

Aan het College van B&W van de gemeente Kampen,

Het bestuur van de Wijkvereniging Binnenstad Kampen wil n.a.v. het project “Fiets en Binnenstad” de volgende evaluatie met u delen.

Dit project kan alleen naar waarde beoordeeld worden in relatie met voorafgaande gemeentelijke nota's zoals “Gebiedsvisie Binnenstad Kampen 2030” en “VCP” (Verkeerscirculatieplan),2017. In deze nota's ligt de basis van het project “Fiets en Binnenstad”. De Wijkvereniging is bij al deze zaken intensief betrokken geweest.

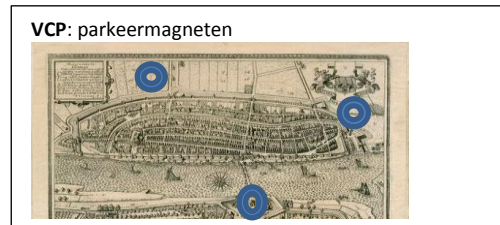
## DE CONTEXT

### Gebiedsvisie Binnenstad 2030

In de Gebiedsvisie Binnenstad stond centraal “de kwaliteitsverhoging van de Kamper binnenstad”. In een tijd waarin online-shopping en perifere winkelconcentraties binnensteden begonnen te bedreigen werd aangeraden in te zetten op “verhoging van de binnenstedelijke kwaliteiten gebaseerd op het uitbaten van unieke gebiedskenmerken. Zoals :langgerekt, smal, monumentaliteit, diversiteit, potentieel prachtige zichtlijnen op water en groen (w.o. de groene schil). Dat er sprake moest zijn van schaal verkleinende ingrepen (ontstaan door de invloed van de auto) werd al snel duidelijk. (zie verder VCP)



< Gebiedsvisie



VCP: parkeermagneten

Het gebruikte format was dat van de “gelaagde opbouw”, waarbij de kaart van Blaeu uitgangspunt was. En de bovenste laag (Lust & Leisure) een beeld schetste van een soort “recreatieve stad”. Er viel echter wel het eea te verbeteren, waarbij de kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte van de totale binnenstad een motor moest worden om “The place to Be/Stay longer” gestalte te geven die verder reikte dan alleen “The Place to Buy”.

- De Gemeenteraad was enthousiast en aanvaarde dit document als lange-termijnvisie. De basis was gelegd voor een ambitieus project. Een project dat in feite bestond uit een aantal deelprocessen, samenhangend met diverse verkeersmodaliteiten (autorijden, fietsen, lopen)

### VCP (Verkeerscirculatieplan) 2017

Uitgangspunt van het nieuwe VCP was de Gebiedsvisie Binnenstad 2030 en de opdracht aan betrokkenen “samen” een nota te schrijven waaraan begrippen als “autoluwer” en “gastvrijer” gestalte moest worden gegeven. En dat in relatie tot de dimensies “leefbaarheid”, “levensvatbaarheid” en “duurzaamheid” (monumentaliteit, zichtlijnen, vergroening, veranderend mobiliteitsgedrag). Zie bijlage. In de nota werd o.a. gesproken over:

-Gratis parkeermagneten moeten de autodruk op de binnenstad verminderen. Fraaie veilige loop- en fietsverbindingen laten aspecten van “gastvrijheid” zien.

-Eénrichtingsverkeer moet binnenstad doorsnijdend autoverkeer tegengaan/verminderen. Bovendien kan op deze manier meer ruimte ontstaan voor fietsers en wandelaars. Waarbij verbreding van trottoirs ook ruimte geeft aan “vergroening”. Aspecten dus van de in de Gebiedsvisie bedoelde schaal verkleinende ingrepen.

-M.b.t. betaalde parkeercircuits (Ijsselkades, Vloeddijken en Burgwal ) wordt de ambitie uitgesproken dat als de parkeer capaciteit van de Magneten toeneemt ruimte voor autoparkeren kan afnemen op deze circuits. Ruimte die ten goede kan komen aan vergroening en fietsparkeren.

>>>>>>>Algemeen gesproken, betekende dat in relatie met de Gebiedsvisie het streven naar “verfraaiing van het binnenstedelijk gebied ook mogelijk wordt door schaal verkleinende ingrepen/verkleinen van schaalbreuken waarbij autoverkeer soms naar buiten wordt geduwd (omwegen moet maken) als dat de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede komt en/of veiliger en fraaiere routes voor wandel- en fietsverkeer mogelijk maakt. (VCP 32-33)

>>>>>>>Gedurende dit deelproces was er geregeld contact tussen Raadsfracties en de werkgroep.

>>>>>>>De nota werd vrijwel unaniem door de Gemeenteraad aanvaard.

**Naarmate autoluwer succesvoller wordt neemt de invloed van de fiets op het straatbeeld toe. Ook in de Klankbordgroep Binnenstad die een rol speelde ten tijde van de Gebiedsvisie werd al veel aandacht besteed aan de verrommeling van het straatbeeld tgv de invloed van de fiets en met name die van de fietser die “overal de fiets neerzette”, wat de kwaliteit van het straatbeeld en de zichtlijnen niet ten goede kwam. Een situatie die ook werd aangesneden in de Gebiedsvisie.**

## PROJECT "FIETS EN BINNENSTAD"

De bijdrage van vertegenwoordigers van de Wijkvereniging m.b.t. het project "Fiets en Binnenstad" bestond uit een aantal zaken:

-benadrukking van het leggen van de relatie tussen dit deelproces en de kaders die in de Gebiedsvisie en het VCP centraal staan. Dus, de fiets centraal in dit "deelproces" m.b.t. "verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte". Ook dus een aspect van "gastvrijheid", maar wel in relatie tot de unieke omgeving en haar zichtlijnen.

### Uitwerking van de opdracht van het aangeven van potentiële fietsparkeerplekken.

-Ons uitgangspunt, van het aangeven van potentiële fietsparkeerplekken op werkkaarten, waren de "aanvoerroutes" van het fietsverkeer naar de binnenstad. In onze nota "Fiets en Binnenstad" (33p) werden deze plekken voorzien van foto's met commentaar. Waarbij voortdurend kaders werden genoemd (zoals ook het geval was in het VCP).

Een van de routes vanuit het westen eindigde b.v. in de Hofstraatgarage, waarvan een deel voor fietsparkeerplekken werd aangegeven. Ook werden plekken aangegeven daar waar aan de IJsselkades/Burgel stegen uitkwamen, waar men dan via de stegen naar de Oudestraat kon lopen.

-Kern hierbij was het in de Gebiedsvisie en VCP belangrijke begrip "*langs zichtlijnen*". "Zichtlijnen" om hiermee de "eenheid van de binnenstad" te benadrukken (*zichtlijnen moeten gebieden verbinden: b.v. loop-fietsroutes : gebied tussen Burgel<-> Oudestraat en Oudestraat<->IJssel*). Reden ook om niet te gaan voor stegen als parkeerplek (ook i.v.m. veiligheid) maar juist voor parkeerplekken die via stegen verbinding hebben met Oudestraat e.d.

### **Een paar cruciale punten:**

-1 wij "stelden als voorwaarde" dat veel van deze voorgestelde plekken "ingepakt zouden worden in groen" (parkeerhofjes). Om daarmee mogelijkheden te scheppen van kwaliteitsverhoging van de omgeving (uitstraling) eventueel gecombineerd met het plaatsens van bankjes bij bepaalde zichtlijnen.

-2 wij stelden voor gebruik te maken van zgn "fietsvlonders". Dit zijn verplaatsbare fietsstallingen met "nietjes" oid die ten doel hebben erachter te komen of bepaalde plaatsen meer of minder favoriet zijn. Na hierop zicht te krijgen kun je besluiten plekken definitief te maken en te verfraaien, af te voeren, of andere in beeld te brengen. Dat is het voordeel van die verplaatsbare "fietsvlonders".

Het ging dus over fietsverkeer van verschillende doelgroepen die de binnenstad bezoeken: bezoekers van winkels en recreatieve plekken.

-3Groen/bloembakken op aantrekkelijke plaatsen *en langs belangrijke loop- en fietsroutes (primaire zichtlijnen) al of niet gekoppeld aan fietsparkeervoorzieningen.*

(samenhangend met verkleining van de relatieve afstand (zie VCP))

Deze groenvoorzieningen kunnen vele doelen dienen:

-verkeersgeleiding

-verfraaiing en camouflages

-verhoging gezellige uitstraling

>>>>>>>>>>...aantrekkingskracht van het geheel (waarbij zichtlijnen heel belangrijk zijn)

**Groen/bloemen MOETEN en zijn geen "luxe"**. Het zijn essentiële onderdelen van het proces van kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte. Waarvan de gehele binnenstad m.b.t. dimensies van "levensvatbaarheid" en "leefbaarheid" zal profiteren. (Gebiedsvisie ->VCP -> Fiets en binnenstad)

### • **Advisering en daarna.....**

Een van de doelen van ons was een adviserende bijdrage te leveren vanuit "de samenhang der dingen, waaraan de Gemeenteraad ook haar fiat had gegeven" (Gebiedsvisie, VCP).

>>>We zouden we het op prijs hebben gesteld als er een presentatie van het eindproduct aan de betrokkenen was vergund geweest, vóór de invoering. Dat zou wel een vorm van "*volwassen democratie*" zijn. Maar we kunnen ons ook voorstellen dat dit ..(nog)..een brug te ver was.....(gezien allerlei emoties..).

>>>Het wachten op de eerste te publiceren versie van "Fiets en Binnenstad" duurde wel lang.

>>>Te meer daar onze wijkwethouder met geen woord rept over een "binnenkort verschijnende publicatie" (misschien was dat ook wel de bedoeling....).

- En toen ....kwam "nogal snel" het eea "uit de hoge hoed": Nieuwstraten, Voor- en Hofstraat : fietsloos. Er waren zaken die wij hadden voorgesteld, maar ook lagen er lijnen waar wij minder gelukkig mee zijn. En er lagen geen lijnen waar wij ze wel voorgesteld hadden.

Dat niet alles wat wij aan “parkeerplekken” geopperd hadden (en die wij potentieel) vonden passen binnen de criteria/kaders van Gebiedsvisie en VCP vonden we jammer/onjuist. Het is niet de bedoeling van dit schrijven die plekken nu op te sommen. Wel denken wij dat dat fietsparkeren op deel van Kalverhekkensbos, Nwe Markt, bij de Stadsbrug en een hoger percentage in de Hofstraatgarage zo veel capaciteit kan leveren, dat die elders het straatbeeld niet zo hoeft te beïnvloeden. Maar als je meer alternatieven biedt IN de Oudestraat zelf dan is een keuze wel heel snel gemaakt. >>>>>Als die keuze dan maar wel binnen kaders van “upgrading van de openbare ruimte” past!

- >Het goede van het nu gepresenteerde plan is wel “*dat er niet veel vast ligt*”.  
-Door het door ons ingebrachte systeem van de “fietsvlonder” is het mogelijk dit “deelproces tot kwaliteitsverhoging van de openbare ruimte” te evalueren.  
-En dan pas echte keuzes te maken. Als dan maar niet alleen het “getalsmatige criterium altijd de doorslag geeft”, want er zijn ook nog kaders die samenhangen met de invloed op “zichtlijnen” e.a. aspecten van verhoging van kwaliteit van de openbare ruimte.  
-Dat het niet met lijnen voorzien van door ons beoogde plekken en oi te lage capaciteit van de Hofstraatgarage was dus “jammer”. Maar na evaluatie.....  
-en of al dat geloop met de fiets aan de hand.. (inderdaad het is een keuze....die hier “past”, maar...)
- >We hebben echter ook kritiek op iets wat we voorzagen en hebben gemeld:  
“als er een geldtekort komt (niet onwaarschijnlijk hier), ga dan niet alles in het begin kaal afleveren”. Wij stelden voor een aantal potentiële fietsparkeerplekken direct “mooi” af te leveren.(in het groen ingepakte fietsparkeerhofjes), dat is iets anders dan fietsnietjes.....  
B.v. In onze notitie worden de plekken bij de Bovenkerk voorzien van muurtjes / haagjes.(p19)  
Om daarmee datgene te voorkomen wat nu gebeurde: “hoe haal je het in je hoofd om bij zo’n uniek Rijksmonument.....” (zie Stentor)  
>>>Want de lijnen zijn bepaald niet bedoeld als “eindstadium” . Na evaluatie al of niet definitief/fietshofjes.(Misschien was dat zelfs hier en daar met een illustratie duidelijk te maken: “opwarmen”) . ( zie ook beschrijving van het proces in De Brug 21-4-2020)  
>>>En: vergroening is datgene wat een logisch gevolg hoort te zijn waarvan de basis al ligt in de Gebiedsvisie Binnenstad Kampen 2030 en het VCP.

Dat de kale aflevering wel kwam is niet slechts een “psychologische blunder”, maar ook een “gemiste kans”. Waardoor de toeschouwer niet doorheeft dat we met dit deelproces op weg zijn naar in het groen ingepakte “fietsparkeerhofjes” die de kwaliteit van de openbare ruimte opkrikt. (dus de relatie legt met Gebiedsvisie, VCP). Velen zijn te weinig geïnformeerd over achtergronden van maatregelen/beleid.

-Parkeerhofjes op mooie plekken met bankjes (b.v.IJssel/Burgel) waar toeristen verder van de Oudestraat willen “genieten” (“to Stay Longer”)

-parkeerhofjes op de stukjes plein of straat passend bij mooie zichtlijnen.

**Misschien zijn voor het bovenstaande ook wel gelden beschikbaar vanuit “Europa”?!**

Dat er kritiek geuit is m.b.t. het verdwijnen van “autoparkeerplekken” kan maar op één juiste manier weerlegd worden, met verwijzing naar vastgelegd beleid:

dat er autoparkeerplekken worden opgeheven om daar fietsparkeren te realiseren is geheel in de lijn van Gebiedsvisie> VCP-opdracht “autoluw-gastvrijer”: (meer parkeercapaciteit van magneten >>>>>minder autoparkeercapaciteit op betaalde circuits. Principe VCP!)

>meer aantrekkelijke loop- (vanaf magneten) en fietsroutes >meer fietsparkeren.

-als autoparkeerplekken worden opgeheven dan mogelijkheden op bepaalde aantrekkelijke zichtlijnen gezellige “verpoosplekken” te realiseren, al of niet met bankjes en groen.

**TOT SLOT:**

- Goede communicatie (met en vanuit de gemeente) is cruciaal om ergenis te voorkomen.
- Daarom is een “goed gesprek” van betrokkenen bij het proces (met de gemeente) zinvol. En wel:  
-Na de besluitvorming en vóór het uitleggen van het beoogde plan (veronderstelt “volwassenheid”)  
-ook over de procedure m.b.t. het verdere verloop van het begeleiden van het “transitieproces”.
- Gelukkig , na de lijnentrekkerij komt de EVALUATIE,...en daar horen ook de kaders bij.  
>>>>>Wij willen daar heel graag een bijdrage aan leveren!
- Dat betekent dus, dat voortdurende communicatie over het “transitieproces” m.b.t. mobiliteit en verhoging van kwaliteit van de openbare ruimte een noodzakelijke voorwaarde is voor het slagen van de met het proces samenhangende deelprocessen.>>>>> Wij spelen daarbij graag een rol.
- **”Te veel bezuiniging op uitbreiding van groen” is de doodsteek voor ambities van de genoemde nota’s. Zowel voor “leefbaarheid-duurzaamheid” als voor (economische) “levensvatbaarheid”. Kijk daarom kritisch naar welk groen in dit verband bijdraagt.....**

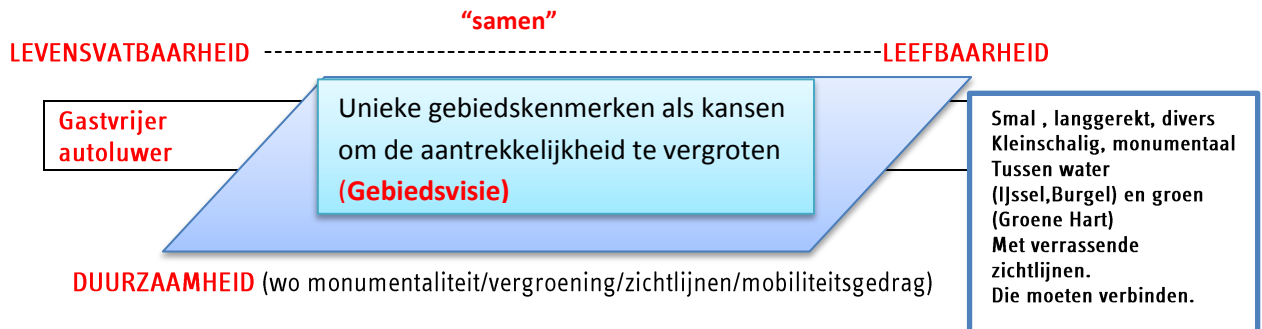
## BIJLAGE : uit "FIETS EN BINNENSTAD" Wijkvereniging Binnenstad (2019)

Uit bovengenoemde bijlage van 33p nemen wij, als achtergrond, p3 over om hiermee o.a. in een format een kort overzicht te geven van wat de basis is van onze bijdrage aan Gebiedsvisie Binnenstad Kampen 2030, het VCP (2017) en in "Fiets en Binnenstad" WV Kampen (2019). Een basis die dus in het verleden door de Raad werd vastgesteld m.b.t. lange termijn beleid/proces van upgradering van de openbare ruimte (Gebiedsvisie , 2030) en een vervolg vond in 2 deelprocessen :

>"VCP", waarin het "autoluwe"/"gastrijke" en invloed op het straatbeeld centraal stond, incl. zichtlijnen.

>"Fiets en Binnenstad", met de nadruk op "gastvrijheid" en invloed van de fiets op het straatbeeld, incl. zichtlijnen

### OPDRACHTCRITERIA VCP (hier de rode begrippen in het format)



*Cruciaal uitgangspunt:*

*De centrale as is / moet verbonden zijn dmv zichtlijnen met het geheel (hele binnenstad en water en groen). De "binnenstad" is niet de "Oudestraat", maar de Oudestraat is een deel van het unieke lineaire geheel, tussen IJssel en Stadspark. (ook het verbinden van het "dwaalmilieu" met de Oudestraat kan zo een belangrijke bijdrage leveren (zie WV PowerPoint "zichtlijnen")*

**Dus:**

**-de uitdaging is "upgradering van het geheel", waarvan ook "het deel" zal profiteren.**

**-want ook dat is een boodschap in de Gebiedsvisie. En daarmee van het VCP+P en "Fiets en Binnenstad"**

- Zo kunnen problemen m.b.t. een deel opgelost worden in het geheel.  
( b.v. m.b.t. auto- en fietsparkeerproblematiek.....),  
Dat daarbij van schaalniveau veranderd/analyse niveau gewisseld moet worden is evident:  
-de parkeermagneten (gelegen buiten de binnenstad) staan in een directe relatie tot de centrale voorzieningen in de binnenstad  
-Ook m.b.t. fietsparkeerplaatsen kunnen worden aangewezen die (net) buiten het Burgelgebied liggen.  
>>>>>>In beide gevallen zal er ook "gelopen" moeten worden.
- Hierbij moet er voor gewaakt worden dat oplossingen slechts gezien worden in de "Place to Buy" context, terwijl het duurzamer is de gehele binnenstad als "Place to Be/Stay(longer)" erbij te betrekken / in beeld te brengen en de openbare ruimte te "upgraden".

Aan een bepaald aspect van "upgradering" wordt in het VCP veel aandacht besteed: dat van "éénrichtingsverkeer met herinrichting". En dat als een soort "tussenweg" tussen "leefstraten / Gentse straten" en straten waar "doorstroming" centraal staat. Het herinrichten tot straten met 1 rv biedt, als de ruimtelijke context dat toelaat, vele mogelijkheden om bepaalde leefbaarheid aspecten tot uitdrukking te laten komen:

- versmalling rijbaan (auto's)
- verbreding trottoirs (inclusief vergroening)
- verbreding fietsstroken

Het gaat hier dus ook over aspecten die de binnenstad als geheel op een hoger plan tillen. (incl.toerisme) > spin off effecten

**Maar dit alles betekent ook dat na het presenteren door de gemeente van het proces "Fiets en Binnenstad", de Wijkvereniging graag betrokken wil blijven bij het maken van (definitieve) keuzes van fietsparkeerplaatsen en de inrichting daarvan. Ook rekening houdend met criteria zoals verwoord zijn in, dan wel afgeleid kunnen worden uit door de Raad aangenomen nota's.**