje: Dat zou zeker kunnen, dit zijn eerste ideeën. We gaan straks verder onderzoeken of de toren bijvoorbeeld hoger kan en de andere woningen lager. In het eerdere participatierapport kwamen wel wat opmerkingen dat de bebouwing niet te hoog mag worden, dus hiermee hebben we rekening gehouden.

Verkeer

Het verkeer is eigenlijk altijd al een probleem geweest. Ik ben bang dat het drukker gaat worden, zeker als het twee kanten op gaat, en dat het verkeer toch een probleem zal worden.

Maartje: Als er nieuwe woningen komen dan brengt dit vanzelfsprekend meer verkeersbewegingen met zich mee, met als gevolg dat de wegen drukker zullen worden. Realiseert u zich wel dat andere functies dan wonen ook autoverkeer met zich meebrengen. Denk aan een school of kantoren.

Is de huidige verkeersdrukte gemeten tijdens de coronacrisis of daarvoor?

Shelley: De verkeersdrukte is gemeten aan de hand van de gegevens die beschikbaar zijn. Dit kan per straat verschillen en is terug te vinden in de presentatie. Als de gegevens wat ouder zijn rekenen we altijd 1 procent verkeerstoename per jaar mee. Op basis van de trend van afgelopen jaren gaan we er dus vanuit dat de verkeersdrukte jaarlijks toeneemt. Er zijn mensen die verwachten dat we ook op de lange termijn minder auto zullen rijden als gevolg van de corona pandemie. Dat zou kunnen, maar zit nu nog niet in onze berekeningen verwerkt. We hebben het dus voorzichtig berekend.

Is er rekening gehouden met hoe de situatie eruitziet tegen de tijd dat de plannen gerealiseerd zijn?

Shelley: We houden rekening met de pandemie, maar we willen niet te voorbarig zijn. Met de berekeningen kijken we naar verschillende situaties. In de onderzoeken die nog zullen volgen zal hier ook rekening mee worden gehouden.

Ik vind de Bodegraafsestraatweg nu al druk en al het verkeer dat naar de snelweg moet gaat daarlangs.

Arjan: Uit het eerste onderzoek blijkt dat de verkeersdruk acceptabel zal blijven.

Wat is het idee achter het handhaven van de bussluis?

Maartje: Dat is een uitgangspunt dat wij van de gemeente hebben meegekregen, deze wil de gemeente graag behouden hebben. Dit heeft te maken met de veiligheid en de grote hoeveelheid fietsers daar.

Arjan: Dit is ook nadrukkelijk meegegeven in het eerdere participatietraject.

Opmerking van omwonende: Ik vind de bus sluis ook niet leuk, want wij moeten allemaal omrijden hierdoor. Maar hij is wel heel belangrijk voor de veiligheid, dus deze niet weghalen!

Parkeren

Ik ben bang dat het parkeren toch een probleem zal worden met de toenemende drukte.

Maartje: Voor de 250 nieuwe woningen zijn nu voldoende parkeerplaatsen ingetekend conform de normen die de gemeente

daarvoor hanteert. Daarbuiten zijn er ook nog plannen voor extra dwarsparkeerplaatsen langs de Wibautstraat.

Valt het bezoekersparkeren ook onder deze parkeerplaatsen?

Maartje: Het parkeren onder het dek is bedoeld voor de bewoners en het plan is dat de bezoekers buiten in een van de straten binnen ons plangebied zullen parkeren.

Zullen er ook laadpalen voor elektrische voertuigen worden geplaatst?

Maartje: Ja, dat verwacht ik zeker, maar zo ver zijn we nog lang niet in de uitwerking van de plannen. We hebben de ambitie om een duurzaam plan te maken waarvan dit uiteraard ook onderdeel hoort te zijn.

Bas: Het aantal elektrische voertuigen zien we elk jaar verdubbelen, dus als er behoefte aan laadpalen is zullen we deze zeker plaatsen.

Wordt de toegang tot de parkeerplaatsen onder het dek beperkt tot de bewoners?

Maartje: Hoe de toegang tot parkeerplaats eruit komt te zien moet nog worden uitgewerkt in een verder stadium. We moeten ervoor zorgen dat het sociaal veilig is, dus in gesprek met de buurt wordt dit nog verder uitgewerkt.

Met welke parkeernorm wordt er gerekend?

Maartje: We hebben de norm van de gemeente gebruikt voor deze berekening. Zij hebben de stad ingedeeld in een aantal zones, dit gebied valt in zone C. Hier gelden verschillende normen voor categorie woningen. Voor sociale huurwoningen is dit 0,6 voor de woning en 0,25 voor bezoekers. Voor middelhuur kleine woningen is dit 0,8 voor de woning en 0,25 voor bezoek. Voor midden huur groot is dit 1 voor de woning en 0,25 voor bezoek en voor de koopwoningen is dit 1,4 voor de woningen en 0,25 voor de bezoekers.

Opmerking: Er is in het weekend een hoge parkeerdruk door de sportvoorzieningen.

Overig

Hoe hoog is het dak van de bunker? Wordt daar bovenop gebouwd? Is er dan nog ruimte voor groen? Waar zit de ingang van de bunker?

Maartje: De bunker is waanzinnig interessant. Hij zit niet volledig onder de grond, maar steekt er een stukje bovenuit. Vroeger heeft er een gebouw bovenop gestaan, wat duidelijk laat zien hoe sterk de bunker is. Wij kunnen dus makkelijk een meter goede grond erop leggen en daar bomen in planten. We zouden ook gaten erin kunnen maken en kamers in de bunker maken om groen te planten. Dit moeten we verder uitzoeken. In het plan zoals het nu voorligt, bouwen we tegen de bunker aan en op sommige plekken er overheen. Het parkeerterrein ligt op maaiveld, het is niet mogelijk om dit ondergronds te maken. Hierboven komt een dek, dit zou ook groen kunnen worden. We hebben nu een ingang getekend aan de westkant, richting de Groen van

Prinsterersingel. We willen in de volgende fase met de buurtbewoners en de landschapsarchitect een mooi groen plan maken.

Is er ook gekeken naar mogelijkheid voor kleine detailhandel onder de woningen?

Arjan: Hier is weinig om gevraagd in de enquête. Mag dit überhaupt Maartje?

Maartje: Hier is niet over gesproken met de gemeente. Tegenwoordig mag je 50 m² aan huis gebruiken voor werken, bijvoorbeeld kantoortje of een fysiopraktijk. De toevoeging van een echte winkel is lastig, de gemeente wil dit meestal concentreren op bepaalde plekken. Ook zorgt dit vaak voor extra verkeer.

Afsluiting en vervolgtraject

Arjan Kaashoek sluit de avond af met enkele praktische mededelingen. De presentatie en het verkeersrapport komen op de website. Hier kunnen nog reacties worden achter gelaten. Verder is uit de peiling gekomen dat de voorkeur voor model A en B ongeveer 50/50 is. Hij vraagt nu aan de aanwezigen wat ze denken en handen op te steken bij het plan van voorkeur. Hieruit blijkt dat er onder de ca. 25 deelnemers meer enthousiasme is voor model B.

Bas Jansen geeft nog aan dat hij het belangrijk vindt om draagvlak van de buurt te hebben. Van de gemeente is al een reactie ontvangen wat betreft de denkrichtingen voor het gebied. Zij willen liever 150 tot 200 woningen. Als er draagvlak is in de buurt voor meer woningen staat de gemeente open om dit te bespreken. Het plan nu gaat uit van 250 woningen en dit is nodig om alle onderdelen van het plan tot uitvoering te brengen. Hij vraagt hoeveel van de ca. 25 aanwezigen zich hierin kunnen vinden. Hierbij worden vier handen opgestoken. Bas geeft aan dat ze dit meenemen in het plan, dat mogelijk nog zal worden aangepast. Wanneer de verantwoordelijke wethouder en de gemeenteraad positief zijn over het uiteindelijke plan zal er een bestemmingsplan worden gemaakt. Hierbij gaan we met een groep uit de buurt aan de slag voor de uitwerking.

Arjan geeft aan dat de bewoners uiteraard op de hoogte worden gehouden en bedankt de aanwezigen voor hun deelname.