

Bijlage: Participatieverslag Sassenheim



Samen maken we Teylingen

September 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

1. Inleiding

Sinds september 2024 is in Sassenheim 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 Hoofdstraat tot de functie van het kerkplein, en van verkeersveiligheid tot terrassen en uitstallingen. Dit participatieverslag vat samen wat besproken is, welke inzichten gedeeld zijn, welke zorgen en wensen leven en welke dilemma's zijn benoemd.

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 Sassenheim hebben in totaal 28 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 Sassenheim vanuit de samenleving

	Rol
1	Inwoner
2	Inwoner
3	Inwoner
4	Inwoner
5	Inwoner
6	Inwoner / ondernemer
7	Ondernemer
8	Horecaondernemer
9	Horecaondernemer
10	Horecaondernemer / vastgoedeigenaar
11	Ondernemer / vastgoedeigenaar
12	Ondernemer / vereniging (BPT)
13	Vertegenwoordiger vereniging (BPT)
14	Vertegenwoordiger vereniging (St. Oud Sassenheim)

Tijdens het proces zijn twee deelnemers gestopt. Voor deze deelnemers bleek de tijdsinvestering die nodig was te veel. Dit waren een inwoner/ondernemer en een vertegenwoordiger van vereniging. Deze belangen zijn tijdens het proces wel goed vertegenwoordigd door de rest van de kopgroep.

Doelstelling

Het doel van de kopgroep is om een voorstel te maken voor een gedragen centrumplan waarin het algemeen belang van de samenleving wordt gewaarborgd. Het plan draagt bij aan het behalen van de doelen uit de Centrumvisie: 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 moties voor een het verbeteren van de verkeersveiligheid bij het kruispunt Hoofdstraat/Kerklaan en het creëren van een voetgangersgebied. Daarbij was 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:

- Elkaar uit laten praten en goed luisteren naar elkaar.
- Iedereen is gelijkwaardig: elke mening telt.
- Kennisdeling is belangrijk: alle informatie moet met alle deelnemers worden gedeeld.
- De verslaglegging moet zich richten op de hoofdlijnen en er wordt een actielijst bijgehouden voor besluiten.
- De inbreng van eenieder, ook van de mensen van de gemeente, komt ter plekke op tafel.
- Na elk overleg wordt er kort op hoofdlijnen iets gedeeld op de website van de gemeente om 'de mensen buiten' te informeren over de voortgang.

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.

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 diverse moties en (geamendeerde) raadsbesluiten:

- Autoluw kerkplein Sassenheim
- Verkeersveilige Hoofdstraat en horecaplein Sassenheim

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 laten elkaar uitpraten, 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 als kernwaarde

Verkeersveiligheid is een heel belangrijk thema. Diverse deelnemers benadrukken dat het huidige centrum, met name de Hoofdstraat, onveilig voelt voor voetgangers. Kinderen die naar school fietsen op fatbikes, bezoekers die door het centrum fietsen, (oudere) bewoners die oversteken: het centrum moet veiliger en overzichtelijker worden. Er worden verschillende denkrichtingen genoemd als oplossing zoals het scheiden van verkeersstromen en afsluitingen tijdens venstertijden.

3. Parkeren: balans tussen bereikbaarheid en ruimtegebruik

Het thema parkeren kwam steeds terug, en dat is niet verwonderlijk. De beschikbaarheid van voldoende parkeerplekken is voor zowel ondernemers als bezoekers en bewoners cruciaal. Tegelijkertijd is er een gedeeld gevoel dat het kerkplein niet volledig gebruikt moet worden voor parkeren, maar ook juist voor groen en evenementen. Deelnemers hebben ideeën geopperd zoals een parkeergeleidingssysteem om zoekverkeer te beperken, het efficiënter indelen van bestaande parkeerterreinen, en het toevoegen van parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. Ook zijn plekken als de Oude Rabobank en de Sassembourg genoemd als mogelijke alternatieven voor structurele parkeeroplossingen.

4. Groen en verblijfskwaliteit

De wens om het centrum groener te maken, leeft breed. Inzichten zijn gedeeld over de meerwaarde van bomen, bankjes, plantenbakken, een fontein en het toevoegen van aantrekkelijk verblijfsgebied. Niet alleen draagt dit bij aan klimaatadaptatie en biodiversiteit, het verhoogt ook de aantrekkelijkheid van het winkelgebied. Diverse deelnemers noemden de wens voor "bankjes met boomranden om op te zitten" en een "meer parkachtige beleving" rond het kerkplein. En kan de bollendorp-identiteit als inspiratiebron dienen voor de bestrating? Het idee kan rekenen op enthousiasme.

5. Economische vitaliteit en ruimte voor ondernemers

Er is grote waardering voor de huidige staat van het centrum: weinig leegstand, een breed aanbod van winkels, en een centrum dat economisch vitaal is. De ondernemers benadrukten de noodzaak van een goede bereikbaarheid voor leveranciers (laden/lossen), ruimte voor terrassen, en flexibiliteit van de openbare ruimte voor marktdagen of evenementen. Er is draagvlak voor een ruimtelijk ontwerp dat de verblijfskwaliteit verhoogt, mits dit niet ten koste gaat van het aantal parkeerplaatsen.



Het is duidelijk dat er veel mogelijkheden zijn om het centrum te verbeteren. Er zijn veel overeenkomstige denkrichtingen, maar ook tegengestelde belangen en ideeën. Waar de een het belangrijk vindt dat er gescheiden stroken komen voor fietsers en voetgangers, vindt iemand anders het belangrijker dat er ook groen in de straat komt.

Er zijn ook overeenkomstige ideeën, onder andere:

- Gelijk aantal parkeerplaatsen behouden
- Fietsenstalling in winkelpand
- Scheiden fietsers en voetgangers
- Meer groen in het centrum
- Werken met venstertijden voor fietsen en/of auto's in de Hoofdstraat

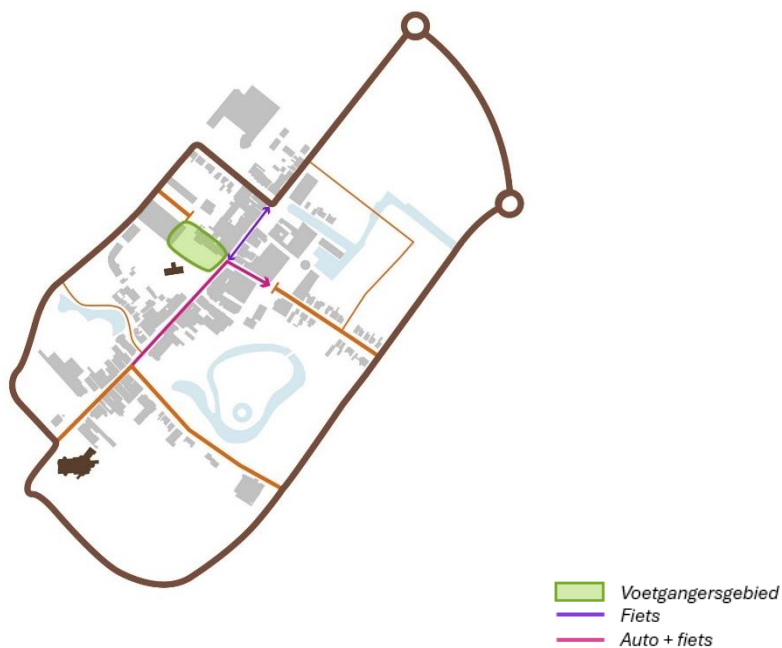
Er is beperkt ruimte, dus er zullen keuzes gemaakt moeten worden. De manier waarop het verkeer (auto, fietsers, voetgangers) door het centrum gaat, is allesbepalend voor de verdere uitwerking. De volgende stap is daarom het bepalen van de verkeersstromen, daarna kunnen we aan de slag met de andere onderwerpen.

Stap 2: Verkeer scenario's uitwerken

Op basis van de uitkomsten van de voorgaande stap hebben de ontwerpers en verkeerskundige vier scenario's uitgewerkt met verschillende inrichtingsmodellen waarbij is gekeken naar de mobiliteitsstromen: parkeren, auto's, fietsen, voetgangers.

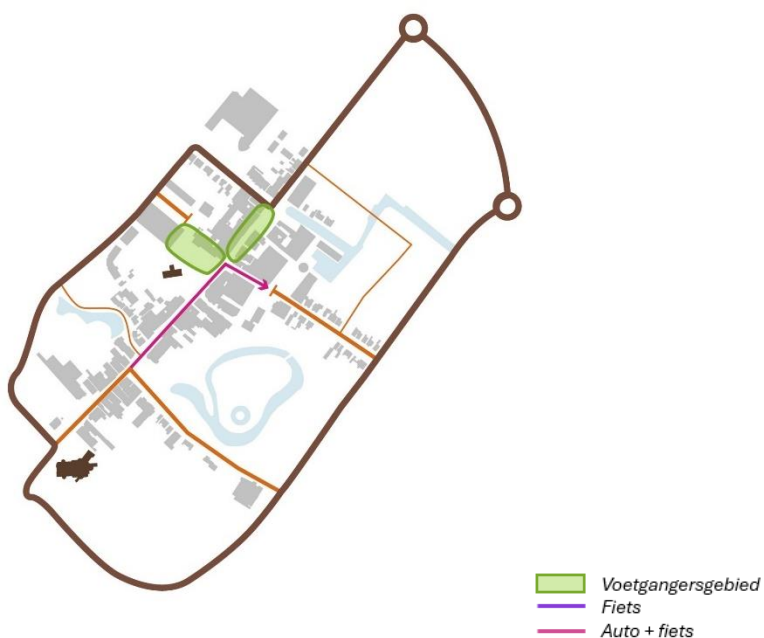
Hieronder zijn de vier modellen toegelicht.

1. Eén richting auto | fietsen door de Hoofdstraat: de auto kan van zuid naar noord door de Hoofdstraat om via de Kerklaan het centrum uit te rijden. Het stuk bij het kerkplein is voetgangersgebied. Het stuk bij de Oude haven is afgesloten voor autoverkeer, fietsen en wandelen is wel toegestaan.



Scenario 1

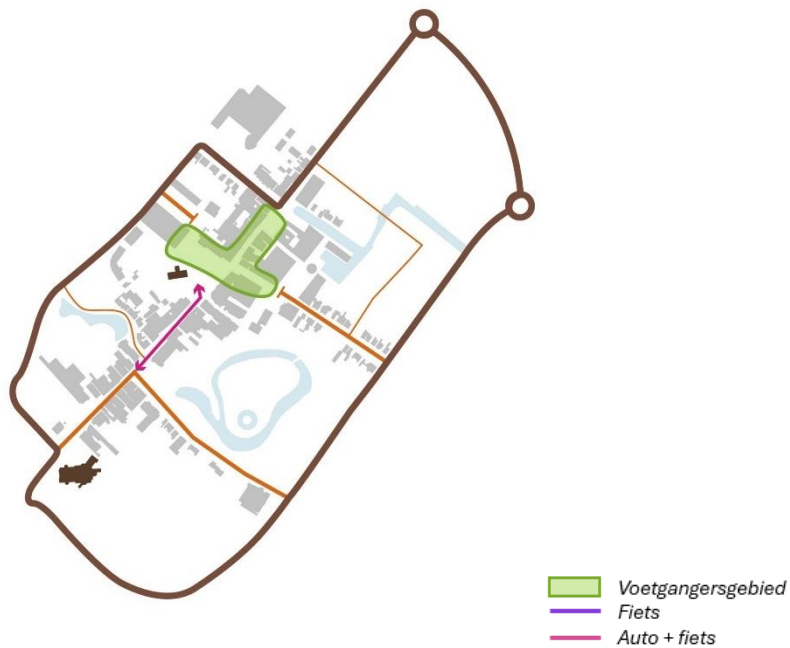
2. Eén richting auto | voetgangersgebied: het kerkplein en de Hoofdstraat tussen de Kerklaan en Teijlingerlaan (Oude Haven) is voetgangersgebied. Auto's en fietsers kunnen van zuid naar noord door de Hoofdstraat om vervolgens via de Kerklaan het centrum uit te rijden.



Scenario 2

3. Twee richtingen auto | voetgangersgebied: het Kerkplein, de Kerklaan en de Hoofdstraat tussen het Kerkplein en de Teijlingerlaan is voetgangersgebied. Om de parkeerplaatsen op het kerkplein te bereiken rijden auto's in 2 richtingen op de Hoofdstraat. Fietsers kunnen

door de Hoofdstraat fietsen tot het voetgangersgebied.



4. Voetgangersgebied: het winkelgebied tussen J.P. Gouverneurlaan en Teijlingenlaan is voetgangersgebied.



Scenario 4

Stap 3: Belangen afwegen en keuzesmaken

Scenario 1 is afgefallen omdat de kopgroep van mening is dat de veiligheid van het kruispunt bij de Xenos in dit scenario niet wordt verbeterd, doordat auto's en vrachtauto's daar afslaan.

Scenario 4 is afgefallen omdat dit scenario te radicaal wordt bevonden: parkeren op het kerkplein is in dit scenario niet meer mogelijk. Sassenheim heeft een regionale functie en daarom is het behoud van het aantal parkeerplaatsen een onderscheidende kwaliteit. Dit scenario zou wel een optie zijn wanneer er in de omgeving een goede parkeervoorziening (ter vervanging van de parkeerplaatsen op het kerkplein) kan komen zoals een parkeergarage. Zolang dat er niet is zullen parkeerplaatsen op het kerkplein nodig zijn.

Scenario 2 en 3 worden afgewogen. Waarbij uiteindelijk is gekozen om scenario 3 uit te werken vanwege de volgende belangen en kanttekeningen:

Voordelen scenario 3:

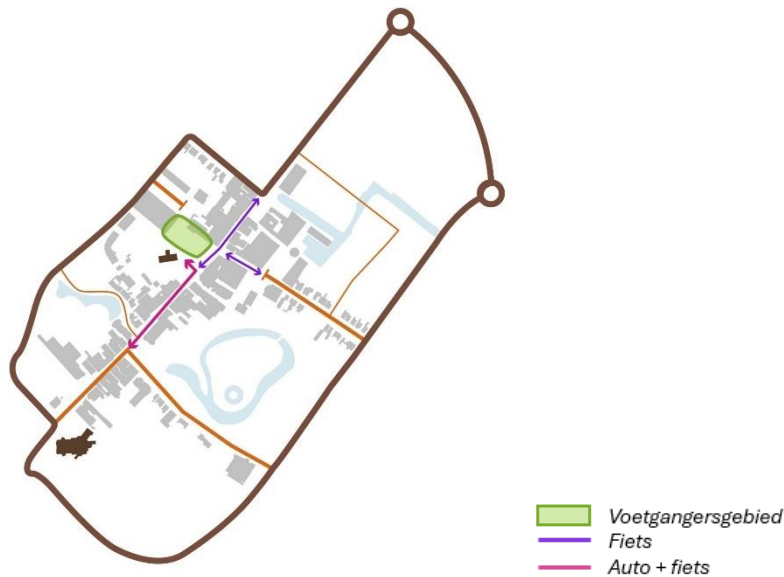
- Dit scenario geeft meer ruimte om een verblijfsplek te maken op het kerkplein.
- Kruising bij de Xenos wordt veiliger, omdat daar geen autoverkeer meer mogelijk is, alleen met ontheffing.
- Bij het maken van een voetgangersgebied (zie groen gearceerde deel in tekening) is structurele handhaving nodig; anders blijven de fietsers daar toch fietsen en dit zorgt voor een onveilige situatie. Daarom wordt gekozen om wel de mogelijkheid te houden om te fietsen in het gebied tussen de Oude Haven en de Hoofdstraat. Door een aparte rijbaan voor de fietsers te maken wordt de veiligheid gewaarborgd.
- Winkels blijven in venstertijden bereikbaar op de fiets, zeker ook belangrijk voor mensen die niet goed kunnen lopen.

Kanttekeningen scenario 3:

- Als er een scheiding wordt gemaakt tussen trottoir en rijbaan zullen de uitstallingen van winkels moeten minder en rustiger moeten omdat er minder ruimte is op de trottoirs.
- Er zijn zorgen over het rondrijden van zoekverkeer.
- De veiligheid van 2-richting verkeer in de Hoofdstraat wordt besproken.
- 2-richtingen verkeer heeft wel impact voor de ondernemers in dit deel van de Hoofdstraat.
- Kruising bij Duynstee krijgt extra verkeersstromen.

Besloten wordt om scenario 3 uit te werken met de volgende voorwaarden:

- Vermindering van parkeerplaatsen aan het kerkplein moeten aan de rand van het centrum gecompenseerd worden.
- Fietsen moet, al dan niet in venstertijden, mogelijk blijven in het voetgangersgebied zodat winkels bereikbaar blijven. Dit is met name van belang voor mensen die ook minder goed kunnen lopen.
- Duidelijke bewegwijzering naar parkeermogelijkheden in het centrum zodat het zoekverkeer naar een parkeerplek zo veel mogelijk wordt beperkt.
- Er is een dashboard nodig bij de kruising Hoofdstraat – J.P. Gouverneurlaan waarop actuele vrije parkeerplekken op het kerkplein worden aangegeven om rondrijdend/zoekend verkeer in de Hoofdstraat te voorkomen.
- Handhaving wordt ingezet bij het instellen van het voetgangersgebied met venstertijden.



Resultaat stap 3

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. Met de eigenaren van Sassembourg is gesproken over het gebruik van de lege parkeerplaatsen, dat heeft geleid tot het (tegen een vergoeding) beschikbaar stellen 30 parkeerplaatsen in abonnementsvorm (bijv. voor werknemers). Ook is er gesproken met grondeigenaren van openbaar gebied waar veranderingen worden voorzien en de Albert Heijn in verband met laden en lossen.

Naar aanleiding van raadvragen met betrekking tot de snelle uitvoering van de moties gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Sassenheim (een handhaafbaar voetgangersgebied) en het advies van de nood- en hulpdiensten om een winkelgebied te maken waar de voetganger voorrang heeft wordt de bedachte oplossing aangescherpt en wordt een extra scenario ontwikkeld.

Stap 5: Plannen bijstellen, dilemma's en afwegingen

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

Voetgangersgebied versus bereikbaarheid

Een structurele spanning is de wens voor een autoluw centrum versus de noodzaak tot (auto)bereikbaarheid. Verschillende varianten zijn besproken, waarbij ook gesproken is over de ervaringen in andere gemeenten (zoals Harderwijk) waar een voetgangersgebied uiteindelijk positief uitpakte voor de ondernemers. Toch is er terughoudendheid vanwege de praktische gevolgen voor de noodzaak van parkeerplaatsen, bevoorrading en bereikbaarheid voor ouderen en mindervaliden.

Fietsen in het voetgangersgebied

Een tweede dilemma is het wel of niet toestaan van fietsverkeer in een voetgangersgebied. Enerzijds is fietsen belangrijk voor de bereikbaarheid en is de route door de Hoofdstraat de kortste weg, anderzijds levert het spanningen op met de veiligheid van voetgangers. Voorwaarde voor het instellen van venstertijden voor fietsers is goede handhaving.

Marktlocatie en gebruik kerkplein

Het kerkplein als marktlocatie heeft de voorkeur, maar de combinatie met vergroenen, evenementen en parkeren vraagt om slimme inrichting. Andere voorgestelde locaties, zoals het Voorhavenkwartier en Hoofdstraat, bleken vanwege logistieke redenen niet geschikt.

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.

Kruispunt J.P. Gouverneurlaan

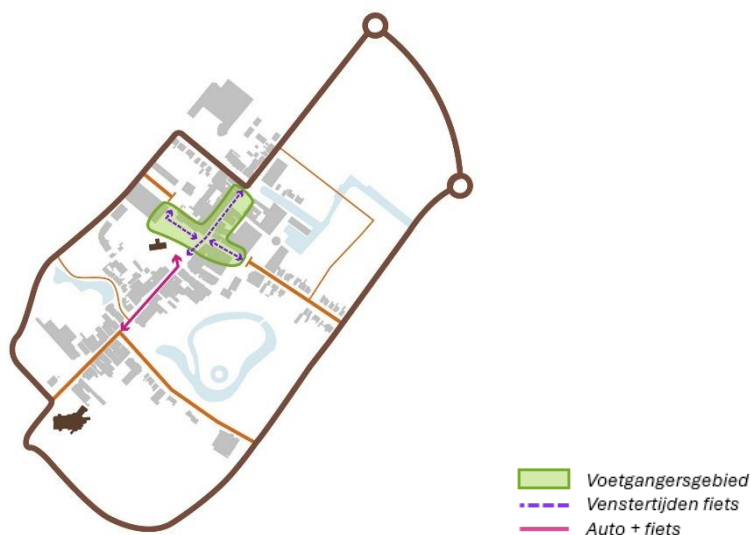
Het gevolg van parkeren op het kerkplein en het instellen van een voetgangersgebied waarbij de kruising bij de Xenos autovrij wordt is het instellen van twee richtingen verkeer in de Hoofdstraat tussen het kerkplein en de J.P. Gouverneurlaan. Dat betekent dat bij het kruispunt Hoofdstraat / J.P. Gouverneurlaan een extra verkeersrichting bij komt (het uitrijdende verkeer vanaf de noordkant van de Hoofdstraat). Besproken is dat de veiligheid bij het kerkplein verbeterd, maar dit probleem naar de zuidkant wordt verschoven. Ook is het gevoel aanwezig bij sommige deelnemers dat het zuidelijke deel van de Hoofdstraat (nog meer) wordt afgescheiden van het winkelgebied. Dit dilemma is vaak besproken. Omdat het om een beperkte hoeveelheid verkeer gaat, op een overzichtelijk kruispunt, vindt een meerderheid dit acceptabel. Wel is het belangrijk dat de kwaliteit van de inrichting van de straat in zuidwestelijke richting ook verbeterd wordt, zodat er eenheid ontstaat.

Inrichting: erf of 30 km-zone?

Het gesprek over de profielkeuze van de Hoofdstraat tussen J.P. Gouverneurlaan en Etos (erf met stapvoets rijden of 30 km/u) is illustratief voor het spanningsveld tussen aantrekkelijkheid, veiligheid, duidelijkheid en toekomstbestendigheid. Beide opties hebben voor- en nadelen. In de kopgroep is benoemd dat een woonerf mogelijk makkelijker omgezet kan worden naar een volwaardig voetgangersgebied, terwijl een 30 km-zone duidelijkere verkeersscheiding biedt.

Het afwegen van deze dilemma's, de gevoerde gesprekken met nood- en hulpdiensten en de wensen vanuit de raad is uiteindelijk gekozen voor een model met een voetgangersgebied tussen het kerkplein, Kerklaan en Oude Haven waarbij fietsen en laden- en lossen is toegestaan in venstertijden.

Het plan is bijgesteld naar onderstaand model.



Stap 6: Deelgebieden uitwerken

Op basis van het voorstel uit stap 5 zijn deelgebieden verder uitgewerkt.

Oude Haven

- De Oude Haven wordt ingericht als een plein met terrassen

- Omdat er, na consultatie van de horeca, geen behoefte is aan winterterrassen wordt besloten om het parkeren van auto's buiten het terrasseizoen te behouden op het plein
- Privé parkeerplaatsen blijven bereikbaar met ontheffing

Kerkplein

- Het kloppend hart met veel ruimte voor het creëren van ontmoetingsplekken en groen
- Een deel van de parkeerplaatsen blijft behouden. De parkeerplaatsen die verdwijnen worden teruggebracht op andere plekken in het centrum.
- De markt blijft op het kerkplein met de kramen richting de winkels gericht. Andere plekken zoals Voorhavenkwartier, Boschplein en Hoofdstraat zijn onderzocht maar waren hier niet haalbaar vanwege de grootte van de markt en combinatie met bereikbaarheid parkeerplaatsen en leveranties van de Albert Heijn.

Voorhavenkwartier/Boschplein

- Door een andere indeling kunnen meer parkeerplaatsen gemaakt worden.
- Er wordt ook meer groen toegevoegd.

Hoofdstraat tussen J.P. Gouverneurlaan en kerkplein

- Het belang van het behoud van een deel van de parkeerplaatsen op het kerkplein wordt heel belangrijk gevonden.
- Er is gekozen voor een erfinrichting (stapvoets rijden) zodat de auto te gast is in de winkelstraat. De auto wordt in snelheid geremd door de inrichting van het gebied.
- Een erfinrichting is toekomstbestendig indien parkeerplaatsen van het kerkplein verwijderd kunnen worden door compensatie elders (kans die nu nog onbekend is). Voor het vergroten van het voetgangersgebied is dan geen aanpassing nodig in het profiel van de straat.
- Door gebruik te maken van groene borders en meubilair kan veiligheid tussen verschillende verkeersstromen gewaarborgd worden.
- De overgangen van verkeersregimes moeten duidelijk worden gemaakt in de inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld waar start het woonerf en waar start het voetgangersgebied. Ook de optie van een 30 km-zone is serieus besproken, vooral vanwege de fysieke scheidingen die daar mogelijk zijn (stoepen, hoogteverschillen). Daar is nu niet voor gekozen vanwege de redenen die eerder zijn genoemd.

Kruising Hoofdstraat – J.P. Gouverneurlaan

- Een 'kleedje' in de bestrating voor de entree van het park benadrukt de bijzondere plek.
- Voorwaarde is dat er een digitaal bord komt waarop de actuele beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt aangegeven om het verkeer in de Hoofdstraat richting het kerkplein zoveel mogelijk te beperken.
- Er moet een goede laad- en losplek komen zodat verkeer in de Hoofdstraat beperkt kan worden en leveranciers een korte afstand hoeven overbruggen naar de betreffende winkels.

Zuidelijke deel van de Hoofdstraat

- Er zijn twee parkeervarianten besproken en er is gekozen om extra schuinparkeerplaatsen te maken aan de kant van de Wilhelminalaan om in de straat meer groen te kunnen toevoegen waardoor de uitstraling en verblijfskwaliteit van dit deel verbeterd.
- Er is onderzocht of erfinrichting doorgezet kan worden naar dit deel van de Hoofdstraat zodat er meer eenheid zou ontstaan, maar dat is niet wenselijk in verband met één richtingsverkeer en daardoor het ontstaan van onduidelijkheid in het gebruik van de straten met erfinrichting.
- Idee is om een verbijzondering te maken in de bestrating ('kleed' of 'tulp' bijvoorbeeld) bij de Vomar om aandacht te leggen op het historische gebouw en er een echte plek van te maken.

Kansen en dromen

- Als de locatie van de bibliotheek vrij komt kan hier een 2 laagse parkeergarage gemaakt worden. Dit geeft dan misschien ruimte om het kerkplein helemaal auto vrij te maken en een groter voetgangersgebied in te stellen.

5. Reflectie en vervolg

De bijeenkomsten met de kopgroep hebben veel waardevolle inzichten opgeleverd. Het proces kenmerkt zich door openheid, een constructieve sfeer en het vermogen om vanuit uiteenlopende belangen tot gezamenlijke perspectieven te komen. Het vertrouwen richting gemeente moest groeien, maar alles werd besproken, ook als het lastig was. Tijdens het proces zijn er dilemma's besproken en duidelijke keuzes gemaakt die in het inrichtingsplan verder worden uitgewerkt. Het plan heeft binnen de kopgroep een breed draagvlak maar er zijn ook punten die nog spannend zijn voor sommige deelnemers hoe deze in de praktijk gaan uitpakken.

Het participatieproces heeft in ieder geval bijgedragen aan het verbeteren van de samenwerking tussen ondernemers, inwoners, verenigingen en gemeente en is de start van een gezamenlijke opgave om het centrum vitaal, aantrekkelijk en klimaatadaptief te maken.

De inzet van de onafhankelijke procesbegeleider werd als heel positief ervaren, er is waardering voor de ontwerpers en de hoeveelheid werk die in een jaar verzet is.

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

Het participatieverslag wordt onderdeel van de terugkoppeling naar de samenleving. Naast dit document wordt gewerkt aan een visueel toegankelijke samenvatting (filmpje en inloopmoment) zodat inwoners op laagdrempelige wijze kennis kunnen nemen van de plannen. Eind dit jaar neemt de gemeenteraad een besluit. Met dit verslag als ruggensteun hopen we dat dit besluit rust op een breed en gedragen fundament.