

Sfeerverslag van Visiegroep 3 op 17 juli 2019

De visiegroepen van Teylingen kwamen al twee keer bij elkaar. Op 29 juni trapten we af in Warmond. Op 18 juni en 2 juli volgden twee nieuwe bijeenkomsten. Op 17 juli kwamen de visiegroepen bij elkaar in Voorhout. Hier spraken de visiegroepen over parkeren en opgaven per kern.

De centrumvisie in een notendop

De gemeente Teylingen werkt aan een centrumvisie voor de kernen Sassenheim, Voorhout en Warmond. Om te zorgen dat de centrumgebieden ook in de toekomst aantrekkelijk blijven en zelfs nog verbeteren, maken we deze plannen samen met de samenleving. Na de [inloopbijeenkomst](#) van 14 mei en de [eerste visiegroep](#) op 29 juni, de [tweede bijeenkomsten](#) op 18 juni en 2 juli was dit het derde moment waarop we samen verder spraken over de toekomst van de centra.

In gesprek in een carrousel

Tijdens de eerdere visiegroepen gaven de deelnemers aan dat zij graag per kern met elkaar willen praten. Daarom gingen we op 17 juli per kern uiteen en kreeg ieder hetzelfde programma. Elke kern kreeg een presentatie over verkeer & parkeren en de opgaven per kern. Wat betreft het verkeer & parkeren is een nulmeting gedaan naar het huidige parkeergedrag en de hoeveelheid verkeer in de drie kernen. Dit is gedaan met telauto's, een schouw en slangtellingen. Dat zijn kabels op de grond die het verkeer dat erover heen rijdt meten. Deze nulmeting geeft informatie die nodig is om keuzes te maken voor de centrumvisie. De presentaties over parkeren en opgaven per kern zijn [hier](#) te vinden. Tijdens de presentatie werden nog geen conclusies gedeeld, ten eerste omdat deze nog niet gereed waren en ten tweede samenhangen met andere belangrijke keuzes. De presentatie was bedoeld om uitleg te geven over hetgeen wat is gemeten.

Sassenheim

Tijdens de presentatie over verkeer & parkeren benoemen de expert en deelnemers de volgende onderwerpen. In Sassenheim is het drukste parkeermoment gemeten op zaterdagmiddag om 13:00 uur. Uit de schouw van de expert blijkt dat de uitgang van de parkeergarage van de Albert Heijn een onoverzichtelijke locatie is. Ook de brede inrichting van 30km-weg van de Hoofdstraat is afwijkend van landelijke normen. De ongelijke inrichting van de wegen in het winkelgebied kan het voor de verschillende weggebruikers ingewikkeld maken om te herleiden wie op welke plek voorrang heeft. De aanwezigen uit de visiegroep van Sassenheim vragen of ontheffingshouders zijn meegenomen in het onderzoek. En of de parkeerbalans is berekend, afgezet tegen het aantal vierkante meter detailhandel en horeca. Zij beschikken graag over die informatie in verband met de verplaatsing van de supermarkt. Ook voeren ze het gesprek over wat precies een onwenselijk hoge parkeersituatie is. De expert geeft aan dat druk niet té druk hoeft te zijn. Hij vertelt dat 'druk' ook te maken heeft met de parkeervoorzieningen en hoe ver die gelegen zijn van de bestemmingen van de parkeerders. Met andere woorden: hoe ver van de bestemming moet je parkeren?

De stedenbouwkundige gaf een toelichting aan de hand van een kaart van Sassenheim waarin de opgaven zijn weergegeven. Deze opgaven zijn op basis van de eerdere bijeenkomsten geïnventariseerd. De belangrijke discussiepunten waren het al dan niet compacter maken van het centrum en het al dan niet autoluw maken van het centrum. Over deze twee punten is nog geen conclusie getrokken. Belangrijk is dat het centrum wel goed bereikbaar moet blijven en dat er een duidelijke parkeer-routing wordt aangegeven. De aanwezigen herkenden zich in de opgaven die door de stedenbouwkundige op de kaart waren aangegeven. Tijdens deze avond werd duidelijk dat er behoefte is vanuit de visiegroep en experts om nog een keer extra bij elkaar te komen. De opgaves zijn in Sassenheim ten opzichte van de twee andere kernen zijn groter/complexer, wat meer overlegmomenten noodzakelijk maakt.

Warmond

Tijdens de presentatie over verkeer & parkeren benoemen de expert en deelnemers de volgende onderwerpen. In Warmond is het drukste parkeermoment gemeten op donderdagavond 19:00 uur. Tijdens het onderzoek viel op dat op meerdere plekken in het centrum fout wordt geparkeerd. De bezettingsgraad was daardoor hoger dan 100%, omdat naast de reguliere parkeerplekken ook foutieve parkeerplekken werden gebruikt. De expert geeft aan dat hij de fietsoversteekplek op de Herenweg een opvallende locatie vindt. Dit punt kan volgens hem verkeersonveilige situaties geven. Over de inrichting van de Herenweg is een separaat proces met participatie ingericht. De expert vertelt dat hij dat de verkeersborden soms onhandig gepositioneerd vindt. De aanwezigen van de visiegroepen geven aan dat het aan handhaving ontbreekt, waardoor foutparkeerders niet worden beboet. De aanwezigen maken zich zorgen over de komst van nieuwbouwwoningen rondom het centrum en de invloed daarvan op het parkeren in het centrum. De nieuwbouw van de Mariënhave en Mariëngaarde kan volgens hen leiden tot een parkeerbeweging van nieuwe bewoners richting het centrum, als er bij de locaties zelf onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Aan de hand van een kaart geeft de stedenbouwkundige een toelichting op de opgaven in het centrum van Warmond. De aanwezigen herkennen zich in de aangegeven opgaven. Er ontstaat een discussie over de mogelijkheid om nieuwe initiatieven in het centrum te verruimen, zodat er minder winkelruimtes veranderen in woningen.

Voorhout

Tijdens de presentatie over verkeer & parkeren benoemen de expert en deelnemers de volgende onderwerpen. In Voorhout is het drukste parkeermoment gemeten op zaterdag om 13:00 uur. De straten die over het algemeen druk zijn, zijn de gebieden rondom de Boerhavestraat en de Julianalaan. Net als in Warmond wordt ook in Voorhout geparkeerd op locaties waar dat niet mag. Dat heeft invloed op de bezettingsgraad, die dan hoger wordt. Op zaterdagmiddag 25 mei, één van de drie meetdagen, was het Korenfestival aan de gang op het Kerkplein in Voorhout. De aanwezigen geven aan dat zij het jammer vinden dat dit zo was en zijn bang dat het festival een vertekend beeld geeft wat betreft parkeren in de kern. Ze vragen zich ook af hoeveel verkeer door de Herenstraat doorgaand verkeer is. Ze geven aan dat ze zich afvragen of de komst van de Randweg daadwerkelijk leidt tot vermindering van

verkeer in de Herenstraat. Het is mogelijk om na de realisatie van de Randweg een meting te doen en die te vergelijken met de nulmeting. De verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang wordt ook besproken. De gemeente voert hier een apart onderzoek over uit. De expert geeft ook aan dat de zebrapaden vlakbij parkeerplekken en de bushalte mogelijk leidt tot onveilige situaties. Ook afremmingsmaatregelen kunnen bijdragen aan het veiligheidsgevoel. De aanwezigen vragen zich af of laden en lossen ook is meegenomen in het onderzoek. Er is wel gemeten hoeveel vrachtwagens zich door het centrum hebben geplaatst, maar niet welke bestemming zij hadden. De aanwezigen vragen zich ook af welke impact een aanpassing naar éénrichtingsverkeer op de Herenstaat is.

De stedenbouwkundige lichtte de opgaven in het centrum van Voorhout toe aan de hand van een kaart. Deze opgaven zijn geïnventariseerd naar aanleiding van de bijeenkomsten en de ideeën die mensen hebben aangedragen. In grote lijnen herkennen de aanwezigen zich in de opgaven. Een discussiepunt is nog het al dan niet compacter maken van het centrum.

Wat is het vervolg?

We gaan de zomerperiode in. Ook dan kunnen geïnteresseerden meepraten over de opgaven, via de website www.centrumvisieteylingen.nl. We gebruiken de zomerperiode om de verschillende onderzoeken, opgaven en mogelijke oplossingen af te wegen. En we maken de keuzes in kansen en opgaven nog scherper. [Hier](#) vind je meer informatie over het vervolgproces tot aan december 2019