

Kaderplan Verkeer Centrum

Nota van uitgangspunten

Versie concept
7 december 2016

Kerngegevens

| | |
|----------------------|---------------------------|
| Projectleider | Antoinette Soede |
| Afdeling | Unit Control en Strategie |
| Datum | 23 november 2016 |
| Behandeling | raad |
| Planstatus | Uitgangspunten |
| Projectnummer | <Projectnummer> |
| Opdrachtgever | Pieterneel Hol |
| Identificatie | <Identificatie> |

Inhoudsopgave

| | | |
|--|--|-----------|
| 1 | Projectomschrijving | 4 |
| 1.1 | Inleiding | 4 |
| 1.2 | Aanleiding opstellen Kaderplan Verkeer Centrum | 4 |
| 1.3 | Doel | 4 |
| 1.4 | Resultaat | 4 |
| 1.5 | Onderzoeksgebied | 5 |
| 1.6 | Traject Kaderplan Verkeer Centrum | 5 |
| 1.7 | Leeswijzer | 5 |
| 2 | Kaders | 6 |
| 2.1 | Beleidskaders | 6 |
| 2.2 | Financiën | 6 |
| 2.3 | Afwijkingen vooraf gestelde kaders | 7 |
| 2.4 | Communicatie en participatie | 7 |
| 3 | Uitgangspunten | 8 |
| 3.1 | Verbeteren van de veiligheid van de verkeersdeelnemers (vooral voor langzaam verkeer) in en rond het centrum | 8 |
| 3.2 | Verbeteren van de bereikbaarheid naar en in het centrum | 8 |
| 3.3 | Verbeteren van de herkenbaarheid van het centrum | 9 |
| 3.4 | Uitgangspunten overig | 9 |
| 4 | Uitvoering | 10 |
| 4.1 | Fasering | 10 |
| 4.2 | Planning | 10 |
| Bijlage 1 Projecten PN 17..... | | 11 |
| Bijlage 2 Ambities Gebiedsvisie..... | | 12 |
| Bijlage 3 Klankbordgroep | | 13 |
| Bijlage 4 Opsomming uitgangspunten | | 14 |

1 Projectomschrijving

1.1 Inleiding

Het Kaderplan Verkeer Centrum geeft de basis en de structuur om ervoor te zorgen dat het centrum logisch bereikbaar is en blijft en de leefbaarheid en vitaliteit gewaarborgd blijft. Een prachtig centrum dat volledig is dichtgeslibd schiet zijn doel voorbij.

Gooise Meren heeft als doel haar inwoners een aantrekkelijke woonomgeving te bieden met een hoog voorzieningen niveau. Daarnaast wil Gooise Meren bijdragen aan het bevorderen en faciliteren van economische bedrijvigheid en een economische structuur. Hiervoor is onder andere een aantrekkelijk winkelcentrum van belang. Bussum is het grootste en belangrijkste winkelgebied van de gemeente Gooise Meren. Om het centrum leefbaar en economisch vitaal te houden, moet het uitnodigend zijn voor iedereen die hier naar toe wil komen. Daarvoor moet het centrum ook helder en vooral herkenbaar zijn.

De concrete invulling op het gebied van verkeer en infrastructuur vindt plaats bij de uitwerking van de afzonderlijke projecten. Het Kaderplan Verkeer Centrum dient hierbij als leidraad.

1.2 Aanleiding opstellen Kaderplan Verkeer Centrum

In en rondom het centrum van Bussum gaan op korte termijn projecten van start. Het gaat om nieuwe inrichting van de openbare ruimte vanwege de vervanging van het riool (o.a. Vlietlaan, Herenstraat, Veldweg) en om de inrichting van de openbare ruimte rondom de herontwikkelingen van Mariënborg en het Scapinoterrein. Daarnaast gaat ook ProRail werkzaamheden aan en rondom het spoor uitvoeren.

Deze aanstaande projecten geven de mogelijkheid om in en rond het winkelcentrum een uitnodigende openbare ruimte te geven. Door deze nieuwe ontwikkelingen in samenhang te zien met de reeds aanwezige openbare ruimte kan een kader gemaakt worden, waarbinnen al nieuwe infrastructuur past.

Het onderzoek om te komen tot het Kaderplan Verkeer Centrum biedt ook de mogelijkheid om de bestaande openbare ruimte te herwaarderen en te bezien waar mogelijkheden tot verbeteringen zijn.

1.3 Doel

Het Kaderplan Verkeer Centrum geeft richting aan het ontwerpen van een openbare ruimte die veilig, herkenbaar en bereikbaar voor alle verkeersdeelnemers is en daarmee een bijdrage levert aan een leefbaar en economisch vitaal centrum.

1.4 Resultaat

Het resultaat is een integraal kader op basis van veiligheid, herkenbaarheid en bereikbaarheid voor de doorontwikkeling van de openbare ruimte in en om het centrum. De kaders sluiten aan bij het gewenste gebruik en zorgen voor een logische infrastructuur.

1.5 Onderzoeksgebied

Het project betreft het gebied tussen de Nieuwe Raadhuisstraat (noordzijde), Landstraat (oostzijde), Kerkstraat (zuidzijde) en de spoorlijn (westzijde). De Vlietlaan wordt als belangrijke aanloopstraat naar het centrum vanaf het station Naarden-Bussum, inclusief het kruispunt met de Generaal de la Reijlaan, meegenomen.

1.6 Traject Kaderplan Verkeer Centrum

Met de klankbordgroep zijn uitgangspunten op hoofdlijnen geformuleerd. Deze uitgangspunten worden voorgelegd ter vaststelling aan de raad. Wanneer de raad de uitgangspunten, al dan niet aangevuld, vaststelt, worden de uitgangspunten vertaald in een concept Kaderplan.

Begin 2017 wordt ook de Visie Economie & Toerisme ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Mogelijk komen hier aanpassingen aan het centrumgebied van Bussum naar voren. Deze aanpassingen worden meegenomen in de uitwerking van het concept Kaderplan Verkeer Centrum.

Het concept Kaderplan wordt teruggekoppeld aan de klankbordgroep. Het concept wordt met de opmerkingen uit de klankbordgroep voorgelegd in een brede informatiebijeenkomst. Hierna wordt het concept Kaderplan voorgelegd aan de raad ter vaststelling.

Wanneer het Kaderplan Verkeer Centrum is vastgesteld, kan het ontwerpen voor de openbare ruimte voor de aanstaande projecten worden opgepakt. Deze projecten volgen hun eigen besluitvormingsproces.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het kader omschreven dat geldt voor het Kaderplan. De uitgangspunten volgen in hoofdstuk 3. Deze uitgangspunten zijn o.a. gebaseerd op de ambities zoals gesteld in de Gebiedsvisie voor het Centrum (24 mei 2012) en zijn herijkt naar aanleiding van het coalitieakkoord 2016-2018 "Verbonden in verscheidenheid". In hoofdstuk 4 wordt tenslotte de fasering aangegeven voor het tot stand komen van het definitieve Kaderplan Verkeer Centrum.

2 Kaders

2.1 Beleidskaders

Het resultaat van project 'Verkeerscirculatieplan Centrum' dient te voldoen aan het gestelde in de volgende beleidskaders:

- Wet Geluidhinder
- Wet Luchtkwaliteit
- Kadernota Communicatie 2011-2014
- Beleidsnota Inspraak en Interactieve beleidsvorming
- Projectmatige en Interactieve aanpak via de Bussumse werkwijze
- Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2006
- Fietsnota 2008 – 2012
- Parkeerbeleid 2013 - 2020
- Gemeentelijk Rioleringsplan 2013 – 2016
- Groen Nota 2005
- Nota Bomen (2013)
- Beleidsnota Duurzame Openbare Verlichting
- Bestemmingsplan Centrum (2013)
- Handboek Infra
- Gebiedsvisie Centrum (2012)
- Coalitieakkoord 2016-2018
- VN Verdrag: mensen met een handicap (2007)

2.2 Financiën

Interne kosten

Het opstellen van het KVC wordt betaald uit het structurele budget voor het Centrummanagement.

Kosten projecten

De projecten die voortvloeien uit het KVC worden projectmatig opgepakt, waarbij steeds weer een eigen krediet wordt aangevraagd bij de raad. Uitgangspunt is wel dat de projecten zo veel mogelijk gekoppeld worden aan reeds bekende budgetten (werk met werk maken). Te denken valt aan de herinrichting Herenstraat en Vlietlaan die zijn gebudgetteerd binnen het Gemeentelijk Rioleringsplan. Aanpassingen aan Kerkstraat en Thierensstraat kunnen meegenomen worden bij de herontwikkeling van het Scapinoterrein.

In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de bedragen zoals deze nu zijn opgenomen in de Perspectiefnota 2017.

Subsidiemogelijkheden

De overwegen Herenstraat, Meerweg en Generaal de la Reijlaan worden aangepast vanwege het project van de spoorsanering van ProRail. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid nabij de overwegen kan aanspraak gemaakt worden op gelden uit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO).

Bij de verdere (projectmatige) uitwerking kan er vanuit de Brede Doel Uitkering bij de provincie Noord-Holland subsidie aangevraagd worden. Vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid komen de meeste projecten in aanmerking voor een subsidie (50 % subsidiabel). Toekenning is afhankelijk van prioritering van andere projecten in de regio.

2.3 Afwijkingen vooraf gestelde kaders

Wanneer er voorstellen uit het participatieproces komen die niet binnen genoemde kaders vallen, dan kunnen deze beargumenteerd worden voorgelegd aan de raad. De raad besluit of de reeds vastgestelde kaders op die onderdelen worden gewijzigd.

2.4 Communicatie en participatie

Met het Kaderplan Verkeer Centrum worden uitgangspunten bepaald voor diverse herinrichtingsprojecten. Het is daarom belangrijk te communiceren met belanghebbenden gedurende het proces en het plan zorgvuldig af te stemmen met deze belanghebbenden. De interactie met belanghebbenden dient bij te dragen aan drie procesdoelen: inhoudelijke verrijking, inspelen op de wensen uit de omgeving en op grond daarvan het creëren van draagvlak voor het te nemen besluit.

In het Communicatie- en participatieplan staat omschreven op welke momenten gecommuniceerd en geparticipeerd wordt.

3 Uitgangspunten

In de, door de raad van Bussum op 24 mei 2012, vastgestelde Gebiedsvisie Centrum zijn ambities voor het kernwinkelgebied van Bussum opgenomen. Tevens is richting gegeven aan de concrete uitwerking van deze ambities op het gebied van ruimte, economie, sociaal vlak en architectuur. Bij het opstellen van de uitgangspunten voor het Kaderplan zijn de ambities voor de inrichting van de straten en de pleinen ook meegenomen.

Voorliggende uitgangspunten zijn mede bepaald met de klankbordgroep in een workshop Functional Ambiance. Door de verschillende straten en pleinen te analyseren, kwamen knelpunten en verbeterpunten naar boven. Deze zijn vertaald in uitgangspunten. De uitgangspunten zijn gebundeld naar de drie hoofddoelen: veiligheid, bereikbaarheid en herkenbaarheid.

3.1 Verbeteren van de veiligheid van de verkeersdeelnemers (vooral voor langzaam verkeer) in en rond het centrum

Het is van belang dat de veiligheid in en rondom het centrum te verbeteren zodat een veilige woon, werk en leefomgeving ontstaat. De veiligheid van vooral de deelnemers langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) staat hierbij voorop.

De verkeersveiligheid rond spoorwegovergangen is een bron van zorg. Doordat de overwegen soms langdurig dicht zijn, is al het verkeer bij het openen van de bomen erop gericht om zo snel mogelijk het spoor over te steken. Verkeerstromen die conflicteren met het afrijden van de overwegen zorgen regelmatig voor stagnatie en blokkade van de overweg, wat leidt tot verkeersonveiligheid, vooral voor de fietser. Het is noodzakelijk om dit veiligheidsprobleem van de aan het centrum grenzende overwegen te verbeteren. Momenteel werkt ProRail aan een plan voor spoorsanering, waarbij ook diverse overwegen worden versmald. De kaders in het KVC sluiten aan bij deze spoorsanering.

Voorbeelden van onveilige situaties is de oversteekbaarheid van de Landstraat, de kruising Nieuw Raadhuisstraat / Landstraat / De Genestetlaan en de Veerstraat als gevolg van de inrichting waardoor relatief weinig ruimte voor voetgangers overblijft.

3.2 Verbeteren van de bereikbaarheid naar en in het centrum

Hoe kan de verkeersstructuur in en rond het centrum van Bussum wordt zodanig aangepast, dat het voor alle gebruikers en vervoersmodaliteiten goed bereikbaar blijft nu en in de toekomst. Ondanks de autonome groei van het autoverkeer dient de aantrekkingskracht van het kernwinkelgebied en de potentiële levendigheid in het centrum als geheel toe te nemen. De uitdaging is vooral om de bereikbaarheid voor autoverkeer niet te laten afnemen, maar het langzame verkeer beter te faciliteren, o.a. door fietsvoorzieningen (o.a. fietsparkeren), waardoor de bereikbaarheid (en ook de veiligheid) voor hen daadwerkelijk verbetert.

De Brinklaan ligt midden in het centrum en verdeelt het centrum als het ware in twee aparte delen. Door de inrichting van de Brinklaan wordt er soms te hard gereden. Dit komt de oversteekbaarheid niet ten goede, maar zorgt er wel voor dat de Brinklaan als een barrière ervaren wordt. Hierdoor wordt een tweedeling in het centrum van Bussum verkregen. Daarnaast vinden fietsers het lastig om tegen de rijrichting in te rijden. Het is wenselijk om de inrichting van de Brinklaan zodanig aan te passen, dat deze de delen van het centrum juist verbindt en niet van elkaar scheidt en dat de veiligheid van de langzaam verkeersdeelnemers wordt verbeterd.

3.3 Verbeteren van de herkenbaarheid van het centrum

Een veilige, goed ingerichte en aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum draagt bij aan een goed vestigingsklimaat voor ondernemers. De openbare ruimte moet een logische vertaling zijn van het gebruik en een voorwaarde zijn voor de levendigheid en gezelligheid in het centrum.

3.4 Uitgangspunten overig

Duurzaamheid

Waar mogelijk wordt ten aanzien van diverse aspecten in dit project aandacht besteed aan het thema Duurzaamheid en er worden duurzame, kansrijke oplossingen uitgewerkt. Er worden klimaatbewuste keuzes gemaakt en de CO₂- uitstoot wordt zoveel mogelijk verminderd.

People

- Alle gebruikers moeten zich makkelijk kunnen verplaatsen door de openbare ruimte;
- Langzaam verkeer krijgt bij de uitwerking van het plan de hoogste prioriteit. De kwaliteit van voorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn van een goed niveau.
- De uit te werken principe oplossingen dragen bij aan het algemeen welbevinden in de openbare ruimte van het centrum.

Planet

- In het ontwerp wordt zoveel mogelijk duurzaam materiaal of duurzaam geproduceerd materiaal verwerkt;
- Waar mogelijk wordt de natuurlijke uitstraling en (beleving van) de groenstructuur zoveel mogelijk versterkt.

Profit

- Het ontwerp en de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte zijn degelijk en houdbaar voor de langere termijn;
- Het ontwerp van de wegen is gericht op zo laag mogelijke beheerkosten.

4 Uitvoering

4.1 Fasering

De volgende fasering wordt aangehouden:

- **Fase 0 – Initiatief** (Reeds doorlopen)
Het bepalen van de opdracht en vaststellen van de afbakening van het project.
- **Fase 1 – Onderzoek** (Fase overslaan)
Deze fase is bedoeld om helderheid te krijgen of en onder welke voorwaarden het beoogde projectresultaat kan worden bereikt: de haalbaarheid. Op dit moment is al voldoende informatie ten aanzien van de haalbaarheid van het project bekend. De relevante aspecten (voorlopige projectresultaat, kaders, procesplan en kosteninschatting) zijn beschreven in fase 0 en worden waar nodig bijgesteld in fase 2. Het inhoudelijke verkeerskundig onderzoek wordt vooral in de fasen 3 en 4 uitgevoerd. Om die reden is fase 1 overgeslagen en direct na fase 0 gestart met de uitwerking van fase 2.
- **Fase 2 – Uitgangspunten** (Huidige fase)
Samen met betrokkenen worden de uitgangspunten voor het Kaderplan Verkeer Centrum opgesteld.
- **Fase 3 – Concept KVC**
Op basis van de uitgangspunten worden in samenspraak met de klankbordgroep principe oplossingen voorgesteld voor de diverse straten en pleinen. Het concept Kaderplan wordt in deze fase gepresenteerd aan alle belanghebbenden.

Het concept Kaderplan wordt na aanpassingen gepresenteerd aan belangstellenden in een informatiebijeenkomst.
- **Fase 4 – KVC**
Alle opmerkingen worden verwerkt in het concept Kaderplan. Het concept Kaderplan Verkeer Centrum wordt ter vaststelling voorgelegd aan de raad.

Nadat het Kaderplan Verkeer Centrum (de overkoepelende visie) door de raad is vastgesteld, wordt de uitwerking hiervan opgepakt in aparte projecten, waarbij per project (eveneens in samenspraak met belanghebbenden) een Definitief Ontwerp wordt uitgewerkt. Deze projectvoorbereiding behoort niet tot de scope van het KVC.

4.2 Planning

| Fase | product | besluitvorming | Planning |
|----------------------|-------------------------|----------------|----------|
| Uitgangspunten | Nota van Uitgangspunten | Raad | Q4 2016 |
| Ontwerp - concept | Concept Kaderplan | College | Q1 2017 |
| Ontwerp - definitief | Kaderplan | Raad | Q2 2017 |

De deelprojecten volgen hun eigen traject en worden separaat voorgelegd aan college en raad.

Bijlage 1 Projecten PN 17

| Projecten | Financiën | Jaar | Jaar |
|--|---|----------------------|-------------------|
| <i>Locatie</i> | <i>Wegen/ verlichting/ riolering/ groen</i> | <i>voorbereiding</i> | <i>Uitvoering</i> |
| Vlietlaan (11, 35, 71, 93) | 495.000 / 120.000 / 600.000 / 60.000 | 2017 | 2017 |
| Herenstraat (12, 34, 69, 92) | 183.750 / 52.500 / 262.500 / 26.250 | 2017 | 2018 |
| Olmenlaan (19, 43, 96) | 375.000 / 50.000 / 0 / 40.000 | 2017 | 2018 |
| Kloosterweg (18, 42, 73, 95) | 250.000 / 50.000 / 491.667 / 25000 | 2017 | 2018 |
| Wegvakken overwegen (15) | 150.000 | 2017 | 2018 |
| Veerstraat / Veerplein (20, 44) | 570.000 / 0 / 80.000 / 0 | 2018 | 2019 |
| Nieuwe Spiegelstraat (16, 37, 72, 94) | 554.000 / 165.500 / 790.000 / 80.000 | 2018 | 2019 |
| Kerkstraat (22) | 170.000 | 2019 | 2020 |
| Brinklaan (23, 45, 97) | 400.000 / 125.000 / 0 / 75.000 | 2019 | 2020 |
| Veldweg (17, 47, 75, 99) | 157.500 / 45.000 / 225.000 / 25.000 | 2019 | 2020 |
| Herinrichting Stationsgebied (59) | 1.500.000 | 2017 | 2018 |

Bijlage 2 Ambities Gebiedsvisie

| Ambitie | Waar uit te werken |
|---|---|
| Vergroening van het centrum | Kaderplan Verkeer Centrum en Groennota |
| Een architectonisch samenhangende bebouwing | Welstandsnota Gooise Meren |
| Het creëren van zachte geleidelijke overgangen van publieke naar private ruimte | Kaderplan Verkeer Centrum |
| Versterken van de belevingswaarde van de historische bebouwing | Kaderplan Verkeer Centrum en erfgoedverordening |
| Eenheid in bestrating en straatmeubilair | Kaderplan Verkeer Centrum en Handboek Openbare Ruimte |
| Het creëren van ontmoetingsplekken in openbare ruimte | Kaderplan Verkeer Centrum |
| Logische looproute naar en door het centrum | Kaderplan Verkeer Centrum |
| Auto's zoveel mogelijk uit het centrum weren | Kaderplan Verkeer Centrum |
| Verbetering en uitbreiding van fietsenstallingen | Kaderplan Verkeer Centrum en fietsnota |
| Wonen toevoegen in het centrum | Geregeld in bestemmingsplan Centrum |
| Horeca toevoegen | Geregeld in bestemmingsplan Centrum |
| Zoeken naar mogelijkheden voor ander publieksfuncties | Uitwerking in economische visie |
| Tijdelijk gebruik leegstaande panden | Uitwerking in economische visie |
| Handhaven van divers winkelaanbod met ook veel zelfstandige winkels | Uitwerking in economische visie |

Bijlage 3 Klankbordgroep

Albert Heijn Veerstraat
BPV Centrum Bussum
Brandweer Gooi & Vechtstreek
Brandweer Gooi & Vechtstreek
Brasserie Njoyz
Bussumse Ondernemers Vereniging
Bussumse Ondernemers Vereniging
Bussumse Ondernemers Vereniging
Bussumse Ondernemers Vereniging
Connexxion
EVO
Fietzersbond
Fietzersbond
Fietzersbond
Grondstoffen en Afvalstoffendienst
Historische Kring Bussum
Keurmerk Veilig Ondernemen
McDonalds
McDonalds
Milieuraad
Milieuraad
Milieuraad
Ned. Vereniging van Blinden en Slechthorenden
OFGV
Politie Gooi & Vechtstreek
Politie Gooi & Vechtstreek
Politie Gooi & Vechtstreek
RAV Gooi en Vechtstreek
Seniorenraad
Stichting Pro Bussum
Stichting Pro Bussum
Stichting Seniorenraad Bussum
Transport Logistiek Nederland
Veilig Verkeer Nederland Secretariaat
Verkeersraad
Verkeersraad
WMO Platform
WMO Platform

De heer J.M. Dorland
De heer F. Zonneberg
De heer T. Kors
De heer B. Derriks
De heer T. Geniets
De heer A. Haye
Mevrouw B. Boonacker
De heer A. Niessen
De heer R. Nieuwenhuis
De heer B. Dietvorst
De heer R. Ton
De heer C.C.M. Flink
De heer B. Bakker
De heer A. Vijn
Mevrouw N. Vermeulen
Mevrouw D. Luykx
De heer M.J. van Weel
De heer J. Bakker
De heer M. Engelbert
Mevrouw P. Olgers
De heer R. van Baal
De heer R. van Heijningen
De heer J. Sanders
De heer A. Roeten
De heer J.D. van Brakel
De heer M. Ernst
De heer J. Koops
De heer M. Roos
De heer J. Johan
Mevrouw E. Hazenberg
Mevrouw E. van Vossen
De heer M. Engelkes
De heer J. Verkiel
De heer P. Smit
De heer E. Jonkman
De heer M. Koren
Mevrouw A. van Voorst
De heer J. Grasso

Bijlage 4 Opsomming uitgangspunten

Uitgangspunten ten aanzien van een veilig centrum

Te nemen maatregelen dragen positief bij aan de verkeersveiligheid en zijn in overeenstemming met de richtlijnen Duurzaam Veilig. Dit houdt o.a. in: :

- Fietzers op de Herenstraat voelen zich veilig.
- Voetgangers en fietsers steken veilig de Landstraat en overige wegen rondom het centrum over.
- Goede en veilige doorgaande fietsroutes naar het centrum
- De spoorwegovergangen zijn veilig en goed doorstroombaar.
- Voetgangers en fietsers voelen zich veilig op de Brinklaan.
- De voetgangers in de Veerstraat voelen zich veilig in de Veerstraat
- De Brinklaan wordt veilig voor overstekend publiek overgestoken.
- De verlichting zorgt voor een veilige omgeving.
- Fietsenstallingen aan de randen van het centrum verleiden de bezoekers om daar hun fiets te parkeren en niet door de voetgangersgebieden te fietsen.
- Auto's worden zoveel mogelijk uit het centrum geweerd.

Uitgangspunten ten aanzien van een bereikbaar centrum

- Het centrum dient voor iedereen (met of zonder beperking) goed toegankelijk te zijn.
- Een goede bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen, in het centrum en de aanloopstraten. De parkeervoorzieningen voor het centrum moeten goed aangesloten zijn op de routes rond het centrum. Zij moeten voor bezoekers duidelijk en eenvoudig te vinden zijn.
- Goede looproutes vanaf parkeerterreinen/-garages naar winkels.
- Voldoende voorzieningen voor het bevoorradingsverkeer.
- Alle bestemmingen (winkels, bedrijven, woningen) in het centrum zijn altijd bereikbaar voor hulpdiensten.
- Het centrum moet goed bereikbaar blijven per openbaar vervoer.
- De voetgangersrelatie tussen beide delen van de 'winkel-8' moet logisch en aantrekkelijk zijn.

Uitgangspunten ten aanzien van een herkenbaar centrum

Het is van belang om een aantrekkelijk en aaneengesloten verblijfsgebied te hebben, waarbij de prioriteit ligt bij het faciliteren voetgangers en fietsers. Om dit te bereiken zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- De inrichting van straten en pleinen draagt bij aan een aantrekkelijk ondernemersklimaat.
- De inrichting van straten en pleinen draagt bij aan de ontmoetingsfunctie.
- De materialisatie van bestrating en meubilair is eenduidig en draagt bij aan een herkenbaar centrum
- De groenstructuur draagt bij aan een herkenbaar centrum.
- Het kleurgebruik van de materialisatie in de openbare ruimte draagt bij aan de belevingswaarde van de historische bebouwing.