Verantwoording participatie en inspraak

Omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur

1 Inleiding

Voordat het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur, onderdeel mobiliteit en infrastructuur (verder: onderdeel mobiliteit en infrastructuur) wordt vastgesteld is het van belang om de inwoners en ondernemers uit Harderwijk de betrekken via participatie en inspraak.

Voor participatie en inspraak zijn de volgende kaders relevant:

1. Omgevingsbesluit, artikel 10.8
   Het Omgevingsbesluit schrijft voor dat bij het vaststellen van een programma wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.
2. 'Interactief Werken' in Harderwijk (2016)
   Met het vaststellen van deze notitie zet Harderwijk in op het actief betrekken van inwoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere belanghebbenden bij de voorbereiding, bepaling, uitvoering en evaluatie van gemeentelijk beleid in een open wisselwerking. Aan de hand van de interactieladder worden de verschillende vormen van participatie beschreven, de rol van de participanten en de mate van invloed die zij hebben op het beleid.
3. Inspraakverordening Harderwijk 2007
   De inspraakverordening schrijft voor hoe ingezetenen en belanghebbenden bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid worden betrokken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in participatie en inspraak. Participatie vindt plaats voorafgaand aan de inspraakperiode. In het geval er besloten wordt tot inspraak, krijgt iedereen gedurende een periode van zes weken gelegenheid om een zienswijze over het beleid (in dit geval het onderdeel mobiliteit en infrastructuur) kenbaar te maken bij het college.

In deze bijlage is weergegeven hoe uitvoering is gegeven aan de gehouden participatie en wat daarvan het resultaat is. Er wordt nog inspraak verleend over het ontwerp van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur. De resultaten hiervan worden na afloop daarvan toegevoegd aan deze bijlage.

2 Participatie

Voor de verplichte participatie is voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur aansluiting gezocht bij de participatieve stijl uit de notitie 'Interactief Werken'. Aan participanten is een open advies gevraagd, met ruimte voor inbreng en discussie. Concreet is via deze participatie veel informatie verzameld vanuit het Inclusienetwerk, het Verkeersplatform en buurgemeenten. Ook is het Online Stadsgesprek ingezet als participatieplatform, waar bewoners en ondernemers de gelegenheid kregen om mee te denken.

De resultaten van de participatie staan hierna samengevat weergegeven, waarbij eveneens is aangegeven wat dit betekent voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

2.1 Inclusienetwerk Harderwijk

In 2022 is het handboek toegankelijke publieke ruimte 'Harderwijk toegankelijk voor iedereen' vastgesteld. Dit handboek is met het vaststellen door de gemeenteraad van de Omgevingsvisie Harderwijk 2040 komen te vervallen. Dit wil niet zeggen dat de inhoud van het handboek niet meer actueel is, wel dat deze een plek moet krijgen in de instrumenten vanuit de Omgevingswet. Zo zijn de hoofdlijnen vanuit dit handboek opgenomen in de omgevingsvisie en heeft de uitwerking daarvan – na participatie met het Inclusienetwerk Harderwijk - een plek gekregen in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

Het Inclusienetwerk Harderwijk bestaat uit een betrokken groep mensen die ervaring hebben met een (familielid met een) beperking, met bestaansonzekerheid of een andere achtergrond. Met dit inclusienetwerk is bekeken in hoeverre de inhoud van het handboek nog aansluit bij de praktijk, welke ervaringen zij hebben en of de inhoud nog aanvullingen en/of wijzigingen nodig heeft. Aan de leden van het inclusienetwerk is van 28 maart tot en met 10 april 2025 de gelegenheid geboden om te reageren. Er zijn zes reacties ontvangen, vier reacties van bewoners die lid zijn van het inclusienetwerk en twee reacties van mensen die vanwege hun beroep of organisatie lid zijn van het inclusienetwerk.

Hieronder een samenvatting van de reacties met daarbij cursief aangegeven wat dit betekent voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur:

- In enkele reacties werd gevraagd om meer uitleg bij bepaalde uitspraken in het beleid.
  Dit heeft geleid tot een uitwerking van de achtergrond van diverse beleidskeuzes in het achtergronddocument dat bij het onderdeel mobiliteit en infrastructuur hoort.
- Het beleid in het handboek toegankelijkheid was in sommige situaties te veel toegespitst op een bepaalde groep mensen.
  Dit is in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur aangepast.
- Op de kaart met belangrijke bestemmingen die in het handboek toegankelijkheid stond ontbrak 'Ontmoetingstuin De Rietmeen'.
  In de nieuwe situatie leidt er een hoofdwandelroute langs de ontmoetingstuin.
- In het handboek toegankelijkheid werden specifieke digitale technieken genoemd, zoals Navilens. Hierin zijn echter continu ontwikkelingen gaande (denk aan AI). Er komen steeds meer technieken en producten op de markt.
  In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur wordt minder specifiek ingezoomd op één of enkele specifieke technieken.
- Een reageerder merkt op: "De doelgroep is bij het beleid betrokken. In hoeverre ook bij het ontwerp (van de openbare ruimte) zelf?"
  Uitgangspunt in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is dat een werkgroep betrokken is bij het (her)inrichten van de openbare ruimte.
- Gevraagd is om de aansluiting van geleidelijnen op gidslijnen verder uit te werken. En om geleidelijnen in bochten en/of bij oversteken uit te breiden.
  Het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is hierin specifieker, namelijk dat de landelijke richtlijnen worden gevolgd.
- Bij sommige voorzieningen, bijvoorbeeld bij het stadhuis, zijn te weinig gehandicaptenparkeerplaatsen.
  Deels is dit uitvoering (geen beleid). Overigens is dit wel een goede en terechte opmerking. Inmiddels is een verkeersbesluit genomen voor het realiseren van een extra gehandicaptenparkeerplaats bij het stadhuis.

2.2 Verkeersplatform

Het Verkeersplatform is een groep specialisten die de gemeente gevraagd en ongevraagd advies geeft over allerlei verkeerssituaties. Lid van het Verkeersplatform zijn lokale vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de brandweer, de politie en rijschoolhouders.

Op 19 maart 2025 is tijdens een vergadering aangekondigd en ingeleid dat gewerkt wordt aan de invulling van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur. Daarna is aan de leden gevraagd om vanuit de eigen discipline mee te denken. De leden hebben van 23 april tot en met 24 mei 2025 de gelegenheid gekregen om hun input te geven.

Hieronder een samenvatting van de opgehaalde informatie vanuit het Verkeersplatform met daarbij cursief aangegeven wat dit betekent voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur:

- "Het wordt steeds drukker op het fietspad. Er komen bijvoorbeeld steeds meer soorten lichte elektrische voertuigen (LEV's) bij. Het is belangrijk dat hier goed op wordt ingespeeld. Dit kan door fietspaden breder te maken, bochten te verruimen en de verschillende categorieën fietsers en LEV's op andere manieren meer ruimte te geven."
  In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is een paragraaf specifiek aan de breedte van fietspaden en de benodigde ruimte op fietspaden gewijd.
- "Bij het veilig maken van verkeer moeten de kwetsbare groepen (fietsers, voetgangers) de meeste prioriteit krijgen." "Door expliciet in te zetten op (het veiliger en aantrekkelijker maken van) fietsen en lopen kan bereikt worden dat er daadwerkelijk meer gefietst en gewandeld wordt. Zorg ook dat de verbindingen voor fietsers en voetgangers zodanig zijn, dat men sneller lopend of met de fiets op de bestemming komt dan met de auto."
  Deze beide opmerkingen sluiten aan op het STOMP-principe zoals in de omgevingsvisie staat en in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur verder uitgewerkt is.
- "Voor hulpverlenende diensten zijn (snelle) bereikbaarheid en goed berijdbare wegen van belang. De oproep is om de CROW-ontwerprichtlijnen in acht te nemen. Deze opmerking geldt overigens breder dan alleen hulpdiensten."
  In de paragraaf over duurzaam veilig in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is deze oproep als beleidslijn overgenomen.
- "Geef kortingen voor OV en deelmobiliteit. Daardoor zal dit meer gebruikt worden."
  Deze opmerking is in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur uitgewerkt onder de noemer '(bijna) gratis met het openbaar vervoer'.

2.3 Buurgemeenten

Op 5 maart 2025 zijn de buurgemeenten (Ermelo, Zeewolde en Nunspeet) benaderd met het verzoek kenbaar te maken wat volgens hen belangrijk is in ons onderdeel mobiliteit en infrastructuur.

Hierop zijn – samengevat – de volgende reacties ingediend, met daarbij cursief aangegeven wat dit betekent voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur:

Gemeente Ermelo (10 april 2025):

- "Verbeter de fietsverbindingen tussen Harderwijk en Ermelo. Zorg dat de verbindingen goed op elkaar aansluiten. Bijvoorbeeld langs het Meeboerserf, tussen de bedrijventerreinen Tonsel en Veldzicht."
  In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is aandacht voor fietsinfrastructuur in het algemeen, voornamelijk bezien vanuit het aspect verkeersveiligheid. Daarbij zijn ook de bestaande verbindingen tussen Harderwijk en Ermelo onderzocht. Omdat het subonderdeel

'trappen' van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur nog niet is uitgewerkt, is er niet inhoudelijk ingegaan op de routing tussen Harderwijk en Ermelo in het algemeen.

- "Een OV-verbinding via Harderweide, Groot Horloo, Horsterhoeve en Veluwe aan Zee vindt de gemeente Ermelo positief."
  In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is het opzetten van deze busverbinding als actie opgenomen.

Gemeente Zeewolde (17 maart 2025):

- "Er is een grote sociale binding van Zeewoldenaren met Harderwijk. Voor diverse zaken, zoals onderwijs en andere voorzieningen, is Zeewolde aangewezen op 'het oude land'. Het is belangrijk dat de verbinding tussen Zeewolde en Harderwijk voor de verschillende modaliteiten vlot en veilig is, blijft en/of wordt."
  Gemeente Harderwijk onderschrijft het belang van de veerverbinding, een goede ov-verbinding en de verbetering/doorontwikkeling van een goede fietsverbinding tussen beide gemeenten. Dit heeft in het onderdeel mobiliteit en infrastructuur geleid tot verschillende concrete acties. Bijvoorbeeld onderzoek naar kansen voor de veerverbinding en onderzoek naar een fietsbrug over het Wolderwijd.
- "Qua openbaar vervoer is het voor de gemeente Zeewolde belangrijk dat de overstap van Zeewolde naar Zwolle en vice versa goed gefaciliteerd wordt. Daarnaast is het belangrijk dat de binnenstad en het ziekenhuis voor Zeewoldenaren gemakkelijk per lijnbus bereikbaar blijven."
  Ook deze input onderschrijven we. Daarom is dit vertaald in de paragraaf over openbaar vervoer.

Gemeente Nunspeet (7 maart 2025):

- "Gemeente Nunspeet hecht waarde aan een goede openbaar vervoerverbinding tussen Harderwijk en (de gemeente) Nunspeet".
  Dit sluit aan op voornoemde opmerking van de gemeente Zeewolde en is op dezelfde manier verwerkt.
- "Sluipverkeer via Hierden en Hulshorst als gevolg van file op de A28 moet worden tegengegaan".
  Het is belangrijk dat het gebruik van de weg in overeenstemming is met de wegcategorie. In het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is niet concreet opgenomen dat Harderwijk actie onderneemt tegen sluipverkeer, maar wel tegen de oorzaken daarvan. Zo is beschreven dat we het belangrijk vinden dat het bovenliggend wegennet op orde is om ongewenste effecten op het onderliggend wegennet te voorkomen.
- "Stem wegcategorisering op elkaar af. Wat Nunspeet betreft is de Harderwijkerweg tussen Hierden en Hulshorst een erftoegangsweg, geen gebiedsontsluitingsweg".
  Dit voorstel is overgenomen.
- Hoewel de module Fietsen van het hoofdstuk mobiliteit nu niet wordt gevuld, vraagt Nunspeet ten slotte aandacht voor toeristisch fietsverkeer en de doorfietsroute F28, zonder dit verder te specificeren.
  Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

2.4 Online Stadsgesprek

Van 16 juli tot en met 6 augustus 2025 is de mogelijkheid geboden aan alle inwoners en andere belangstellenden om via het Online Stadsgesprek mee te denken. In een enquête op dit platform is vooral gevraagd naar de beleving van verkeersveiligheid op voetpaden, fietspaden en wegen. Ook

zijn vragen gesteld over gebruik en behoefte op het gebied van openbaar vervoer. De enquête is door 242 mensen ingevuld. De resultaten zijn gebruikt om mede richting te geven aan de onderdelen van het omgevingsprogramma Bouw en Infrastructuur die gaan over mobiliteit en infrastructuur. Kort samengevat zijn deze resultaten als volgt:

- De meerderheid van de respondenten vindt dat er voldoende voetpaden en oversteekplaatsen zijn waar veilig gewandeld kan worden of is neutraal;
- Op de vraag of er veilig gefietst kan worden in Harderwijk wordt door iets meer dan de helft van de respondenten positief of neutraal gereageerd, de anderen ervaren fietsen als onveilig.
- De routes van en naar school worden niet door iedereen als verkeersveilig en overzichtelijk beschouwd. Iets meer dan de helft van de respondenten is neutraal of positief, een relatief groot deel vindt de routes onveilig of onoverzichtelijk en anderen weten het niet;
- Er is voldoende aandacht voor verkeerseducatie is het algemene beeld;
- Vanuit de respondenten zou prioriteit gegeven moeten worden aan het aanpassen van de weginrichting op locaties waar veel ongevallen zijn gebeurd;
- De meerderheid van de respondenten vindt niet dat op 50 km wegen inhalende tegenliggers, weersinvloeden, een hoge rijsnelheid, de aanwezigheid van kruispunten, overstekende fietsers en voetgangers bij oversteekplaatsen en/of de afwezigheid van openbare verlichting tot onveilige situaties leidt. Dit geldt wel voor filevorming en bomen en bermen.
- Het algemene beeld is dat de meeste verkeersdeelnemers de maximumsnelheid van 30km/uur uit het wegbeeld af kunnen leiden, mits er duidelijke markeringen en/of snelheidsbeperkende maatregelen zijn. Zorgen worden onder meer geuit over de beperkte ruimte voor fietsers, de veiligheid van fietsers en voetgangers, onduidelijke oversteekplaatsen. De maximumsnelheid van 50 km/uur blijkt minder goed af te leiden uit het wegbeeld. Markering is gewenst.
- Fietspaden afgescheiden van de weg (in kleur of in ligging) wordt gewaardeerd.
- Als het gaat over de bereikbaarheid van Harderwijk per lijnbus wordt er uiteenlopend gereageerd. Er is met name behoefte aan een betere verbinding met Almere, betere bediening in het weekend, een verbeterde bereikbaarheid van het Waterfront, Lorentz en Hierden en een geschikte infrastructuur. Abri's en digitale reisinformatie is gewenst.

3 Inspraak

Het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur is een vrijwillig programma. Voor een vrijwillig programma gelden volgens de Omgevingswet geen procedure-eisen over inspraak. Het vaststellend bestuursorgaan, in dit geval het college van burgemeester en wethouders, beslist zelf of en zo ja, hoe ze dit vormgeeft. Voor het onderdeel mobiliteit en infrastructuur is besloten om – naast verplichte participatie – ook inspraak te verlenen volgens de Inspraakverordening Harderwijk. In lijn met deze verordening wordt het onderdeel mobiliteit en infrastructuur beschikbaar gesteld via het digitaal stelsel Omgevingswet (DSO). Via de website 'Regels op de kaart' kan iedereen het bekijken. Gedurende een periode van zes weken wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden om een zienswijze over het onderdeel mobiliteit en infrastructuur in te dienen bij het college. De resultaten van de inspraak worden na afloop van de termijn toegevoegd aan deze bijlage en betrokken bij de besluitvorming over de vaststelling van het onderdeel mobiliteit en infrastructuur.