

Uitgangspunten voor het Kaderplan Verkeer

Communicatie- en participatieplan

Versie concept
23 januari 2017

Kerngegevens

Projectleider	Antoinette Soede / Jan Jobse
Afdeling	Unit Control & Strategie
Datum	23 januari 2017
Behandeling	college
Planstatus	Uitgangspunten
Projectnummer	<Projectnummer>
Opdrachtgever	Pieterneel Hol
Identificatie	<Identificatie>

Inhoudsopgave

1	Algemene gegevens	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Doelstelling	4
1.3	Resultaat	4
	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.	4
1.4	Kaders planvorming	4
1.5	Afwijkingen vooraf gestelde kaders	5
2	Communicatie	6
2.1	Centrale vraag	6
2.2	Omgevingsanalyse	6
2.3	Kernboodschap	7
2.4	Communicatiekalender	7
3	Taken en verantwoordelijkheden	9
4	Participeren	10
4.1	Wat is het niveau van betrokkenheid	10
4.2	Participatiemomenten	10
	Bijlage 1 Participatieniveaus.....	11
	Bijlage 2 Functional Ambiance	12

1 Algemene gegevens

1.1 Inleiding

Het uiteindelijk op te stellen verkeersplan voor het centrum van Bussum 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 definitieve vast te stellen verkeersplan, naar verwachting tweede kwartaal 2017, dient hierbij als leidraad.

1.2 Doelstelling

De uitgangspunten voor het verkeersplan voor het centrum van Bussum geven 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.

1.3 Resultaat

Het resultaat van deze fase zijn uitgangspunten die op basis van veiligheid, herkenbaarheid en bereikbaarheid voor de doorontwikkeling van de openbare ruimte in en om het centrum kaders geven voor het verkeersplan voor het centrum van Bussum. De uitgangspunten sluiten aan bij het gewenste gebruik en zorgen voor een logische infrastructuur.

1.4 Kaders planvorming

Gemeentelijk beleid

Het verkeersplan voor het centrum van Bussum dient te voldoen aan het volgende gemeentelijk vastgestelde beleid:

- 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)

Financiën

Interne kosten

De werkzaamheden binnen het proces om te komen tot een verkeersplan voor het centrum van Bussum 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 2 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.

1.5 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 Communicatie

2.1 Centrale vraag

Met het definitief vast te stellen Kaderplan voor verkeer in en rond het centrum van Bussum wordt een kader op hoofdlijnen 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.

2.2 Omgevingsanalyse

Ringen van invloed

	Informereren	Raadplegen	Adviseren	Meebeslissen
Beïnvloeders	Gemeente Huizen Gemeente Wijdmeren Gemeente Hilversum Regio Provincie	CRK VVN Vrouwenraad Milieuraad Historische Kring NS Vastgoed Pro Rail	Dorpsmanager Pro Bussum Bewoners centrum OVGM WMO Raad Seniorenraad Fietzersbond Verkeersraad NS Vastgoed Ambtenaren <ul style="list-style-type: none"> • Parkeren • Verkeer • VTH • Economie • Communicatie 	
Beslissers				B&W Raad
Toeleveranciers / uitvoerders	ANWB Rioolbeheer Imtech	T.L.N. E.V.O.	Handhavers Groenbeheer Wijkbeheer	
Gebruikers / afnemers	Bewoners schil Bewoners centrum Bakfietsgebruikers Bibliotheek Toeristen NS Kerk (gangers) Doorgaand verkeer Wandelaars Winkelpersoneel Taxi's	Zorginstellingen VvE's GAD Gehandicapten Scholieren Visio Winkelend publiek Connexxion Festiviteiten Winkelpersoneel	BPV Centrum Leveranciers Horeca Winkeliers Niet aangesloten winkeliers Markt	

2.3 Kernboodschap

	Informereren	Raadplegen	Adviseren	Meebeslissen
Beïnvloeders	Wij informeren u over ons KVC zodat u mogelijke gevolgen voor uw eigen plannen en projecten kunt inschatten.	Wij vragen u mee te denken over ons KVC. Het is van belang om zo veel mogelijk in te spelen op de wensen vanuit de omgeving.	Wij willen bij u ideeën en oplossingen ophalen zodat we een goed advies kunnen voorleggen aan de raad.	
Beslissers				Wij vragen u het KVC en het proces vast te stellen.
Toeleveranciers / uitvoerders	Wij informeren u over ons KVC zodat u mogelijke gevolgen voor uw eigen plannen en projecten kunt inschatten.	Wij vragen u mee te denken over ons KVC. Het is van belang om zo veel mogelijk in te spelen op de wensen vanuit de omgeving.	Wij willen graag samen het KVC opstellen, zodat het een integrale visie wordt.	
Gebruikers / afnemers	Wij informeren u over ons KVC zodat u mogelijke gevolgen voor uw eigen plannen en projecten kunt inschatten.	Wij vragen u mee te denken over ons KVC. Het is van belang om zo veel mogelijk in te spelen op de wensen vanuit de omgeving.	Wij willen graag samen het KVC opstellen, zodat het een integrale visie wordt.	

2.4 Communicatiekalender

Fase 0 Initiatief (reeds doorlopen)

Inhoud fase

De ambtelijke organisatie treft voorbereidingen voor het opstarten van het project en stelt een startnotitie op. Het bepalen van de opdracht en vaststellen van de afbakening van het project en het procesplan is in deze fase gemandateerd aan het college van burgemeester en wethouders. Ook wijst het college de ambtelijk opdrachtgever en het projectteam aan en stelt zij budget voor de voorbereiding beschikbaar.

Resultaat

- College stelt de startnotitie vast

Fase 1 Onderzoek (fase overslaan, geen besluitvorming)

Inhoud fase

Deze fase is bedoeld om helderheid te krijgen of en onder welke voorwaarden het beoogde projectresultaat kan worden bereikt: de haalbaarheid.

Resultaat

Op dit moment is al voldoende informatie ten aanzien van de haalbaarheid van het project bekend. Mede gelet op de constatering in het recente verleden en de startnotitie wordt het wenselijk geacht dit project tot uitvoering te brengen. De relevante aspecten (voorlopige projectresultaat, kaders,

procesplan en kosteninschatting) worden beschreven en indien 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)

Inhoud fase

Tijdens de uitwerking van de uitgangspunten nemen het college en de ambtelijke organisatie het voortouw. De Uitgangspunten zijn in samenspraak met participanten (o.a. stakeholders en belangenorganisaties) opgesteld, waarbij zij een adviserende rol hebben gehad.

Resultaat

Voordat deze uitgangspunten worden vastgesteld door de gemeenteraad, worden zij deze behandeld tijdens een politieke avond. Alle belanghebbenden (participanten, maar ook gebruikers en bewoners) kunnen tijdens de vergadering gebruik maken van het spreekrecht, waarbij zij rechtstreeks politieke aandacht kunnen vragen voor hun zienswijze over de uitgangspunten van het project.

- College legt de uitgangspunten voor aan de gemeenteraad.
- Raad stelt de uitgangspunten vast.

Fase 3 Concept KVC

Inhoud fase

Tijdens de voorbereiding van het concept KVC, inclusief de informatiebijeenkomst, nemen het college en de ambtelijke organisatie het voortouw. Het concept KVC wordt in samenspraak met participanten (o.a. stakeholders en belangenorganisaties) opgesteld en overlegd. De klankbordgroep heeft hierin een adviserende rol. Zij genereren ideeën en dragen oplossingen bij voor een integraal advies. Hun kennis wordt daarin meegenomen.

Resultaat

- *College stelt het concept KVC vast:* Het vaststellen van het Voorlopig Verkeerscirculatieplan en het vrijgeven hiervan voor een inloopbijeenkomst voor alle belanghebbenden (participanten, maar ook gebruikers en bewoners), is gemandateerd aan het college van burgemeester en wethouders.
- *Alle belanghebbenden reageren op het concept KVC:* Wanneer het voorlopig verkeerscirculatieplan is uitgewerkt worden alle burgers en belanghebbenden in een consultatieve stijl betrokken door het bestuur. Zij worden uitgenodigd voor de presentatie van het voorlopig plan op een inspraakbijeenkomst. Daar kunnen zij zienswijzen indienen op het Voorlopig Verkeerscirculatieplan. De zienswijzen en onze overwegingen daarbij worden verwerkt in het Definitieve Verkeerscirculatieplan.

Fase 4 KVC

Inhoud fase

Na raadpleging van de klankbordgroep en de brede raadpleging wordt het concept KVC in overleg aangepast tot een KVC.

Resultaat

- *College stelt het KVC vast:* Het college van burgemeester en wethouders stelt het KVC vast en legt dit voor meningsvorming voor aan de raad.
- *Behandeling in het Gesprek:* de raad bespreekt het plan in het Gesprek. Alle belanghebbenden kunnen inspreken op het onderwerp en daarmee politieke aandacht vragen voor hun zienswijze over het voorgestelde KVC.
- *Raad stelt het KVC vast:* Aan het raadsvoorstel voor het KVC wordt een overzicht toegevoegd met alle ingediende reacties en zienswijzen en de voorgestelde verwerking daarvan in het KVC. Nadat het KVC door de raad is vastgesteld, wordt dit direct toegepast als geldend beleid.

3 Taken en verantwoordelijkheden

Taken en verantwoordelijkheden

- De gemeenteraad stelt de kaders voor de planuitwerking (Nota van Uitgangspunten) en het eindresultaat KVC vast.
- Het college en de ambtelijke organisatie zijn verantwoordelijk voor de planuitwerking.
- De wethouder Verkeer is bestuurlijk verantwoordelijk voor het project.
- Het hoofd van de afdeling ROB/SLZ is ambtelijk verantwoordelijk voor het project.
- De projectleider is verantwoordelijk voor de voortgang en organisatie van het project. Hij wordt daarin bijgestaan door de projectondersteuner. Projectleider en –ondersteuner zijn tijdens de gehele looptijd contactpersonen voor alle zaken die verband houden met het project.

Afspraken over interne en externe samenwerking

De verkeerskundige werkzaamheden (o.a. analyses, berekeningen) worden uitgevoerd met behulp van een statisch en een dynamisch verkeersmodel. Hiervoor wordt de gemeente ondersteund door adviesbureau Goudappel Coffeng (beheerder modellen).

4 Participeren

4.1 Wat is het niveau van betrokkenheid

Dit proces kenmerkt zich door een **raadplegende en adviserende stijl**: voorafgaand aan het opstellen van het advies is er voor participanten de nodige ruimte voor inbreng en discussie. De participanten vormen de klankbordgroep. Zij kunnen van het begin af aan meedenken, discussiëren en een concrete inbreng leveren. Echter, de voorgestelde maatregelen in het op te stellen advies dienen te voldoen aan de in deze Nota van Uitgangspunten gestelde doelstelling, kaders en eisen.

Het opstellen van een integraal advies aan het bestuur is de verantwoordelijkheid van de projectleider. Het is denkbaar dat er verschil van inzicht ontstaat tussen participanten en projectleider, tussen participanten onderling, of dat verschillende belangen niet verenigd kunnen worden. Die verschillende (soms tegenstrijdige) belangen worden inzichtelijk gemaakt zodat het gemeentebestuur deze zorgvuldig kan afwegen. Participanten kunnen tijdens de aangewezen momenten in het proces bestuurlijk aandacht vragen voor hun zienswijze.

4.2 Participatiemomenten

Overzicht participatiemomenten

Fase	Participatiemoment	Niveau	Planning
Uitgangspunten	Vaststellen uitgangspunten	informereren	Februari 2016
Concept KVC	Workshop inrichting straten en pleinen Bespreken concept plan i Brede raadpleging	Coproductie Meebeslissen Raadplegen	Reeds gedaan in 2015 Maart 2017 Mei 2017
KVC	Inspreken bij politieke avond	Meebeslissen	Juni 2017

Bijeenkomst uitgangspunten

Met de klankbordgroep zijn 1 juli 2014 de uitgangspunten bepaald. De klankbordgroep krijgt nu tot 1 november 2016 de tijd om de Nota van Uitgangspunten waar nodig bij te stellen.

Workshop inrichting straten en pleinen

Deze workshop is op 25 juni 2015 gehouden. Met de klankbordgroep is in kleine groepjes gewerkt aan de kaders voor de inrichting van straten en pleinen. Er is gewerkt volgens de methodiek Functional Ambiance (bijlage 2).

Bespreken concept plan

De input van de workshop en de doorrekening van modellen wordt verwerkt in een concept KVC. Dit concept wordt teruggekoppeld aan de klankbordgroep. Het concept plan wordt hierna, waar nodig, bijgesteld.

Brede raadpleging

Het concept KVC wordt in een brede raadpleging gepresenteerd. Inspraakreacties worden verwerkt in een Nota van Inspraak en met het KVC voorgelegd aan de raad ter vaststelling.

Bijlage 1 Participatieniveaus

Participatieniveaus

In de samenwerking tussen gemeente en samenleving gaat het er om elkaar serieus te nemen, te respecteren en te waarderen in elkaars rol en talent en ervaring. De gemeenteraad stelt kaders op voor de door haar geïnitieerde projecten. Daarnaast stelt ze op strategisch niveau de gemeentelijke begroting vast. Hierbinnen kan ze in ruime of beperkte mate ruimte laten voor het college, bewoners of andere partners. Een landelijk veelgebruikt handvat voor het bepalen van die ruimte, is de participatieladder.

Deze onderscheidt een aantal niveaus van ruimte geven:

	Bewoners, ondernemers, etc.	De gemeente	Voorbeelden van instrumenten
Zelf organiseren	Organiseren en voeren zelf projecten uit	Doet niets, ondersteunt of faciliteert, in overleg en al naar gelang mogelijkheden en behoeften van alle betrokkenen	Burgerinitiatief
Meebeslissen	Zijn medeverantwoordelijk voor de beslissingen	Laat (deel) beslissingen over aan bewoners, binnen vooraf door de gemeente gestelde kaders.	Wijk- of dorpsbudget Referendum
Coproductie	Werken intensief met de gemeente mee aan plannen of beleid	Bepaalt de kaders en werkt vervolgens intensief met bewoners samen. Besluitvorming over gemeentelijke inzet van middelen en bevoegdheden is voorbehouden aan het gemeentebestuur	Convenant Werkatelier
Adviseren	Genereren ideeën en oplossingen voor een goed advies binnen een beleidsthema	Vraagt op door gemeente afgebakende thema's advies aan bewoners. Weegt adviezen van alle belanghebbenden en maakt afwegingskaders inzichtelijk. Besluitvorming is voorbehouden aan gemeentebestuur.	Klankbordgroep Adviesraad Digitaal debat Crowdsourcing
Raadplegen	Geven hun mening of kennis over een beleidsonderwerp	Vraagt de mening van bewoners over een onderwerp, bijvoorbeeld de keuze tussen twee oplossingen. Besluitvorming is voorbehouden aan het gemeentebestuur. Het bestuur houdt daarbij rekening met de ingebrachte meningen.	Bewonerspanel Expertgroep Adviesraad Crowdsourcing
Informereren	Nemen kennis van de informatie	Informeert bewoners over proces en inhoud van haar plannen	Inloopbijeenkomst Huis-aan-huisblad

Bijlage 2 Functional Ambiance

Wat maakt dat sommige straten goed werken als verkeers- én verblijfsgebied en andere straten niet? In de huidige inrichtingspraktijk van stedelijke ruimten bewegen de 'wereld van verkeer' en de 'wereld van het ruimtelijk ontwerp' vaak langs elkaar heen.

Het realiseren van kwaliteit in de openbare ruimte door ruimtelijke ontwerpers wordt daarbij vrijwel altijd vertaald in het creëren van rust en stilte en daarmee in het verwijderen van frictie en conflict. En dat terwijl succesvolle voorbeelden van aantrekkelijke stedelijkheid juist frictie, meervoudig gebruik en dynamiek in zich dragen.

Daartegenover staat dat binnen de verkeerskundige discipline mobiliteit meer en meer als technisch systeem gezien wordt en niet als sociaal of cultureel fenomeen. Met deze technocratische benadering verdwijnt de ruimtelijke ervaring 'uit beeld'; de belevingswaarde voor de mens wordt van het toneel geduwd.

Als de stadsstraat diversiteit viert en verschillende functies dient, dan is het aan de experts hun krachten te bundelen. Een aantrekkelijke stad vraagt van ontwerpers om transdisciplinair te werken. Werken vanuit dezelfde attitude, met hetzelfde doel voor ogen.

Daarbij is het van belang voor iedere specifieke situatie op zoek te gaan naar een balans tussen het organiseren van de space of flows, het verplaatsen, en het organiseren van de space of places, het verblijven.

Net zo belangrijk is het vinden van een balans tussen het vastleggen van de formele relaties en het toestaan, zelfs uitlokken van informele relaties tussen verkeer en verblijf. Alleen op die manier kunnen stadsstraten weer een bijdrage leveren aan stedelijkheid in plaats van er afbreuk aan te doen. Daarvoor is het belangrijk om stadsstraten niet te zien als materieel object, maar als responsieve omgeving voor bewoners en gebruikers. Enkel dan kan daadwerkelijk een optimum gevonden worden tussen de functionaliteit en de ambiance van de stadsstraat. Tussen de basis waarop de stad functioneert en de sfeer die de stad kleurt.

De essentie van de methode zit in het samen werken met de methode. De spidergraph is het middel om de kwaliteiten en problemen van de stadsstraat en de ambities voor het verbeteren ervan bespreekbaar te maken in een gedeelde taal. Een taal die niet exclusief toebehoort aan disciplines, maar die open is en gedeeld kan worden door alle deelnemers aan het ontwerpproces.