

Bijlage: Participatieverslag Voorhout



Samen maken we Teylingen

November 2025

Inhoud

1. Inleiding
2. De Kopgroep en de werkwijze
3. De uitgangspunten
4. Hoe is het Centrumplan tot stand gekomen?
5. Reflectie en vervolg

Er heeft een wijziging plaatsgevonden op pagina 4 ten opzichte van de versie september 2025.

1. Inleiding

Sinds september 2024 is in Voorhout een intensief participatietraject gestart met inwoners, ondernemers, pandeigenaren, vertegenwoordigers van lokale verenigingen, ambtenaren en externe experts. Doel van deze samenwerking is het opstellen van een gedragen plan voor de herinrichting van het centrum. De werkwijze is bewust gekozen: een co-creatief proces waarin belangen worden gedeeld, alternatieven besproken en keuzes worden afgewogen op basis van gezamenlijke doelen.

De gemeente speelt hierbij een faciliterende en verbindende rol. Zij heeft de opdracht meegegeven om tot een toekomstbestendig en gedragen centrumplan te komen en ondersteunt het proces met expertise, beleidskaders en besluitvorming. In alle fasen van het traject is gestreefd naar een transparant proces.

Gedurende acht bijeenkomsten zijn diverse thema's behandeld. Van de inrichting van de Herenstraat tot de functie van het kerkplein, en van verkeersveiligheid tot economische vitaliteit. Dit participatieverslag vat samen wat besproken is, welke inzichten gedeeld zijn, welke zorgen en wensen leven en welke dilemma's zijn benoemd en besproken.

Aanleiding

In december 2020 is door de gemeente Teylingen de Centrumvisie Teylingen vastgesteld. De Centrumvisie beschrijft op hoofdlijnen de koers die ervoor moet zorgen dat de centra vitaal, aantrekkelijk en klimaatadaptief blijven.

Wat voorafging

De gemeente is aan de slag gegaan met het uitwerken van de Centrumvisie in een concept centrumplan per kern. Het plan beschrijft hoe de kernen in de toekomst gaan functioneren: wat zijn echte verblijfsplekken, waar kun je fietsen, waar parkeer je je auto, etc. Zogeheten leidende principes.

De leidende principes voor de toekomst van de kernen en het te volgen participatieproces zijn bij inloopbijeenkomsten in mei 2024 en via gesprekken, gemeenteberichten en website bij de inwoners bekend gemaakt. Dit maakte veel los: bijval, maar ook kritiek. Met name de bereikbaarheid (auto en fiets) en parkeren waren onderwerpen van discussie. Daarom heeft het college besloten meer inhoudelijke ruimte te bieden in het participatieproces. De leidende principes zijn losgelaten en er is volop ruimte voor het inhoudelijke gesprek om tot oplossingen te komen om de doelen uit de Centrumvisie te realiseren.

2. De kopgroep en de werkwijze

De gemeente Teylingen wil samen met belanghebbenden een centrumplan maken. Dit doen we omdat we geloven dat door praktijkkennis en -ervaring te combineren met expertise er goede en gedragen plannen komen. Om dit werkbaar te maken is er per kern een zogeheten kopgroep opgericht bestaande uit een diverse groep deelnemers zoals ondernemers, inwoners, verenigingen, gemeente ambtenaren en experts. Elke kopgroep wordt beschouwd als een afspiegeling van de samenleving. Waar nodig zijn er nog aanvullende gesprekken gevoerd met direct belanghebbende stakeholders.

Deelnemers kopgroep

Tijdens de informatiebijeenkomsten voor alle inwoners in mei 2024 is de oproep gedaan voor deelnemers aan de kopgroep. Ook via de website zijn deelnemers geworven. In Voorhout hebben in totaal 40 mensen zich aangemeld met een korte motivatie waarom ze graag mee willen doen. Er is een selectie gemaakt op basis van doelgroep, locatie in het centrum, leeftijd en belangen. Per kern is er een kopgroep opgericht bestaande uit 14 deelnemers vanuit de samenleving en vier deelnemers vanuit de gemeente Teylingen waaronder de projectleider, adviseur economie, recreatie en toerisme, adviseur buitenruimte, en de omgevingsmanager. Daaraan zijn twee externe experts toegevoegd: adviseur mobiliteit (bureau Kragten) en ontwerpers (Kuiper Compagnons). Zij werken in opdracht van de kopgroep en werken voorstellen uit op basis van wat in de kopgroep is besproken.

De kopgroep is een afspiegeling van de samenleving en alle belangen zijn vertegenwoordigd om tot een uitvoerbaar plan te komen.

Deelnemers kopgroep Voorhout vanuit de samenleving

	Rol
1	Inwoner
2	Inwoner
3	Inwoner
4	Inwoner / burgerinitiatief
5	Inwoner / ondernemer
6	Ondernemer
7	Ondernemer / vastgoedeigenaar / inwoner
8	Ondernemer / vastgoedeigenaar
9	Vastgoedeigenaar
10	Vastgoedeigenaar
11	Ondernemer / vereniging (BPT) / centrumplanvoorhout.nl
12	Ondernemer / inwoner
13	Vertegenwoordiger vereniging (Oranje Vereniging)
14	Vertegenwoordiger vereniging (Betrokken <u>Teylingers</u>)

Tijdens het proces zijn vier deelnemers gestopt. Voor twee deelnemers (vereniging en vastgoedeigenaar) bleek de tijdsinvestering die nodig was te veel. Twee andere deelnemers zijn uit de kopgroep gestapt vanwege onvrede over de gang van zaken. In verschillende bijeenkomsten is hier expliciet aandacht voor geweest en zijn aanpassingen gedaan. Toch hebben deze personen besloten te stoppen. De rollen van de gestopte deelnemers zijn vertegenwoordigd door andere kopgroepleden en er is gevraagd om de belangrijkste belangen/aandachtspunten in te brengen zodat we daar rekening mee konden houden (vereniging).

Doelstelling participatieproces

Het doel van de kopgroep is om een voorstel te maken voor een gedragen plan waarin het algemeen belang van de samenleving wordt gewaarborgd. Het plan draagt bij aan het behalen van

de doelen uit de Centrumvisie: aan een vitaal, aantrekkelijk en klimaatadaptief Teylingen. Nu en in de toekomst. Het plan wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

Werkwijze

Vanuit de gedachte om samen een plan te maken is ervoor gekozen de kopgroep de ruimte te geven om zowel het proces als de inhoud te bedenken. De kopgroep is gestart met enkel de doelen uit de Centrumvisie en de motie voor een autoluwe Herenstraat en de opdracht om tot een gedragen en realistisch plan te komen dat kan worden voorgelegd aan de raad voor besluitvorming. Als vertrekpunt is uitgegaan van vijf bijeenkomsten met de opmerking dat indien meer bijeenkomsten nodig zijn hiervoor ruimte is. Uiteindelijk zijn er acht bijeenkomsten geweest vanaf september 2024 tot en met juni 2025.

Ter ondersteuning van een open en goed gesprek, waarin alle stemmen worden gehoord, zijn de kopgroep bijeenkomsten begeleid door een onafhankelijke gespreksleider van bureau Beaumont.

Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt en documenten werden met elkaar gedeeld via Onenote.

Om de samenwerking van de kopgroep succesvol te laten zijn, zijn in de eerste kopgroep bijeenkomst een aantal afspraken gemaakt:

- De kopgroep bijeenkomsten zijn dé plek waar we praten het centrumplan. De inbreng van alle deelnemers, ook die van de gemeente, komt hier op tafel. Dit kan gaan over de inhoud maar ook over hoe we met elkaar samenwerken.
- Iedereen heeft een gelijkwaardige stem en we gaan respectvol met elkaar om.
- Verslaglegging richt zich op de hoofdlijnen met aandacht voor belangen, afwegingen en actiepunten.
- Als deelnemers aan de kopgroep een achterban hebben is overleg met hen over wat is besproken logisch. We verspreiden echter geen informatie op sociale media.
- Om mensen buiten de kopgroep te informeren over de voortgang delen we (kopgroep) na afloop van een bijeenkomst een kort berichtje over wat is besproken (hoofdlijnen) op de gemeentelijke website.
- Informatie wordt gedeeld via een online omgeving.

De procesbegeleider heeft hier expliciet aandacht aan gegeven tijdens de bijeenkomsten.

Informeren de samenleving

Tijdens het proces is na elke bijeenkomst een kort verslag over de voortgang gedeeld op de website van de gemeente Teylingen. Daarnaast zijn digitale nieuwsbrieven verstuurd naar zo'n 350 mensen die daarop zijn geabonneerd. De nieuwsbrieven bevatten updates van alle ontwikkelingen in en rondom de centra.

Om de samenleving te informeren over het plan is ervoor gekozen een korte animatiefilm te maken, waarin het plan visueel en mondeling wordt uitgelegd. Via een nieuwsbericht wordt kenbaar gemaakt waar alle informatie over het plan te vinden is. Daarnaast zijn er momenten waarop inwoners kunnen binnenlopen om vragen te stellen.

Besluitvorming Kerkplein

Het kerkplein is eigendom van het Bisdom Rotterdam. Zij moeten instemmen met de plannen zoals deze bedacht zijn door de kopgroep. Dit is een langdurig proces wat parallel zal lopen aan de besluitvorming door de gemeenteraad. Eventuele aanpassingen zijn mogelijk in de vervolgstap: het maken van een uitvoeringsplan.

3. De uitgangspunten

De uitgangspunten voor de participatie zijn:

De doelen uit de Centrumvisie (2020)



Toekomstgericht: vitaal, aantrekkelijk en klimaatadaptief

- een compleet en passend voorzieningenaanbod in het winkelgebied
- concentratie en clustering van deelgebieden van detailhandel en andere voorzieningen in winkelgebied
- meer eenheid en samenhang in de openbare ruimte (ruimtelijke kwaliteit)
- meer comfort, gemak en beleving in het winkelgebied
- betere samenwerking

Het bereiken van doelen uit de motie:

- het autoluw maken van de Herenstraat waarbij het aantal autobewegingen wordt verminderd naar 4500 per etmaal.

De kaders die zijn meegegeven zijn:

- Een realistisch plan
- Plangebied: het winkelgebied

4. Hoe is het Centrumplan tot stand gekomen?

Hieronder zijn de processtappen uitgeschreven waarbij inzichtelijk wordt gemaakt welke belangen zijn ingebracht en welke afwegingen zijn gemaakt.

Stap 1: Procesafspraken en belangeninventarisatie maken

Het proces is gestart met het maken van procesafspraken en een kennismaking waarin de deelnemers hebben aangegeven wat voor hun belangrijk is bij het maken van het centrumplan. Ook is gekeken naar de bestaande kwaliteiten van het centrum en de plekken waar verbetering gewenst is. Vervolgens is een prioritering aangebracht: waar moeten we als eerste mee aan de slag.

Aan de hand van beelden gaven deelnemers hun kijk op de gewenste inrichting van de verschillende plekken en werd informatie gedeeld over de bestaande situatie en het functioneren van het centrum. Door de gesprekken ontstond inzicht in wat eenieder belangrijk vond en wat de achterliggende reden daarvan is.

Hieronder staan belangrijke thema's en belangen genoemd.

1. Procesafspraken

We moeten een plan maken waarin iedereen zich kan vinden of in elk geval aanvaardbaar is, een gelijkwaardige samenwerking waarbij elke mening telt, kennisdeling waarbij alle informatie wordt gedeeld, verslaglegging op hoofdlijnen, het gesprek wordt aan tafel gevoerd, na elk overleg wordt een beknopte terugkoppeling gegeven aan de samenleving.

2. Verkeersveiligheid en mobiliteit

Een centrale ambitie is het terugdringen van de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerde verkeer in het centrum. Met name in de Herenstraat zijn hiervoor verschillende maatregelen voorgesteld en besproken. Onder het motto "auto te gast" wordt gestuurd op het creëren van een gebied waar fietsers en voetgangers de ruimte krijgen, en automobilisten zich aanpassen aan de situatie.

Maatregelen die zijn besproken, zijn onder andere het aanleggen van verhoogde kruispunten, het maken van stoepranden en shared space-gebieden, en het afsluiten van bepaalde wegen zoals Kerkzicht voor doorgaand verkeer. Deze ingrepen moeten bijdragen aan een veiliger en aangenamer centrum, met behoud van bereikbaarheid van het centrum. Hierbij is ook rekening gehouden met het beperken van de impact van maatregelen op omliggende straten van het Oude Dorp.

3. Parkeren en bereikbaarheid

Parkeren is een van de meest besproken thema's binnen de kopgroep. Waar sommigen pleiten voor het maximaliseren van de verblijfskwaliteit door parkeerplaatsen te verwijderen, wijzen anderen op het belang van de vitaliteit van het centrum, nabij parkeren voor ouderen, minder validen en kerkgangers en de nu al aanwezige parkeerdruk. Het is zoeken naar de juiste balans.

4. Evenementen en levendigheid

De wens om ruimte te bieden aan evenementen zoals de kerstmarkt, Feest op het Plein, de najaarsfeesten en het luchtkussenfestival werd breed gedeeld. De herinrichting van het Kerkplein speelt hierin een sleutelrol. Het plein wordt gezien als het kloppend hart van het centrum en moet worden ingericht zodat ontmoeting, verblijf en evenementen mogelijk zijn.

Bij het opstellen van de uitgangspunten voor het kerkplein is nadrukkelijk rekening gehouden met uitvaarten en kerkdiensten, waarvoor voldoende parkeergelegenheid nabij het kerkgebouw behouden moet blijven. Deze combinatie van functies en belangen vraagt om een zorgvuldige ruimtelijke invulling, waarbij flexibiliteit en esthetiek hand in hand gaan.

5. Economische vitaliteit en ruimte voor ondernemers

De ondernemers benadrukten de noodzaak van een goede bereikbaarheid voor bezoekers, leveranciers (laden/lossen), ruimte voor terrassen, en flexibiliteit van de openbare ruimte voor evenementen. Er is draagvlak voor een ruimtelijk ontwerp dat de verblijfskwaliteit verhoogt, mits dit niet ten koste gaat van het aantal de autobereikbaarheid en parkeerplaatsen.



Deze opdracht heeft duidelijk gemaakt dat er aan veel mogelijkheden worden gedacht om het centrum te verbeteren. Er zijn veel gelijke denkrichtingen, maar ook tegengestelde belangen en ideeën. Met name zijn er verschillende beelden over autoparken, fietsen, vergroenen en veiligheid.

Er is beperkt ruimte, dus er zullen keuzes gemaakt moeten worden. De inrichting van het verkeer is allesbepalend voor de verdere uitwerking. De volgende stap is het bepalen van de maatregelen om het doorgaande verkeer, dat geen bestemming heeft in de Herenstraat en of het 'oude dorp' te verminderen.

Gezamenlijk wordt geconcludeerd dat mogelijke oplossingen moeten worden afgewogen op onderstaande punten:

1. Veiligheid verbeteren: de snelheid van verkeer moet omlaag
2. Verkeersdruk: minder verkeer in de Herenstraat
3. Vrachtwagens: verbeteren veiligheid in relatie tot laden en lossen
4. De Herenstraat moet goed bereikbaar blijven met de auto
5. Leefbaarheid (toevoegen van groen)
6. Evenementen moeten mogelijk zijn
7. Impact op de omgeving zo laag mogelijk
8. Herenstraat bereikbaar houden voor bestemmingsverkeer (bv. uitvaarten)
9. Parkeren behouden
10. Klimaatbestendig maken

Stap 2: Verkeersscenario's uitwerken

Op basis van de uitkomsten van de voorgaande stap hebben de ontwerpers en verkeerskundige drie scenario's uitgewerkt.

Hieronder zijn de drie modellen toegelicht.



Scenario 1

Versmallen/vertragen

De rotonde Schoutenlaan-Jacoba van Beijerenweg vervangen door een verkeersregelinstallatie om het verkeer te doseren en daarnaast twee wegversmallingen in de Herenstraat realiseren om autoverkeer te remmen (fietsers hebben vrije doorgang).



Scenario 2

Afsluiting voor doorgaand verkeer tijdens venstertijden (paaltje)

In de ochtend- en middagspits is er geen doorgaand autoverkeer mogelijk. Op de overige momenten kan het autoverkeer in twee-richtingen de Herenstraat in en uit rijden vanaf beide zijden.



Scenario 3

Eénrichtingsverkeer tussen het gedeelte met de roze pijl. Richting: Jacoba van Beijerenweg naar de Nagelbrug rotonde.

Stap 3: Belangen afwegen en verkeersmodel kiezen

In twee groepen gaan deelnemers aan de slag met het bespreken van de 3 scenario's. Voor- en nadelen worden gedeeld, varianten binnen de scenario's worden besproken en vragen komen op tafel waaronder wat de impact is op de hulpdiensten en snelbus en hoe het verkeer nu wordt gestuurd met bebording (buiten Herenstraat).

In beide groepen spreekt een meerderheid de voorkeur uit voor scenario 1. Met dit scenario wordt het doorgaande verkeer ontmoedigd dat geen bestemming heeft in de Herenstraat en/of oude dorp door het te doseren en weerstand op te werpen (versmallingen). Dat komt de veiligheid ten goede. Tegelijk blijft de autobereikbaarheid gewaarborgd. Als aanvullingen om de veiligheid te verbeteren wordt voorgesteld de kruisingen met de zijstraten te markeren door ander materiaalgebruik en/of wegmarkeringen. Ook wordt gesteld dat een campagne gericht op het gedrag van mensen essentieel is om de doelen te bereiken. Aangevuld met handhaving. Tot slot wordt voorgesteld om pilots te doen op korte termijn met wegversmallingen (bv. bloembakken) en de effecten te meten.

Er is zijn ook enkele stemmen voor scenario 2, omdat met dit scenario er meer impact op het doel "minder verkeer" bereikt kan worden. Er is bewustzijn dat deze variant op dit moment een brug te ver lijkt voor het dorp en er zijn zorgen over de effecten van dit scenario op de omgeving.

Voor scenario 3 is geen enthousiasme. Die heeft teveel negatieve impact op de omgeving.

In een groep is ook al gesproken over de inrichting van de straat en waar versmallingen zouden moeten/kunnen komen. Er is enthousiasme voor de bedachte slinger op het Kerkplein. Omdat de automobilist hierdoor het gevoel heeft in een 'speciaal gebied' te komen waardoor de snelheid lager zal worden.

Scenario 1 wordt verder uitgewerkt met de maatregelen:

- Afsluiten Kerkzicht voor auto's, zodat er minder opstopping ontstaan op de Jacoba van beieren weg.
- Andere inrichting op kruispunten, zodat het duidelijk is dat er een zijstraat is waar voorrang verleend moet worden.
- Versmallingen toepassen op plekken waar het kan, om de route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer en snelheid te remmen.
- Kerkplein inrichten als shared space met markering voor rijweg
- Verkeerslichten in plaats van rotonde stationslocatie
- Zebrapad verplaatsen over het spoor

Straatprofiel

Ook is er nagedacht over het straatprofiel. Het uitgangspunt is 'auto te gast' waarbij er wordt gezocht naar een profiel waarbij de fiets de ruimte heeft. Vanuit de kopgroep kwamen twee soorten profielen die zijn besproken.



1. Fietsstraat profiel



2. Straat met rode fietsstroken

Er is gekozen voor profiel 1: fietsstraat profiel, omdat de automobilist door de middenlijn minder geneigd zal zijn om de fietser in te halen. Dit zal ten goede komen van de veiligheid.

Parkeren

Tot slot is er nagedacht over parkeerplaatsen. Er is gekozen voor een benadering waarin op centrale locaties, zoals het Kerkplein en de Herenstraat, parkeerplaatsen worden verminderd, en elders in of nabij het centrum parkeercapaciteit wordt toegevoegd of geoptimaliseerd (bijvoorbeeld Beukenrode, Churchilllaan, Schoonoord). Zo ontstaat er in het hart van het centrum ruimte om groen toe te voegen en de verblijfskwaliteit te verhogen.

Specifiek voor het Kerkplein is afgesproken dat circa 20 parkeerplaatsen aan de achterzijde blijven bestaan, onder andere voor bezoekers van het zorgcentrum en de kerk. De voorzijde kan dan ingericht worden als verblijfsplek.

Het uitgangspunt voor de Herenstraat is parkeren aan één zijde om rust in de straat te brengen en meer groen te kunnen toevoegen.

Er is veel nagedacht over alternatieve parkeerlocaties zoals de grond bij de Nagelbrug, Schoonoord, beter benutten van de parkeergarage van de Plus supermarkt, parkeergarage van Agneshove, Beukenrode en Churchillaan. Er zijn voldoende mogelijkheden en worden nog verder onderzocht, waarbij de wens is om zo min mogelijk groen op te offeren.

Stap 4: Gesprekken voeren met stakeholders

Er zijn gesprekken gevoerd met de direct betrokken stakeholders zoals de nood- en hulpdiensten. De nood- en hulpdiensten worden altijd gevraagd om advies te geven. Zij toetsen de plannen aan bereikbaarheid van de voertuigen, geldende richtlijnen m.b.t. weginrichting en handhaving. Ook is er gesproken met grondeigenaren waar grote veranderingen worden voorzien, zoals bijvoorbeeld het kerkplein (het besluitvormingsproces bij het Bisdom loopt parallel), en eigenaren van parkeergarages om openstellingen te bespreken. Ook zijn plannen afgestemd met ProRail, eigenaar van de sporen en spoorwegovergang.

Een aandachtspunt is het spanningsveld tussen de noodzaak voor maatregelen om het verkeer te vertragen en daarmee te verminderen en de eisen van de hulpdiensten, die vrezen voor vertragingen bij het passeren van obstakels. Hierover zijn constructieve gesprekken gevoerd die geleid hebben tot aanpassingen van het plan: rotonde in plaats van verkeerslichten op het kruispunt Jacoba van Beijerenweg – Componistenlaan en laten vervallen van wegversmalling bij het spoor.

Stap 5: Dilemma's en afwegingen: bijstellen plan

Tijdens de gevoerde gesprekken is de kopgroep tegen een aantal dilemma's aangelopen zoals hieronder omschreven.

Veiligheid vs. funderingsschade

Verhoogde kruispunten verbeteren de verkeersveiligheid, maar kunnen trilling veroorzaken. De oudere woningen (gefundeerd op staal) zijn gevoelig voor schade als gevolg van trillingen. Een zorgvuldige afweging is gemaakt waarbij drempels/plateaus alleen worden geplaatst op plekken waar dat kan.

Bereikbaarheid vs. leefbaarheid

Het afsluiten van wegen zorgt voor minder autoverkeer en daarmee voor veiligheid en aantrekkelijkheid door echte verblijfsplekken te maken, maar stuit op weerstand vanuit bewoners en ondernemers vanwege het belang van een goede autobereikbaarheid. Er is een pakket van alternatieve maatregelen bedacht waarmee de Herenstraat zowel autoluwer en veiliger als goed bereikbaar blijft voor bezoekers.

Parkeren vs. vergroenen

Parkeerdruk is hoog, maar vergroening is noodzakelijk voor klimaatadaptatie en aantrekkelijkheid. Daarom is gezocht naar oplossingen om vergroening toe te passen en het aantal parkeerplaatsen te behouden en bij voorkeur te verhogen. Gekozen is voor het verplaatsen van een aantal parkeerplaatsen van het kerkplein naar de randen van het centrum zoals de Churchillaan en Beukenrode. Hiermee kan het kerkplein meer een verblijfsplek worden.

Evenementen vs. ruimtegebruik

Evenementen op het Kerkplein brengen leven en vragen ook om voldoende ruimte. Tegelijkertijd is het doel ook om het Kerkplein te vergroenen, en is het behoud van parkeerplaatsen gewenst. De uitwerking van het ontwerp moet rekening houden met ruimte voor evenementen en vergroenen van het Kerkplein.

Maatschappelijke belangen vs. individuele belangen

Sommige keuzes zijn gunstig voor de gemeenschap als geheel, maar minder voordelig voor individuele bewoners of ondernemers. Denk aan het beperken van uitstallingen, wijzigingen in rijroutes, verplaatsen van parkeerplekken of veranderingen in zichtlijnen. Deze spanningen zijn erkend en besproken.

Uitstraling en toegankelijkheid versus uitstallingen

Uitstallingen is een onderwerp geweest waar over is gesproken. Afspraken maken over uitstallingen van ondernemers draagt bij aan het borgen van de toegankelijkheid, kwaliteit en uitstraling en daarmee de aantrekkelijkheid van het centrum. Tegelijkertijd moet er ook ruimte zijn voor ondernemers voor een stukje eigen identiteit en ondernemerschap.

Het afwegen van deze dilemma's en de gesprekken die zijn gevoerd met met de belangrijkste stakeholders hebben bijgedragen aan aanpassingen aan het plan.



Aangepast model plan B

Aanpassingen:

- Auto te gast, twee wegbrede fietsstroken met een overrijdbare midden geleider in het midden van rotonde tot rotonde
- Versmalling Jacoba van Beierenweg weghalen en vervangen door drempels
- Versmalling zuid behouden
- Drempel vlak na rotonde Nagelbrug
- Oversteek fiets bij Nagelbrug aanpassen
- Inrichten als 30 km/h zone
- Doctor Aletta Jacobstraat afsluiten voor autoverkeer om afslaand verkeer te beperken

- Verminderen aantal zebrapaden; alleen op school-thuis route (1 of 2 locaties) – te bepalen waar
- Duidelijk accentueren kruispunten
- Gezien de wensen van de nood- en hulpdiensten is het plan bijgesteld. De verkeerslichten installatie is vervangen voor een LARGAS (**LA**ngzaam **R**ijden **GA**at **S**nel) rotonde en de wegversmalling bij het spoor is komen te vervallen met als doel om de aanrijtijden niet te verhogen.

Stap 6: Deelgebieden uitwerken

Op basis van de gemaakt keuzes voor het verkeersmodel zijn verschillende plekken verder uitgewerkt.

Kerkplein – Het kloppend hart

Het Kerkplein staat symbool voor de ambitie van een leefbaar, functioneel en gastvrij centrum. In het ontwerp krijgt het plein een shared-space karakter zonder trottoirs, maar met duidelijke markeringen voor rijwegen en looproutes. De inrichting met banken, groen en zitelementen draagt bij aan het verblijfsgevoel. Er is ook ruimte voor terrassen, parkeren voor onder anderen kerkgangers en evenementen.

Tegelijkertijd is dit de plek waar verschillende belangen botsen: bereikbaarheid, parkeren, veiligheid en functies. Door het aantal parkeerplaatsen te beperken en anders te situeren aan de achterkant van het plein, wordt gestreefd naar een balans tussen bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.

Het ontwerp dat op grond ligt van de kerk is besproken maar moet nog voor besluitvorming worden voorgelegd aan het bisdom. Dat proces loopt parallel aan de besluitvorming van de gemeenteraad.

Herenstraat – Fietsstraat met winkels

De Herenstraat ondergaat een gedaantewisseling van doorgaande verkeersader naar straat met winkels. In het gekozen profiel "auto te gast" wordt de straat ingericht met twee brede rijstroken en overrijdbare middenstroken. Bij het kerkplein komt een slinger in de weg waardoor het verkeer wordt geremd. Parkeren gebeurt aan één zijde, met behoud van enkele opstelplaatsen voor laden en lossen bij winkels.

De stoepen worden waar nodig verbreed tot minimaal twee meter, en er is veel aandacht voor veilige oversteekplaatsen. Op strategische locaties komen versmallingen en markeringen om snelheid te remmen. Fietsinfrastructuur is geïntegreerd, zonder aparte stroken, zodat de fietser centraal komt te staan en de auto te gast is. De inrichting van de Herenstraat wordt doorgetrokken over het spoor in de Jacoba van Beierenweg tot aan de rotonde.

Beukenrode, Churchillaan en Schoonoord – Compensatie parkeerplaatsen en veiligheid

Parkeerplaatsen uit de Herenstraat en van het Kerkplein worden aan de randen van het centrum toegevoegd. Bij Beukenrode kunnen 18 plekken worden gerealiseerd. Bij de Churchillaan circa 8 en bij de Schoonoord ca. 6. Het toevoegen van parkeerplaatsen op strategische plekken, zoals bijvoorbeeld op Schoonoord, wordt gezien als maatregel tegen eventueel sluipverkeer in die straat. Tevens dragen deze parkeerplaatsen bij als snelheidsbeperkende maatregel door de hiermee gepaard gaande as-verlegging. Dit zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

Ook is gesproken over het verbeteren van de bewegwijzering en het ontmoedigen van doorgaand verkeer in de Herenstraat via navigatiesystemen, zoals Google Maps.

Stationsgebied

In dit plan is geen verdere uitwerking gedaan voor de stationsgebiedontwikkeling omdat die ontwikkeling parallel als eigen proces loopt. Uiteraard is er wel samenhang en afstemming tussen beide projecten.

5. Reflectie en vervolg

De kopgroep kenmerkt zich door een open en gelijkwaardige samenwerking waarbij iedereen vanuit zijn kennis over Voorhout een eigen bijdrage heeft kunnen leveren. In elke sessie werd ruimte gemaakt voor individuele inbreng, reflectie op het proces en terugkoppeling van vorige sessies. Alles werd besproken, ook als het lastig was.

Het participatieproces van de Kopgroep Voorhout toont aan dat zorgvuldig en transparant samenwerken loont. Ondanks uiteenlopende belangen is er een gedragen plan ontstaan dat richting geeft aan de herontwikkeling van het centrum. Er was aandacht voor de representativiteit van de deelnemers: zo is gesproken over de rol van de kerk, evenementen, de zorginstellingen en bewonersverenigingen.

Er is gewerkt van grof naar fijn en er zijn bewuste keuzes gemaakt met duidelijke afwegingen. Bij elke tussenstap is getoetst of consensus kon worden bereikt. Spanning op rolverdeling en pettenproblematiek (bv. deelnemers met meerdere belangen) is besproken en erkend. Uiteindelijk is steeds gewerkt aan een gedeeld plan, gedragen door argumenten en wederzijds begrip.

De deelnemers waardeerden dat zij mochten meedenken en zijn van mening dat hun inbreng serieus is genomen. Binnen de groep heerst de teleurstelling dat gedurende het proces deelnemers zijn afgehaakt, maar zijn tegelijkertijd ook trots op het resultaat waarbij aandacht is besteed aan alle onderwerpen die samenkomen in het centrum.

Er zijn nog wel zorgen over de uitvoeringsplanning en financiële haalbaarheid, maar hopelijk kunnen die zorgen in de vervolg uitwerking worden weggenomen.

Bovenstaande is geschreven aan de hand van een reflectie die is gedaan als afsluiting van de laatste bijeenkomst.

Het participatieverslag wordt onderdeel van het informeren van inwoners, ondernemers en verenigingen. Eind dit jaar neemt de gemeenteraad een besluit over het centrum- en beeldkwaliteitsplan. Met dit verslag als ruggensteun hopen we dat dit besluit rust op een breed en gedragen fundament.