
ADVIES

AAN: Stuurgroep Centrumplan Ouderkerk

VAN: Toets-en Adviesteam Centrumplan Ouderkerk

DATUM: 30 november 2021

Beste leden van de stuurgroep,

In verband met de komende stuurgroepvergadering op 2 december aanstaande doen wij jullie graag ons gezamenlijk TAT-advies, met enkele aanbevelingen, toekomen over het voorlopig ontwerp (VO) voor 't Kampje. Daarbij gaan we ook- nogmaals - kort in op de specifieke punten die bij bijeenkomsten op 9 en 22 november jongstleden met de stuurgroep, BIZ, omwonenden, en vertegenwoordigers namens de Amstelkerk en het museumkwartier zijn besproken.

Algemeen

Het TAT is overwegend positief over de VO-variant met eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug. Naar ons oordeel wordt er daarin in meer dan voldoende mate tegemoet gekomen aan de gewenste bouwstenen voor 't Kampje uit Spijkers met Koppen:

1. Historiciteit, 2. Economische vitaliteit, 3. Verblijfskwaliteit in de openbare ruimte, 4. Leefbaarheid en kleinschaligheid van het dorp en 5. Vergroening en duurzaamheid. Ook komt het tegemoet aan de gemaakte keuzes in het Schetsontwerp (SO):

- Een groene ruimte die passend aansluit op de omliggende historische ruimtes en gebouwen;
- Recreatie, activiteiten en festiviteiten zijn mogelijk;
- In de Dorpsstraat en de Kerkstraat is de auto te gast;
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor kort en middellang parkeren.

Voor het TAT haalt het VO met eenrichtingsverkeer de '80/20-norm': 80% van de gewenste inrichting en functies wordt gehaald in dit ontwerp, over die laatste 20% blijven hoe dan ook, zoals bij iedere herinrichting van de openbare ruimte, verschillen van inzicht. Dat is een mooi resultaat waar we als betrokken Ouderkerkers trots op zijn. Het ontwerp laat bovendien ruimte om in de toekomst nog meer stappen te maken ten gunste van leefbaarheid en duurzaamheid.

Het nieuwe ontwerp voor 't Kampje is een grote verbetering ten opzichte van de huidige inrichting. 't Kampje oogt nu vooral als een grote parkeerplaats, waarbij de auto het straatbeeld domineert. Dit zo laten zou betekenen dat we toeristen en andere bezoekers proberen te trekken met een lelijk parkeerterrein, waar auto's over heen racen. Het VO biedt veel kansen voor het dorp, ook voor ondernemers.

Verkeersveiligheid en de verschillende ontwerpvoorstellen voor de nieuwe Kerkstraat

Bij het vaststellen van het SO door de gemeenteraad, is er opdracht gegeven om door verkeersdeskundigen te laten uitwerken hoe de inrichting van de openbare ruimte voor iedereen zo veilig mogelijk te maken is. Ook gaf de Raad de opdracht om de benodigde ruimte voor de diverse functies, in overleg met ondernemers en andere belanghebbenden, uit te werken. Beide is gebeurd.

De geraadpleegde verkeersdeskundige van de gemeente heeft bij een bijeenkomst op het gemeentehuis op 4 november jongstleden geadviseerd om eenrichtingsverkeer op de Kerkbrug in te voeren. Als TAT steunen wij dit advies van harte. Het doet het meest recht aan het door de Raad én inwoners gewenste auto-te-gast principe. Met eenrichtingsverkeer kunnen alle verkeersdeelnemers zich veilig verplaatsen en wordt 't Kampje een prettige en leefbare verblijfsplek. Als tweerichtingsverkeer mogelijk blijft dan verandert de verkeerssituatie feitelijk niet ten opzichte van de huidige situatie. Een gemiste kans en voor veel inwoners en het museumkwartier niet te begrijpen. Het doet afbreuk aan de verkeersveiligheid voor juist de gasten, waaronder kinderen, waarvan we willen dat zij naar 't Kampje komen om te genieten van een uitnodigende omgeving.

De TAT wijst hierbij op wat er over bereikbaarheid per auto in het Ambitiedocument is vastgelegd (p.18) naar aanleiding van de vele reacties van inwoners bij de ideeënmarkt: "Vrijwel iedereen wil minder parkeren op 't Kampje, vooral in het middengebied. (...)Het open karakter van 't Kampje vinden mensen belangrijker dan de huidige parkeerfunctie. Er zijn diverse uiteenlopende ideeën over het autoluw maken van een deel van 't Kampje en de Dorpsstraat, bijvoorbeeld door middel van afsluiting of minder rigoureu; éénrichtingsverkeer voor de Kerkstraat, de Kerkbrug en de Korendragerstraat." En in Spijkers met Koppen (p.14): "(...) Bij ons dorpscentrum past een verkeersbenadering, waarbij het 'snelle' verkeer slechts te gast is en het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) het tempo bepaalt. Dus een duidelijk 'auto te gast' beleid."

Door de input van de ondernemers is er veel gesleuteld aan het ontwerp, met name aan de plaats van de rijbaan. Het verloop daarvan is goed te zien in de onderstaande tekeningen. De Rode Loper is duidelijk zichtbaar in de eerste opzet, maar zo anders is dat in de laatste schets. De rijbaan is ten opzichte van het eerste schetsontwerp steeds verder van de bebouwing af komen te liggen, dicht bij - en ten koste van - het groen. Het idee dat Ouderkerk een breed economisch vestigingsklimaat heeft - of zou moeten hebben- lijkt hierin nadrukkelijk z'n stempel te drukken. Dit staat echter op gespannen voet met het prettig en veilig verblijven op de Rode Loper. Naast het economisch belang is juist het sociale belang een essentieel aspect waar rekening mee moet worden gehouden. Ondernemers noemen Ouderkerk een boodschappendorp en geen winkeldorp (voor funshoppen). Juist daarom is het 'vasthouden' van gasten in het dorp van sociaal belang voor de ondernemers.





De stelling van ondernemers dat eenrichtingsverkeer hoe dan ook leidt tot omzetzderving is niet onderbouwd. Deze aanname zou op zijn minst objectief moeten worden onderzocht, bijvoorbeeld door te kijken wat het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat destijds deed met de omzet van de lokale ondernemers. Ook zou moeten worden onderzocht of winkelend publiek in Ouderkerk bereid is een stukje te wandelen of om te rijden naar de winkels en in hoeverre het al dan niet direct voor de deur parkeren het winkelgedrag beïnvloedt. De sociale functie van de winkels weegt misschien zwaarder dan de maximale bereikbaarheid per auto? Bovendien is de automobilititeit de laatste jaren drastisch aan het veranderen, ook door het online winkelen. Ook met eenrichtingsverkeer kan het dorp goed maar vooral veilig toegankelijk blijven voor al het bestemmingsverkeer: voor zowel voetgangers en fietsers als voor auto's.

De TAT vraagt zich verder af in hoeverre het nodig is dat er ruimte wordt gecreëerd voor vrachtwagens met een lengte van maar liefst 18 meter. Doet het tegemoet komen aan deze wens wel recht aan een redelijke belangenafweging? Want, hoe vaak vindt er bevoorrading plaats met vrachtauto's van die lengte en kan dit niet op een andere manier worden opgelost, bv met een vaste laad-en losplek in de Dorpsstraat? Ook mag toch van leveranciers worden verwacht dat ze zich aanpassen aan de verkeerssituatie ter plekke en niet andersom. Ondernemers voor wie deze voorziening nu zou worden gerealiseerd, kunnen bij wijze van spreken een jaar later besluiten om zich elders te gaan vestigen, terwijl het nieuwe centrumplan meerdere decennia moet meegaan en zou moeten uitnodigen tot kleinschalige economische vitaliteit.

De TAT beveelt aan om eenrichtingsverkeer in te voeren en het in ontwerp zo dicht mogelijk te blijven bij het oorspronkelijke schetsontwerp (tekening 1). Dit gezien de eerder gezamenlijk vastgestelde kaders: auto te gast, kwaliteitsverbetering van enerzijds het verblijfsklimaat en anderzijds de beleving van groen en cultuur. De ambitie is om in onze dorpskern voor een langere tijd een structuur aan te leggen met een invulling waar bewoners zich duidelijk positief over hebben uitgesproken. Dit doe je niet door als gemeente alle opties open te willen houden voor alle belangen en daarmee fundamentele verandering uit de weg te gaan. De huidige inrichting van 't Kampje moest immers ook 40 jaar meegaan.

Standplaatsen

De TAT is voorstander van een flexibel standplaatsbeleid op 't Kampje. Een standplaatsvergunning zou voor hooguit 1 à 2 jaar moeten worden verleend, zodat de gemeente de ruimte houdt om, in samenhang en al naar gelang de beschikbaarheid van locaties en de vraag van ondernemers, passende plekken aan de randen van 't Kampje aan te wijzen. Het stallen van een kraam zou in ieder geval nooit midden op het 't Kampje mogelijk moeten zijn of op een plaats waardoor het historische dorpsbeeld verstoord wordt. Een standplaats voor een kraam van maximaal 10 meter wordt daarom aanbevolen.

Parkeerplaatsen, bomen, gras, sociale veiligheid

De TAT is het eens met de eerder vastgestelde uitgangspunten: er moet ruimte zijn voor de kermis en andere evenementen en de bestaande bomen moeten zoveel als mogelijk behouden blijven. Wat betreft de

huidige plek van het parkeerterrein in het VO in relatie tot het bestaande groen doen wij de volgende aanbeveling.

Onderzoek of het mogelijk is om het stukje grond tussen het perceel van de woonboerderij van de familie Stam en de nu ingetekende parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te benutten, bij voorkeur met behoud van de bestaande bomen. Het gaat om circa 5 meter, die nu niet gebruikt (lijken te) worden. Is parkeren onder de bestaande bomen wellicht mogelijk? Zo ja, dan zou dit mogelijk meer ruimte voor de poffertjeskraam kunnen betekenen aan de rand van het veld bij het parkeerterrein.

Verder adviseert de TAT om goed te onderzoeken hoe het niveau van de grondwaterstand moet worden ingeregeld zodat het gras kan worden behouden tijdens evenementen als de kermis. Er wordt nu gesproken van 90 cm onder het maaiveld voor een stevig evenemententerrein: de vraag is of dit realistisch is. Bij een te hoge grondwaterstand wordt het veld een drassig en slecht begaanbaar terrein, met alle kosten van dien: niet alleen voor de evenementenorganisatoren, maar ook voor de gemeente.

Ten slotte de sociale veiligheid bij het Elieserpad en op het parkeerterrein: zorg voor voldoende verlichting, die tegelijk past in een natuurlijke omgeving. Ook het zorgvuldig uitdunnen van het groen onder de bomen tussen het pad en de parkeerplaatsen draagt bij aan transparantie en dus betere zichtbaarheid op het Elieserpad vanaf 't Kampje.

Openbare WC

De TAT adviseert ten slotte om geen WC-gebouwtje te plaatsen op 't Kampje. Die zijn vaak vies en lelijk en doen afbreuk aan het mooie plan. Bovendien is het beheer kostbaar in verhouding tot eventuele voordelen. Als dorp gastvrijheid uitstralen kan ook door hierover goede afspraken te maken met lokale ondernemers. Bij de eventuele nieuw-of herbouwplannen van het voormalige Rabobankgebouw zou een WC-voorziening kunnen worden meegenomen.

Graag wachten wij het vervolg van de besluitvorming over het VO af. Voor een eventuele toelichting zijn wij uiteraard graag bereid.

Met hartelijke groet,

Toets-en Advies team Centrumplan Ouderkerk