Inhoudsopgave

1 Inleiding 2
1.1 Aanleiding 2
1.2 Uitgangspunten 2
1.3 Doel 2
1.4 Randvoorwaarden 3
2 Originele Masterplan en amendement 3
3 Aangepast plan 4
3.1 Kenmerken 5
3.2 Parkeren, groen en een aantrekkelijk verblijf 6
3.3 Blauwe zone 6
3.4 Weginrichting en logistiek 7
3.5 Functie en aanzicht 8
3.6 Afmetingen en BVO 9
3.7 Overige kansen 10
4 Slotwoord 11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het in dit document geschetste plan wordt een gedragen voorstel gedaan waarmee de belangrijkste doelstellingen voor het nieuwe Dorpshart worden gerealiseerd, waaronder een achtje met tweezijdige bewinkeling. Daarbij wordt in dit plan ook recht gedaan aan de in het amendement beschreven aanpassingen welke voorzien in minder gebouwvolume ten gunste van parkeren, groen en een toekomstbestendiger, aangenaam Dorpshart.

Door in het noorden maar één (groter) gebouw in plaats van twee gebouwen te realiseren, wordt invulling gegeven aan minder gebouwvolume ten behoeve van parkeren en ontstaat bovendien een plan dat veel beter in te passen is in de bestaande situatie. Dit leidt daarmee ook tot een plan dat veel meer aansluit bij de door de bewoners gewenste situatie.

1.2 Uitgangspunten

1. Bewoners en ondernemers onderkennen dat het Masterplan in juni is aangenomen door de gemeenteraad.
2. Het Masterplan is daarbij wel inhoudelijk gewijzigd met een amendement. Dit amendement voorziet in aanpassingen waarbij bewoners en ondernemers participeren.
3. Het in dit document beschreven aangepaste plan beoogt recht te doen aan de ontstane situatie en neemt het initiatief om deze aanpassingen vanuit bewoners en ondernemers in te vullen.
4. Aanvullend hopen en vertrouwen wij op verdere uitwerking van initiatieven om de Westkanaalweg nabij het Dorpshart anders in te delen, op een wijze waarbij ook daar aanvullende parkeercapaciteit te realiseren is. Dit kan bijvoorbeeld benut worden door de bestaande en nieuwe “oude Bibliotheek” bewoners daar te laten parkeren, waardoor er weer meer parkeerplek is rondom het Lindenplein. Wij realiseren ons dat tijdslijnen hiervan mogelijk niet gelijk lopen met het Dorpshart project.

1.3 Doel

Het doel van dit aangepaste plan is om het Dorpshart project, de wethouder en de gemeenteraad een invulling te presenteren waar onderling een voor alle partijen acceptabele middenweg is gevonden. Over en weer zijn concessies gedaan. Met dit plan zien bewoners@dorpshartteraar.nl, Vve De Linden en de BIZ Ter Aar een mogelijkheid om gezamenlijk een gedragen, positief standpunt in te nemen ten aanzien van de verdere centrumontwikkeling.

Dit positieve standpunt en draagvlak voor dit aangepaste plan valt of staat echter wel met een integrale uitvoering van hetgeen in dit document beschreven.

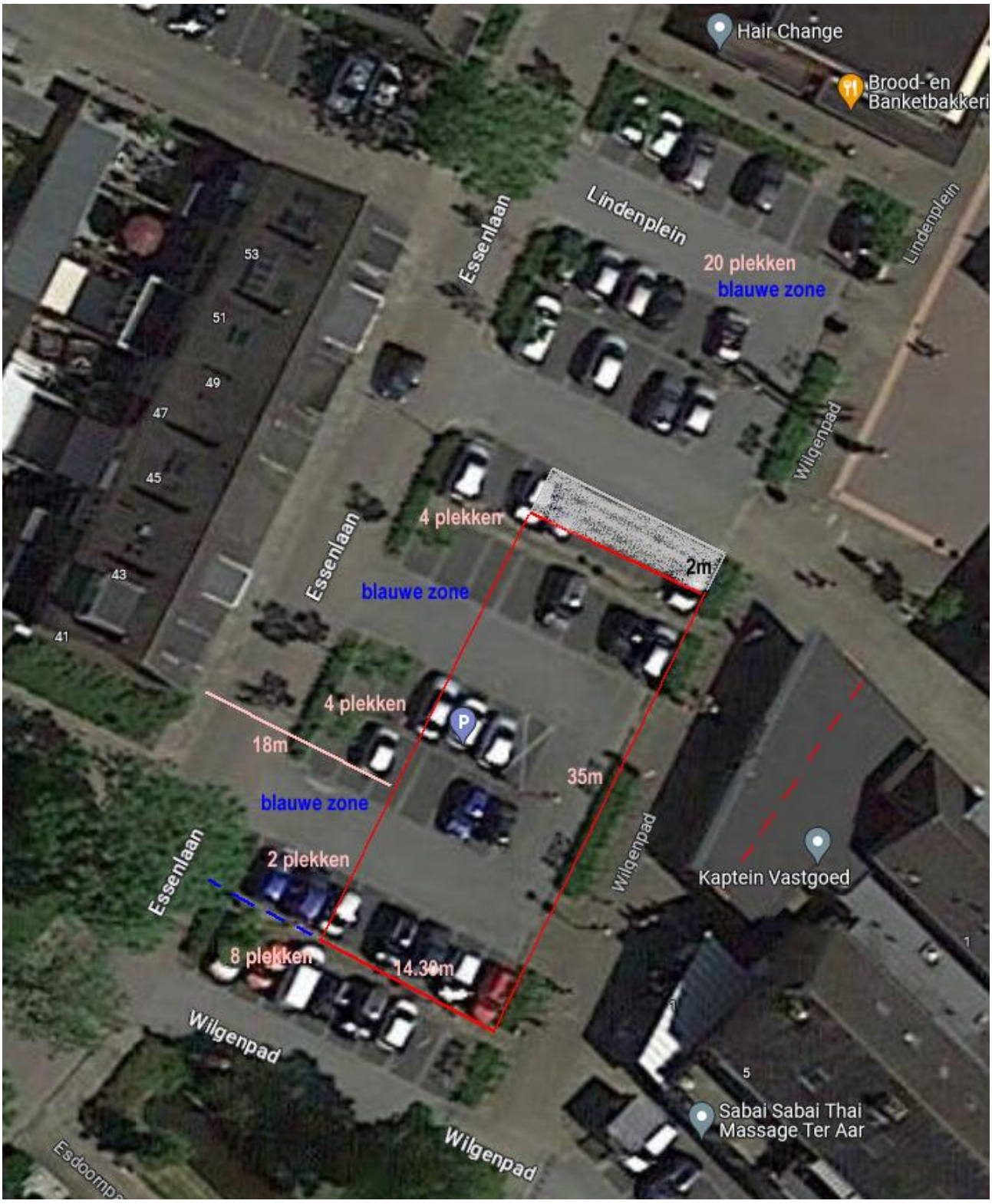
1.4 Randvoorwaarden

1. De in het Masterplan voorziene parkeerplekken in de nieuwe Vlindergarage worden qua aantallen op die locatie onverminderd gerealiseerd. Dit is deels ook bedoeld om de totale parkeercapaciteit in het Dorpshart te vergroten en meer toekomstbestendig te maken. Ondanks dat dit aangepaste plan wat voor u ligt parkeerplekken toevoegt aan de noordzijde, is randvoorwaardelijk dat dit niet leidt tot een vermindering van parkeerplek op de Vlinderlocatie.
2. De in het Masterplan voorziene parkeerplekken in de bestaande Dirk garage moeten onbelemmerd toegankelijk en gratis beschikbaar zijn om dit aantal mee te kunnen tellen in de parkeercapaciteit van het centrum. Een betere (bredere) toegankelijkheid van de ingang van deze garage moet invulling gekregen hebben. Dat betekent dat ook de appartement eigenaren boven de Dirk weer onder de oude voorwaarden van deze garage gebruik moeten kunnen gaan maken; zoals die voor hen de afgelopen jaren van toepassing zijn geweest echter onlangs in hun nadeel zijn aangepast.

2 Originele Masterplan en amendement

Het amendement voorziet in mogelijke wijzigingen met betrekking tot Gebouw 1, 2 en 3. Daarmee worden in dit document onderstaande gebouwen met nummering bedoeld.

3 Aangepast plan



3.1 Kenmerken

1. Er ontstaat het achtje met tweezijdig winkelen. Als men vanaf de Dirk over het bruggetje loopt in noordelijke richting, de nieuwe winkels van Gebouw 2 passeert, heeft men aan het einde van gebouw 2 direct overzicht over het gehele Lindenplein.

2. Dit zicht wordt niet gehinderd door geparkeerde auto's op het Lindenplein zelf. Nieuwe parkeerplekken op het Lindenplein zelf zijn niet meer nodig door een groter behoud van bestaande parkeerplekken aan de Essenlaan.

3. De zijkant van het gebouw heeft een 2 meter brede stoep met etalage. Ook omgekeerd vanaf het Lindenplein heeft winkelbezoek direct volop zicht op de nieuwe winkels.

4. De nieuwe barista Meek, halverwege de halter, is een ontmoetingsplek die ook winkelbezoekers uitnodigt een groter gedeelte van de halter te bezoeken.

5. Gebouw 1 wordt niet gerealiseerd. Door het gedeeltelijk handhaven van parkeerplekken aan de noordzijde, blijft ook de gecombineerde pleinfunctie (Lindenplein + 20 parkeerplekken) beschikbaar voor markt en evenementen. Ook het carillon kan gehandhaafd blijven op de bestaande plek. Daarmee gaat ons klokkenspel, behorende bij het dorpse karakter van Ter Aar, niet verloren.

6. Gebouw 2 wordt groter en daarnaast voorzien van kelderruimten welke kunnen bijdragen aan BVO capaciteit. Uiteraard realiseren wij ons dat deze oppervlakte beperkter inzetbaar is en mogelijk niet als commercieel vloeroppervlak gebruikt kan worden. Echter winkels hebben ook voorraadruimte, technische ruimten, een kantoor, waarbij een kelder in ieder geval extra capaciteit geeft die anders wel op begane grond niveau ten koste van winkelruimte zou gaan in het geval deze kelderruimte er niet zou zijn geweest.

7. Gebouw 3 wordt ook qua oppervlakte vergroot (+25%). Dit is mogelijk omdat dit gebouw een grotere gevelafstand heeft ten opzichte van het noordelijke deel van de Essenlaan (ter hoogte van Gebouw 2).

   Door aan beide kanten de breedte van het gebouw met 1,5 meter te vergroten, neemt het vloeroppervlak met ca. 90m2 toe.

   Hierdoor wordt de gevelafstand ten opzichte van de Essenlaan iets kleiner, echter nog steeds minimaal 18 meter en door de schuine positie van het gebouw betreft dit uitsluitend de punt van het gebouw "linksonder". Ook komt het gebouw daardoor iets meer op het Horecaplein dan oorspronkelijk het geval was.

3.2 Parkeren, groen en een aantrekkelijk verblijf

1. Er blijven aan de Essenlaan 38 (20 + 4 + 4 + 2 + 8) van de bestaande 64 parkeerplekken over. De inrichting van deze plekken blijft grotendeels gelijk aan de huidige situatie. Op een deel van deze plekken wordt een blauwe zone van toepassing, zie paragraaf 3.3. De parkeerplekken krijgen een groene afscheiding met de Essenlaan; iets hoger dan in de bestaande situatie het geval is (ca. 1.20m hoog).

2. Op deze wijze kan ook afgezien worden van aanvullende parkeerplek op het Lindenplein zelf. Het Lindenplein blijft een aantrekkelijk plein, nog steeds geschikt en ook goed bereikbaar voor markt en evenementen.

3. Het autovrije Lindenplein wordt verder verfraaid met (ca. 20) boombakken, die verplaatsbaar zijn bij evenementen. Het lijkt ons een mooie optie om het plein te voorzien van spuitfonteinen in de straattegels (zoals in Alphen aan de Rijn – Thorbeckeplein). De fonteinen kunnen buiten winkeltijden, in de winter en tijdens evenementen uitgezet worden.

4. De bestaande parkeervoorzieningen bij het Beukenpad (gebied voor Aldi) blijft ongewijzigd in aantallen en inrichting. De bestaande leilinden kunnen behouden blijven en dragen bij aan het groen in dit gebied. Op een deel van deze parkeerplekken wordt een blauwe zone van toepassing, zie paragraaf 3.3

5. Voor gebouw 3 geldt, in tegenstelling tot gebouw 1 en 2, dat de nieuwe Vlindergarage echt een reële parkeermogelijkheid kan bieden die ook voldoet aan de maximale loopafstand uit het parkeerbeleid. De kans is bij gebouw 3 het kleinste dat deze nieuwe bewoners andere bestaande parkeerplekken van het centrum gaan benutten ten koste van bestaande bewoners of winkelend publiek aan de noordzijde.

3.3 Blauwe zone

Het is een grote wens van de ondernemers om een blauwe zone te introduceren. Uitgebreide parkeerregulering past aan de andere kant niet bij het dorpse karakter. Net als bij het Masterplan zelf was de blauwe zone bij de totstandkoming van dit aangepaste plan daarom één van de grootste discussiepunten om overeenstemming over te bereiken.

De in deze paragraaf beschreven uitwerking is uitvoerig besproken en gewogen. Ondernemers en bewoners hebben een balans gevonden, maar het draagvlak van dit aangepaste plan valt of staat met een integrale uitvoering van de beschreven details.

1. In dit aangepaste plan blijft een deel van de bestaande parkeerplekken aan de Essenlaan behouden. 30 plekken daarvan (ter hoogte van de bakker, zie afbeelding op blz.4) worden onderdeel van een blauwe zone (20+4+4+2=30). Ook 24 van de bestaande parkeerplekken aan het Beukenpad (voor de Aldi) worden onderdeel van de blauwe zone. In totaal bestaat de blauwe zone daarmee uit 54 parkeerplekken. Ter hoogte van het Wilgenpad blijven, op de

huidige plek ervan, 8 bestaande normale parkeerplekken behouden waarvoor de blauwe zone *niet* van toepassing is.

2. In de praktijk is het mede voor bewoners uit de Abeelstraat noodzakelijk om deels rondom het Beukenpad te kunnen blijven parkeren. Door de plekken voor de Aldi slechts voor (ongeveer) de helft onderdeel te maken van de blauwe zone, is de gedachte dat op deze wijze enige capaciteit voor bewoners van de Abeelstraat en Beukenpad behouden blijft.

3. De voorwaarden voor de blauwe zone zijn: maximaal 2 uur parkeren tussen 08.30 – 18.00 op maandag t/m zaterdag, met uitzondering van feestdagen. Door dit tijdsvenster te hanteren is een balans gevonden tussen de primaire doelstelling van ondernemers om langdurig parkeren op deze plekken te voorkomen, maar wordt het voor bewoners ook niet volledig onmogelijk gemaakt om bij thuiskomst aan het einde van de dag op deze plek te parkeren voor de avond en nacht.

4. In het originele Masterplan, in combinatie met de later toegezegde blauwe zone, had de gemeente reeds voorzien om bepaalde bewoners ontheffing te verlenen voor de blauwe zone. De bestaande bewoners van Essenlaan 41 t/m 57 en Berkenpad 1 t/m 7 krijgen in ieder geval een ontheffing voor de blauwe zone. Dit betreft voor deze 13 adressen in totaal 20 ontheffingen die voorzien in de huidige hoeveelheid auto's waarover deze bewoners op dit moment beschikken. Op die wijze wordt recht gedaan aan de huidige situatie van deze huidige bewoners. In het geval van verhuizing geldt dat nieuwe bewoners van deze 13 specifieke adressen recht houden op slechts één ontheffing per adres.

5. Bewoners zijn tegen uitgebreidere parkeerregulerende maatregelen die nog verder gaan dan deze blauwe zone en vrezen voor een waterbed effect. Handhaving op deze maatregelen wordt bovendien door diverse politieke partijen ook als weinig effectief of onhaalbaar aangemerkt. Onderdeel van dit plan is daarom dat er een goede onderlinge afspraak met de BIZ wordt gemaakt waarbij personeel wordt geïnstrueerd om in de nieuwe Vlindergarage te parkeren. De BIZ kan dit uiteraard niet handhaven maar kan deze afspraak wel doorlopend bij haar leden blijven uitdragen.

Met dit totaalpakket ontstaat in het Dorpshart een gezonde balans waarbij bewoners en ondernemers elkaar ook zelf kunnen aanspreken. Zou personeel onverhoopt toch vaker op het Berkenpad parkeren, bestaat daarmee omgekeerd het risico dat ontheffinghouders noodgedwongen meer gebruik moeten maken van parkeerplekken op de blauwe zone waardoor die weer verloren gaan voor winkelbezoek.

3.4 Weginrichting en logistiek

1. Wat de bewoners betreft is alles overwegende een extra verbindingsweg voor autoverkeer vanaf de Westkanaalweg naar het Beukenpad een groter risico voor zoekverkeer in de Essenlaan, het Beukenpad en het Berkenpad (woonerf), dan als deze verbindingsweg *niet* gerealiseerd wordt. Aanvullend op alle eerdere argumentatie van bewoners, bestaat ook nog het risico dat deze nieuwe verbindingsweg zelfs nog als afsnijroute gebruikt zou kunnen gaan worden voor verkeer vanaf de Westkanaalweg naar delen van Ter Aar Noord-West.

De ondernemers geven in eerste instantie ook aan geen specifieke meerwaarde van deze verbindingsweg te zien. Voldoende beschikbare parkeerplaatsen aan deze kant van de halter is voor hen het belangrijkste. Gedurende de stapsgewijze uitwerking en verdere totstandkoming van dit aangepaste plan blijkt dat deze nieuwe verbindingsweg voor alle partijen erg ongewenst is. In dit plan wordt op dit punt de situatie daarom ongewijzigd gelaten. De voorziene nieuwe verbindingsweg voor autoverkeer wordt *niet* gerealiseerd.

2. De bevoorrading van Het Fruitpaleis, de toegankelijkheid van de ruimte achter Het Fruitpaleis (vuilcontainer en opslag), evenals de toegankelijkheid van de Brugspin blijft gelijk aan de huidige situatie. Er is daardoor geen “logistiek centrum” voorzien of nodig ter hoogte van Essenlaan 47/49.

   In het Masterplan werd de indruk gewekt dat ook het Horecaplein via het logistieke straatje (tussen gebouw 1 en 2) zou moeten worden bevoorraad. Bezwaren die aandacht vroegen voor deze niet-realistische gedachte (mede in verband met de houten brug waarover dit dan zou moeten plaatsvinden), werden vanuit het project ontkracht door te stellen dat het Horecaplein wel degelijk ook zelf bereikbaar wordt voor autoverkeer; zelfs voor grotere vrachtauto’s bijvoorbeeld die van de kermis.

   Aangezien met die uitleg reeds voorzien wordt in toegangsmogelijkheden, is op die manier geredeneerd het oorspronkelijk voorziene logistieke straatje (tussen gebouw 1 en 2) ook niet langer noodzakelijk als bevoorrading voor het horecaplein.

3.5 Functie en aanzicht

1. Gebouw 2 bestaat uitsluitend uit winkels (geen horeca functie) zonder bovengelegen woningen. Door alleen een begane grond te realiseren, neemt de parkeerdruk niet toe als gevolg van die extra woningen. Bovendien behoudt het terras van barista Meek nog een goede bezonning.

2. Gebouw 3 is conform het Masterplan, dus met woningen, echter ca. 25% groter.

3. De achterkant van de nieuwe winkels van gebouw 2 wordt bij voorkeur zo groen mogelijk uitgevoerd of anders in bijvoorbeeld een hout-look vormgegeven, zodat een fraaie, natuurlijke uitstraling ontstaat.

4. Gebouw 2 wordt voorzien van een groen dak. Eventuele installaties op het dak worden met zorg zo fraai mogelijk ingepast en weggewerkt.

5. Het doel moet zijn dat alle afvalvoorzieningen van Gebouw 2 en 3 inpandig worden gerealiseerd. Als dit om wat voor reden dan ook niet haalbaar blijkt, moet een alternatief bedacht worden waarbij zichtbare (ondergrondse) containers in de openbare ruimte van de Essenlaan, Lindenplein of Wilgenpad *geen* optie is.

6. Er ontstaat een acceptabele gevelafstand tussen het gebouw de Linden en het nieuwe gebouw 2. De uitstraling van de kapsalon en de bakker blijft daarmee onaangetast. De bewoners van de Linden zien zich niet geconfronteerd met een blinde gevel op 6 meter afstand. Dit doet recht aan een aangenaam verblijf, juist ook voor de bestaande winkeliers en bewoners.

3.6 Afmetingen en BVO

1. Gebouw 2 krijgt een oppervlakte van 14.30 x 35m, zijnde 500m2. Ter vergelijking; dit is qua oppervlakte ca. 50m2 groter dan de omvang van het huidige Primera gebouw. (Dit is exclusief extra beschikbare oppervlakte als gevolg van kelderruimte).

2. De stoep aan de zijkant van Gebouw 2 is 2 meter breed.

3. Er ontstaat een acceptabele gevelafstand vanaf het Linden gebouw naar het nieuwe Gebouw 2 waarmee ook een smal steegje ter hoogte van de kapsalon/bakker wordt voorkomen.

4. Gebouw 3 heeft in het Masterplan een afmeting van ongeveer 12 bij 30 meter. De verbreding van twee keer 1,5 meter, leidt tot een toename in BVO van (2 * 1,5) * 30 = 90m2

5. De totale BVO van Gebouw 1, 2 en 3 samen leidde in het Masterplan tot een BVO van 1081 m2.

   Met dit aangepaste plan wordt dat:
   Gebouw 2 : 500 m2
   Gebouw 3 : (1081/3) + 90 = 450m2

   In totaal wordt qua BVO daardoor niet 1081m2, maar 950m2 gerealiseerd (= -131m2).

   Echter dit is exclusief extra beschikbare oppervlakte als gevolg van de kelders. Een volledige onderkeldering van gebouw 2 zou tot nogmaals 500m2 extra BVO leiden. Uitgangspunt is daarom dat de vermindering van 131 m2 BVO ruimschoots gecompenseerd kan worden door efficiënt gebruik te maken van kelderruimte welke in het Masterplan niet voorzien was. Daarmee kan met dit aangepaste plan zelfs meer BVO gerealiseerd worden dan in het Masterplan voorzien.

   Compensatie van BVO zou eventueel ook plaats kunnen vinden in de Vlinderlocatie. Dit geldt ook voor de appartementen voor zover men dit noodzakelijk vindt.

6. Het voordeel van twee iets grotere gebouwen, in plaats van drie, is bovendien dat deze panden daarmee flexibeler (en daarmee toekomstbestendiger) zijn te gebruiken.

3.7 Overige kansen

1. De ondernemers van het Lindenplein zien kansen om de zichtlijn Horecaplein - Lindenplein te verbeteren. Dit zou bereikt kunnen worden door de voorgevel van het huidige pand van Kaptein in lijn te brengen met de optimale zichtlijn. Het pand van Kaptein wordt daarmee per saldo smaller, de ruimte die hiermee verloren gaat wordt teruggebracht als verdieping op het (aangepaste) pand. Zie ook de rode stippellijn op pagina 4.

2. Een tweede mogelijkheid die voorgesteld wordt is een vergroting van de winkelpanden van Vaneman en Van den Bergh op het Lindenplein (Fruitpaleis en Slagerij Jeff & Bloemenhuis Pieterse). Door de voorgevel iets naar voren te plaatsen, te stroomlijnen en aan te sluiten op de gevel van het pand van Hoogervorst en het aangepaste pand van Kaptein, ontstaat niet alleen een hoger aantal BVO maar tevens een fraaiere uitstraling van het geheel. Het idee is om een vergelijkbare vorm als het bestaande gebouw van De Linden te ontwerpen waardoor als het ware een soort spiegelbeeld ontstaat.

   Dit zou daarnaast een gelegenheid zijn om het nieuw te realiseren pand (gebouw 2) en de bestaande bebouwing qua stijl optimaal op elkaar te kunnen afstemmen en daarmee een uniforme uitstraling binnen het Dorpshart te bereiken.

Mogelijke nieuwe gevellijnen

3. Bij nadere bestudering van het Masterplan blijkt de voorziene nieuwe daktuin op de Vlinderlocatie een oppervlakte van ca. 1.000 m2 te hebben. Niet alleen is deze daktuin privaat, in alle redelijkheid kan ook afgevraagd worden in hoeverre deze optimaal benut kan worden aangezien dit groen beperkt geschikt is (niet geschikt voor wandelen, hond uitlaten, etc.) Wellicht dat bij de verdere invulling of compensatie van woningen op de Vlinderlocatie daarom nogmaals beschouwd kan worden in hoeverre die zeer royale oppervlakte van (niet openbaar toegankelijk) groen in verhouding staat ten opzichte van de groenverbeteringen van het plan als geheel.

4 Slotwoord

Dit aangepaste plan is door zeer nauwe samenwerking tussen de ondernemers en bewoners tot stand gekomen. Wij staan gezamenlijk en eensgezind achter dit plan.

Wij zien in het Masterplan enerzijds mooie ontwikkelingen voor het centrum, maar anderzijds een veel te grote afname van parkeerplekken. Reacties uit het winkelend publiek naar aanleiding van het Masterplan hebben vrijwel uitsluitend betrekking op zorgen rondom parkeren. Met het amendement is erkend dat het Masterplan voor de noordelijke zijde onvoldoende toekomstbestendig is.

Het is voor de klantbeleving in ons Dorpshart cruciaal dat winkelend publiek aan de noordzijde van het centrum te allen tijde royaal en dichtbij de (vers)winkels plek heeft. Zodra daar twijfel over toeslaat, zijn de winkels aan de Essenlaan/Lindenplein alsnog ten dode opgeschreven.

Immers een parkeernorm die bij aanvang al grenst aan 85%, in de meest actuele parkeermetingen daar zelfs overheen gaat, staat echt lijnrecht tegenover de overweldigende parkeerruimte van de Vomar locatie. Dit structurele tekort aan parkeerplaatsen in het nieuwe Dorpshart lost zich niet op door slechts enkele plekken in aantal te compenseren om daarmee weer precies op de norm van 85% uit te komen.

Zowel ondernemers als bewoners zien daarom de grote noodzaak om, op basis van het amendement, een andere aanpak voor de noordelijke zijde voor te stellen. Door de nieuwe appartementen echt te concentreren rondom de Vlinderlocatie, wordt de omgeving van het Lindenplein/Essenlaan/Berkenpad niet belast met extra parkeerbehoefte van nieuwe bewoners. Daarnaast blijven 38 bestaande parkeerplekken behouden, worden 11 nieuwe plekken op het Lindenplein *niet* gerealiseerd, waardoor aan de noordelijke zijde per saldo 27 parkeer plekken *meer* beschikbaar komen dan voorzien in het Masterplan parkeerplan. Dit is in onze ogen een veel beter parkeerplan, waarmee verregaande regulerende maatregelen bovendien hopelijk kunnen worden voorkomen. Dit draagt bij aan het behoud van het dorpse karakter van Ter Aar.

Wij zien ons verder bevestigd in de noodzaak tot een andere aanpak wetende dat de gemeente erkend heeft dat in het parkeerplan van het Masterplan nadrukkelijk *geen* rekening wordt gehouden met een aangroeiende aantrekkelijkheid van het Dorpshart, terwijl dit juist *wel* één van de doelstellingen van het Masterplan is. Het Masterplan was onder andere bedoeld om tegenwicht aan de Vomar ontwikkeling te geven; een beter parkeerplan is dan simpelweg onmisbaar om voor dat tegenwicht een goede kans te maken.

De afgelopen twee maanden hebben de ondernemers en bewoners standpunten gewisseld, nieuwe ideeën uitgewerkt en over en weer concessies gedaan. Na ca. 7 zeer indringende maar constructieve vergaderingen, vele 1 op 1 gesprekken, locatiebezoeken, een presentatie aan de BIZ evenals aan de directe bewoners rondom de Essenlaan, ligt er met dit document een aangepast plan waarvoor *echt* draagvlak kan bestaan.

Dit plan geeft goed invulling aan de 10 aandachtspunten voor het dorpshart, de ambities, realiseert een mooier en groener Lindenplein, maar geeft vooral een krachtig signaal dat *dit* is wat bewoners en ondernemers gezamenlijk echt voor ogen hebben bij een aangenaam verblijf in ons mooie dorp Ter Aar! Een plan wat het verdient om zeer serieus genomen te worden.

Graag willen wij, ondernemers (BIZ) en bewoners, gezamenlijk verder participeren met als uitgangspunt een integrale uitvoering van dit aangepaste plan.