

## Raadsvoorstel gemeente Coevorden

Datum commissievergadering	12 mei 2020
Versie	1
Agendapunt	10
Naam rapporteur	R. Snijders
Rv.nr.	
Openbaar	Ja
Portefeuillehouder	Dhr. S. Stegen
Onderwerp	Het compacter maken van het voetgangersgebied door het toelaten van auto's in de Friesestraat-Noord en Bentheimerstraat.
Voorgesteld besluit	a) Zoals door DTNP geadviseerd het autoverkeer toe te laten in het deel Friesestraat tussen de Stationsstraat en Schoolstraat gedurende de openingstijden van de winkels en zo ook een nieuw een aanvullende vestigingsklimaat te realiseren. b) In tegenstelling tot het advies van DTNP geen autoverkeer toe te laten in de Bentheimerstraat en de Rijnsestraat af te sluiten voor doorgaand verkeer

Aan de raad,

### Onderwerp

Het compacter maken van het voetgangersgebied door het toelaten van auto's in de Friesestraat-Noord en Bentheimerstraat.

### Inleiding

In 2017 heeft de gemeenteraad de "Toekomstvisie Centrum Coevorden" vastgesteld. Sindsdien hebben we de uitvoering van die visie samen met diverse belanghebbenden en betrokkenen programmatisch ter hand genomen.

Het programmteam Coevorden werkt sinds 2018 aan haar opdracht, het realiseren van drie doelen uit de toekomstvisie centrum Coevorden:

- de eigenheid van Coevorden vergroten, versterken en de omstandigheden te creëren die maken dat bezoekers zich thuis voelen in het centrum van Coevorden en verrast worden door wat Coevorden te bieden heeft;
- de aanpak van leegstand, door de winkelstraten opnieuw te positioneren en het winkelgebied te concentreren rondom de Markt. Dit marktplein is het stadshart en vormt de huiskamer voor de bezoeker. Het aantal vierkante meters detailhandel zal fors worden teruggebracht;
- een uitvoeringsprogramma waarvoor een gezamenlijke verantwoordelijkheid bestaat, dit geldt niet alleen voor Centrummanagement Coevorden en gemeente, maar juist ook voor vastgoedeigenaren, winkeliers en andere partijen. Zij worden opgeroepen om de handschoen op te pakken en met hun eigendom aan de slag te gaan. Belangrijk onderdeel van het uitvoeringsprogramma is het stimuleren van partijen om te verhuizen, te transformeren en de kwaliteit van de panden te vergroten. Marktpartijen zullen ook zelf een financiële inbreng hebben in de investeringen in het centrum.

In dit advies stellen wij u voor om het voetgangersgebied in Coevorden compacter te maken door het toelaten van voetgangers, fietsers en autoverkeer gedurende de winkelopeningstijden in de Friesestraat-Noord. Er is, zoals afgesproken bij vaststelling van het advies rondom de "Positionering van de Centrumstraten", door de projectgroep aanvullend onderzoek gedaan naar terugkeer van de auto in zowel de Friesestraat-Noord als de Bentheimerstraat.

Bij de daadwerkelijke ruimtelijke inrichting wordt een koppeling gemaakt met het stationsgebied. We maken van het gebied Friesestraat Noord – rotonde – stationsplein met zaken als verlichting, beplanting, straatmeubilair en wellicht het toevoegen van een kunstwerk een aantrekkelijke en uitnodigende entree van onze binnenstad. Daarbij creëren we een nadrukkelijke verbinding met het station, het stationsplein, de voetgangerstunnel en de rotonde naar onze binnenstad. Zo komt de vorm van de scherven op het stationsplein ook terug in de kop van de Friesestraat. Gezien het belang van dit gebied wordt in een projectgroep de ruimtelijke invulling van dit gebied verder uitgewerkt. Ook bij dit aanvullende project wordt de supervisor van het wensbeeld de heer Khandekar betrokken. Dit doen we samen met de stad en onze bezoekers. Ook in de toekomst blijft het aantrekkelijk maken en houden van deze plek onze aandacht houden.

Dit advies is tot stand gekomen door middel van een intensief proces met belanghebbenden en betrokkenen. Over de totstandkoming van dit onderzoek heeft op diverse momenten afstemming met de portefeuillehouder plaats gevonden.

### **Aanleiding**

Graag blikken we, voordat we specifiek op dit onderwerp ingaan, terug op wat we eind 2017 in de Toekomstvisie Centrum Coevorden met elkaar afspraken. Deze Toekomstvisie is onze stip aan de horizon die we met ons Programma Binnenstad willen bereiken. In paragraaf 3.3. van de Toekomstvisie staat helder verwoord wat we ruimtelijk gezien willen bereiken. Ook is daarbij aandacht voor de Friesestraat en de Bentheimerstraat. De Toekomstvisie Centrum Coevorden is als bijlage A toegevoegd.

#### *Markt als centraal brandpunt voor ontmoeting*

De Markt speelt een cruciale rol binnen de Toekomstvisie. Het is de centrale plek voor de lokale bezoekers: 'de huiskamer van de stad'. Toeristen die Kasteel, Arsenaal en Haven bezoeken komen via de Markt bij de rest van de binnenstad. Inwoners en overige centrumbezoekers beleven via de markt de haven en het Kasteel. De Markt wordt het levendige centrale plein en het hart in het centrumgebied van Coevorden.

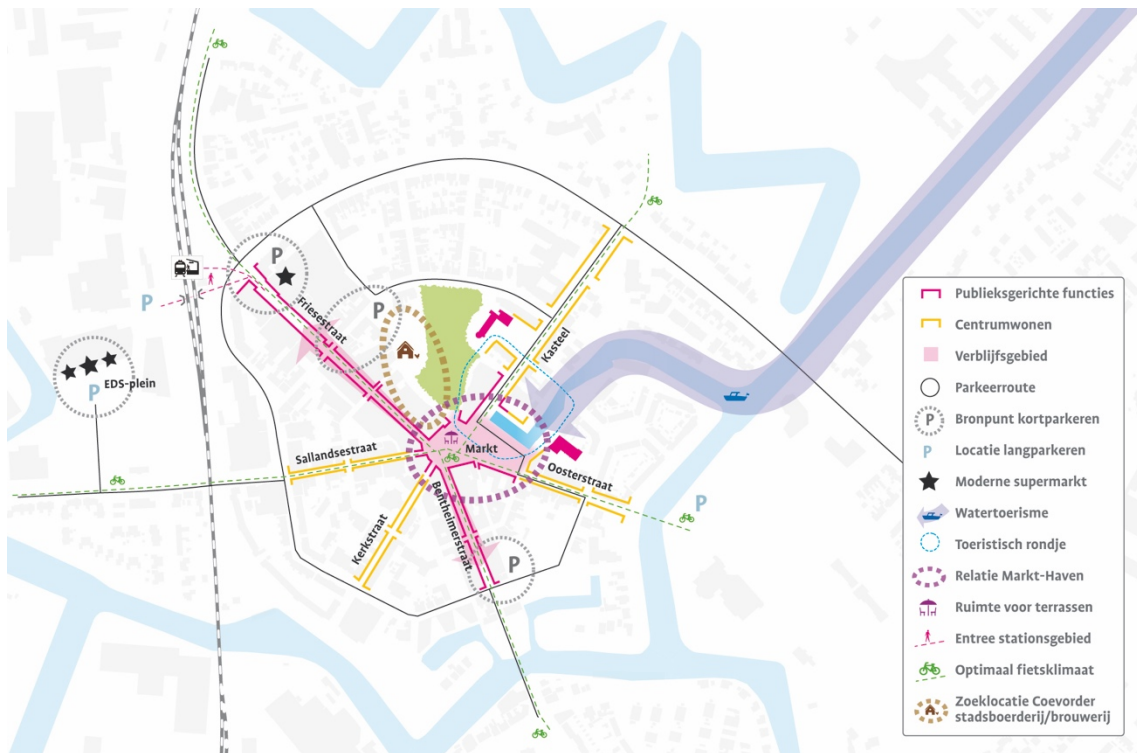
#### *Markt als koppeling van alle publieke ruimten*

De Markt is het centrale hart van onze historische binnenstad. Hier komen alle typen bezoekers, jong en oud, lokaal en toerist samen, kunnen zij verblijven en het centrumbezoek voortzetten richting Friese- en Bentheimerstraat of Kasteel en Arsenaal en vice versa.

#### *Friesestraat en Bentheimerstraat*

Vanuit de Markt als centraal focuspunt vormen de Friesestraat en Bentheimerstraat dé assen waarin zoveel mogelijk de publieksgerichte functies (voordeuren) zijn gevestigd. Voor een volledig publieksgerichte invulling van Stationsplein tot Bentheimerbrug ontbreekt momenteel voldoende programma. Daarom wordt in principe vanaf de Markt 'naar buiten' gewerkt. In de Toekomstvisie is in onderstaande afbeelding een globale positionering van de functies (wonen en publieksgerichte functies) weergegeven.

In december 2017 is de "Toekomstvisie Centrum Coevorden" vastgesteld door de gemeenteraad. In het op 21 mei 2019, door de raad vastgestelde rapport "Positionering Centrumstraten" (DTNP) is de rol van de drie centrumwegen verder uitgewerkt. Dit rapport is als bijlage B toegevoegd.



Ook in het rapport 'Positionering Centrumstraten' van DTNP uit 2019 wordt gesteld dat de winkelfunctie in middelgrote centra als Coevorden afneemt. Het is dan ook de uitdaging de binnenstad eveneens aantrekkelijk te maken voor andere publieksfuncties. Zo transformeren we langzamerhand naar het gewenste profiel van bezoekersstad. Daarbij kan, meer dan nu, ingespeeld worden op de kwaliteiten van het "verhaal" van de historische vestingstad. De in het hart van de vestingstad gelegen Markt staat centraal. Hier kan de relatie met de haven, het Arsenal en het kasteel worden gelegd, waarbij de markt het centrale knooppunt tussen de verschillende centrumstraten vormt. Aanvullend maken we in de uitvoering meer fysiek een verbinding tussen het stationsgebied en de kop van de Friesestraat. Bezoekers van Coevorden moeten zich ook op deze plek uitgenodigd voelen de straat over te steken en onze binnenstad te bezoeken.

Door het veranderen van de centrumwegen in verschillende functies, zal ook de inrichting hierop aangepast moeten worden. Zodat elk deel van de centrumwegen een eigen herkenbaar karakter krijgt. Uitgangspunt hierbij is wel dat dit geen invloed mag hebben op de historische kenmerken van de stad (radialen).

In het rapport van DTNP is de navolgende conclusie getrokken:

In de binnenstad van Coevorden zijn te veel winkelpanden aanwezig aan een te groot voetgangersgebied. Clustering van het winkelaanbod aan een compacter voetgangersgebied leidt tot een aantal voordelen:

- compact en herkenbaar winkelgebied;
- duidelijkheid nieuwe winkels: waar vestigen;
- bundeling bezoekers: beter vestigingsklimaat;
- meer combinatie bezoek tussen winkels;

- winkelfront zonder gaten.

Om deze clustering te realiseren is de voorwaarde dat in een deel van de centrumstraten de voetganger minder ruimte krijgt. Daarom is het van belang dat de auto weer toegang tot delen aan het einde van het huidige voetgangersgebied krijgt. Op die plekken waar de auto terugkeert ontstaat een aanvullend en onderscheidend vestigingsklimaat voor bedrijven die de auto voor de deur willen hebben. Dit soort bedrijven zijn nu vaak aangewezen op locaties buiten of aan de achterkant van de binnenstad.

Op 21 mei 2019 nam de raad van de gemeente Coevorden het navolgende besluit ten aanzien van het rapport "Positionering winkelstraten Coevorden" van 27 augustus 2018:

*In te stemmen met de lijn van het advies Positionering Centrumstraten. Met uitzondering van het onderdeel waarin de auto terugkeert op verschillende plekken van de Bentheimer- en Friesestraat. Daar wordt nog met een verkeersonderzoek en het raadplegen van ondernemers en aanwonenden verdiepend onderzoek naar gedaan.*

De raad heeft daarmee besloten dat er aanvullend verdiepend onderzoek moest worden uitgevoerd op het onderdeel waarin de auto terug keert in een deel van de winkelstraten. In dit advies wordt verder ingegaan op de Toekomstvisie Centrum Coevorden van DTNP uit 2017 en de verkeerseffecten in relatie tot het raadsbesluit om het verkeer wel of niet toe te staan in het:

- noordelijk deel van de Friesestraat;
- de Bentheimerstraat Midden.

## **Argumenten**

*1.1 De raad heeft besloten dat er aanvullend verdiepend onderzoek moet worden uitgevoerd op het onderdeel waarin de auto terug keert in een deel van de winkelstraten.*

Hiervoor vroegen wij Sweco en DTNP een aanvullende onderbouwing te schrijven om de Functioneel Ruimtelijke argumenten en de Verkeerstechnische gevolgen goed te kunnen duiden. Deze zijn respectievelijk als bijlage D en E toegevoegd.

In het vervolgtraject, om invulling aan dit raadsbesluit te geven, vroegen we ondernemers, eigenaren en inwoners om hun mening over het voornemen om de auto terug te laten keren in een deel van de winkelstraten. Daarvoor organiseerden we verschillende werksessies per straatdeel en twee inloopbijeenkomsten, waaronder ook een stad brede bijeenkomst.

## **Verschillende vestigingsklimaten in verschillende herkenbare straatdelen**

Zoals gezegd is in de Toekomstvisie Centrum Coevorden 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. Zo creëer je een beter vestigingsklimaat voor recreatieve winkels. Door 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 onderscheidend van het overige centrumgebied.

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. Denk aan: 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.

*Huidige voetgangersgebied is te groot*

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 af.

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.). Het kan daarbij zowel gaan om afhalen en/of brengen door zakelijke leveranciers of afnemers dan wel door particulieren.

#### *Realisatie van een aanvullend en onderscheidend vestigingsklimaat*

Met het introduceren van de 'auto als gast' in combinatie met kort parkeren/laden/lossen voor de deur, creëren we een aanvullend en onderscheidend vestigingsklimaat in de binnenstad. Een vestigingsklimaat dat 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.

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.

In bijgevoegde notitie van DTNP is nader beargumenteerd waarom auto's in de Friesestraat een opwaardering geeft van dit deel van de straat tot een aanloop+ straat waarbij een uitnodigende uitstraling vanzelfsprekend randvoorwaarde is.

#### **Koppeling Friesestraat met het Stationsgebied – een warm welkom**

Bij de daadwerkelijke ruimtelijke inrichting maken we een koppeling van de Friesestraat Noord met het stationsgebied. We maken van dit gebied met zaken als verlichting, beplanting, straatmeubilair en wellicht het toevoegen van een kunstwerk een aantrekkelijke uitnodigende entree van onze binnenstad. Daarbij creëren we een nadrukkelijke verbinding met het station, het stationsplein de voetgangerstunnel en de rotonde naar onze binnenstad.

Gezien het belang van dit gebied wordt in een projectgroep de ruimtelijke invulling van het dit gebied gefaseerd verder uitgewerkt. Daarbij focussen we ons nu vanuit efficiëntieredenen op de inrichting van de 'vloer' van de Friesestraat, echter ook het stationsplein, gevels en de rotonde verdienen een extra impuls.

We leggen voor het terugkomen van de levendigheid en aantrekkelijkheid van dit gebied de handschoen ook bij de ondernemers en vastgoedeigenaren in dit gebied neer. Gezien het succesvolle resultaat van de huidige vastgoedregelingen vertrouwen we erop dat we met deze impuls (creëren nieuwe vestigingsklimaat en realiseren van een fraaie entree) de eigenaren en ondernemers in dit gebied activeren tot het doen van investeringen in de eigen panden en uitstraling van de Friesestraat Noord.

Bij dit aanvullende project wordt opnieuw de supervisor van het wensbeeld de heer Khandekar betrokken. Dit doen we samen met eigenaren, ondernemers, de stad en onze bezoekers. Ook in de toekomst blijft het aantrekkelijk maken en houden van deze plek onze aandacht houden.

#### **Participatie - ophalen input en bespreken voorstellen**

Voor de herinrichting van de centrumwegen organiseerde het programmateam Binnenstad vier avonden. De eerste drie avonden waren voor ondernemers, eigenaren en bewoners van de Sallandsestraat, Bentheimerstraat, Rijnsestraat, Friesestraat en Schoolstraat. De bewoners van de Rijnsestraat en Schoolstraat nodigden we uit omdat de mogelijke terugkeer van de auto ook effect heeft op het verkeer in deze straten. De vierde avond konden ook inwoners hun mening geven. In totaal spraken we zo'n 400 mensen.

Tijdens de eerste drie avonden werd duidelijk dat een groot aantal ondernemers en eigenaren de voorkeur heeft om de auto toe te laten in de Friesestraat Noord, terwijl de inwoners in deze omgeving tegen dit voorstel zijn. Om aan de bezwaren van de inwoners tegemoet te komen is het voorstel gedaan om de Friesestraat alleen gedurende de openingstijden van de winkels toegankelijk te maken voor het autoverkeer. Ondanks dit aangepaste voorstel bleef het merendeel van de inwoners tegen. Om hun standpunt kracht bij te zetten hielden een aantal inwoners en ondernemers van de Friesestraat, Stationsplein, Schoolstraat, Wilhelminasingel en Molenstraat een handtekeningenactie. Zij hebben onderstaande argumenten om het autoverkeer tegen te gaan in de Friesestraat Noord.

- Waardevermindering van de woning;
- Aansluiting met de Wilhelminasingel (verkeersveiligheid) ;
- Veel ouderen via de Schoolstraat naar het centrum;
- Aansluiting Bakkersteeg-Schoolstraat;
- Voordeur inwoners Schoolstraat dicht op de weg;
- Terras Geveltje;
- Rondje rijden;
- Zoekverkeer.

Deze actie is door 181 inwoners en ondernemers getekend en is als bijlage F toegevoegd. Bijna de helft van de ondertekenaars is inwoner van of werkzaam in de Schoolstraat, Friesestraat en het Stationsplein. Een aantal van de argumenten zijn door de projectgroep in de uitvoeringsplannen verwerkt. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van de aansluiting van de Schoolstraat met de Wilhelminasingel en het beperken van het autoverkeer tot de openingstijden van de winkels. Daarnaast zijn er ook argumenten die niet weerlegd kunnen worden, maar dat is een gevolg van de keuze, om het voetgangersgebied te verkleinen en een nieuw vestigingsklimaat te creëren in de Friesestraat Noord.

### **Verkeerstechnische beoordeling**

Het al dan niet openstellen van de Friesestraat Noord en de Bentheimerstraat Midden voor gemotoriseerd verkeer is beoordeeld op de volgende verkeerskundige aspecten:

- fysieke haalbaarheid;
- verkeersveiligheid;
- parkeercapaciteit;
- (verkeers)leefbaarheid;
- potentiële conflictpunten op het omliggend wegennet.

Uitgangspunt bij elk scenario is dat autoverkeer wordt afgewikkeld in één richting Sweco heeft behalve haar eigen expertise bij het maken van de notitie gebruik gemaakt van onderstaande input:

- de Toekomstvisie Centrum Coevorden (DTNP);
- het rapport Positionering van de centrumstraten (DTNP);
- een studie door BVA Verkeersadviezen naar de effecten en haalbaarheid van het openstellen van de centrumstraten voor gemotoriseerd verkeer;
- de werksessies met de direct betrokken ondernemers, bewoners en vastgoedeigenaren van deze centrumstraten;
- de stadsbrede inloopbijeenkoms;
- projectgroep overleggen.

De Toekomstvisie Centrum Coevorden, het rapport Positionering Centrumstraten en de studie door BVA zijn als bijlagen A, B en C toegevoegd.



### **Friesestraat Noord**

In het voorgestelde scenario is de kop van de Friesestraat opengesteld voor verkeer vanuit de station richting. Omdat de circulatie rechtson is, kruist de auto geen fietsverkeer op de kruising Friesestraat – Schoolstraat en is de conflictkans beperkt.

#### *Voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers*

Verder is er in de Friesestraat Noord voldoende fysieke ruimte aanwezig (15-16 meter) voor een verkeersveilige afwikkeling van alle verkeersdeelnemers. En parkeren te combineren met de benodigde ruimte voor straatmeubilair, terrassen en uitstallingen. Wel zullen voetgangers (winkelend publiek) moeten wennen aan de inrichting en het gebruik als voetgangersgebied, waardoor een bestuurder ineens geconfronteerd kan worden met een overstekende (nietsvermoedende) voetganger. Dit vergt een bepaalde gewenningsperiode.

De totale fysieke breedte langs de Friesestraat-Noord bedraagt circa 15-16 meter. Inclusief parkeerhavens van 2,5 meter (2 meter parkeerplaats en 0,5 meter schrikstrook), komt de totaal benodigde breedte bij eenzijdig langsparkeren uit op 6,5 meter. Een en ander betekent dat de resterende ruimte, bestemd voor het verblijven, ruim 8-9 meter bedraagt. Er is dus voldoende ruimte beschikbaar voor het inpassen van een éénrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer. Dit gaat niet ten koste van de beschikbare verblijfsruimte en daarmee de leefbaarheid van het voetgangersgebied.

#### *Auto te gast*

Belangrijk aspect om de bij vormgeving te betrekken is het feit dat een deel van de routes door en binnen het centrum, deel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk van Coevorden. Op dergelijke routes dient kwaliteit te worden geboden aan het fietsverkeer. Kwaliteit in de zin dat fietsers op dergelijke routes vanuit comfortoogpunt zo veel mogelijk naast elkaar kunnen fietsen. Op basis van dit uitgangspunt kan de minimale maatvoering voor de wegen binnen het centrum worden bepaald.

Het gaat hierbij, voor de open te stellen delen, in alle gevallen om wegen waar eenrichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer van toepassing is. Gelet op de verwachte beperkte auto intensiteit (uitsluitend bestemmingsverkeer, geen doorgaand verkeer) en de status van de centrumstraten als hoofdfietsroute wordt aanbevolen om bij de inrichting het principe te hanteren van fietsstraten, waar de fietser de hoofdgebruiker/dominant is en de auto te gast.

Bij het bepalen van de minimaal gewenste breedte van de wegen gaan wij uit van de benodigde breedte voor personenauto's en fietsverkeer. Voor vrachtverkeer wordt gesteld dat het bij een confrontatie tussen vrachtverkeer en fietsverkeer acceptabel is dat fietsers achter elkaar gaan rijden. Dit omdat dergelijke conflicten binnen het centrum van Coevorden in beperkte mate voor zullen komen. Een maximumsnelheid van 30 km/u is onlosmakelijk verbonden aan het fenomeen fietsstraat. Anders is er geen sprake van 'auto te gast'.

#### *Aanpassing kruising Wilhelminasingel-Schoolstraat*

De breedte van de Schoolstraat bedraagt circa 8 meter op het wegvak tussen de Friesestraat en Bakkersteeg (alle verharding op 1 niveau). Dit is voldoende breed om een rijloper van 3,5 meter te realiseren. Op het gedeelte tussen de Bakkersteeg en Wilhelminasingel bedraagt de rijloper circa 4 meter. Deze wegbreedte is in principe voldoende.

Aandachtspunt is de versmalling van de rijloper ter hoogte van de bocht voor de aansluiting op de Wilhelminasingel. De smalle rijloper in combinatie met een relatief kleine boogstraal zorgen ervoor dat vrachtverkeer de bocht niet haalt zonder gebruik te maken van het trottoir. Een en ander betekent ook dat er geen ruimte beschikbaar is voor tegemoetkomende fietsers. Het ligt echter niet voor de hand dat vrachtverkeer (veelvuldig) gebruik zal maken van deze weg. Maar ook voor de confrontatie tussen een personenauto en een fiets kan de krappe bocht leiden tot conflicten. Geadviseerd wordt om deze bocht iets te verruimen in combinatie met aanpassing van de kruising Wilhelminasingel-Schoolstraat

#### *Minimale loopafstand voor kort winkelend publiek*

In het voorgestelde scenario komen ca 10 extra parkeerplaatsen voor kort winkelend publiek. Deze doelgroep wordt met de maatregel beter bediend. Bij de aankoop of het ophalen van grote producten is de loopafstand naar de auto minimaal. Daarnaast betekent het toevoegen van parkeerplaatsen op deze plek ook een beperkte parkeerdrukverlaging op omliggende parkeervoorzieningen, parkeerdek Gansehof en parkeerterrein Molenbelt. Gelet op de totale parkeercapaciteit in het centrum van Coevorden is de toename van de parkeerplaatsen echter beperkt.

#### *Wettelijke milieunormen worden niet overschreden*

Aangezien men gemakkelijk de auto 'voor de deur' kan parkeren, is men minder geneigd op de fiets te komen, ook voor de kleinere boodschappen. Deze verkeer aantrekkende werking zorgt voor extra CO<sub>2</sub>-uitstoot, meer fijnstof en extra geluid. Voor de bezoekers en bewoners van het centrum is dit een negatief leefbaarheidseffect. Een beperkte toename van autoverkeer zal echter niet leiden tot een zodanige hinder dat wettelijke milieunormen (geluid, luchtkwaliteit) worden overschreden.

#### *Autoverkeer alleen tijdens winkeltijden*

Wel is het aan te bevelen om de hinder tot een minimum te beperken door alleen autoverkeer toe te staan tijdens winkeltijden (9:00-18:00 uur). Er is nu ook al sprake is van bevoorradingsverkeer tijdens de ochtenduren (en dus niet in de avond en nachtperiode waarvoor strengere geluidsnormen gelden). Deze beperkte openstelling kan geregeld worden met zakpalen.

#### **Bentheimerstraat**

Ten aanzien van het toelaten van het autoverkeer in de Bentheimerstraat zijn zowel ondernemers, eigenaren, als inwoners tegen. Het afsluiten van de Rijnsestraat in dit kader kan rekenen op een breed gedragen overeenstemming. Deze afsluiting is wenselijk, omdat deze route niet bijdraagt aan de bereikbaarheid van de winkelstraten en mogelijke conflictsituaties geeft met de kruising met de Bentheimerstraat.

#### *Auto's in de Bentheimerstraat niet wenselijk*

Het toelaten van het autoverkeer in de Bentheimerstraat is verkeerstechnisch niet wenselijk. Het profiel van de straat is te smal om naast de fietser en voetganger, auto's toe te laten. Hierdoor ontstaan er mogelijke conflictsituaties tussen deze weggebruikers in relatie met het gebruik van de ondernemers van de openbare ruimte. Om de verkeerssituatie op de kruising Bentheimerstraat – Rijnsestraat te verbeteren wordt de Rijnsestraat in overleg en verzoek van de bewoners afgesloten voor doorgaand verkeer.

In bijgevoegde notitie van Sweco zijn op bovengenoemde aspecten ten aanzien van het verkeer verder uitgewerkt en beargumenteerd.

#### **Concluderend**

*Het voetgangersgebied is in Coevorden altijd nog te groot. Wanneer we willen dat de Markt daadwerkelijk hét centrale brandpunt van de stad is en dé koppeling met alle publieke ruimten, moeten we het voetgangersgebied aan de uiteinden van de radialen verkleinen. Het openstellen van de Friesestraat Noord verkleint het voetgangersgebied vanaf de Markt tot Het Geveltje. Waardevolle 'bijvangst' is dat we met het toevoegen van een beperkt aantal parkeerplaatsen aan de Friesestraat Noord zelfs een nieuw en aanvullend vestigingsklimaat realiseren. Voor de projectgroep Herinrichting Centrumstraten zeer belangrijke bijvangst.*

*Voor dit aanvullende vestigingsklimaat geldt dat de Friesestraat Noord zeer geschikt is om in te richten als verblijfsgebied met de auto te gast. 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. En zoals gezegd, er ontstaat een compact en herkenbaar voetgangersgebied met recreatieve (winkel)voorzieningen die de looproute naar de Markt ten goede komt.*

*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. De verwachte hoeveelheid auto-, parkeer- en laad- en losbewegingen draagt echter bij aan de broodnodige levendigheid in dit relatief verlaten stuk Friesestraat.*

*Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van de verkeerskundige aspecten de openstelling voor autoverkeer in de Friesestraat Noord fysiek haalbaar is als we aantal infrastructurele aanpassingen doen. Voor de Bentheimerstraat Midden geldt dat de beschikbare ruimte niet toereikend is om het gewenste rijprofiel inclusief parkeren te realiseren in combinatie met voldoende ruimte voor voetgangers, terrassen en uitstallingen. Dit gaat ten koste van het verblijfsklimaat op dit deel van de Bentheimerstraat.*

### **Afweging autoverkeer in de Friesestraat Noord**

Zoals beschreven is er uitvoerig gestudeerd op een aantal door de reclamanten genoemde argumenten tegen het terugkeren van autoverkeer in de Friesestraat Noord. Het blijkt dat het merendeel van de argumenten met aanpassingen in de openbare ruimte en het beperken van de toegang tot de winkelopeningstijden opgelost wordt.

Verkeerstechnisch gezien ontstaat er met terugkeer van de auto een onrustiger straatbeeld. Gezien de wens het voetgangersgebied vanuit de markt te verkleinen en het op deze plek terugbrengen van levendigheid met een onderscheidend vestigingsklimaat, kiest het college wel voor terugkeer van de auto in dit deel van de winkelstraten. De verkeerssituatie blijft ook met de auto goed te noemen.

Het college stelt hierbij de uitdrukkelijke voorwaarden dat:

- gezorgd wordt voor een aantrekkelijke, uitnodigende, toegankelijke en veilige verbinding tussen het Stationsplein en de Friesestraat waarin de stedenbouwkundig supervisor, de heer Khandekar, een belangrijke rol gegund wordt;
- vastgoedeigenaren en ondernemers eveneens een bijdrage leveren aan het leefbaar en aantrekkelijk maken van dit gebied;
- gezorgd wordt voor een verkeersveilige aansluiting van de Schoolstraat en de Wilhelminasingel en we zorgen dat er ook voor bewoners van Het Bastion een goede en veilige route naar de stad beschikbaar is.

### **Opmerkingen**

#### *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.

Onzeker is in welke mate bedrijven en/of consumenten na de crisis de winkelstraat terug vinden/willen. De verwachting is dat voor komend jaar in alle centra in Nederland een substantiële afname van (niet-dagelijkse) winkels en horecabedrijven en meer leegstand komt. Dit zal ook voor Coevorden gelden.

#### *Wijzigen rijrichting Bakkersteeg*

Omdat de rijrichting van het verkeer in de Schoolstraat wordt veranderd, veranderd de rijrichting in de Bakkersteeg omgedraaid ook. Dit heeft geen gevolgen voor de rijrichtingen van het verkeer in de St. Jansstraat en de Kromme Elleboog

#### *Parkeren mensen met beperking*

Door het realiseren van een aantal parkeerplaatsen in de kop van de Friesestraat bestaat de mogelijkheid om hiervan een enkele parkeerplaats aan te wijzen als invalide parkeerplaatsen. Hierdoor kunnen mensen met beperkingen dicht bij de winkels parkeren

### **Kosten, baten, dekking**

Indien wordt besloten om het autoverkeer toe te laten in de kop van de Friesestraat, zullen de kosten voor het inrichten van deze straat niet hoger zijn dan een inrichting van het gebied zonder autoverkeer. Echter er worden wel extra kosten gemaakt ten aanzien van het inrichten van de Schoolstraat en een goeie aansluiting op de Wilhelminasingel. Deze passen binnen het begrote bedrag voor de herinrichting van de centrumstaten.

Het project waarmee een verbinding maken tussen stationsgebied en de entree van onze binnenstad vergen mogelijk wel extra kosten. Deze zijn nog niet inzichtelijk, maar passen binnen de ambities en doelstellingen van de Toekomstvisie.

### **Aanpak/uitvoering**

Dit item heeft geen invloed op de uitvoering van de werkzaamheden

### **Communicatie**

In het kader van het project "herinrichting centrumwegen" zijn de meningen en standpunten van ondernemers, bewoners en inwoners opgehaald. Het nu voorgestelde advies is inmiddels gedeeld met de projectgroep "herinrichting centrumwegen", Programmagroep "Binnenstad" en de Stuurgroep "Binnenstad".

### **Bijlagen**

- A.** Toekomstvisie Centrum Coevorden (DTNP);
- B.** Rapport Positionering van de centrumstraten (DTNP);
- C.** Studie BVA Verkeersadviezen naar de effecten en haalbaarheid van het openstellen van de centrumstraten voor gemotoriseerd verkeer;
- D.** Notitie SWECO 'Verkeerskundige haalbaarheid toelaten autoverkeer Friesestraat Noord en Bentheimerstraat Midden';
- E.** Notitie DTNP 'Waarom auto's in de Friesestraat van Coevorden?';
- F.** Handtekeningen tegen auto's in de Friesestraat.

### **Samenvatting**

In dit advies gaan we in op de vraag of we het voetgangersgebied van onze binnenstad op een goeie en verkeersveilige manier kunnen verkleinen door autoverkeer in het noordelijk deel van de Friesestraat en een deel van Bentheimerstraat gedurende de winkelopeningstijden weer toe te staan.

De raad gaf in het besluit ter vaststelling van het rapport "Positionering winkelstraten" aan dat zij voor het openstellen van een deel van de centrumwegen een nadere onderbouwing en aanvullend onderzoek wil. In dit advies wordt hier invulling aan gegeven. We vroegen Sweco en DTNP een aanvullende onderbouwing te schrijven om de gevolgen voor de verkeertechnische aspecten en het vestigingsklimaat inzichtelijk te maken.

Uit deze notities concluderen we dat het toelaten van het autoverkeer in de Friesestraat Noord uit verkeertechnisch oogpunt geen onoverkomelijke bezwaren oplevert en bevorderend is voor de ontwikkeling van Coevorden tot bezoekersstad.

Op deze manier verkleinen we voetgangersgebied vanuit de Markt. Door de auto terug te laten komen in de Friesestraat Noord ontstaat belangrijke bijvangst. We creëren hier een nieuw en aanvullend vestigingsklimaat. Bij de daadwerkelijke ruimtelijke inrichting maken we een koppeling van de Friesestraat Noord met het stationsgebied. We maken van dit gebied een aantrekkelijke uitnodigende entree van onze binnenstad.

Om een indruk te krijgen van de publieke opinie over de herinrichting van de centrumwegen organiseerden we aantal thema-avonden. Hier konden inwoners en ondernemers hun mening en input geven. Met het opstellen van de nu voorliggende plannen voor het aanpakken van de centrumwegen, is met deze input zo veel mogelijk rekening gehouden en is deze verwerkt in de plannen.

Uit de input van de informatieavonden concluderen we dat het voorstel voor autoverkeer in het noordelijke deel van de Friesestraat de voorkeur geniet van de meerderheid van de ondernemers en eigenaren aan de centrumwegen. Een behoorlijke groep bewoners van dit deel van de binnenstad is tegen dit voornemen. Om hun motivatie kracht bij te zetten hebben zij een handtekening actie opgestart. Deze is door 181 mensen ondertekend. In dit advies lieten we zien dat de meeste argumenten opgelost kunnen worden. En dat een deel van de argumenten inherent is aan de keuze voor het terugbrengen van de auto in de Friesestraat Noord.

Op basis van deze gegevens adviseren we het college om het economisch belang de voorkeur te geven boven de nog resterende bezwaren van de inwoners, om tijdens de openingstijden van de winkels het autoverkeer in het noordelijk deel van de Friesestraat toe te staan.

Burgemeester en wethouders van Coevorden,

de gemeentesecretaris

de burgemeester

B.M. de Vries

B.J. Bouwmeester

Kenmerk:  
24931-2020:860537



Gemeente  
Coevorden

Kenmerk:  
24931-2020:860537



Gemeente  
Coevorden

Kenmerk:  
24931-2020:860537



Gemeente  
Coevorden