Verslag participatie Woonwijken West



Conclusie dilemma's

De balans tussen fiets, auto en groen op de Nieuwe Hoven
Inwoners vinden de bomen mooi. Ongeveer de helft van de participanten wil de bomen behouden, vanwege het beeldbepalende karakter. Als de bomen weg zouden moeten en er komen andere vormen van groen dan is dit ook een prima oplossing (en toch jammer). Veiligheid is zeer belangrijk en hier zijn zorgen over. Ook vanwege snelle fietsen (o.a. fatbikes). Parkeren zou weg mogen, maar wel een oplossing voor de bewoners elders. Bewoners vragen veelal zelf om de hele weg éénrichtings-verkeer (auto) te maken.

Toekomstige nieuwe invulling Piratenland op sportpark Molenvliet
De participanten zien op Molenvliet het liefst een uitbreiding van sport en sportvoorzieningen. Ook is er vraag naar een grote (natuur) speeltuin (en/of overdekt) waar kinderen langere tijd kunnen ravotten en ouders elkaar kunnen ontmoeten. Dit moet de functie van het natuurcentrum (wat meer voor kleinere kinderen wordt geacht) overstijgen.

Nieuwe invulling vrijkomende locaties: (Belastingkantoor/'t Gilde en Wijnkoperstraat)
De participanten zien op deze locaties graag woningen of zorgwoningen gerealiseerd. Maar ook het toevoegen van groen. Ten aanzien van groen bedoelt men dan veelal groen in aansluiting op/ als onderdeel van een nieuwe ontwikkeling. Een nieuw park wordt veelal overdreven geacht. Er is iets meer draagvlak voor woningen boven zorgwoningen. Bij zorg wordt wel gedacht aan het combineren van alle vormen van zorgvragen c.q. zorgwonen. Ook is meermaals tijdens de participatie naar voren gekomen dat ontwikkelingen altijd zouden moeten worden bezien in relatie tot de omgeving en welke potentiële ontwikkelingen en/of knelpunten in de omgeving zijn, om potentiële gemiste kansen te voorkomen.

Gildenweg als barrière of verbinding
Ruim de helft van de participanten ervaart onveiligheid op de Gildenweg. Van de participanten ziet ruim de helft graag de weg transformeren naar een woonkwaliteit. Ongeveer 1/3 zou tevreden zijn met beperkte maatregelen. Ten aanzien van de 'sociale barrière' zijn de meningen verdeeld.

Toegang Molenvliet verbeteren voor fiets en/of auto
De Bataafsekade is breed en niet duidelijk. Voor fietsers is het niet veilig, ook komt er veel verkeer samen. Dit wordt vrijwel door alle participanten ervaren. Een vrijliggend fietspad zou een veiligere situatie kunnen creëren. De toegang/het viaduct is donker en hierdoor voelt het als onveilig.

Verbeteren verbinding tussen woonwijken en scholencampus
Onveilig! Een nieuwe route naar de scholencampus zou wenselijk zijn. In het algemeen zouden door Gorinchem vrijliggende fietspaden moeten komen om het fietsen te bevorderen. Men wil graag doorfietsen (efficiënte doorstromende route). Dit gaat verder dan de WWW. Vaak is genoemd dat (nog) meer moet worden ingezet op het aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets voor bestemmingen binnen en aansluitend aan de stad.

Gezonde wijken in de oksel van snelwegen
Zet vooral in op verbeteringen waar kan en maak een groene long. Als er meer wandelpaden zouden komen zou meer dan ¾ van de participanten hier gebruik van maken. Zeker geen verdunning. Overwegend wonen de mensen prettig in deze wijk en ervaren geen hinder van de snelwegen.

1. Online enquête

Favoriete plekje in de wijk
- Eigen huis/straat
- Parken en groen

Waarom het favoriete plekje:
- Participanten voelen zich thuis op de plek waar ze wonen.
- Recreatief icm ontmoeten en spelen voor kinderen

Meer dan de helft van de mensen kent hun buren en weet wie er in hun buurt wonen. Men ontmoet mensen uit de buurt graag gewoon op straat of 'in het groen', bijv voor een gezamenlijke/verbindende activiteit. Opvallend weinig participanten denken dat hiervoor een buurthuis nodig is.

Ruim 75% van de participanten zou gebruik maken van meer wandelroutes in de wijk. Op de route moet voornamelijk veel groen zijn. Een aantal participanten vindt het belangrijk dat het alleen toegankelijk is voor voetgangers en rolstoeltoegankelijk. Een klein aantal participanten ziet graag een aansluitend netwerk.

Bij/langs wandelroutes worden (een aantal keer) als pluspunten genoemd: goede wandelpaden, veilige routes, buitensporttoestellen, losloopgebieden voor de hond.

Bijna 70% van de participanten is bekend met het effect op de bodem als ze regenwater opvangen. Bij wat ze doen waren meer antwoorden mogelijk:Ruim 50% geeft aan zoveel mogelijk groen in de tuin te hebben ipv tegels. Bijna 30% geeft aan een regenton te hebben. Ook geeft bijna 40% aan helemaal niets te doen op en rond hun huis. Bij de toelichtingen geven veel participanten aan dat ze beperkt zijn omdat ze huren bij Poort6, op een appartement wonen of afhankelijk zijn van een VvE.

Bijna 65% is bereidt om meer te doen aan de opvang van regenwater, bijv met regenton, maar veel zien zich beperkt door de ruimte op balkon of omdat het niet kan door VvE/Poort6. Opvallend is dat een ander weer noemt dat deze emmers neerzet op het balkon om regenwater op te vangen.
Een deel geeft aan een regenton te plaatsen of andere maatregelen te nemen als er (deels) gesubsidieerd wordt.

75% van de participanten gebruikt regelmatig de fiets, waarvan 30% alles op de fiets doet. De fiets wordt gebruikt voor een bezoek aan de stad, kleine boodschappen en korte afstanden. Men maakt geen gebruik van de fiets voor grote boodschappen, grotere afstanden, buiten de stad of als het 'slecht' weer is. 40% van de participanten is over geen enkele voorziening voor de fietsers tevreden (fietspaden, veiligheid, parkeerplaats voor fietsen) Men zou meer gebruik maken van de fiets als er veiligere fietspaden zouden zijn, vrijliggend van het autoverkeer, beter onderhouden. Vooral in de Gildenwijk wordt een aantal keer het stallen van de fietsen als heikel punt genoemd. Men geeft aan bij de appartementen zeer kleine bergingen te hebben, waar geen fiets in past, dus schaft men geen fiets aan.

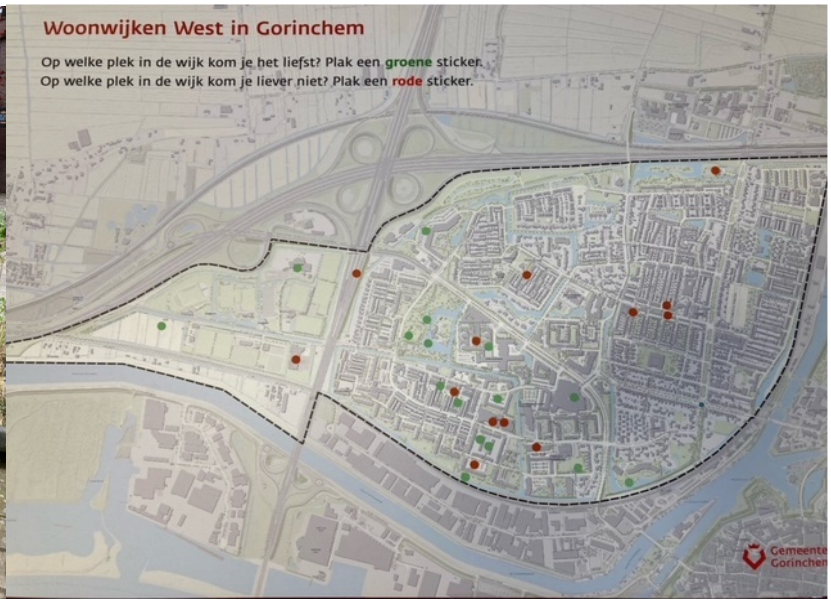
Op de Nieuwe Hoven wil 75% van de participanten dat we ons focussen op de veiligheid van de fietser. 40% van de participanten vindt dat in ieder geval ruimte moet zijn voor een fietspad. 1/3 vindt de authentieke uitstraling belangrijk. Bijna 75% wil (let op: niet DE) bomen en groen behouden. Een aantal participanten vindt dat de autoweg smaller zou mogen, een enkeling pleit voor 2 richtingsverkeer, maar een iets groter aantal pleit voor éénrichtingsverkeer in de hele straat, wat ruimte geeft voor de fietser.

Bij herontwikkelingen kiest men voor woningen en groen. Dit mag ook gecombineerd zijn. Ontmoeten lijkt gekoppeld te worden aan groen. Woningen hebben de voorkeur boven zorgwoningen. Voorkeur voor starters en ouderen. Bejaardenhuis/Knarrehof worden ook als optie genoemd. Of een combi van jongeren/starters met ouderen, inspiratie, verbinding, ontmoeting, maar ook omdat woningen dan vrij blijven voor gezinnen. Een aantal participanten ziet uitbreiding van sport in dit gebied als mogelijkheid, maar anderen vragen zich ook af waarom dit niet meer verspreid wordt over de stad, met name op Oost.

Meer dan de helft van de participanten gebruikt wekelijks de Gildenweg, 60% daarvan zelfs dagelijks. 20% ervaart vaak onveiligheid bij het oversteken en nog eens 35% ervaart dit soms.
45% ervaart geen onveiligheid.
Meer dan 50% zou voor de toekomst van de Gildenweg kiezen voor een woonkwaliteit, waarbij de weg wordt versmald, meer ruimte komt voor groen en spelen en het autoverkeer wordt beperkt. Bijna 40% kiest voor het bestaande gebruik met aanpassingen voor oversteekbaarheid en het beperken van de snelheid.

2. Participatie op straat





Favoriete plekje in de wijk
- Eigen huis/straat
- Parken en groen, (Van Andelpark, Haarwijkpark, Emmapark, Waterpark)

Waarom het favoriete plekje:
- Participanten voelen zich thuis op de plek waar ze wonen.
- Recreatief, wandelen/rust icm ontmoeten en spelen voor kinderen

Niet fijne plek in de wijk
- Haarwijkpark, wel mooi, maar de toegang wordt als onaantrekkelijk/onveilig ervaren.
- Wilheminalaan en omgeving, rommelig en voelt onveilig
- Nieuwe Hoven en Haarsekaden, te druk en onveilig
- Gildenweg, het is er druk, wordt hard gereden en niet veilig om over te steken.
- Belastingkantoor/Gilde, onveilig gevoel
- Diverse parkeerplaatsen flats Gildenwijk, hier wordt gedeald
- Wilhelminalaan, door de verpaupering, onveiligheid (sociaal en fysiek), parkeerdruk, niet geïntegreerde inwoners.

Voor de Nieuwe Hoven wordt fietsen en groen als belangrijkste ervaren.
Fietsen en fietsveiligheid is het belangrijkste, het mag de auto ook wel iets minder makkelijk gemaakt worden. De weg is nu onoverzichtelijk, dit komt met name door geparkeerde auto's, gevaarlijk met oversteken (kruispunt Haarsekaden/Nieuwe Hoven is het gevaarlijkste) en er wordt ook veel te hard gereden. Ruim 80% van de participanten (ook bewoners Nieuwe Hoven) vindt het geen probleem als de hele Nieuwe Hoven eenrichtingsverkeer zou worden, de rest twijfelt aan deze oplossing. Verkeerskundigen hebben hier verstand van en zouden vooral ook hier wat van moeten vinden.

Parkeren op de Nieuwe Hoven is zeker belangrijk, maar parkeren zou ook elders kunnen (alternatief moet geboden worden), dus als er iets moet wijken dan het parkeren.
Ongeveer de helft van de participanten (vooral de directe bewoners) ondervindt overlast en schade van de bomen (aan riolering en fundering) en er zou ander groen/andere bomen voor terug mogen komen. Qua beeldkwaliteit worden de bomen wél als belangrijk ervaren. Om de beeldkwaliteit niet te verliezen zou om en om gekapt kunnen worden, maar er wordt getwijfeld of dat een echte oplossing is. Op de vraag wat er gedaan zou moeten worden als de bomen over 10 jaar dood gaan, wordt geantwoord dat er dan nieuwe bomen of ander groen voor in de plaats moet komen.

Het groen in de Haarwijk wordt als prettig ervaren. Er zou wel meer afwisseling mogen komen tussen bomen, struiken en bloemen. Bewoners wandelen graag in de wijk, maar het is niet heel aantrekkelijk

om te wandelen. Een verbetering van de inrichting van het groen zou de aantrekkelijkheid om te wandelen vergroten. Ook de toegang tot de parken zouden aantrekkelijker moeten zijn.

Het groen in de Gildenwijk wordt wisselend ervaren. Waar de ene participant aangeeft dat er meer groen zou mogen komen, vindt de ander dat het voldoende is. Als er meer groen zou komen dan zijn bloemen een aanvulling en het Van Andelpark kan ook wel een upgrade gebruiken qua inrichting groen, maar ook qua speelvoorzieningen. In deze wijk lijkt men zich meer druk te maken om het aantal parkeerplaatsen en het afval op straat (met de overlast van ratten) en is groen van ondergeschikt belang. In Stalkaarsen en de Haarwijk wordt het groen meer gewaardeerd en worden voornamelijk de parken genoemd als fijne plaatsen om te verblijven.

Ontmoeten in de Gildenwijk wordt voornamelijk gedaan op straat en in het Van Andelpark. Soms is er iets in de school aan de Van Goudoeverstraat, maar dit vervangt voor ouderen zeker niet de buurthuisfunctie die er vroeger was. Hiervoor lijkt het natuurcentrum meer gebruikt te worden. Ouders met kinderen op deze school ontmoeten elkaar wel op die plek (en andere plekken). In Stalkaarsen ziet men de natuurspeeltuin en kleine gezamenlijke ‘tuintjes’ als plekken om te ontmoeten. In de Haarwijk wordt Centraal Punt genoemd als ontmoetingsplek, maar ook de Wilhelminalaan.

Participanten ondervinden geen last van de snelweg en lijken zich hier ook totaal niet druk om te maken. Ze wonen er fijn, het is goedkoop en ruim. Fijnstof linken participanten niet aan gezondheid; ze lappen de ramen een keer extra en maken de tuin een keer extra schoon. De buurt aan de A27 wordt ervaren als een fijne plek om te wonen. De overlast die participanten ervaren komt meer van de Gildenweg, de Driemanschapslaan en door de bezoekers van Molenvliet. Parkeren van fietsen bij de flats veroorzaakt ook overlast.



De Gildenweg zou anders ingericht moeten worden. Er wordt veel te hard gereden. Versmallen, drempels, zebrapaden/stoplichten. Het is onoverzichtelijk, vooral bij ’t Gilde. Er zou meer groen toegevoegd mogen worden en ruimte voor ontmoeten. De weg mag meer onderdeel worden van de wijk en niet meer gebruikt worden als sluiproute. Verkeerskundigen hebben hier verstand van en zouden vooral ook hier wat van moeten vinden.

Op de ontwikkellocaties (Gilde en Belastingkantoor) zouden woningen moeten komen, maar ook groen. (vooral parkeren niet vergeten) 65+/75+ woningen (bejaardentehuis/Knarrenhof) worden een aantal keer genoemd, maar ook hebben participanten behoefte aan woningen voor jongeren, omdat ze vinden dat de wijk vergrijsd. Mix jong/oud, koop/huur en benut soms ook een ontwikkellocatie om een groter gebied aan te pakken. De participanten zien graag laagbouw en zeker niet meer dan 4 lagen hoog. Ook vormen van bewegen/ontmoeten toevoegen. Combinatie van functies (bijv. sporten voor vrouwen) met

wonen. Hergebruik van gebouwen is niet heel vaak ter sprake gekomen, maar participanten die wel hierover bevraagd zijn geven de voorkeur aan sloop-nieuwbouw.

De Mollenburgseweg en Haarsekaden worden als onveilige wegen ervaren. Er wordt te hard gereden door auto's en het is gevaarlijk voor fietsers. Ook de oversteekbaarheid van de weg laat te wensen over. (Diverse bewoners voelen zich hierin niet gehoord door de gemeente)

In het algemeen wordt genoemd dat fietspaden te wensen over laten. Dit wordt mede veroorzaakt door fietsen die steeds sneller rijden (fatbikes), smalle fietspaden en geen vrijliggende fietspaden. Een apart netwerk speciaal voor scholieren lijkt de participanten niet nodig (het gaat om de totale fietsinfrastructuur). Dat scholieren door de wijk fietsen (en de kortste route nemen) vinden sommige participanten een probleem, maar dat probleem is gekoppeld aan snelle fietsen/fatbikes.

Over het algemeen genomen wordt de Haarwijk als prettige leefomgeving ervaren. Onderhoud in tuinen en afval op straat wordt als minpunt ervaren.

Of er meer wandelmogelijkheden in de wijk moeten komen is niet voor alle participanten belangrijk, dit is wel direct gelinkt aan het feit of men wel of geen wandelaar is. De wandelaars zouden nl. wel graag (groene) routes door de wijk willen, waarbij ze een ommetje kunnen maken.

De locatie Piratenland zou gebruikt mogen worden voor uitbreiding sport, een grote natuurspeeltuin waar kinderen langere tijd kunnen ravotten en ouders elkaar kunnen ontmoeten, monkey town, kinderboerderij. Ook wordt genoemd dat heel Molenvliet wel zou mogen transformeren. Woningen toevoegen en sport richting Noord.

De toegang tot Molenvliet is onverzorgd, droevig, mist een goed fietspad, wordt als onveilig ervaren door hard rijden, maar ook door afslaand verkeer en verkeersstromen die samenkomen. In de avond speelt nog een extra gevoel van onveiligheid, een plek waar je liever niet komt en zeker je kinderen niet alleen naartoe laat fietsen. Fietsers geven aan dat de situatie niet duidelijk is en dat vooral op de Bataafsekade fietsers in de knel komen. En die weg is ook vrij breed. Over de Kleine Schelluinsekade wordt alleen opgemerkt dat er door auto's hard gereden wordt. Er wordt diverse keren benoemd dat er een vrijliggend fietspad zou moeten komen.

Positief aan Molenvliet is dat alle sport op 1 plaats is

In het algemeen wordt gevraagd van de gemeente om keuzes te maken en die keuzes ook uit te voeren. Geen geld verliezen aan oplapmaatregelen. Ook de vraag om verkeerskundigen vooral vanuit hun professionaliteit te laten kiezen voor oplossingen.

3. Lunchsessie ondernemers en maatschappelijke partners

Nieuwe Hoven:
De verkeercirculatie wordt omschreven als dramatisch. Participanten hebben de wens dat de bruggen in de toekomst een oplossingen bieden en hopen dat er een rondweg (ontsluitingsroute) komt. Dan kunnen de wijken ontlast worden en is er meer ruimte voor de fiets (minder sluipverkeer) De Nieuwe Hoven heeft allure. Kruising Haarsekade en Nieuwe Hoven is gevaarlijk.

Parkeren is door bewoners met vaak een eigen oprit. Sommige voor 1 en sommige voor 2 auto's, zij zouden daar kunnen parkeren of in de zijstraten.
Bomen zouden ook voor de helft weg kunnen. (of helemaal). Liever aan 1 kant een fietspad en veel breder. Fietsroute dwars door de stad, in 1x door en duidelijk aangegeven.

Eénrichtingsverkeer voor de hele nieuwe Hoven zou kunnen als je een alternatief hebt voor de auto. (een andere route of andere vorm van transport). Onaantrekkelijk voor auto's, maar er moet wel een alternatief zijn.

Mobiliteit:
De aanpak van de Haarweg kan ook een oplossing zijn voor de automobilist. Rondweg is een oplossing (ontsluitingsroute). Een automobilist moet binnen 5 minuten op een ontsluitingsroute kunnen komen. Een rondje lopen in het buitengebied kan niet door de gevaarlijke situatie op de Haarweg.

Voor fietsers is het best redelijk. Op bestaande structuren de fietser geen voorrang geven. Er zouden betere structuren moeten komen. Fietsroute dwars door de stad, in 1x door kunnen fietsen en duidelijk aangegeven. (Verkeerskundigen moeten zich hier goed over buigen). De auto blijf je nodig hebben voor sommige zaken. De Haarwijk is heel slecht ontsloten.

De participanten pleiten voor een prioritering van hoog naar laag. Hoofdstructuur eerst bekijken. Voor de auto en de fiets. Betaalbare opties en vooral gebruik maken van de quick wins bij herontwikkelingen om de hoofdstructuur voor de auto te optimaliseren.

De gemeente moet minder geld uitgeven aan noodoplossingen. Als je het aanpakt, pak het dan goed aan.

Vrijkomende locaties:
Vanaf de toren gezien is de Gildenwijk een bos, één groene long. Het Van Andelpark zou deels bebouwd kunnen worden en elders meer groen toevoegen. Bestaande panden hergebruiken, want de woningnood is hoog. Het moet betaalbaar zijn, combi oud/jong, levensloopbestendig (jongeren die klein wonen en ouderen die kleiner willen wonen). Parkeren is altijd de dooddoener bij ontwikkelingen en dat is jammer. Hier slim mee om gaan. Verbindingen zijn belangrijk (groen).

Starters moeten ruimte krijgen. Combinatie koop/huur. Zorgcentra vestigen is lastig, vooral in de Gildenwijk. Appartementen met beneden zorgcentra. (maatschappelijke vestiging). Een huisarts aan huis is niet meer van deze tijd. Zorgcentra zijn de toekomst. Huisartsenpraktijk Robberstraat zoekt een nieuwe plek, orthodontist en fysio ook, therapeuten, zet deze bij elkaar in de Gildenwijk.
De hervormde gemeente zou de Heul willen verkopen, maar wel de kerk behouden. Door de gemeentelijke monumentenstatus wordt dit proces bemoeilijkt. De wens blijft echter wel bestaan. De Johanneskerk heeft een functie in de wijk voor ontmoeting. De Heul is ook een gebouw functies samen kunnen komen. De Banneweg is daarin echter wel een barrière.

Kremlin, Tiendepenninglaan worden nog wel eens genoemd als probleemgebieden, maar toch is er al heel veel gedaan in Gorinchem.

Gezondheid:
Wonen langs de snelweg wordt niet als issue gezien. De elektrische auto of rijden op waterstof is de toekomst. Voor Gorinchem moeten we dit niet op postzegelniveau op willen lossen. Wat we wel kunnen doen is groen toevoegen. Eventueel een wal die wat doet tegen fijnstof, maar meer ook niet. WHO is dat wel haalbaar? Misschien in 2050, dan zijn we ook fietsstad. Doe wat haalbaar is, maar zolang er geen gezondheidsschade is aangetoond, moet je ook niets doen. Zet in op gezondheidswinst. (vergeet de woningnood niet)

In het algemeen wordt genoemd dat er in de wijken ook verwijsborden zouden moeten staan: naar zwembad, buurthuis, sport enz. (de publieke functies). Afval/bijplaatsingen zijn echt een probleem in de wijk en geven een afschuwelijk beeld. De sociale aspecten spelen in de woonwijken west een grote rol.

4. Gesprekken partners: Poort 6 en Rivas

Poort 6 is deelgenoot in problematiek van woningtekort. De visie van ‘ongedeelde stad’ gaat over de toekomstbestendigheid/kwaliteit (lange termijn) van de wijken en het woningtekort (korte termijn) moet niet de boventoon voeren. Poort6 en gemeente blijven gezamenlijk hierin optrekken en blijven periodiek in gesprek over ontwikkelingen en kansen om in gezamenlijkheid te kijken naar een gezonde groei binnen de grenzen.

Uit het gesprek met Rivas bleek dat zij geen nieuwe ruimtevragen verwachten in de Woonwijken West. Zij zien wel grotere en kleinere ontwikkelingen op hun bestaande locaties, maar geen wijzigingen op structuur niveau die mee zouden moeten wegen in het gebiedspaspoort.

5. Dialoogavond 28 augustus

Nieuwe Hoven
In algemene zin werd geconstateerd dat de inventarisatie het knelpunt Nieuwe Hoven blootlegt (veel functies in smalle ruimte). Daarnaast wordt (het gevoel) van verkeersonveiligheid nadrukkelijk uitgesproken en wordt vaak aangegeven dat er erg hard wordt gereden.

Het algemene beeld is dat veel participanten met name zouden willen inzetten op een verbetering van de verkeersveiligheid, waarbij met name maatregelen getroffen moeten worden tegen het autoverkeer. Dit zou enige ruimte voor groen kunnen opleveren, daar is niet nadrukkelijk op 'gestuurd'. Over het algemeen vinden participanten dat met name de voorzieningen voor de fiets moeten worden verbeterd.

Overwegend wordt het beeld van de groene laan met bomen erg gewaardeerd. Voor een aantal uit zich dat in het behouden van de bestaande bomen. De meeste participanten geven echter aan dat het behoud van de bestaande bomen (op lange termijn, bijvoorbeeld door ze in stappen te vervangen) niet noodzakelijk is, maar dat ook ander groen en bomen hier een invulling aan kan geven.
Bewoners aan de Nieuwe Hoven geven zowel aan dat de bomen erg mooi en beeldbepalend zijn en derhalve moeten blijven, maar ook dat deze overlast geven door bladuitval en opdrukkende wortels (tot aan de woningen). Dit lijkt grofweg gelijkend verdeeld.

Piratenland
Voor de locatie Piratenland wordt door grofweg de meeste participanten een uitbreiding van de sportvoorzieningen een logische keuze geacht. Dit komt enerzijds vanuit het beeld dat men heeft over Molenvliet als sportpark en daarmee een logische keuze lijkt. Anderzijds wordt dit ingegeven door een persoonlijke behoefte aan een bepaalde sportvoorziening.

Een enkeling legt gelijk een link met een HUB. Deze participanten geven aan op Molenvliet kansen te zien voor het toevoegen van stedelijke functies zoals woningen (al dan niet voor studenten) en/of kantoren. Hier lijkt wel een afhankelijkheid van de HUB als voorwaarde voor een dergelijke ontwikkeling onder te liggen.



Ontwikkellocaties
Overwegend vraagt men om een toekomst bestendige invulling met (zorg)woningen en daarbij behorende voorzieningen zoals groen en parkeerplaatsen, passend bij gewoon een 'actuele' ontwikkeling en qua aard, maat en schaal passend in de wijk.

Er lijkt niet persé de behoefte aan extra park in de wijk. Daarvoor is er al voldoende ander groen (van Andel park). In algemene zin lijkt wel het beeld dat bestaande groene plekken in de wijk 'meer uit te halen' is (meer beleving, bomen, bloemen – minder alleen gazon).

Qua woningen wordt veelal de voorkeurgegeven aan (zorg)appartementen, met name voor senioren. Vaak wordt daarin ook de combinatie starters en senioren gelegd vanwege een gelijkende woonbehoefte. Koop en huur Opgemerkt dient te worden dat in de participatie vaak is genoemd dat men behoefte heeft aan een 'zorgwoning', maar ook een bejaardentehuis, ouderenflat, of 'knarrenhof'. Vrijwel uitsluitend blijkt bij doorvragen dat iedereen vrijwel hetzelfde bedoeld. Een woonvoorziening (appartementengebouw) waarbij senioren nabij elkaar/ geclusterd wonen (en dus ook andere kunnen wonen). De woningen (appartementen) zijn geschikt om oud in te worden en zorg in te verlenen. Zorg kan eventueel gezamenlijk worden ingekocht. Daarnaast is er bij voorkeur een gezamenlijk ruimte en gezamenlijk groen. Men is op zoek naar een bepaalde mate van veiligheid, geborgenheid en saamhorigheid. Vrijwel iedereen spreekt zich ook gelijk uit over een bepaalde 'kwaliteitsvoorwaarde' (bijvoorbeeld in het groen, minimaal 2 slaapkamers, niet te klein, etc.).

Enkelen hebben ook aangegeven dat een invulling met eengezinswoningen zeer wenselijk is. Dit was veelal vanuit het algemeen beeld van woningtekort (minder direct voor zichzelf).

Slechts zeer gering wordt gepleit voor het behoud van het bestaande gebouwen. Wel wordt af en toe nog genoemd het kunstwerk op de gevel van het Gilde te behouden.

Tot slot is er nog een concreet initiatief voor gehandicaptenzorg. Daarbij is (door de initiatiefnemers) met name aangegeven dat het een hoge mate van urgentie heeft. De mate van urgentie draagt eraan bij dat met name op de locatie aan de Wijnkoperstraat wordt gefocust. In de dialoog is ook het mixen van de doelgroep tussen andere woningen aan de orde gekomen. Mede gelet op het ouder worden van de cliënten wordt dit niet wenselijk geacht. Clustering is belangrijk, maar het huisvesten in een gebouw waarboven ook andere(n) wonen kan wel. Tijd is daarbij dé kritieke factor. Een plek in de wijk (bij voorkeur aan de Wijnkoperstraat, maar kan wellicht ook bij t Gilde) is absolute noodzaak gelet op de achtergrond van de doelgroep (huidige woonlocatie én mantelzorg). Woningen naast Clara (nu eigendom Poort6) is ook genoemd als mogelijke locatie voor dit initiatief. Een andere locatie dan de Wijnkoperstraat lijkt moeilijk(er) samen te gaan met de factor tijd.

Gildenweg
Het algemene beeld is dat er géén behoefte is aan een herinrichting van de Gildenweg waarbij het autoverkeer wordt gestimuleerd. Grofweg gelijkend verdeeld zijn de participanten die een verdergaande herinrichting met groen wensen en die een herinrichting met beperkte maatregelen voldoende achtten.

Uit de gesprekken is gebleken dat vrijwel alle participanten de keuze maken vanuit de wens op een verbetering van de verkeersveiligheid en het beperken van de snelheid. Vrijwel unaniem vindt men het noodzakelijk dat met name de voorzieningen voor fietsverkeer moeten worden verbeterd. Vanuit beide voorkeursen van de scenario's is bijvoorbeeld om een vrijliggend fietspad verzocht. Dit lijkt een algemeen terugkerende vraag.

Toegang Molenvliet
In algemene zin werd geconstateerd dat de inventarisatie het knelpunt van de toegang tot Molenvliet blootlegt. Daarnaast wordt (het gevoel) van verkeersonveiligheid nadrukkelijk uitgesproken. Men heeft veelal haar beklag gedaan over met name de fietsveiligheid. Daarbij zijn er betrekkelijk weinig suggesties naar voren gekomen, behalve een enkeling die 'slechts' aangeeft dat fiets en autoverkeer moet worden gescheiden, éénrichting voor fietsers over de Schelluinsekaden en de zichtbaarheid verbeteren (openheid/ zichtbaarheid – minder riet en struiken).

Één participant heeft gesuggereerd om de snelweg onder de grond aan te (laten) leggen om behalve een prettigere toegang tot molenvliet meer kwaliteit voor de wijk te bieden.

Mobiliteit
Over het algemeen wordt gekozen voor het scenario 'vrijliggende fietspaden'. Op dit moment zou het nog wel voldoende kunnen zijn om bestaande fietspaden te verbeteren. Echter, als we de ambitie waar willen maken om fietsstad te worden, dan moet er eerst een goede infrastructuur komen. De inwoners moeten in 1x door kunnen fietsen, het moet tijdwinst opleveren, het moet veilig zijn en pas dan gaan meer mensen de fiets kiezen boven de auto.

In algemene zin zijn (veel) zorgen uitgesproken over de verkeersveiligheid. Dit uit zich ook in veel ergernis over 'gedrag' dat ook buiten de gemeentelijke verantwoordelijkheid ligt. Zoals onder andere te hard rijden door auto's en (een algehele afkeur tegen) fatbikes. In algemene zin vindt men dat de verkeersveiligheid moet worden verbeterd door het nemen van maatregelen 'tegen' de auto (drempels, smaller, flitspaal, etc.). In algemene zin vindt men eveneens dat, zeker op het gebied van fietsveiligheid, er flink moet worden geïnvesteerd. Uit de gesprekken zijn enerzijds concrete suggesties voor verschillende nijpende verkeersonveilige (in ieder geval in de ogen van de participanten) situaties gedaan. Anderzijds lijkt de algemene tendens dat er verdergaande maatregelen nodig én wenselijk zijn om de fietsvriendelijkheid te vergroten. Een groot deel van de participanten vraagt daarbij om een apart c.q. vrijliggend fietsnetwerk met daarbij ook suggesties zoals fietsstraten/ 'auto te gast' en een 'fietssnelweg'.

Gezondheid
Het scenario waar maatregelen worden genomen voor het verbeteren van de leefomgeving is het meest logisch. Verdunnen is niet reëel. Maatregelen die genomen zouden kunnen worden om de gezondheid te bevorderen moeten genomen worden. Een betere geluidswal, bomen die fijnstof afvangen kunnen toegevoegd worden. Gezondheid bevorderen kan ook liggen in het stimuleren van ontmoeten en faciliteren van ontmoeting(sruimten), zoals bankjes/picknicktafels, bibliotheek in de wijk, kerk vaker open, moskee, buurthuis, natuurcentrum en het omzien naar elkaar. Inwoners vinden het geen probleem om dicht bij de snelweg te wonen en zien ook nog ruimte voor verdichting.