

datum: 7-4-2020
projectnummer: 2139.0320

Waarom auto's in de Friesestraat van Coevorden?

Achtergrond

De gemeente Coevorden werkt met ondernemers, eigenaren, inwoners en overige betrokkenen aan de versterking van de binnenstad. Vanuit de Toekomstvisie Centrum Coevorden (2017) zijn de positionering en inrichtingsprincipes van de verschillende centrumstraten verkend (2018). Door Sweco zijn deze uitgewerkt tot ontwerp (2019) en voorgelegd aan de betrokkenen (2020).

Aanleiding

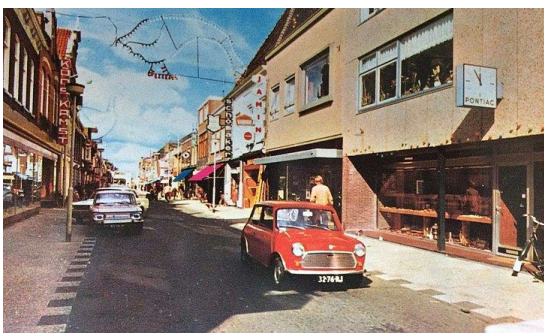
Voor de kop van de Friesestraat is gekozen voor 'de auto als gast' in één richting (zuidwaarts), in combinatie met kort parkeren voor de deur. De keuze heeft breed draagvlak onder eigenaren van winkelvegoed, ondernemers en de programmagroep binnenstad Coevorden¹. Door een deel van de bewoners in de omgeving zijn echter kanttekeningen geplaatst bij deze keuze.

Doel van deze notitie

Om tot een definitieve en gemotiveerde afweging te komen over de auto in de Friesestraat heeft de gemeente Coevorden behoefte aan een notitie waarin de keuze voor een profilering en inrichting als 'auto als gast'/'stop-en-go'-straat opnieuw beoordeeld wordt, mede in het licht van recente ontwikkelingen en verwachtingen voor de toekomst.

Waarom verdween de auto uit de winkelstraat?

Tot in de jaren '70 had de auto nog volop de ruimte in de binnenstad. In de Friesestraat (en in overige centrumstraten en op de Markt) kon je voor de deur van de winkels parkeren. Met de groeiende welvaart veranderden echter het consumentengedrag en het autobezit. Winkelen als recreatieve activiteit werd belangrijker en Coevorden trok bezoekers uit een grote regio. De groeiende aantallen auto's en voetgangers zaten elkaar steeds meer in de weg. Net als veel andere binnensteden weerde Coevorden de auto uit de winkelstraten en maakte er autovrije voetgangersgebieden van. Het recreatieve winkelbezoek ging gepaard met een relatief lange verblijfsduur. Dat ging prima samen met parkeren op enige afstand van de winkels.



In de jaren '70 reed de auto nog door de Friesestraat



Anno 2020 heeft de voetganger er volop de ruimte

¹ Met vertegenwoordigers van Centrummanagement, woningcorporatie Domesta en gemeente Coevorden.

Waarom verdween de voetganger uit de winkelstraat?

Met de sterke groei van Emmen en Hoogeveen nam de regiopositie van Coevorden geleidelijk af. Publiekstrekkende winkelformules en daarmee publiek kozen voor de grotere centra. Na 2010 zorgde een economische recessie en daarna de opkomst van internet in alle middelgrote centra voor een afname van winkelend publiek en winkels. In Coevorden werd dit alles versterkt door de opening van het EDS-plein in 2015, met drie supermarkten, een ruim overig winkelaanbod en parkeren voor de deur. Noch voor recreatief winkelbezoek, noch voor dagelijkse boodschappen is de binnenstad van Coevorden nog erg concurrerend. Gevolg is dat het aantal voetgangers in het winkelgebied in grote delen van de week beperkt is en er een uitgestorven sfeer heerst.

Het vestigingsklimaat voor recreatief winkelaanbod

Het aantal voetgangers per uur is in alle winkelstraten zo laag en het aantal resterende winkels zo klein en verspreid dat grote delen van de binnenstad ongeschikt zijn geworden voor winkels die het moeten hebben van recreatief winkelen, vergelijkend winkelen en impulsaankopen van passanten. Hiermee is een vicieuze cirkel ontstaan van minder bezoekers-minder winkels-nog minder bezoekers, etc. Deze ontwikkeling zien we overigens in veel Nederlandse binnensteden: winkelketens gaan failliet of beperken het aantal winkels. De babyboomgeneratie mkb'ers gaat met pensioen en opvolging ontbreekt.

De effecten van de coronacrisis

Op dit moment wordt de wereld getroffen door de coronacrisis. De duur en de gevolgen ervan laten zich nog moeilijk voorspellen. In Nederland wordt met steunprogramma's geprobeerd de economische schade te beteugelen. Desondanks kan verwacht worden dat veel winkels en horecabedrijven zullen sluiten. Tegelijkertijd raken (ook oudere) consumenten gewend aan bestellen online. Online-spelers vergroten hun logistieke capaciteit, efficiëntie en rendement.

Onzeker is in welke mate bedrijven en/of consumenten na de crisis de winkelstraat terug vinden/willen. In elk scenario verwachten wij voor komend jaar in alle centra in Nederland een substantiële afname van (niet-dagelijkse) winkels en horecabedrijven en meer leegstand. Wij verwachten dat de trend, waarbij jaarlijks minder behoefte bestaat aan fysieke winkels, een extra sprong maakt van een aantal jaren vooruit. Het reeds kwetsbare centrum van Coevorden vormt daarop geen uitzondering.

Waarom geen voetgangersgebied meer in de hele Friesestraat?

In de Toekomstvisie Centrum Coevorden is al aangegeven dat het winkelgebied van Coevorden te groot is. Bundeling van winkels en bezoekers in een kleiner voetgangersgebied zorgt aldaar voor een 'dikkere' passantenstroom en creëert zo een beter vestigingsklimaat voor recreatieve winkels. Door dit aan te sluiten op de Markt, als cultuurhistorisch en toeristisch recreatief hart van de stad, kunnen winkels inspelen op zowel toeristische bezoekers als recreërende eigen inwoners. Met een duidelijke keuze in functieprofiel en inrichting wordt dit meer compacte voetgangersgebied onderscheiden van het overige centrumgebied.

Zo:

- weten recreatieve bezoekers waar de winkels zijn, blijven loopafstanden realistisch en komen zij langs alle winkels;
- weten ondernemers die zich richten op recreatieve bezoekers waar zij kansrijk kunnen vestigen en/of investeren;
- weten vastgoedeigenaren of verhuur aan winkels nog realistisch is of dat zij beter kunnen investeren in functiewijziging;
- weten ondernemers die zich richten op andere doelgroepen en/of goed bereikbaar willen zijn, dat zij zich beter buiten het voetgangersgebied kunnen vestigen;
- weten inwoners en overige belanghebbenden dat centrumstraten elk een nieuw perspectief hebben en dat langdurig afwachten, leegstand en verloedering kunnen worden voorkomen.

Werkt een dergelijk beleid ook in de praktijk?

Ruimtelijk beleid werkt langzaam maar gestaag. Toch zie je het beleid in Coevorden al volop vruchten afwerpen. Na de vaststelling van de Toekomstvisie (2017) en de voortvarende vervolgaanpak ervan is op veel plekken geïnvesteerd². Diverse ondernemers verhuisden van elders naar het aangewezen concentratiegebied³. Ook in de Sallandsestraat leidt het nieuwe functieprofiel (wonen, ambachten, diensten) tot nieuwe en passende investeringen⁴. Ook achter de schermen zijn belangrijke plannen in voorbereiding voor verplaatsing.

Wat is het perspectief van centrumstraten zonder nadruk op louter voetgangers?

Een compact en herkenbaar voetgangersgebied met recreatieve (winkel)voorzieningen vraagt per definitie om een onderscheid met omliggende deelgebieden. Daar ligt de nadruk dus minder op recreatief verblijven, maar juist op ander gebruik en andere functies: dagelijkse en frequente aankopen, commerciële en maatschappelijke diensten, doelgericht bezochte horeca, eventueel met afhaalfunctie, niet-publieksgerichte bedrijven, binnenstedelijk wonen, atelierwoningen, etc. Het fysieke vestigingsklimaat (kenmerken van het vastgoed, inrichting openbare ruimte, verkeer en parkeren, etc.) dient daarvoor aan te sluiten op het beoogde functieprofiel.

Waarom auto's in de binnenstad van Coevorden?

In Coevorden is op dit moment een overschot aan vestigingsmogelijkheden in autovrije voetgangersgebieden. Rekening houdend met de geschetste ontwikkelingen neemt de vraag naar commercieel vastgoed in dit type gebied alleen maar verder af⁵. Strikt genomen is ook de aanleiding voor de aanleg van op recreatief verblijven gerichte autovrije voetgangersgebieden (zoals in de jaren '70/'80) in grote delen van de binnenstad niet langer aanwezig.

Daar staat tegenover dat er in de binnenstad niet of nauwelijks vestigingsmogelijkheden zijn voor bedrijven die goed zichtbaar en bereikbaar willen zijn voor auto's (scooters, fietsen, etc.).

² Bijvoorbeeld vernieuwing Dimmendaal Mode en nieuwe vestiging Next Door in de Friesestraat.

³ Bijvoorbeeld Landelijk Wonen in Stijl, Tinkebel, Smitty's Fashion en 't Koekendiefie (Bentheimerstraat), Engelage en de Kaasbank (Friesestraat), Brasserie de Huuskamer (Markt). Zie ook een ondernemer aan het woord in <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/147720/Ondernemers-in-Coevorden-positief-over-concentreren-winkels>.

⁴ Bijvoorbeeld vestiging van de ambachtelijke bedrijven Home Made Chocolate en Painted Flesh en transformatie van diverse winkelpanden naar wonen.

⁵ Ook tussen 2017 (Toekomstvisie) en nu (2020) zien we in de binnenstad van Coevorden een (verdere) afname van het aantal niet-dagelijkse winkels (5) en horeca (4) en een toename van dagelijkse winkels (3) en ambachten (5) (bron: Locatus).

Het kan daarbij zowel gaan om afhalen en/of brengen door zakelijke leveranciers of afnemers dan wel door particulieren. Met het introduceren van de 'auto als gast' in combinatie met kort parkeren/laden/lossen voor de deur wordt een nieuw en onderscheidend vestigingsmilieu in de binnenstad gecreëerd, dat daar op dit moment nog niet aanwezig is. Op het goed per auto ontsloten EDS-plein en in veel andere centrumgebieden in Nederland is een dergelijk vestigingsmilieu wel aanwezig.

Andere binnenstedelijke centrumstraten met auto's

In veel binnensteden staan de (uitlopers van) voetgangersgebieden onder druk. Sommige aanloop-, rand- en ringstraten doen het daarentegen relatief goed. Hier ontwikkelen zich gemengde (hippe) centrummilieus met een grote variatie aan dagelijkse en niet-dagelijkse speciaalzaken, (afhaal)horeca, ateliers, ambachten en commerciële en maatschappelijke diensten. De goede bereikbaarheid per auto (scooters, fietsen, etc.) zorgt ervoor dat deze straten gemakkelijk toegankelijk zijn voor de snelle boodschap, een pakketje afhalen, mindervalide ouderen, op weg van werk naar huis, etc. Enkele voorbeelden zijn:

- Asselsestraat in Apeldoorn (<http://www.asselsestraat.nl/>)
- Assendorperstraat in Zwolle (<https://www.assendorpdatieft.nl/>)
- Boxbergerweg in Deventer (<http://www.boxbergerweg.nl/>)
- Steenstraat in Arnhem (<http://www.desteenstraat.nl/>)

De websites geven een goed beeld van de sfeer en het type aanbod in deze straten.

Andere historische (vesting)steden met auto's in de straat

In andere historische (vesting)stadjes, met een vergelijkbare functie als Coevorden, is zelfs het hele centrum inclusief de A1-winkelstraat, of een groot deel van de centrumstraten auto-toegankelijk. Dit sluit goed aan op het gemengde functieprofiel van deze kleine en middelgrote binnenstadjes. Ondanks een belangrijke toeristisch-recreatieve functie is ook de functie voor dagelijkse en frequente aankopen cruciaal voor deze centra. Met deze gemengde functie zijn deze binnenstadjes ook door de week levendig en is een gevarieerd winkelaanbod behouden. Door de zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte is de auto goed gecombineerd met de verblijfskwaliteit en het historische karakter van deze centra. Enkele voorbeelden zijn:

- Doesburg (<https://www.bezoek-doesburg.nl/>)
- Franeker (<https://www.franeker.frl/beleef/winkelen/>)
- Leerdam (<http://www.stadshartleerdam.nl/>)
- Vianen (<https://www.vrijstadvianen.nl/>)

De websites geven een goed beeld van de sfeer en het type aanbod in deze steden.

Waarom juist auto's in de kop van de Friesestraat?

Juist de kop van de Friesestraat is zeer geschikt om in te richten als verblijfsgebied met de auto te gast. Dit straatdeel sluit aan op het Stationsgebied en de autoverbinding met het P&R-terrein en het winkelaanbod op het EDS-terrein. Juist hier zijn goede mogelijkheden voor synergie door combinatiebezoek (bloemetje, pakje, etc. halen na de supermarkt of na het werk). De breedte van de straat biedt volop ruimte voor zowel de auto, parkeren, fietsers als voetgangers. De kop

van de Friesestraat vormt vanaf het station een representatieve entree van het centrum. Met dit nieuwe vestigingsmilieu ontstaan kansen om de toenemende leegte op straat en leegstand en verloedering van de panden tegen te gaan. Dit komt ook de looproute naar de Markt ten goede.

Het woonklimaat in en rond de Friesestraat

De keuze voor een inrichting met de auto te gast betekent meer autoverkeer in de Friesestraat en de Schoolstraat. Toch zal het slechts gaan om een beperkte hoeveelheid 'echt gemotiveerd' bestemmingsverkeer: het aantal parkeerplaatsen is klein (circa 10) en beperkt tot kort parkeren en de autoroute leidt verder nergens heen (geen sluipverkeer, feitelijk een soort 'lusje/rondje' dat uitkomt op vrijwel dezelfde plek). Door de inrichting ('auto te gast') zullen snelheid, geluid en emissies relatief beperkt blijven.



Meer levendigheid en minder leegstand dragen bij aan het woon- en leefklimaat in de Friesestraat en omgeving

Desondanks neemt de hoeveelheid autoverkeer toe. In onze optiek draagt de verwachte hoeveelheid auto-, parkeer- en laad- en losbewegingen echter bij aan de broodnodige levendigheid in dit relatief verlaten stuk Friesestraat. Bovendien biedt het verbeterde vestigingsklimaat een basis voor nieuwe invullingen en investeringen in dit stuk straat. Het voorkomen van langdurige leegstand en verloedering biedt een belangrijke bijdrage aan het woon- en leefklimaat in dit deel van de stad.