

## Plan van aanpak Gebiedsvisie Stationsgebied Naarden-Bussum

### 1. Inleiding

De aanpassingen aan het spoor geven letterlijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van station Naarden-Bussum. Deze ontwikkelruimte biedt kansen voor het beter functioneren van het station, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid. Ook komt er de mogelijkheid om in het aangrenzende gebied ambities van de gemeente en wensen van omwonenden, bedrijven en investeerders te realiseren.

Alles bij elkaar genomen een complexe en meervoudige opgave. Een opgave die vraagt om een meerjarige aanpak met een gefaseerde uitvoering. Een integrale benadering is nodig om alles wat er speelt goed af te wegen en de juiste keuze te maken. Een zorgvuldige afweging van ambities, belangen en mogelijkheden.

Een opgave die ook vraagt om zorgvuldig proces. Een proces waarbij iedereen de gelegenheid krijgt om mee te denken. Waarbij de wensen en ideeën van inwoners, bedrijven, belangengroepen, (semi)overheden, investeerders en andere stakeholders serieus worden genomen en zorgvuldig worden afgewogen.

### 2. Plan van aanpak op hoofdlijnen

Wij stellen het volgende plan van aanpak op hoofdlijnen voor. Een aanpak waarbij twee vragen centraal staan:

- Wat willen we bereiken?
- Hoe gaan we dat doen?

#### **Wat willen we bereiken?**

##### *Een integrale oplossing voor het stationsgebied*

De aanpassing aan het spoor geeft letterlijk de ruimte om ambities van de gemeente te realiseren en aan wensen die leven tegemoet te komen. Het gaat om het vergroten van de verkeersveiligheid en een verbetering van bereikbaarheid en toegankelijkheid. Maar, het gaat ook over ambities en wensen op het gebied van wonen, werken en recreatie en toerisme. Wij zien hier kansen om uitvoering te geven aan de ambities uit de woonvisie (betaalbare woningbouw) en de economische visie (informele werklocaties). En wij zien kansen om invulling te geven aan onze ambities op het gebied van duurzaamheid (circulariteit, energie, klimaatadaptatie en biodiversiteit).

Het projectgebied bestaat uit station Naarden-Bussum en omgeving. Op dit moment hebben wij het projectgebied nog niet concreet begrensd. Een voorstel hiervoor komt terug in het projectplan. Zonder op dit moment uitputtend te kunnen en willen zijn, gaat het ons in ieder geval om:

- een invulling van de vrijkomende ruimte als gevolg van de aanpassing aan het spoor;
- mogelijk te (her)ontwikkelen vastgoed en gronden in de omgeving van het station;
- een verbetering van de uitstraling van de openbare ruimte in de stationsomgeving;
- een goede oplossing voor de stalling van fietsen aan beide zijden van het station;
- een verbetering van de oversteekbaarheid van het spoor en vermindering van de barrièrewerking;
- een verbetering van de verbinding met het centrum via de Stationsweg.

### *Goede maatschappelijke betrokkenheid*

Een goede betrokkenheid van inwoners, bedrijven, maatschappelijke belangenorganisaties, belangengroepen, (semi)overheden, investeerders en andere stakeholders is cruciaal voor het welslagen van deze opgave. Wij willen een transparant proces waarin we elkaars achtergronden en positie respecteren. We willen gebruik maken van elkaars ruimte, maar ook van elkaars energie.

Dat wil niet zeggen dat iedereen zijn of haar zin kan krijgen. Het wil ook niet zeggen dat iedereen betrokken kan zijn op de manier die hij of zij wil. Maar, we zetten ons in voor een resultaat met zo veel mogelijk draagvlak. Dat vraagt ook om een goed verwachtingsmanagement. Als ideeën of wensen van inwoners, bedrijven of anderen echt niet kunnen, dan geven we dat zo snel mogelijk aan.

Overigens, deze manier van werken is niet langer vrijblijvend. De Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt, vraagt bij ingrijpende en complexe opgaven, om zorgvuldige betrokkenheid van iedereen. Waarbij initiatiefnemers ook een eigen verantwoordelijkheid krijgen om hun omgeving te informeren en te betrekken.

### *Financieel haalbare plannen*

Ons motto is 'Haalbaar is betaalbaar!'. Dat betekent dat er voldoende zicht moet zijn op de financiële haalbaarheid, voordat (deel)opgaven verder worden uitgewerkt of onderwerp van participatie worden. Er is niets vervelender voor een inwoner om na veel meedenken en mee doen te horen dat het plan financieel niet haalbaar is.

Dat betekent dat in het proces tijdig duidelijk moet worden of plannen ook financieel haalbaar zijn. Een proces van rekenen en tekenen, waarbij overheden en investeerders in een zo vroeg mogelijk stadium commitment uitspreken om te investeren of niet. Een proces met go en no-go momenten op basis van financiële haalbaarheid.

### *Nu doen wat kan en moet!*

Het gevaar van een integrale benadering is stilstand. Zeker bij een meervoudige en complexe opgave als deze. Dat vraagt om realiteitszin in de organisatie en aansturing. Met oog voor het momentum. Er kunnen zich kansen voordoen die vragen om snel verzilverd te worden. Zoals bijvoorbeeld het herinrichtingsplan voor de westzijde van het station. Zeker als er draagvlak en geld is. Natuurlijk is het van belang om met zo'n herinrichtingsplan zo veel mogelijk rekening te houden met de mogelijke toekomstige ontwikkeling van de omgeving. Maar, in feite vormt zo'n plan voor de komende 10 jaar een piketpaal in de te ontwikkelen integrale gebiedsvisie.

De voorbereiding en uitvoering van de integrale gebiedsvisie gaat geruime tijd in beslag nemen. Dat betekent dat er ook oog moet zijn voor een 'tijdelijk' gebruik van lege locaties of gebieden. Een tijdelijk gebruik dat de leefbaarheid vergroot.

Tegelijkertijd met de ontwikkeling van de integrale gebiedsvisie werken we aan een uitvoeringsprogramma voor de korte en de lange termijn. Een instrument om kansen die zich op korte termijn voordoen in beeld te krijgen, te beoordelen en waar mogelijk te realiseren (permanent of tijdelijk) vooruitlopend op de integrale gebiedsvisie.

## Hoe gaan we dat doen?

### *Projectorganisatie Stationsgebied*

Er is een extra inzet nodig om de integrale gebiedsvisie voor te bereiden. Inzet vanuit de organisatie en inhuur van externe deskundigheid en omgevingsmanagement. In het projectplan nemen wij een meerjarige inschatting op van de benodigde menskracht en middelen.

Vanuit het project Stationsgebied wordt nauw samengewerkt met de projecten Gebiedsvisie centrum Bussum, Geluidvoorzieningen en de plannen voor de herinrichting van de Vlietlaan.

### *Inzet van omgevingsmanagement*

Het belang van een goed participatieproces is evident. En dat is meer dan enkele participatiemomenten organiseren. Steeds meer overheden kiezen voor omgevingsmanagement. Ook met het oog op de Omgevingswet. Wij overwegen voor het Stationsgebied een omgevingsmanager in te zetten. Een omgevingsmanager is het directe aanspreekpunt voor alle stakeholders en werkt nauw samen met de projectleider(s). De omgevingsmanager vormt in feite het aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers. Hij of zij is de verbindende schakel. Iemand met goede communicatieve vaardigheden en het vermogen om partijen te verbinden.

Het is van belang om bij de voorbereiding van de integrale gebiedsvisie een communicatie- en participatieplan (CPP) op te stellen. Met een antwoord op belangrijke vragen, zoals: wat staat nog wel ter discussie en wat niet? Wat is de participatieruimte? Hoe kan ik betrokken zijn?

Het participatieproces wordt ingericht op basis van een omgevingsanalyse of stakeholdersanalyse. Er ontstaat een beter CPP wanneer inwoners, bedrijven, maatschappelijke belangenorganisaties, belangengroepen, (semi)overheden, investeerders en andere stakeholders vooraf kunnen aangeven hoe ze betrokken willen zijn. Dat willen wij dan ook mogelijk maken.

### *Inzicht geven in de effecten van meerdere scenario's*

Wij willen met de integrale gebiedsvisie inzicht geven in alle mogelijke scenario's. En vervolgens door een weging van criteria komen tot een keuze c.q. een voorkeursscenario. Er wordt op voorhand geen enkele oplossing uitgesloten. Dat betekent dat we ook de mogelijkheid van een verdiept spoor tegen licht zullen houden. We weten dat het vasthouden aan deze ambitie belemmerend kan werken op de ontwikkelingen in het gebied op korte en middellange termijn. Bovendien is duidelijk dat voor het verdiept spoor in elk geval tot 2030 geen rijks gelden beschikbaar komen. Op deze manier komen alle denkbare scenario's in beeld en krijgt u inzicht in de positieve en negatieve effecten. De scenario's kunnen verschillen voor wat betreft de ambitie, een thema of gebied.

### *De bouwstenen gebruiken die er al zijn*

De afgelopen jaren zijn er meerdere verkennende studies gedaan. Studies voor deelgebieden en thematische studies, zoals een studie naar verkeersoplossingen. We beginnen niet helemaal opnieuw. Wij maken bij de voorbereiding van de integrale gebiedsvisie gebruik van alle bouwstenen die er al zijn.

### 3. Stappenplan

Wij hebben de volgende processtappen voor het komende half jaar in beeld:

	Wat	Besluit	Wanneer
1	Vaststellen concept projectplan en communicatie- en participatieplan (CPP), incl. voorbereidingskrediet t/m stap 4	College	Mei - jun 2019
2	Toelichting voor raadsleden (thema-uur)		Mei 2019
3	Startbijeenkomst en verkennende gesprekken stakeholders		Jun -jul 2019
4	Vaststellen projectplan en CPP, incl. voorbereidingskrediet t/m stap 6	Raad	Sep - okt 2019
5	Start projectorganisatie en voorbereiding integrale gebiedsvisie		Okt 2019
6	Vaststellen integrale gebiedsvisie en tussenproducten (zoals een startdocument), incl. uitvoeringskrediet	Raad	2019-2020

#### 1. College stelt projectplan en communicatie- en participatieplan (CPP) vast

Wij bereiden een concept projectplan en CPP voor. Inclusief een meerjarige inschatting van de benodigde inzet van menskracht en middelen. De kosten van de voorbereiding van het projectplan en CPP (t/m stap 4) worden gedekt uit het voorbereidingskrediet dat de raad heeft vastgesteld op 20 november 2017.

#### 2. Toelichting voor raadsleden (thema-uur)

Toelichting op de aanpak van het college tijdens een thema-uur voor de raadsleden.

#### 3. Startbijeenkomst en verkennende gesprekken stakeholders

Een laagdrempelig startmoment. Een bijeenkomst voor inwoners, bedrijven, ondernemers, belangengroepen, investeerders, (semi)overheden, NS, ProRail en andere stakeholders. Bedoeld om ideeën en wensen op te halen over:

- de inrichting van het stationsgebied en de omgeving (eerste input voor de latere scenario-ontwikkeling);
- de wijze waarop men betrokken wil zijn (als input voor het definitieve CPP).

U bent van harte welkom om deze bijeenkomst bij te wonen als toehoorder.

Het resultaat van deze bijeenkomst verwerken we in het definitieve projectplan en communicatie- en participatieplan (CPP). Wij voeren ook verkennende gesprekken met een aantal stakeholders over hun betrokkenheid.

Voor de goede orde. We gaan het participatieproces voor de herinrichting van de westzijde van het station niet opnieuw doen. Voor de komende 10 jaar wordt dit plan het vertrekpunt. Wel kunnen we in de integrale gebiedsvisie plannen maken voor de periode daarna.

**4. Gemeenteraad stelt definitief projectplan en CPP (incl. voorbereidingskrediet) vast**

U neemt een definitief besluit over het projectplan en het CPP. En een besluit over de beschikbaarstelling van het voorbereidingskrediet. In het projectplan nemen wij een meerjarenraming op van de benodigde menskracht en middelen.

**5. Start projectorganisatie en voorbereiding integrale gebiedsvisie**

De projectorganisatie kan van start. Eén van de eerste acties is een aanbesteding van externe deskundigheid om de integrale gebiedsvisie voor te bereiden.

**6. Gemeenteraad stelt integrale gebiedsvisie en tussenproducten (incl. uitvoeringskrediet) vast**

U stelt de integrale gebiedsvisie vast. Bij de voorbereiding van de gebiedsvisie leggen wij tussenproducten aan u voor. Zoals bijvoorbeeld een startdocument met belangrijke uitgangspunten. In het projectplan worden deze tussenproducten benoemd, incl. een planning.