



365 autovrije dagen

De weg ligt open voor een autoluw centrum

365 autovrije dagen

De weg ligt open voor een autoluw centrum

Datum 1 juni 2010
Kenmerk XOM003/Bkc/0952
Versie 3 (definitief)

Documentatiepagina

Opdrachtgever	Goudappel Coffeng BV
Onderwijsinstelling	Christelijke Hogeschool Windesheim te Zwolle
Opleiding	Verkeerskunde
Auteurs	de heren C. ter Braack en G.H. Gerards
Titel rapport	365 autovrije dagen De weg ligt open voor een autoluw centrum
Kenmerk	XOM003/Bkc/0952
Datum publicatie	1 juni 2010
Begeleiding Goudappel Coffeng	de heer R.H.M. ter Avest
Begeleiding Windesheim	de heren M.P. Gommers en M.R. Popkema
Projectomschrijving	Het autoluw maken van centrumgebieden van kleine kernen is een middel om deze kernen verder te ontwikkelen. Dit rapport gaat in op de succes- en faalfactoren die kunnen bijdragen aan een succesvolle invoering van een autoluw centrum.
Trefwoorden	autoluw, leefbaarheid, bereikbaarheid, economie, kleine-/middelgrote plaatsen, centrum

Voorwoord

Voor u ligt de afstudeerscriptie van Christian ter Braack en Gertjan Gerards, twee studenten van de opleiding verkeerskunde aan de Christelijke Hogeschool Windesheim te Zwolle. Het afstudeeronderzoek betreft een onderzoek naar succes- en faalfactoren voor het realiseren van een autoluw centrum in kleine kernen. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Goudappel Coffeng BV te Deventer.

Graag willen wij de heer M. Gommers (eerste begeleider) en de heer M. Popkema (tweede begeleider) bedanken voor het vanuit Windesheim begeleiden van dit afstudeeronderzoek. Vanuit Goudappel Coffeng BV heeft de heer R. ter Avest ons begeleid, ook voor hem is een woord van dank op zijn plaats. Vanuit Goudappel Coffeng BV heeft tevens een projectteam de nodige input geleverd. De heren G. de Boer, R. de Graaf en T. van Huffelen willen we bedanken voor het kritisch lezen van het rapport en het leveren van feedback. Ook de vijf gemeenten die aan het onderzoek hebben willen meewerken worden bedankt voor hun enthousiasme en input.

Wij hopen dat u de succes- en faalfactoren kunt gebruiken als u met de realisatie van een autoluw centrum te maken krijgt. Wij denken dat een autoluw centrum een maatregel is welke de kwaliteit van het centrum aanzienlijk verhoogt. Door bij realisatie van een autoluw centrum gebruik te maken van de succesfactoren en rekening te houden met de faalfactoren, ligt de weg open voor een autoluw centrum.

Veel plezier met het lezen van deze afstudeerscriptie.

Deventer, 1 juni 2010

Christian ter Braack
Gertjan Gerards

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Verkeerskundige maatregelen voor verbeteren centrum.....	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Autovrij of autoluw?	3
2.1	Verschil tussen autovrij en autoluw	3
2.2	Doel van autovrij/ autoluw	4
2.3	Individuele voordelen en gemeenschappelijke nadelen	4
3	Onderzoeksbeschrijving	7
3.1	Doelstelling	7
3.2	Onderzoeksvraag	7
3.3	Hypothese.....	8
3.4	Onderzoeksopzet	8
4	Centrumgebieden.....	11
4.1	Kwaliteit van een centrum.....	11
4.2	Invloedsfactoren.....	13
4.3	Belangen in een centrum	15
4.4	Verbeteren functioneren centrum	18
5	De geschiedenis van autoluw	19
5.1	De introductie van de auto (1890-1945).....	20
5.2	Massamobilisatie en haar gevolgen in de stad (1945-1980)	22
5.3	De opkomst van autoluwe centrumgebieden (1950-2010).....	23
5.4	Woon- en winkelerven (1978)	27
5.5	Milieuzones, weren van ongewenste voertuigen (2006).....	27
5.6	De autoluwe woonwijk (1970-2010).....	28
6	De weg naar autoluw	31
6.1	Het centrum en autoluw	31
6.2	Bereikbaarheid en autoluw	31
6.3	Leefbaarheid en autoluw.....	33
6.4	Economie en autoluw.....	35
6.5	Realisatie van autoluw.....	37

Inhoud (vervolg)

7	Hardenberg	41
8	Lichtenvoorde.....	47
9	Lunteren	53
10	Nijverdal	59
11	Panningen	65
12	Analyse.....	71
12.1	Centrum	71
12.2	Bereikbaarheid	72
12.3	Leefbaarheid	74
12.4	Economie	77
12.5	Analyse conclusies over invloedsfactoren per kern.....	80
13	Conclusies & aanbevelingen	81
13.1	Succesfactoren.....	81
13.2	Faalfactoren.....	83
13.3	Resumé hypothese	83
13.4	Aanbevelingen.....	84
14	De toekomst van autoluw	85
14.1	Centrumgebieden.....	85
14.2	Woongebieden	86
14.3	Duurzaamheid	86
	Literatuurlijst.....	89
	Bijlagen	93
A.	Woordenlijst	
B.	Interviewverslag Hardenberg	
C.	Interviewverslag Lichtenvoorde	
D.	Interviewverslag Lunteren	
E.	Interviewverslag Nijverdal	
F.	Interviewverslag Panningen	
G.	Analyse tabellen	
H.	Fotoreportage autoluwe kernen	
I.	Case	

Samenvatting

In het onderzoek wordt ingegaan op realisatie van autoluwe centra. Een centrum waar het gemotoriseerd verkeer geweerd wordt is vaak een compromis tussen autoluw en autovrij. De meeste centra zijn enkel buiten de venstertijden autovrij, maar zijn daarbinnen autoluw. Het feit dat er tijdens de autovrije periode ontheffingen verleend worden om toegang te krijgen tot het centrum, maakt het verantwoord om te praten over autoluwe centra.

In Nederland is de opkomst van de auto laat op gang gekomen. Pas toen producenten in 1912 beseften dat kleinere en goedkopere auto's bij de bevolking zouden aanslaan, werd de auto voor een groter publiek toegankelijk. In 1925 vond een drastische prijsverlaging van de Amerikaanse T-Ford plaats, met als gevolg dat steeds meer Nederlanders een auto konden betalen. Door een sterke opkomst van de auto werd ook de overlast groter en nam de problematiek toe.

Ook in de centra van verschillende steden werden de nadelen van de auto en de bijbehorende problematiek sterker ondervonden. Vanaf de jaren '20 kwam er langzaam maar zeker verandering in de manier waarop mensen tegen de auto aankeken, de auto had niet alleen voordelen maar bracht ook vele nadelen met zich mee. Het weren van doorgaand verkeer werd op steeds grotere schaal uitgevoerd. Pas in de jaren '60 werd in de Deense hoofdstad Kopenhagen de winkelstraat Strøget op advies van ir. J. Gehl het domein van de voetganger. Deze trend spreidde zich langzaam uit over alle grote Europese steden.

Het Rijk besefte de noodzaak van autoluwe centra en schreef daarom in 1999 in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan het volgende: *'In binnensteden geeft de auto niet alleen de daar verblijvende voetgangers veel overlast maar rijdt de auto wegens het ruimtegebrek aldaar tevens de fiets en het openbaar vervoer, soms letterlijk, in de wielen. De tijd lijkt rijp om het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnensteden te weren. De kwaliteit van het openbaar vervoer en voor het fietsen kan op die manier sterk worden verbeterd zonder dat op grote schaal extra voorzieningen hoeven te worden getroffen.'*

Ondanks de vele protesten van ondernemers hebben een groot aantal steden en dorpen inmiddels een autoluw centrum. Dit onderzoek richt zich op dorpen die in de afgelopen 10 jaar een autoluw centrum hebben aangelegd. Een tweede criteria heeft betrekking op het aantal inwoners van de dorpen, welke voor dit onderzoek op maximaal 30.000 is gesteld. In vijf Nederlandse dorpen (Hardenberg, Lunteren, Lichtenvoorde, Nijverdal en Panningen) is onderzoek gedaan naar factoren die hebben bijgedragen aan de succesvolle uitkomst van het project. De hoofdvraag die bepalend is voor het onderzoek, is:

Wat zijn de ruimtelijke en verkeerskundige succes- en faalfactoren bij het invoeren van een autoluw centrumgebied?

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden is het onderzoek opgedeeld in een literatuurstudie en een praktijkonderzoek door middel van een gebiedsanalyse, interviews met verkeerskundige van de vijf gemeenten en interviews met deskundigen binnen Goudappel Coffeng BV.

De succes- en faalfactoren kunnen voor een gemeente dienen als ondersteuning, zodat een succesvoller autoluw centrum wordt gecreëerd. Doordat de succes- en faalfactoren deels worden gevormd door leerpunten vanuit de geschiedenis hoeft door gemeenten het spreekwoordelijke wiel niet nog een keer uitgevonden te worden.

In een centrum zijn drie pijlers van kracht die het functioneren van een centrum bepalen. De pijlers zijn:

- Bereikbaarheid: Hoe komt de consument bij het centrum.
- Leefbaarheid: Wat vindt de consument van het centrum.
- Economie: Wat heeft het centrum de consument te bieden.

De drie pijlers zijn op te delen in een groot aantal invloedsfactoren, welke allen van belang zijn voor het functioneren van het centrum. Om het onderzoek beperkt te houden zijn een aantal invloedsfactoren geselecteerd voor het onderzoek, welke zijn te vinden in tabel I.

Bereikbaarheid	Leefbaarheid	Economie
Bestemmingsverkeer	Beloopbaarheid	Aantal ondernemingen
Doorgaand verkeer	Evenementen	Branchering
Loopafstanden	Inrichting	Leegstand
Openbaar vervoer	Omvang gebied	Niet-winkelvoorzieningen
Parkeren	Uitstraling	Verzorgingsgebied
Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	
	Winkelfront	

Tabel I Invloedsfactoren bij de drie pijlers

De 18 invloedsfactoren die in de tabel worden genoemd vormen de basis voor het onderzoek. De interviews, de gebiedsanalyses en de literatuurstudie zijn allen gericht op deze factoren. Per invloedsfactor is een vergelijking gemaakt tussen de vijf plaatsen en de eventueel beschikbare literatuur. Deze analyses vormen de basis voor de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat: "Leefbaarheid voor gemeenten de belangrijkste aanleiding is om een autoluw centrum te realiseren. Voor een succesvol autoluw centrum moet volledig ingezet worden op de bereikbaarheid, de leefbaarheid verbeterd met een autoluw centrum immers al sterk. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid en dat dient gecompenseerd te worden. Door het centrum bereikbaar te houden wordt het voor ondernemers een economisch nog aantrekkelijkere locatie.

Een autoluw centrum heeft ook in kleinere dorpen de toekomst. Een autoluw centrum is een duurzame maatregel en biedt mogelijkheden voor een gemeente om zich als duurzaam te profileren.

Dus, door vooraf de consequenties voor de bereikbaarheid van het centrum inzichtelijk te hebben ligt de weg open voor een autoluw centrum."

1 Inleiding

Op een koopavond of op een zaterdagmiddag besluiten veel mensen te gaan winkelen in een stadscentrum. Vol goede moed besluit men de gezelligheid van de stad op te zoeken en het winkelen te combineren met een terrasje. Teruglopend naar de parkeermeter, die alsmaar blijft doortikken, denken velen: 'Waarom kan ik dit niet dicht bij huis?'

1.1 Aanleiding

In de jaren zeventig heeft de invoering van autovrije/ autoluwe centra op grote schaal plaats gevonden. Elke grote stad heeft op dit moment een centrum waarin de bezoeker bij het winkelen niet wordt gehinderd door het (gemotoriseerde) verkeer. Het ontstaan van autovrije centra was toentertijd een noodzakelijke maatregel, die de leefbaarheid in winkelcentra heeft teruggebracht naar het gewenste niveau. Ondanks dat veel ondernemers, in verband met de angst voor omzetverlies, geen voorstander waren (en zijn) van een autovrij winkelcentrum, heeft deze ontwikkeling toch op grote schaal plaats gevonden.

Ook veel kleinere centra kampen tegenwoordig met een verslechterde leefbaarheid, terugloop in aantal klanten en het ontbreken van een openbare ontmoetingsplaats. Om te voorkomen dat bezoekers en inwoners de kleinere winkelgebieden gaan ontwijken, is het verminderen van de verkeersgerelateerde problematiek een goed begin. Veel kleine- en middelgrote gemeenten worstelen dan ook met de vraag hoe dat het beste aangepakt kan worden. Het autovrij/ autoluw maken van een centrum is een middel om een centrum nieuw leven in te blazen en ruimte te bieden voor de klant.

In navolging van de grote steden besluiten de kleine steden en de grotere dorpen ook over te gaan tot invoering van een autovrij of autoluw centrumgebied. Echter om een dergelijke maatregel te kunnen invoeren is draagvlak van politiek, ondernemers, bewoners en bezoekers van groot belang.

Uit de media blijkt dat vooral ondernemers huiverig zijn om de auto uit het centrum te weren [*Autoluwe stadscentra*, in: *Verkeerskunde*, nr. 3, 1992]. Toch zijn veel dorpen en steden overgegaan op een autoluw centrum. Wat kan er geleerd worden, van deze kleinere dorpen die autoluw zijn, om ondernemers te overtuigen van de schoonheid van de maatregel. Zonder instemming van al de verschillende belangenhebbenden zal de maatregel niet het gewenste effect bereiken of zelfs helemaal niet kunnen worden ingevoerd.

Door een goede voorbereiding en een stapsgewijze invoering kan de invoering verbeterd worden. In dit onderzoek wordt een handreiking geboden waarmee gemeenten een beter inzicht kunnen krijgen in de verkeerskundige factoren die meespelen bij het autoluw maken van een centrum.

In tabel 1.1 is te lezen dat er een toenemende vraag naar winkelen in eigen woonplaats is, en het winkelen in eigen woonplaats wordt verkozen boven het winkelen elders. Deze uitkomst vormt een extra aanleiding om juist de kleinere centra kwalitatief te verbeteren.

Belang kenmerken van winkelcentra	% eens	
	2003	2008
Alle binnensteden lijken op elkaar	42	46
Alle winkelcentra lijken op elkaar	53	63
Ik vind het prettig winkels van bekende ketens aan te treffen	59	60
Er zijn teveel winkels in ons land	25	25
Ik ga graag naar grote winkels aan de rand van de stad	35	27
Ik winkel het liefst in mijn eigen woonplaats	58	67
Ik winkel vaak in andere plaatsen dan eigen woonplaats	42	39
Ik winkel liever in de binnenstad dan in een winkelcentrum	51	58

Tabel 1.1 Beoordeling enkele algemene kenmerken van winkelgebieden [EIM, 2008]

1.2 Verkeerskundige maatregelen voor verbeteren centrum

De overlast van de auto in een centrum uit zich vaak in een slechte oversteekbaarheid*, een tekort aan parkeerplaatsen, een overschrijding van de milieunormeringen (lucht en geluid) of onveiligheid door hard rijden. Om één of meerdere van deze vormen van overlast te verminderen, en zo het functioneren van het centrum te verbeteren, is een tal van verkeerskundige maatregelen beschikbaar. De meest gebruikelijke maatregelen zijn:

- Parkeerregulering* invoeren
- Parkeeraanbod wijzigen
- Roadpricingsmaatregelen*
- Eenrichtingsstraten instellen
- Doorgaand verkeer weren
- Autovrije en autoluwe inrichtingen
- Shared Space
- Fietsstraat realiseren

De verschillende maatregelen hebben allen een andere uitwerking op het centrumgebied en vragen andere aandachtspunten van een gemeente. In dit onderzoek wordt echter enkel ingegaan op autovrij en autoluwe centra.

1.3 Leeswijzer

In de inleiding is de aanleiding van dit onderzoek beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 2 de begrippen autovrij en autoluw nader toegelicht en is beschreven wat het bijbehorende doel is. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de onderzoeksmethode. Om een goed beeld te kunnen vormen hoe de kwaliteit van een centrum bepaald wordt, en verbeterd kan worden, staat dit beschreven in hoofdstuk 4. Hierna wordt in hoofdstuk 5 de geschiedenis van de auto beschreven en zullen de problemen die de auto, in het centrum, met zich mee bracht aan de orde komen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de weg naar een autoluw centrum om vervolgens in hoofdstuk 7 tot en met 11 een beschrijving van vijf autoluwe kernen te geven. Deze kernen worden in hoofdstuk 12 geanalyseerd en zowel onderling als met de literatuur vergeleken. De resultaten van dit onderzoek zullen in hoofdstuk 13 gebundeld worden, waarna er in hoofdstuk 14 een doorkijk naar de toekomst wordt gegeven.

*De in het rapport met * gemarkeerde woorden kunt u terugvinden in bijlage A.*

2 Autovrij of autoluw?

Bij zowel het instellen van een autovrije als een autoluwe straat wordt het gemotoriseerde verkeer geweerd, toch is er een groot verschil tussen beiden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op beide begrippen.

2.1 Verschil tussen autovrij en autoluw

In centrumgebieden wordt het autovrij/ autoluw principe vaak toegepast, ook in woonwijken en werkgebieden is het concept toepasbaar. Binnen een centrumgebied is het belangrijk dat winkels bereikbaar blijven voor onder andere bevoorradingsverkeer, nutsbedrijven en hulpdiensten (politie, brandweer en ambulances). In het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) zijn autoluw en autovrij als volgt gedefinieerd:

Autovrij

Autovrije straten zijn fysiek afgesloten voor zowel het doorgaand verkeer als het bestemmingsverkeer. Hiermee is sprake van een autovrij maaiveld en zijn er parkeervoorzieningen geconcentreerd buiten de wijk. Het doel is de straat volledig vrij te houden van autoverkeer. Het is echter niet per se de bedoeling het autobezit te reduceren. Wel wordt zeker gesteld dat er in de straat geen autogebruik is.

Autoluw

Autoluwe gebieden zijn niet toegankelijk voor doorgaand verkeer, wel voor bestemmingsverkeer. De auto's kunnen echter niet voor de deur worden geparkeerd, maar er is sprake van geconcentreerd parkeren op afstand. Bij autoluwe gebieden wordt er naar gestreefd het autogebruik te beperken terwijl de woningen en winkels nog wel bereikbaar zijn.

In een centrumgebied moeten winkels bereikbaar zijn voor hun leveranciers, bij een autovrij centrum is dit niet mogelijk. In autoluwe centrumgebieden is verkeer enkel binnen venstertijden* welkom. Buiten deze uren is het autoluwe centrum met uitzondering van ontheffinghouders autovrij. Voor een centrumgebied geldt dan ook dat er altijd een compromis gesloten wordt tussen autovrij en autoluw. Het feit dat er ontheffingen verleend worden om toegang te krijgen tot het centrum maakt het verantwoord om te praten over een autoluw centrum. Ongewenst (doorgaand) verkeer wordt immers geweerd, maar bestemmingsverkeer is beperkt welkom.

Het onderzoek zal zich dan ook richten op autoluwe centrumgebieden.

2.2 Doel van autovrij/ autoluw

Het doel van een autovrije of autoluwe inrichting is doorgaans het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. In de meeste gevallen is leefbaarheid de overkoepelende term van één of meerdere van onderstaande beweegredenen:

Verbeteren van de leefbaarheid		• verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte • verbeteren van de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en het klimaat • verbeteren van de verkeersveiligheid • versterken van het sociale klimaat en instant houden van functies
--------------------------------	---	---

Naast het verbeteren van de leefbaarheid kan een autoluw centrumgebied zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid van het centrum voor het openbaar vervoer en fietsers, en er komt meer ruimte beschikbaar voor voetgangers.

Naast bovenstaande algemene doelen kan een gemeente voor een autoluw centrumgebied kiezen om het centrum een (economische) impuls te geven. Ook de toenemende vergrijzing of het aantrekken van jongeren kan voor een gemeente een reden zijn om over te gaan op een autoluw centrum. Het realiseren van een autoluw centrum kan (bij succes) tevens een kans bieden op versterking van de concurrentiepositie*. Het realiseren van een autoluw centrum geeft gemeenten dus de kans om de leefbaarheid te verbeteren, het centrum aantrekkelijker te maken of anderszins een positieve impuls te geven. Want een autoluw centrum is een aantrekkelijke en veilige plek om te verblijven.

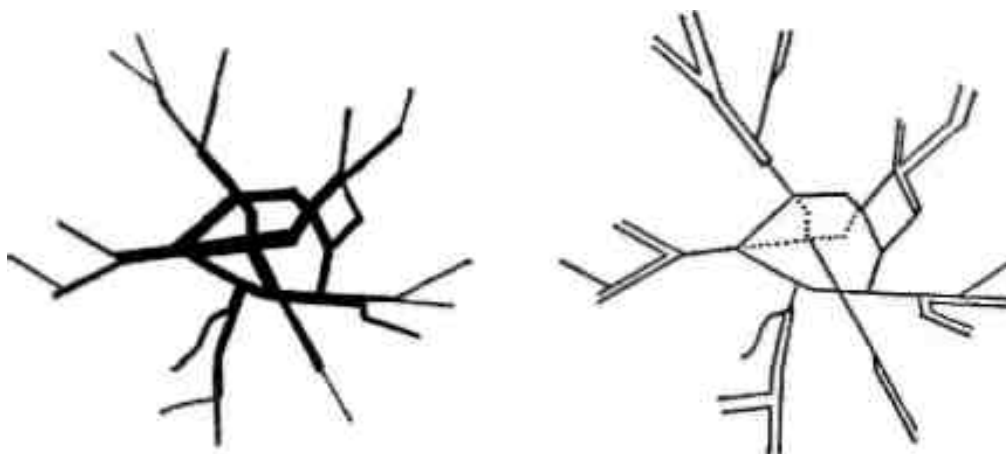
2.3 Individuele voordelen en gemeenschappelijke nadelen

In de moderne maatschappij is de auto niet meer weg te denken uit het straatbeeld. De auto is een vervoersmiddel met vele voordelen ten opzichte van de fiets of het openbaar vervoer. Voornamelijk de individuele gebruiker ondervindt de voordelen van de auto. Auto's zijn snel, flexibel en bieden veel gemak. Met de auto kan van deur tot deur worden gereisd, op de tijd die de bestuurder het beste uit komt. De auto vormt een afgesloten, mobiele privé ruimte waarbinnen met andere reizigers geen rekening gehouden hoeft te worden. Een auto biedt bovendien naast de bestuurder ruimte voor medepassagiers en bagage en is door de jaren heen steeds veiliger geworden. Voor nood- en hulpdiensten en mindervalide mensen is de auto in het dagelijks gebruik zelfs essentieel.

Alle genoemde voordelen worden voornamelijk door de individuele gebruiker ondervonden, terwijl de maatschappij vooral de nadelen/overlast van het vele autogebruik ondervindt. Ondernemers zijn vaak van mening dat als mensen voor de deur van hun winkel kunnen parkeren, ze eerder geneigd zijn grotere en duurdere goederen aan te schaffen. Door het instellen van een autoluw centrumgebied verdwijnt vaak de mogelijkheid tot parkeren voor de deur, dit is een ontwikkeling die bij de ondernemers weinig tot geen draagvlak heeft.

De nadelen van verkeer zijn collectief. Ondanks dat auto's steeds schoner, stiller en zuiniger worden, levert de auto nog steeds hinder/ overlast op voor de omgeving (zowel mens als natuur). Zo wordt de normering voor de luchtkwaliteit op enkele plekken nog overschreden en leidt het autoverkeer tot verkeersonveiligheid en geluidsoverlast. Daarnaast neemt de auto veel ruimte in van de openbare ruimte. De auto neemt in een stad en/ of dorp een prominente plaats in, waardoor de openbare ruimte vaak wordt opgeofferd aan de auto.

De wegen van en naar steden raken overvol, met als gevolg dat genoemde nadelen en de overlast alsmaar blijven toenemen. De nadelen die het autogebruik met zich mee brengen zijn vooral merkbaar in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Een winkelcentrum kent meestal een verblijfsfunctie* en geen verkeersfunctie*, waardoor de nadelen van het gemotoriseerde verkeer op deze plaatsen extra zichtbaar zijn.



Afbeelding 2.1 In vele binnensteden is de verkeersbelasting (links) juist daar het zwaarst, waar de straten het smalst zijn (rechts)

3

Onderzoeksbeschrijving

In Nederland is een groot aantal autoluwe centrumgebieden gerealiseerd. Uit deze projecten kunnen factoren worden gehaald die hebben bijgedragen aan het autoluw maken van het centrum. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het onderzoek naar deze factoren is opgezet.

3.1 Doelstelling

Door realisatie van een autoluw centrum kan een kwalitatief hoogwaardig centrum worden verkregen. De succes- en faalfactoren kunnen daarbij als ondersteuning dienen, zodat tot een succesvoller resultaat wordt behaald. Doordat de succes- en faalfactoren deels worden gevormd door leerpunten vanuit de geschiedenis hoeft het spreekwoordelijke wiel niet nog een keer te worden uitgevonden.

3.2 Onderzoeksvraag

Dit afstudeeronderzoek richt zich op de door gemeenten opgedane kennis rond het realiseren van een autoluw centrumgebied. De bijbehorende hoofdvraag is dan ook:

Wat zijn de ruimtelijke en verkeerskundige succes- en faalfactoren bij het invoeren van een autoluw centrumgebied?

De ruimtelijke (economische) factoren hebben in dit onderzoek betrekking op het aantal ondernemingen, de branchering, het type centrum, het winkelfront, het verzorgingsgebied, de uitstraling, de gehouden evenementen en de niet- winkelveorzieningen. De verkeerskundige factoren in dit onderzoek beperken zich tot het bestemmingsverkeer, het doorgaand verkeer, de loopafstanden, de verkeersveiligheid, het parkeren, het openbaar vervoer, de verkeerscirculatie, de beloopbaarheid, de inrichting en omvang van het gebied. De factoren die zijn onderzocht worden toegelicht in paragraaf 4.2.

3.2.1 Beantwoording onderzoeksvraag

De beantwoording van de onderzoeksvraag gebeurt aan de hand van een literatuurstudie, analyses van centrumgebieden, interviews met diverse gemeenten en interviews met deskundigen binnen Goudappel Coffeng BV. De literatuurstudie en interviews zullen gericht zijn op zowel de verkeerskunde als de ruimtelijke economie. De nadruk zal liggen op het verkeerskundige aspect. Om de onderzoeksvraag volledig te kunnen beantwoorden wordt in dit afstudeeronderzoek ook ingegaan op de geschiedenis en toekomst van autoluwe gebieden. Uit de geschiedenis kunnen mogelijk leerzame punten worden

opgenomen. Door naar de toekomst van autoluw te kijken kan ook een uitspraak worden gedaan over de toepasbaarheid van de succes- en faalfactoren.

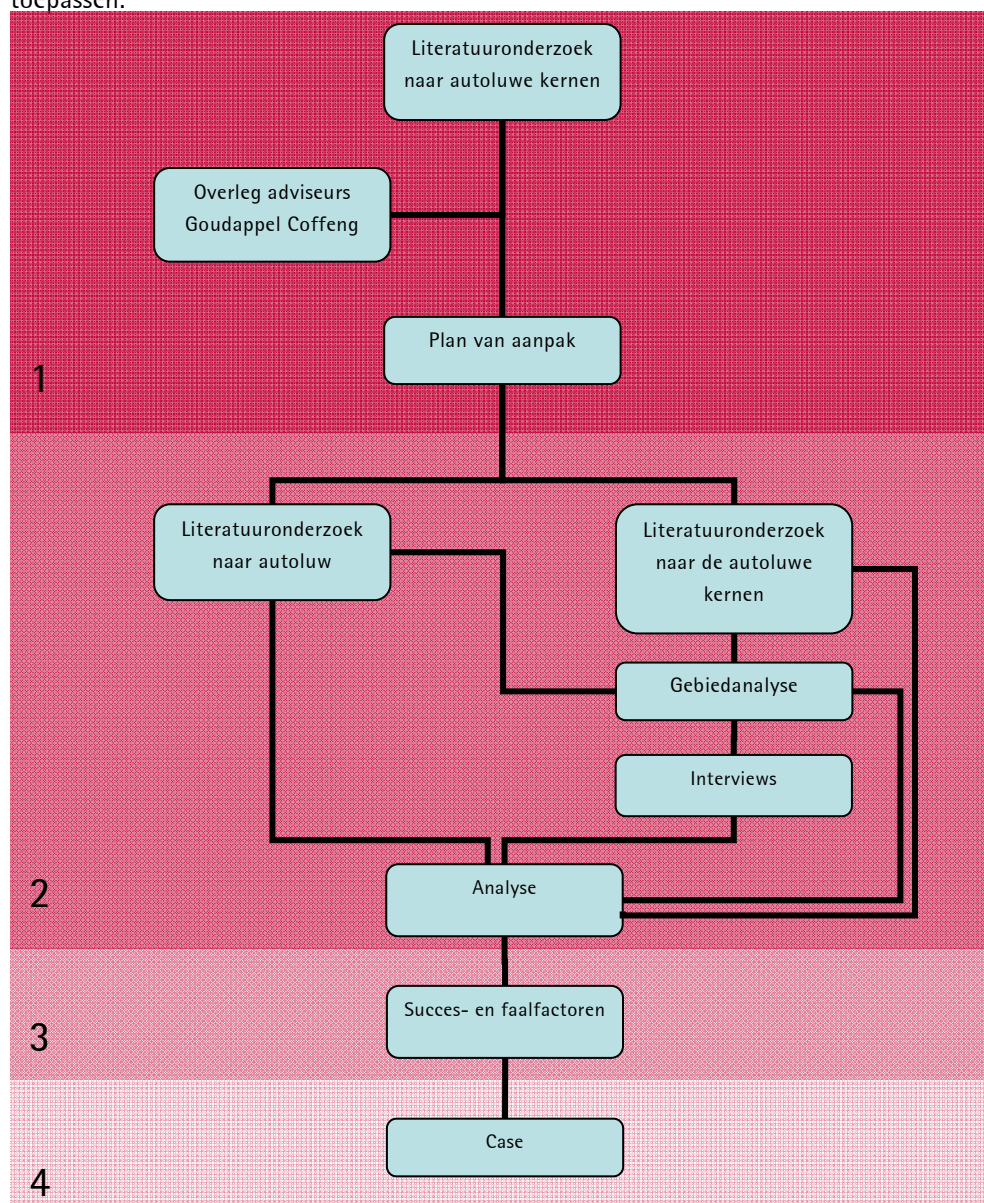
3.3 Hypothese

Voorals in kleine kernen zijn inwoners vaak aangewezen op de auto. De openbaar vervoersvoorzieningen zijn vaak minimaal en daardoor kan men alleen met de auto deelnemen aan de lokale gemeenschap*. Hierdoor zou het logisch zijn dat de auto welkom is in het centrum. Door het vele autogebruik is het mogelijk dat ondernemers zich sterker verzetten tegen een autoluw centrum.

Verwacht wordt dat de overlast van de auto net als in grote steden ook in kleine kernen kan worden beperkt door het centrum autoluw te maken.

3.4 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is uitgevoerd volgens onderstaand schema (afbeelding 3.1). In blok 1 staat het vooronderzoek centraal, in blok 2 het hoofdonderzoek, in 3 de conclusie en 4 het toepassen.



Afbeelding 3.1 De onderzoeksopzet

3.4.1 Vooronderzoek

Literatuuronderzoek naar autoluwe kernen

Om de succes- en faalfactoren rond de invoering van autoluwe gebieden inzichtelijk te maken zijn een aantal voorbeeldkernen gezocht waar in de afgelopen tien jaar een autoluw centrum is gerealiseerd. Er is gekozen voor kernen tot 30.000 inwoners, omdat de grotere steden veelal een autoluw centrumgebied hebben en deze inwonergrens wordt gehanteerd voor streekverzorgende centra*. Daarbij zijn juist de kleinere gemeenten aan het experimenteren met autoluwe gebieden. Er is gekozen voor kernen gelegen buiten de Randstad omdat de verzorgingsgebieden* van de kernen veelal groter zijn.

Overleg adviseurs Goudappel Coffeng BV

Binnen Goudappel Coffeng is geïnformeerd naar autoluwe kernen waar het bedrijf aan mee heeft gewerkt.

Plan van aanpak

Op basis van bovenstaande onderzoeken en overleggen is een selectie (op basis van bovenstaande criteria) van vijf gemeenten gemaakt welke de basis vormen voor de voortgang van dit onderzoek.

3.4.2 Hoofdonderzoek

Literatuurstudie naar autoluw

De uit te voeren literatuurstudie is gericht op de geschiedenis en de toekomst van autoluwe gebieden. Woongebieden en centrumgebieden zullen afzonderlijk onderzocht worden. De woongebieden zullen slechts als aanvulling op het onderzoek gebruikt worden. De literatuurstudie over centrumgebieden zal gebruikt worden in de interviews, gebiedsanalyse en analyse. De literatuurstudie naar autoluw is terug te vinden in de hoofdstukken 5 en 6.

Literatuuronderzoek naar autoluwe kernen

Op basis van het vooronderzoek zijn de volgende kernen geselecteerd: Hardenberg, Lichtenvoorde, Lunteren, Nijverdal en Panningen. Om een beeld bij deze plaatsen te krijgen is er een literatuurstudie naar de plaatsen uitgevoerd.

Gebiedsanalyse

Op basis van de gevonden literatuur en een bezoek aan het centrum is het autoluwe gebied van elke plaats geanalyseerd op de in paragraaf 3.2 genoemde factoren. De factoren worden toegelicht in paragraaf 4.2. Bij de gebiedsanalyse is gekeken naar overeenkomsten en verschillen tussen de vijf plaatsen. In hoofdstuk 7 tot en met 11 zijn de vijf plaatsen uitgewerkt. De gebiedsanalyse is tevens onderdeel van de totale analyse welke in hoofdstuk 12 is beschreven.

Interviews

Om de succes- en faalfactoren rond de invoering van autoluwe gebieden inzichtelijk te maken, zijn er mondelinge interviews gehouden met de vijf gemeenten. De interviews zijn gehouden met de verkeerskundige beleidsmedewerker en/ of de betrokken projectleider van de betreffende gemeenten. Waarbij de verschillende invloedsfactoren, zoals beschreven in paragraaf 4.2, de leidraad voor het gesprek vormden. In bijlage B tot en met F zijn de volledige interviewverslagen opgenomen, in bijlage H is een fotoverslag opgenomen van de bezochte kernen.

Hardenberg

In Hardenberg (18.000 inwoners) is onlangs het hele centrum vernieuwd. Naast een autoluw gebied is hier ook betaald parkeren ingevoerd. Het interview is gehouden met de heer J. Korsaan.

Lichtenvoorde

In Lichtenvoorde (13.000 inwoners) is een deel van het centrum onlangs autoluw gemaakt. Door een grootschalige aanpak van de gemeente is het centrum van Lichtenvoorde in 2008 genomineerd voor binnenstad van het jaar. Het interview is gehouden met de heren V. Lette en G. Stek.

Lunteren

In Lunteren (12.000 inwoners) is de gemeente in 2003 begonnen met het autoluw maken van het centrum. Het interview is gehouden met de heer M. Bonestroo, voormalig medewerker van de gemeente Ede.

Nijverdal

In Nijverdal (18.000 inwoners) heeft 9 jaar geleden een gedeelte van het centrum de status autoluw gekregen. Dit gebied wordt op korte termijn vergroot. Er is een interview gehouden met de heren H. Bergboer en R. Valk.

Panningen

In Panningen (7.500 inwoners) wordt actief gewerkt aan het centrum. Onderdeel hiervan was een autoluw centrum. Er is gesproken met de heren A. Blom en F. Schutgens.

Analyse

De uitkomsten van de vier onderdelen uit het blok hoofdonderzoek zijn samen gebracht en met elkaar vergeleken. Op basis van de gevonden overeenkomsten en verschillen zal een analyse uitgevoerd worden. Deze analyse vormt de basis voor de beantwoording van de hoofdvraag.

3.4.3 Conclusie

De resultaten van de analyse zijn gericht op het benoemen van de succes- en faalfactoren bij het invoeren van een autoluw centrum en een terugkoppeling op de gestelde hypothese. Daarnaast zullen er aanbevelingen worden geschreven voor een eventueel vervolgonderzoek.

3.4.4 Case

Door het uitvoeren van een case wordt inzichtelijk gemaakt hoe gemeenten de opgestelde succes- en faalfactoren kunnen toepassen bij de wens van realisatie van een autoluw centrum.

4 Centrumgebieden

Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte kan zowel een autoluw als een voor auto's toegankelijk gebied betreffen. Het succes van een centrum valt of staat dus met de geboden kwaliteit. Als kwaliteit het sleutelwoord voor een succesvol centrumgebied is, waar wordt deze kwaliteit dan door bepaald en wie beslist hierover?

4.1 Kwaliteit van een centrum

Bewoners, ondernemers, gemeentelijke ambtenaren en bijvoorbeeld bezoekers hebben allen een eigen beeld over wat een centrum tot een kwalitatief hoogwaardig centrum maakt. Uit onderzoek van D&P Onderzoek en Advies (1999) blijkt dat het functioneren van het centrum is onder te verdelen in een drietal pijlers, te weten:

- Bereikbaarheid; Met het begrip bereikbaarheid wordt aangegeven in welke mate het voor de individu mogelijk is om zijn of haar bestemming te bereiken. De bereikbaarheid van een centrum heeft betrekking op alle modaliteiten.
- Leefbaarheid; Met het begrip leefbaarheid wordt aangegeven hoe aantrekkelijk en/of geschikt, voor een individu, een wijk, gebied of stad is om er te wonen, te werken of te verblijven.
- Economie; Met het begrip economie wordt aangegeven wat het centrum de consument te bieden heeft. Vraag en aanbod staan centraal binnen dit begrip.

De samenhang tussen de drie pijlers vormt de basis waarop het functioneren van een centrum getoetst kan worden. Elke pijler dient individueel van goede kwaliteit te zijn, maar compensatie is daarbij mogelijk. Een gemeente kan een voor haar belangrijke pijler extra stimuleren om zo de kwaliteit van het centrum te verhogen. Uit het zelfde onderzoek van D&P blijkt dat leefbaarheid de belangrijkste aanleiding voor een autoluw centrum is.

Voor een verkeerskundige bestaat de kwaliteit van een centrum uit het goed bereikbaar zijn en het hebben van voldoende parkeergelegenheid. Voor de consument bestaat een kwalitatief centrum uit een veelzijdig winkelaanbod welke wordt afgewisseld met een goede mix aan niet-winkelvoorzieningen, waarbij voldoende levendigheid in het centrum tevens van belang is. De bereikbaarheid van het centrum en de parkeervoorzieningen worden door consumenten als minder belangrijk ervaren (Zo blijkt uit onderzoek van de Nederlandse Raad van Winkelcentra in 2008 en van de Kamer van Koophandel in 2005). Dit in tegenstelling tot de eisen van de ondernemers, welke bereikbaarheid en parkeergelegenheid hoog in het vaandel hebben staan.

Ook Adviesbureau Stedelijk Verkeer BV heeft in samenwerking met Grontmij BV een onderzoek gedaan naar de factoren die voor de consument van invloed zijn op de keuze voor een winkelcentrum. Uit het onderzoek blijkt dat consumenten meer waarde hechten aan een schoon en veilig centrum dan aan de bereikbaarheid ervan. Onderstaande hiërarchie is de uitkomst van het onderzoek:

1. schoon
2. veilig
3. service
4. aanbod
5. verblijfklimaat
6. parkeren
7. voetgangersgebied

Uit deze factorenlijst blijkt dat parkeren (en dus bereikbaarheid) niet als belangrijke invloedsfactor wordt aanschouwd. Parkeren en bereikbaarheid zijn volgens hetzelfde onderzoek geen "attractiefactor" maar een "weerstandsfactor". Een weerstandsfactor moet bezoekers ondersteunen om te kunnen genieten van de voordelen/ genoegens van een bezoek aan het centrum. De kwaliteit van bereikbaarheid en parkeren blijkt dus niet doorslaggevend te zijn bij de keuze van een centrum. Attractiefactoren zijn immers belangrijker voor de consument dan weerstandsfactoren, maar een te grote weerstand kan leiden tot het vermijden van het centrum. Bereikbaarheid en parkeren zijn factoren die in orde moeten zijn om de consumenten naar het centrum te blijven trekken.

De kwaliteit (en dus het succes) van een winkelcentrum bestaat dan ook niet alleen uit het goed bereikbaar zijn en het hebben van voldoende parkeergelegenheid, maar is een optelling van een groot aantal factoren. Deze factoren worden in paragraaf 4.2 beschreven.

Vanuit het oogpunt van de consument kan een kwalitatief hoogwaardig centrum beoordeeld worden aan de hand van vijf type kwaliteiten [Nederlandse Raad van Winkelcentra, 2008]. De samenhang tussen deze aspecten weerspiegelt het functioneren van het centrum. Hieronder worden de vijf type kwaliteiten beschreven, tevens zijn deze ingedeeld op basis van de drie algemene pijlers die op een centrum van toepassing zijn.

Bereikbaarheid

- Locationele kwaliteit, betreft aspecten die betrekking hebben op de ligging en locatie in het dorp of de stad. De structuur van het centrum en de omliggende straten/ wijken is bepalend voor de locationele kwaliteit.

Leefbaarheid

- Fysieke kwaliteit, betreft aspecten die betrekking hebben op de verschijningsvorm, de inrichting en de routing. De uitstraling van het centrumgebied bepaalt of de klant zich thuis voelt in het centrum.
- Commerciële kwaliteit, betreft aspecten die betrekking hebben op de aantrekkingskracht van een centrum. Wil een centrumgebied opvallen dan moet het bij voorkeur iets bieden dat uniek is voor centra in de omgeving.

Economie

- Omgevingskwaliteit, betreft aspecten die betrekking hebben op het verzorgingsgebied en de concurrentiepositie. De omgevingskwaliteit bepaalt in grote mate het huidige en toekomstige (economisch) functioneren van het winkelcentrum.
- Functionele kwaliteit, betreft aspecten die betrekking hebben op de branchering binnen het centrumgebied in relatie tot de functie van het centrum. Een goede verhouding tussen landelijke en lokale winkelbedrijven is van belang voor het verhogen van de diversiteit in het aanbod en van de kwaliteit.

Tussen de vijf genoemde kwaliteiten bestaat een grote samenhang. Het kwantificeren van deze kwaliteiten is moeilijk, omdat een ieder een eigen idee heeft over wat belangrijk is. Een impuls of kwaliteitsverbetering kan worden verkregen door op een of meerdere van de kwaliteiten of pijlers extra aandacht aan te besteden.

4.2 Invloedsfactoren

Om de kwaliteit van een centrum te verbeteren kan een groot aantal factoren een rol spelen. Deze invloedsfactoren hebben onderling een sterke samenhang, maar kunnen afzonderlijk van elkaar het functioneren van het centrum verbeteren. De belangrijkste invloedsfactoren hiervoor zijn in tabel 4.1 weergegeven. De factoren in tabel 4.1 zijn afgeleid uit alle doorgenomen literatuur (zie literatuurlijst) waarbij het onderzoek van D&P (1999) met de titel: *Naar autovrije centra in kleine steden* het meest heeft bijgedragen.

Het aantal klanten dat naar een centrum gaat om boodschappen te doen is altijd kleiner dan het aantal potentiële klanten. Het aantal potentiële klanten wordt bepaald door:

- Het aantal inwoners van de plaats
- Het aantal inwoners binnen bereik
- Het aantal toeristen/ toeristische bestemmingen
- Het verzorgingsgebied
- De concurrentiepositie

De hoeveelheid klanten die uiteindelijk naar een centrum trekken is afhankelijk van de invloedsfactoren, zoals in tabel 4.1 is beschreven.

Bereikbaarheid	Leefbaarheid	Economie
Bestemmingsverkeer	Barrière werking	Aantal ondernemingen
Doorgaand verkeer	Beloopbaarheid	Branchering
Loopafstanden	Evenementen	Concurrentiepositie
Modal split	Groenvoorziening	Doelgroep
Openbaar vervoer	Informatievoorziening	Leegstand
Parkeren	Inrichting	Niet-winkelvoorzieningen
Verkeerscirculatie	Milieu (geluid & uitstoot)	Service
	Omvang gebied	Verzorgingsgebied
	Oversteekbaarheid	
	Sociale veiligheid	
	Uitstraling	
	Verkeersveiligheid	
	Verlichting	
	Winkelfront	
	Aantal klanten	

Tabel 4.1 Belangrijkste invloedsfactoren bij de drie pijlers

Het totaal van de invloedsfactoren is bepalend voor de hoeveelheid klanten die naar een centrum trekken en de bijbehorende tevredenheid van de consument. Het is vanzelfsprekend dat het succes van een centrum hoofdzakelijk afhankelijk is van de hoeveelheid klanten. De klanten zorgen voor omzet, bij voldoende omzet kan het aanbod van ondernemingen, inventaris of kwaliteit vergroot worden. Deze positieve ontwikkeling leidt weer tot het aantrekken van klanten. Daarmee is de cyclus rond. De cyclus kan ook in negatieve zin werken.

Elke invloedsfactor heeft afzonderlijk invloed op de hoeveelheid consumenten die naar een centrum worden getrokken. Echter niet alle invloedsfactoren hoeven een gelijk kwaliteitsniveau te hebben, er is onderling enige mate van compensatie mogelijk. Een gemeente kan dan ook op de voor haar belangrijke punten meer inzetten.

De zoektocht naar succes- en faalfactoren voor realisatie van een autoluw centrum richt zich enkel op de paars gekleurde invloedsfactoren uit tabel 4.1. In de subparagrafen 4.2.1 tot en met 4.2.3 worden de paars gekleurde invloedsfactoren toegelicht.

4.2.1 Bereikbaarheid

Bestemmingsverkeer

In een centrumgebied heeft relatief veel verkeer een bestemming. Niet alleen bevoorradingsverkeer en consumenten, maar ook ondernemers, bewoners en bijvoorbeeld waardetransporten of vuilnisophaaldiensten. Kortom al het verkeer, inclusief fietsers en voetgangers, dat een bestemming/ herkomst in het centrum heeft wordt tot deze groep gerekend.

Doorgaand verkeer

Al het verkeer dat geen bestemming of herkomst in het centrum heeft is doorgaand verkeer. Doordat centra veelal langs doorgaande routes zijn gelegen, is er vaak sprake van een groot percentage dat tot het doorgaande verkeer wordt gerekend. Ook voor doorgaand verkeer geldt dat het fietsers en voetgangers kunnen betreffen.

Loopafstanden

De afstand die consumenten moeten lopen vanaf een parkeerplaats of openbaar vervoer halte naar het centrum is bepalend voor de acceptatie ervan.

Openbaar vervoer

De aanwezigheid van een bushalte of een treinstation bij het centrum en de frequentie van het openbaar vervoer, bepalen de bereikbaarheid van het centrum per openbaar vervoer.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen, de ligging ervan en de regulering zijn onderdeel van het parkeren en van de bereikbaarheid van het centrum per auto. De aanwezigheid van een parkeerverwijssysteem of een parkeerroute draagt bij aan het vinden en bereiken van een (beschikbare) parkeerplaats.

Verkeerscirculatie

De verkeerscirculatie heeft betrekking op de wijze waarop het verkeer rond het centrum wordt geleid.

4.2.2 Leefbaarheid

Beloopbaarheid

In tegenstelling tot de loopafstand gaat de beloopbaarheid over het lopen in het centrum zelf. Welke afstand moet er in het centrum overbruggt worden en kan daarbij een route worden aangehouden? De beloopbaarheid heeft ook te maken met de toegankelijkheid voor mindervaliden en rolstoelgebruikers.

Evenementen

Het organiseren van evenementen in het centrum brengt levendigheid met zich mee hierbij kan gedacht aan een wekelijkse warenmarkt of jaarlijks terugkerende evenementen. Een evenement is tevens een goede manier om meer publiek naar het centrum te trekken.

Inrichting

De inrichting van het gebied bepaalt of mensen zich thuis voelen in het centrum en vaker terug willen komen. Een sobere of kale inrichting maakt bij consumenten een andere indruk dan een groene of moderne inrichting. Bij de inrichting gaat het enkel om de inrichting van de openbare ruimte.

Omvang gebied

De omvang van een centrum heeft een directe relatie met de beloopbaarheid. De omvang bepaald immers welke afstanden er moeten worden overbrugd om het centrum te doorlopen.

Uitstraling

Wat betreft de uitstraling van het centrum is voor iedere consument de belevingswaarde verschillend. Wel kan gesteld worden dat een schoon en verzorgd centrum voor bijna iedereen belangrijk is. De uitstraling heeft niet alleen betrekking op de openbare ruimte maar ook op bijvoorbeeld bebouwing en de aanwezigheid van een plein.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid heeft niet alleen betrekking op de wegen die naar het centrum leiden, maar ook op de looproutes en het centrum zelf. Is de consument hier zondermeer veilig of dient er telkens op fietsers en automobilisten gelet te worden?

Winkelfront

Met het winkelfront wordt bedoeld of de consument door de bebouwing (en de functies) het gevoel heeft in een centrum te zijn of niet. Is er sprake van een aangesloten winkelgebied of zijn de winkels verspreid gelegen en worden deze veelvuldig afgewisseld met woningen of andere niet-winkelvoorzieningen.

4.2.3 Economie**Aantal ondernemingen**

Hoe meer ondernemingen, hoe meer klanten er naar het centrum getrokken worden. Het aanbod aan winkels en andere voorzieningen is de belangrijkste publiekstrekkende factor.

Branchering

Een winkelbestand in het centrumgebied kan ingedeeld worden op de volgende branches: Supermarkt, dagelijks, mode en luxe, in/ om huis, vrije tijd, leisure, diensten en leegstand. Bij de branche indeling wordt een inventarisatie gemaakt van het aantal winkels en de branchering, van het jaar 2000 en 2010.

Leegstand

Het aantal panden dat leeg staat. Waarbij tevens een vergelijking tussen het aantal in 2000 en 2010 wordt gemaakt.

Niet-winkelvoorzieningen

Afgezien van de winkels zijn er nog andere type voorzieningen in een centrum mogelijk. Hierbij is te denken aan een bioscoop/ theater, een basisschool, een kerk, een huis- of tandartsenpraktijk, een bibliotheek of woningen etc.

Verzorgingsgebied

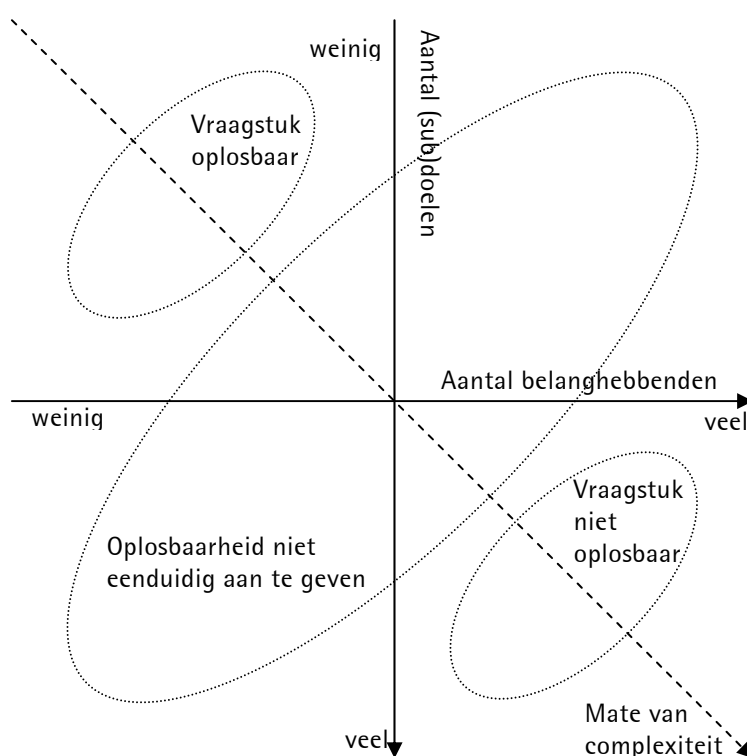
Voor het type centrum kan onderscheid worden gemaakt tussen een boodschappen en een winkelcentrum. Het verzorgingsgebied is een afgeleide van de concurrentiepositie en het aantal potentiële klanten dat in en rond het centrum woonachtig is.

4.3 Belangen in een centrum

Bij elke verandering in de openbare ruimte zijn verschillende belangen gemoeid. Altijd dient er een afweging te worden gemaakt aan welke belangen gehoord wordt gegeven. Een verandering of oplossing welke 'het algemeen belang' dient, is dan ook vaak niet realistisch. Door middel van concessies en compromissen wordt wel gestreefd het algemeen belang zoveel mogelijk te dienen.

Voor een gemeente is het belangrijk inzichtelijk te hebben welke belangen er spelen in het centrum. Verschillende belangen betekenen immers ook een verscheidenheid aan oplossingsrichtingen en beoogde visies.

De oplosbaarheid van een vraagstuk is afhankelijk van het aantal (sub)doelen en het aantal belanghebbenden dat met het vraagstuk gemoeid is. De verschillende belangen die spelen in een centrum kunnen op de gestelde doelen averechts werken. Als dit het geval is ontstaat een continuüm dat zich uitstrekt tussen twee uitersten. Het is dan de taak van een gemeente de knopen door te hakken en te besluiten of en in welke mate zij concessies willen doen. (zie grafiek 4.1).



Grafiek 4.1 De invloed van belanghebbenden en doelen op een vraagstuk
[Bereikbaarheid & Leefbaarheid, Goudappel Coffeng BV, 2004]

Vooral in centrumgebieden spelen vele verschillende belangen een rol. Een bewoner heeft bijvoorbeeld andere belangen bij het centrumgebied dan een ondernemer, de gemeente of een ontwikkelaar. Door deze verschillende belangen kan gesteld worden dat de meeste vraagstukken in het centrum zich op de rechterzijde van grafiek 4.1 bevinden.

4.3.1 Ondernemers

Voor een ondernemer is het van belang dat klanten zijn winkel kunnen vinden en bereiken. Bijvoorkeur bereikbaar met de auto en tevens zo dicht mogelijk voor zijn deur. Dit zodat zijn klanten niet ver hoeven te lopen en gemakkelijk grotere aankopen kunnen doen. Voor alle ondernemers is tevens bevoorrading van groot belang. Omdat het lang niet altijd mogelijk is om de bevoorrading via een achteringang te regelen, is bereikbaarheid voor vrachtverkeer aan de voorkant gewenst.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat niet alle ondernemers eenzelfde belang hebben. Zo hecht een horecaondernemer meer waarde aan een plein voor zijn bedrijf dan een parkeerplaats pal voor de deur. Terwijl het voor bijvoorbeeld een supermarktondernemer het tegenovergestelde is.

Het zogenaamde traffic-shoppen (waarbij klanten hun auto voor de deur parkeren en even snel een boodschap doen) is voor een groot aantal winkeliers een belangrijke inkomstenbron. Om dit niet te ontmoedigen is parkeergelegenheid in het centrum (en eigenlijk bijvoorbeeld voor de ingang van een winkel) noodzakelijk.



Afbeelding 4.1 Ondernemers in Den Haag protesteren tegen het weren van de auto (eind jaren '60)

4.3.2 Bewoners

De mensen die in en rond het centrum wonen, vinden het belangrijk dat hun woning goed bereikbaar is met verschillende modaliteiten. De bereikbaarheid met fiets, auto en openbaar vervoer moet gegarandeerd zijn. De bewoners hechten waarde aan een ruimte zonder hinder van (gemotoriseerd)verkeer. Daarnaast hebben de bewoners veiligheid rondom hun woning hoog in het vaandel staan. Een bewoner wil tevens kunnen laden en lossen voor de deur, wil bezoek kunnen ontvangen en wil in sommige gevallen bereikbaar zijn voor mindervalide mensen.

4.3.3 Bezoekers

De belangen van een bezoeker aan een centrum is afhankelijk van de aard van het bezoek. Er wordt in de literatuur onderscheid gemaakt in boodschappencentra en shopcentra. Met een boodschappencentrum wordt het type centrum bedoeld waar men uitsluitend komt voor de dagelijkse boodschappen. Een shopcentrum is gericht op zowel de dagelijkse boodschappen als de impulsaankopen*. De belangen die spelen zijn verschillend bij deze type centra. Een boodschappencentrum is slechts geschikt voor een kort bezoek waarbij men vooraf bedenkt wat te zullen kopen. In een boodschappencentrum verdient de bereikbaarheid van de winkels meer prioriteit dan andere factoren, terwijl een shopcentrum meer in het teken staat van verblijven. De klant wordt naar het centrum getrokken om hier impulsaankopen te doen en zo langer in het centrum te verblijven. De bereikbaarheid speelt in dit type centra een minder belangrijke rol dan de leefbaarheid.

'Consumenten beoordelen winkels niet alleen rationeel, maar ook emotioneel. Rationeel wordt een beroep gedaan op het geheugen, de kennis en ervaring van consumenten. Dit zorgt ervoor dat consumenten allerlei zaken kunnen herkennen, thuis kunnen brengen en kunnen beoordelen. Rationeel kunnen consumenten allerlei meningen hebben over winkels en winkelcentra: of zij duur zijn of goedkoop, of zij goed of minder goed bereikbaar zijn, of er voldoende personeel aanwezig is en of zij goed geïnformeerd worden. Maar winkels worden door consumenten ook emotioneel beoordeeld. Dan worden vragen gesteld als: begrijpen ze wat ik nodig heb, voel ik me hier prettig, veilig en vertrouwd, voel ik mij hier thuis? Maar ook vragen zij zich af of ze enthousiast gemaakt worden, of verrast en op ideeën gebracht. Vinden ze de winkels plezierig, saai of juist niet. Emoties kunnen aandacht trekken of vast houden. Emoties leiden tot toenadering of afwijzing.' [SSM Retailplatform. (2008). Look, listen and learn, pag. 35]

4.3.4 Hulpdiensten

Voor hulpdiensten is het van belang dat zij te allen tijde snel en gemakkelijk op de plaats van bestemming kunnen komen. Dit is voor een centrum niet anders dan voor een

willekeurige andere straat. Straten en doorgangen moeten voldoende breed zijn voor tenminste een brandweerwagen.

4.3.5 *Gemeente*

Voor een gemeente is het centrum het kloppend hart van hun plaats. De gemeenten hebben als doelstelling de voorzieningen en de bereikbaarheid ervan in stand te houden, met als doel de inwoners te voorzien in hun behoeften.

Een gemeente stimuleert daarbij ook vaak woningbouw in het centrum, waarbij een functiemix* ontstaat en dus de grond efficiënter wordt gebruikt. Afhankelijk van het beleid dat een gemeente aanhoudt wordt vaak het autogebruik ontmoedigd en het fietsgebruik binnen de gemeente gestimuleerd. Dit beleid heeft invloed op de belangen die in een centrum moeten worden nagestreefd. De gemeente kan tevens het centrum gebruiken als stads- of dorpspromotie. Een autoluw centrum heeft over het algemeen een hogere promotiewaarde dan een centrum waar de auto nog wel is toegestaan. Vaak hebben gemeenten tevens een recreatief, toeristisch en cultureel belang of doel voor ogen met het centrum.

4.3.6 *Kantoren*

Voor kantoren, maar ook andere niet-winkel-voorzieningen, is bereikbaarheid met de auto gewenst. Parkeergelegenheid voor de ingang is voor hen meestal van belang. Naast parkeergelegenheid voor het eigen personeel, hechten zij ook waarde aan plaatsen voor bezoekers.

4.3.7 *Ontwikkelaars*

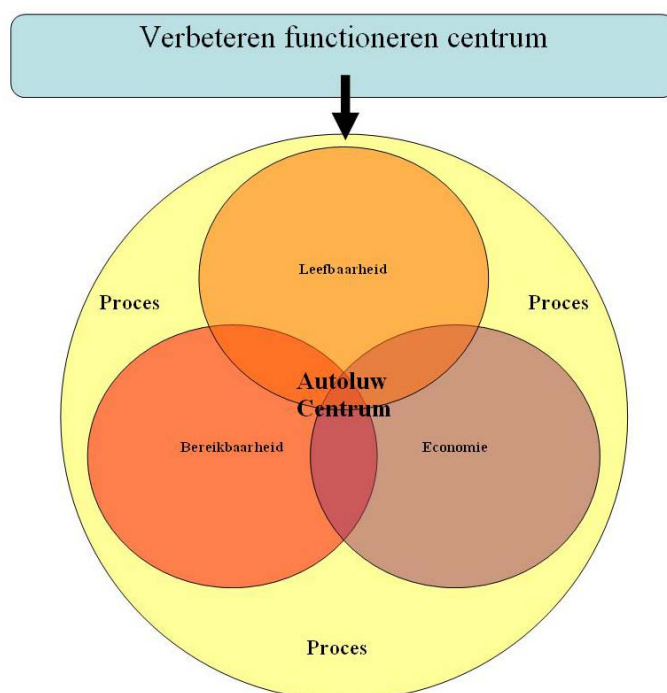
Een ontwikkelaar die projecten in een centrum heeft lopen probeert door optimaal gebruik van de ruimte zoveel mogelijk inkomsten te verkrijgen. De kwaliteit van de omgeving is daarbij, net als de bereikbaarheid, van belang.

4.4 *Verbeteren functioneren centrum*

Het autoverkeer in het centrum kan een negatieve invloed hebben op de leefbaarheid, bereikbaarheid en de economie van een centrum. Het autovrij maken van (delen van) het centrum is een van de maatregelen waarbij de overlast en de negatieve effecten van het autogebruik kunnen worden verminderd. De drie pijlers dienen bij het verbeteren van het functioneren van een centrum in gedachten te worden gehouden. Er dient altijd een afweging te worden gemaakt tussen de verschillende invloedsfactoren en belangen.

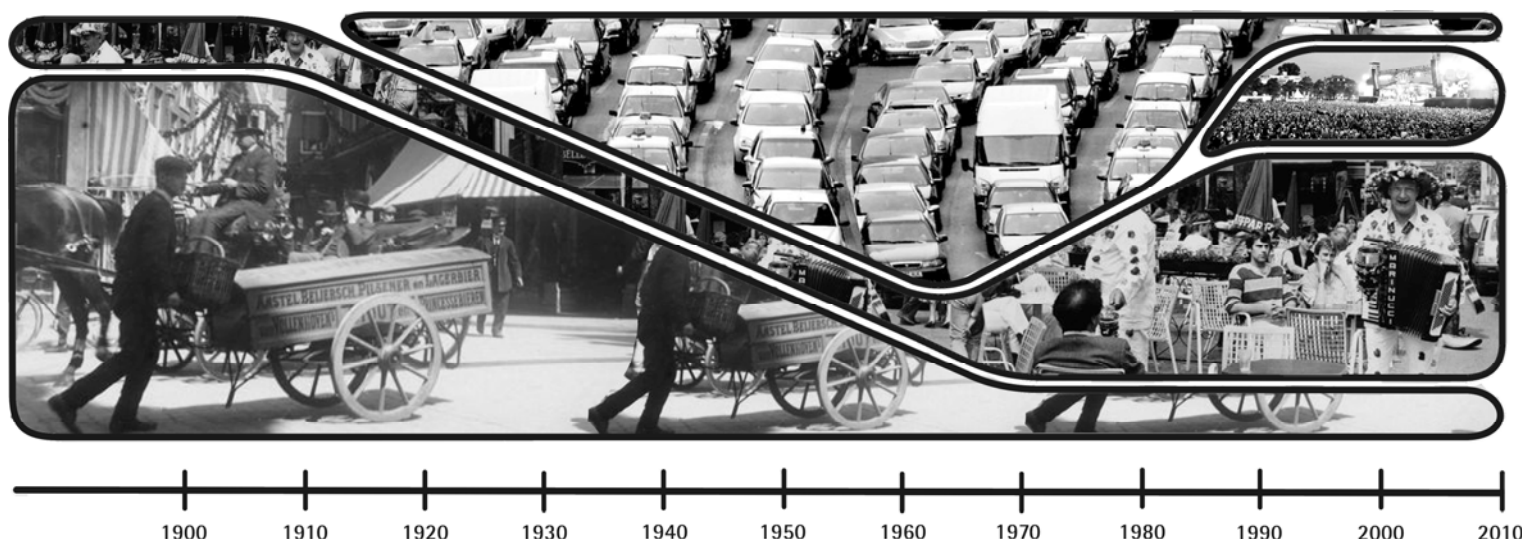
Afhankelijk van welke belangen er in het centrum spelen kan het te doorlopen proces worden vastgesteld. Dit onderzoek is gericht op ruimtelijke en verkeerskundige succes- en faalfactoren, het proces dient slechts ter aanvulling op het onderzoek. In afbeelding 4.1 is het belang van de drie pijlers en het proces in relatie tot het verbeteren van het functioneren van het centrum weergegeven.

Afbeelding 4.1 Verbeteren functioneren centrum



5 De geschiedenis van autoluw

Tegen het einde van de 19^{de} eeuw waren er in Nederland nog geen auto's te vinden. Nederlanders waren aangewezen op de spoorwegen, de lokale trams, dierentractie*, de fiets en de benenwagen. Al deze vormen van mobiliteit met uitzondering van het spoor maakten gebruik van dezelfde weg, of beter gezegd zandpad. Vanaf de 20^{ste} eeuw werd de auto langzamerhand populairder en namen de problemen rondom het vervoer langzaam toe. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opkomst van de auto en autoluwe woon- en centrumgebieden.



Afbeelding 5.1 De opkomst en de ondergang van de auto in centrumgebieden

In de loop der jaren is de mens de openbare ruimte anders gaan gebruiken. Afbeelding 5.1 geeft dit schematisch weer. Hierin is de opkomst en de ondergang van de auto in centrumgebieden duidelijk waarneembaar. Opvallend is dat de ruimte die de auto verworven had een nieuwe bestemming kreeg. De tijden waren veranderd en men kreeg meer tijd om te recreëren, vanaf de jaren '80 kwamen hier grote evenementen bij.

5.1 De introductie van de auto (1890-1945)

In Nederland reed aan het eind van de 19^e eeuw nog maar een enkele auto. Door een sterke lobby van de fietsenindustrie werd de auto een steeds populairder vervoermiddel. Al in 1898 werd er een race georganiseerd tussen Parijs en Amsterdam. De auto bleef echter toebedeeld aan de welgestelde mensen. In de media werden auto's toen aangemerkt als plompe rijtuigen die onaangenaam riek[en], gevaarlijk (ontsnapte sneltreinen) en nutteloos [Algemeen Handelsblad (24 juli 1898)]. De ANWB ging hier nog een stap verder in, door auto's te vergelijken met: 'losgelaten locomotieven van mondaine Parijzenaars en hun Nederlandse bentgenoten, die met het brutaal geweld van den sterkste zich aanstelden als heer en meester van de weg'. [Kampioen, de (1898)]

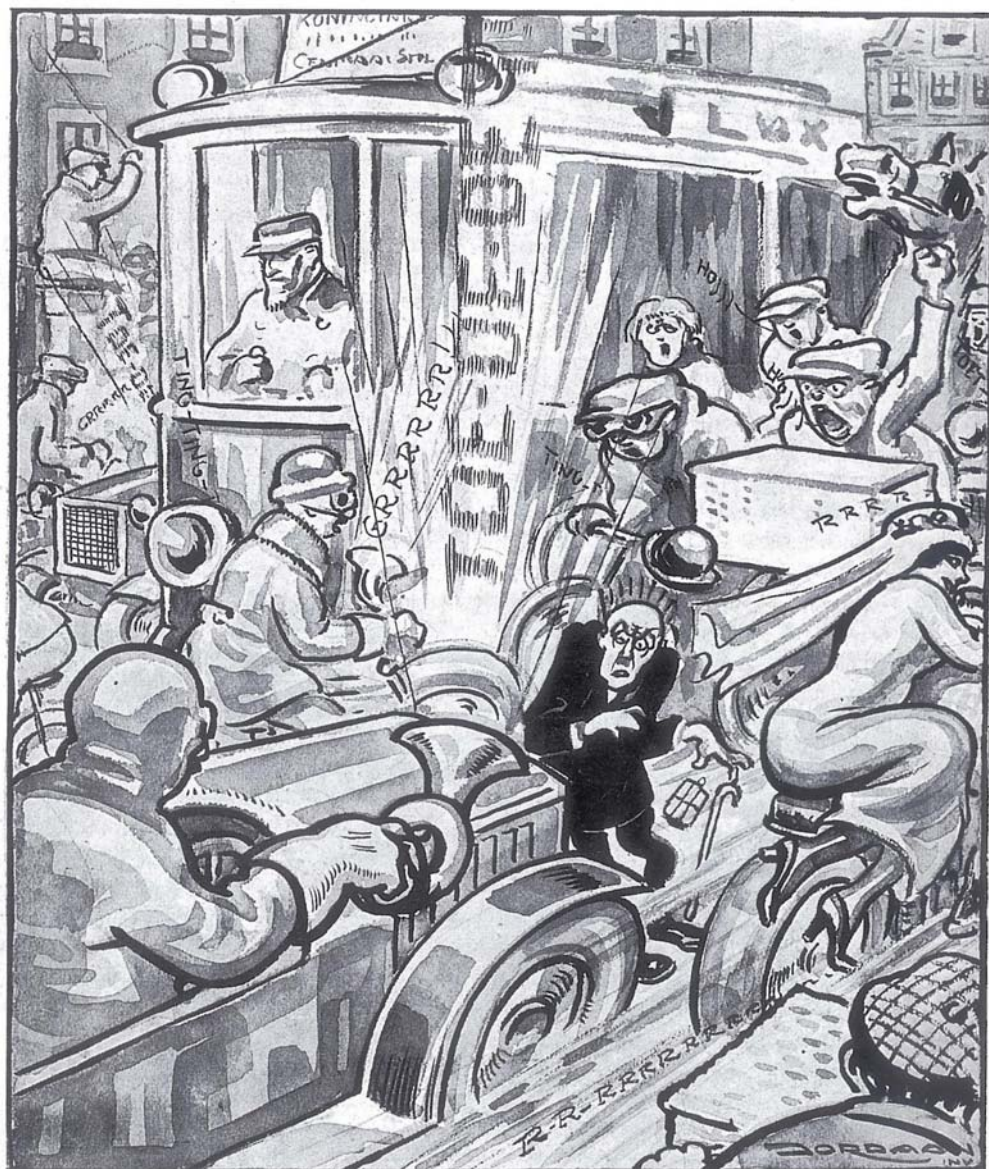
Al in 1898 werd er in een koninklijk besluit vastgelegd dat auto's een vergunningsplicht hadden en dat daar verkeersregels aan gekoppeld waren. Deze verkeersregels golden alleen voor Rijkswegen. De provincies en gemeenten kwamen al snel met eigen regelgeving om de veiligheid te verzekeren. Zo mocht in Friesland enkel op de hoofdwegen tussen steden gereden worden. In enkele Noord-Hollandse steden was het verboden om met een auto de stad in te rijden.

Sinds 1904 waren er in Nederland voor het eerst wettelijke bepalingen voor het wegverkeer, de zogenaamde Motor- en Rijwielwet. In deze wetgeving werden allerlei eisen gesteld aan de uitvoering van de voertuigen en aan het gedrag op de weg. Opmerkelijk was dat er geen maximumsnelheid meer was voor verkeer, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Dit resulteerde al snel in problemen op doorgaande wegen.

Automobilisten reden met grote vaart door steden en dorpen zonder dat hier wat tegen te doen was. Pas in 1907 werd dit gat in de regelgeving gedicht en was het nog slechts toegestaan om met 10 km/u door de bebouwde kom te rijden. De eerste jaren groeide het Nederlandse wagenpark slechts mondjesmaat, in 1898 waren er slechts 13 auto's, in 1904 waren dit er 700. De auto werd toen vooral gebruikt om zich te onttrekken aan het drukke leven in de stad. Vanaf 1912 begonnen de producenten in te zien dat ze kleinere en goedkopere auto's moesten gaan produceren, zodat auto's voor een groter publiek toegankelijk werden. Het publiek zag de auto's niet meer als boosaardig maar begon de auto te omarmen.

De 'kleinere auto' zou pas in 1925 definitief doorbreken. Oorzaak hiervan was de drastische prijsverlaging van de Amerikaanse T-Ford tot één derde van het vooroorlogse prijsniveau. Een andere belangrijke reden was de mogelijkheid tot het kopen op afbetaling, de auto kwam daarmee binnen het bereik van een steeds groter wordende groep Nederlanders. En daarmee werd de auto ook een alsmaar groter wordend politiek dilemma. Spoorwegen en binnenvaart konden de opkomst van de auto en vrachtauto maar nauwelijks overleven, waardoor het Rijk financieel bij moest springen om de spoorwegen te redden. Dit terwijl de belasting op de auto steeds hoger werd.

Plaatselijke gevolgen van de vele auto's werden al snel merkbaar in hogere ongevallencijfers, grotere filevorming en problemen met de wegenplanning door de concentratie van bebouwing en andere infrastructurele netwerken. Een ander groot probleem was het parkeren van al deze auto's. De oplossing voor al deze problemen werd gevonden in het aanleggen van zogenaamde stadsstraten. Gehele straten werden over de volle breedte bestraat en mochten gebruikt worden door het verkeer, de voetganger werd gepasseerd.

Amsterdamsch straatverkeer.Teekening voor *Het Leven* van Jordaan.„Gij, die hier oversteekt,
Laat alle hoop thans varen!”

De Hel!

Afbeelding 5.2 Amsterdams straatverkeer in de ogen van tekenaar Jordaan (1920)

Eind jaren '20 zagen gemeenten steeds vaker in dat het doorgaande verkeer niet door maar om de stad heen moest. Dit stuitte toen al op veel weerstand van de lokale middenstand, deze wilden geen klandizie aan hun neus voorbij laten gaan. Uiteindelijk opteerden veel gemeenten alsnog voor de rondweg.

5.2 Massamobilisatie en haar gevolgen in de stad (1945-1980)

Aldus de ANWB was verkeer een kwestie van efficiëntie. De toenemende verkeersonveiligheid was dan ook een vorm van inefficiëntie van de verkeersafwikkeling. De alsmat groeiende motorisering dreef de ongevallen statistieken tot grote hoogte. In het jaar 1973 werden maar liefst 3.000 verkeersdoden geteld. Vanaf dit jaar is het aantal verkeersdoden langzaam gedaald. De ANWB had vooral aandacht voor de zwakkere verkeersdeelnemer zoals de voetganger en de fietser. Juist in die groepen vielen de kinderen en ouderen. Al in 1953 kreeg de ANWB bijval van de Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers (NVBV). De eerste resultaten hiervan werden pas in 1959 zichtbaar op de voetgangersoversteekplaatsen. Vanaf dit moment had de voetganger voorrang.

In 1962 werd op aandringen van de ANWB de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) opgericht. Bij de oprichting van deze stichting werd de verkeersveiligheid door de voorzitter ir. A.G. Maris in 1962 als volgt omschreven:

'Als wij terugdenken aan de bezettingstijd, en wij zouden weten, dat de bezetter dag in dag uit zes mensen doodde, vrouwen en kinderen inbegrepen, dan kwamen de meest primitieve instincten los. Nu ditzelfde gebeurt verscholen onder het grote tal der nameloze daders, laten we het over ons heen gaan als een natuurverschijnsel.'

Een samenwerking tussen de ANWB en de SWOV resulteerde in 1967 tot de eerste Nota voor de Verkeersveiligheid. Hierin werd door de landelijke overheid voor het eerst erkend dat de verkeerssituatie moest worden aangepast aan de mogelijkheden en beperkingen van de gebruiker. Binnen de bebouwde kom was het lang niet altijd mogelijk alle verkeersstromen te scheiden. Er kwamen verkeersregels om het verkeer veiliger te maken en er kwamen zelfs verkeersbelemmeringen in de vorm van speelstraten en winkelstraten. De Engelse professor Colin B. Buchanan heeft in opdracht van de Engelse minister van transport in 1963 een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de snelwegbouw op de Engelse steden. Dit rapport is de geschiedenis ingegaan als een poging tot het vinden van een compromis tussen leefbaarheid en bereikbaarheid van de middelgrote stad. Zijn rapport liet zien wat de auto met de stedelijke structuur kon doen. Door critici werd het rapport sterk in twijfel getrokken maar achteraf kan gesteld worden dat Buchanan gelijk had. De kosten die de automaatschappij met zich mee zou brengen zijn enorm. Steden die zich uitsluitend op particulier vervoer zouden richten werden niet meer als levensvatbaar gezien. De bebouwingsdichtheid moest omhoog om steden te behoeden voor een ondergang aan het particuliere gemotoriseerde verkeer. Dhr. Goudappel zette zich naar aanleiding van het Buchanan rapport in als beschermer van de voetganger en fietser. Goudappel pleitte voor 'pedestrianization' van de Nederlandse stad, bijvoorbeeld door het instellen van voetgangersgebieden. Goudappel kreeg bijval van ir. N.A. de Boer. De Boer ging zelfs nog een stap verder, hij zou de auto het liefst uit de stad verbannen en grote voetgangersgebieden creëren die enkel bereikt konden worden per openbaar vervoer.

De vele critici over de rol van de auto in de Nederlandse steden zouden uiteindelijk een voet aan de grond krijgen in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening uit 1966. Steden met meer dan 150.000 inwoners werden gewaarschuwd vooraf na te denken wat er na de grootschalige wegeaanleg van hun centra overbleef: 'een tussen brede verkeerscorridors* ingeklemd centrum, vrijwel ontoegankelijk voor ander dan gemotoriseerd verkeer'.

Het stadscentrum moest een ontmoetingsplaats en cultuurlaboratorium worden. Dit werd met de komst van de Derde Nota ingewilligd. Verkeerscirculatieplannen zouden voortaan voetgangersgebieden moeten bevatten, gericht zijn op het terugdringen van de auto uit het centrum, voorrang voor het langzame verkeer en het openbaar vervoer.

5.3 De opkomst van autoluwe centrumgebieden (1950-2010)

De allereerste autovrije winkelstraat van Europa is tussen 1951 en 1953 gerealiseerd in Rotterdam. De winkelstraat 'De Lijnbaan' is ontworpen door architectenbureau Van den Broek en Bakema. Midden in de verwoeste binnenstad verschenen 65 nieuwe winkels. De opzet van dit winkelcentrum met expeditiestraten aan de achterzijde van de panden kreeg internationaal navolging.

De bekendste autoluwe winkelstraat van Europa is de Strøget in Kopenhagen. Deze is ontworpen door Jan Gehl. De straat kende in de jaren '50 al enkele autovrije dagen per jaar maar werd in 1962 definitief autoluw. Nu is het één van de belangrijkste toeristische attracties van Kopenhagen en ook de langste autoluwe winkelstraat van Europa. De invoering van het autoluwe beleid ging niet eenvoudig, ondernemers waren bang omzet te verliezen en men was bang voor een leegloop van het centrum. Het omgekeerde gebeurde, inwoners gingen het centrum herontdekken en er verschenen veel meer winkels en cafeetjes, New City Life. Jan Gehl geldt als één van de grondleggers van het autoluwe beleid en werd dan ook door vele steden gevraagd mee te denken over de centra.

Het grote verschil tussen De Lijnbaan en de Strøget is dat De Lijnbaan toentertijd een nieuwbouwproject was en er dus geen bestaande functie voor autoverkeer was in tegenstelling tot de Strøget. De ondernemers aan De Lijnbaan kozen zelf voor een winkel in een autoluw centrum, de ondernemers aan de Strøget konden zich slechts tegen de plannen keren in de hoop dat het niet door zou gaan.

Na de jaren '60 ging het snel met de autoluwe winkelstraten in Europa, zonder een autoluw centrum telde je niet meer mee. Nederland was relatief laat met de invoering van dit beleid. Pas in 1974 startte Amsterdam met het autoluw maken van de Kalverstraat, terwijl de stad Groningen de Herestraat al in 1968 tot voetgangersgebied had omgevormd. Binnen Nederland waren het vooral de steden die hun centra autoluw maakten. Dit begon in veel gevallen met een enkele straat welke daarna stap voor stap werd uitgebreid tot een volledig centrumgebied. Het invoeren van een autoluw centrum werd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2, 1988) opgenomen als één van de mogelijkheden voor het terugdringen van onnodig autoverkeer in binnensteden.

'In binnensteden geeft de auto niet alleen de daar verblijvende voetgangers veel overlast maar rijdt de auto wegens het ruimtegebrek aldaar tevens de fiets en het openbaar vervoer, soms letterlijk, in de wielen. De tijd lijkt rijp om het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnensteden te weren. De kwaliteit van het openbaar vervoer en voor het fietsen kan op die manier sterk worden verbeterd zonder dat op grote schaal extra voorzieningen hoeven te worden getroffen.' [Nationaal Verkeers- en vervoersplan, 1999]

Naast het autoluw maken worden er nog drie andere methoden onderscheiden om minder auto's in de binnenstad te krijgen: parkeermaatregelen, fysieke maatregelen en road-pricingsmaatregelen.

Ook binnen de EG (tegenwoordig EU) werden er experimenten voorgesteld om binnensteden autoluw te maken. Hierbij ging het niet alleen om stedenbouwkundige plannen en vervoersmanagement* maar was het ook noodzakelijk dat de auto-industrie haar lange termijn planning heroverweegt en haar activiteiten en producten wijzigt. Dit resulteerde binnen de EG in een club van autoluwe binnensteden. In deze club deelden de gemeenten hun ideeën, voorstellen onderzoeks- en planningsbenadering.

In de volgende twee subparagrafen wordt nader ingegaan op de invoering van het autoluwe beleid van Enschede en Amsterdam. Het centrum van Enschede is volledig afgesloten voor verkeer, terwijl Amsterdam zich slechts beperkt tot een aantal straten.

5.3.1 Autoluw Enschede

Enschede was in 1989 één van de eerste steden die nadacht over het afsluiten van het hele centrum. In het collegeprogramma 1990-1994 werd opgenomen dat het centrum in fasen autovrij zal worden gemaakt. Dit resulteerde in een proefafsluiting in 1991. Het doel was het verbeteren van de leefbaarheid door het verminderen van de overlast van het verkeer. De afsluiting omvatte een compact deel van de binnenstad van ongeveer 300 bij 300 meter. Binnen dit gebied vielen al enkele voetgangersgebieden. Tijdens de afsluiting was er één toegang tot het gebied. Deze werd afgesloten met een bemande slagboom.

Uit een eerste evaluatie bleek dat het aantal bezoekers van het centrum was toegenomen en dat er een sterke afname van verkeer merkbaar was op de centrumring. Deze resultaten waren voor Burgemeester en Wethouders van Enschede aanleiding om de proefperiode te verlengen en uiteindelijk in 1993 definitief in te voeren. Binnen het definitieve besluit werd het gebied vergroot en opgedeeld in een grote en een kleine afsluiting. De grote afsluiting is gerealiseerd door middel van verzinkbare palen, de kleine afsluiting, die geldt tijdens winkeluren, is uitgevoerd met slagbomen. De afsluiting heeft geleid tot een vergroting van het verblijfs- en woonplezier in de binnenstad.

De binnenstad van Enschede is tussen 1997 en 2003 grootschalig gerenoveerd. Bij deze renovatie is het toegangssysteem geactualiseerd en uitgebreid. De kleine afsluiting is opgeheven en het hele centrum is nu afgesloten voor het autoverkeer.

Het autoluwe beleid heeft geen negatieve invloed gehad op de bezoekfrequentie. Het aantal bezoekers dat met de auto komt is zelfs aanzienlijk toegenomen. Een oorzaak hiervan is de toegenomen aantrekkingskracht van de Enschedese binnenstad vanuit de regio Twente en Duitsland. De angst onder diverse Enschedese ondernemers voor een verlies aan koopkracht bleek ongegrond.



Abbeelding 5.3 Bemande afsluiting in het centrum van Enschede (1992)

5.3.2 Autoluw Amsterdam

Vanaf de jaren '70 werden er regelmatig protestacties gehouden voor een autoluw en dus een fietsvriendelijk Amsterdam. Zo werden er fietstochten georganiseerd maar werden straten ook geblokkeerd met autowrakken. De acties hadden resultaat want langzamerhand werden steeds meer straten in de binnenstad autoluw. Andere straten kregen echter steeds meer ruimte voor de auto waardoor de problemen verschoven.

Binnen het Amsterdamse bestuur waren er tegenstrijdige meningen over de auto. Na 30 jaar bakkeleien werd er bij gebrek aan politieke ambities in 1992 een referendum over de toekomst van de auto in de Amsterdamse binnenstad georganiseerd. Door een ambtelijke voorbereidingsgroep werden er twee voorstellen ter stemming gebracht:

- A) Een 'normaal' Amsterdam, waarbij het aantal legale parkeerplaatsen gelijk blijft, de bereikbaarheid van de binnenstad per auto beter wordt, het lawaai en de verkeersopstoppen zullen toenemen, de bewoners hun auto kunnen houden en het winkelbestand op hoog niveau blijft.
- B) Een 'autoluw' Amsterdam waarbij het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad gehalveerd wordt, de bereikbaarheid per auto wordt beperkt, het verkeerslawaai drastisch zal afnemen en veel grachten geen auto's meer kennen maar wandelpaden langs de Wallekant.

De situatie van Amsterdam is uniek. De oude binnenstad dateert grotendeels uit de gouden eeuw en is nooit verwoest bij invasies of bombardementen. In dit deel van de stad met zijn grachten en smalle straten wonen en werken ongeveer 80.000 mensen. Het referendum in Amsterdam was dus niet als in zoveel steden puur gericht op het winkelgebied maar op de gehele binnenstad.

Op dat moment waren er in de Amsterdamse binnenstad 23.000 legale en 4.000 illegale parkeerplaatsen. De binnenstadbewoners waren in het bezit van 17.000 auto's. In de eerste variant zullen de straatparkeerplaatsen drastisch afnemen en zullen er nieuwe parkeergarages voor terugkomen. De tweede variant heeft slechts ruimte voor 11.000 parkeerplaatsen, de geparkeerde auto zal vrijwel helemaal verdwijnen uit het beeld van de Amsterdamse binnenstad.



Afbeelding 5.3 Protestacties in Amsterdam (1990)

Het beoogde referendum stuitte op vele voor- en tegenstanders, zo vroeg menig Amsterdammer zich af waarom er überhaupt een referendum gehouden moest worden, omdat het beleid toch wel duidelijk was: "overal waar het voetpad breed genoeg was voor een auto kreeg de stoep de bestemming parkeerplaats" [Autoluw in De Volkskrant van 24 maart 1992]. Ondernemers keerden zich tegen het bestuur van de gemeente en startte gerechtelijke procedures tegen het referendum, toen de procedure werd verloren kozen ze voor de aanval. Er werd door de ondernemers geprotesteerd met argumenten als: "Amsterdam zou een museumstad worden en 20.000 mensen zouden hun baan verliezen".

Aan de andere kant waren er ook voorstanders die zich verenigd hadden in het Platform Amsterdam Autovrij. Deze actiegroep speelde vooral in op de leefomgeving, weegt die ene impulsaankoop op tegen de alsmat groter wordende overlast van de auto? In Groningen was na de invoering van het autoluwe beleid een kleine dip in de economie te zien maar deze herstelde zich al snel.

De gemeenteraad had voorafgaand aan het referendum toegezegd de uitslag te respecteren. Uiteindelijk was er een krappe meerderheid van 53% voor een autoluwe Amsterdam. Binnen de coalitie ontstond er een discussie over de geldigheid van het referendum, slechts 27% van de kiesgerechtigden had de moeite genomen om naar de stembus te gaan. Het 'auto' referendum was een zwarte pagina in de Amsterdamse geschiedenis. Toch is de trend naar een autoluwer Amsterdam doorgezet.

Precies een jaar later zou het Platform Binnenstad Autovrij de uitslag van het referendum herdenken door de parkeergarage bij de Bijenkorf op koopavond te blokkeren. Deze actie moest het stadsbestuur herinneren aan hun belofte om het autoverkeer ook drastisch te gaan terugdringen. Tot op heden was er nog weinig van terechtgekomen en dreigde het aantal parkeergarages zelfs verder toe te nemen. In de komende jaren werd de stad wel steeds auto-onvriendelijker.

Kleine verkeersbesluiten als parkeerverboden werden mondjesmaat ingevoerd. De parkeertarieven werden verhoogd waardoor er 20% minder gebruik van werd gemaakt. De tarieven waren gestegen van 2,50 gulden (1,13 Euro) naar 4,- gulden (1,81€) per uur. Voorgesteld werd het tarief niet verder te verhogen omdat gedacht werd dat de verkeerde mensen getroffen werden met deze tarieven (inmiddels kost parkeren in Amsterdam-centrum €5,- (11 gulden) per uur).

Door het stadsbestuur werd steeds verder ingezet op het autoluwe centrum. Er kwam opnieuw een referendum, ditmaal over het wel of niet uitvoeren van de Noord-Zuidlijn. De inwoners waren weliswaar tegen, maar het aantal tegenstemmers was onvoldoende om de uitvoering tegen te houden. Amsterdam heeft hierdoor een nieuwe koers uitgezet en zich volledig gericht op het openbaar vervoer, de voetganger en de fiets. Achter het Centraal Station verschijnt een nieuwe busterminal, het stationsplein wordt het domein van de voetganger en de tram. Bovenop de Noord-Zuidlijn wordt een groot voetgangersgebied geschapen, de zogenaamde 'Rode Loper'.

Diverse straten in en rond het centrum werden opnieuw ingericht met enkel ruimte voor de fiets en voetganger. De straten die voor autoverkeer toegankelijk bleven werden veelal eenrichtingsverkeer. Parkeergarages worden alleen nog maar gebouwd aan de randen van het stadscentrum en op de invalswegen van de stad. Bezoekers van de stad zijn nog steeds welkom met de auto maar niet meer tot in het centrum. Rond de binnenstad en langs de invalswegen zijn diverse P+R terreinen zoals bij de ArenA gerealiseerd. Op deze terreinen geldt een laag parkeertarief en is het openbaar vervoer naar het centrum inbegrepen. De stad Amsterdam is sinds het referendum wel degelijk bezig met het autoluwer maken van de binnenstad, in 2009 resulteerde dit in een discussiedocument 'De Stad en de Auto – Op Weg Naar een Autoluwe Amsterdam'.

5.4 Woon- en winkelerven (1978)

Uit de praktijk blijkt dat aan veel van de huidige voetgangersgebieden in Nederland een voetgangervriendelijke voorloper vooraf is gegaan, zonder dat daarbij al het gemotoriseerde verkeer werd geweerd. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het winkelerf.

In de jaren '70 werd met de komst van de zogeheten bloemkoolwijken een begin gemaakt met het weren van de auto uit de woonwijk. Doordat er veel geëxperimenteerd werd met eigen geknutselde constructies werd besloten een wettelijke regeling in het leven te roepen. In het jaar 1976 werd door het Rijk de wettelijke regeling rond woonerven vastgesteld. Deze regeling was een ommekeer in het beleid omdat voor het eerst de doorstroming van de auto niet meer boven alles ging. Nadat het concept van woonerven bij de burger was geaccepteerd, ontstond al snel de behoefte om ook winkelstraten als erf in te richten.

Al snel begonnen gemeentes met het instellen van winkelerven, ook al was dit juridisch niet afgedekt. Immers stond in de woonerfregeling uit 1976 geschreven dat het woonerf hoofdzakelijk een functie voor wonen diende te vervullen. Dit is iets wat in winkelstraten niet het geval is. Tevens konden snelheid en gedrag niet worden vastgelegd zoals dit wel in een woonerf mogelijk was. Een voorstel om de toepassing van de woonerfregeling te verruimen is door het Rijk pas op 16 juli 1988 goedgekeurd.

Toen de aanvankelijke huivering bij de ondernemers (voornamelijk onder de middenstand) overwonnen was, sloegen de meningen radicaal om. De oorzaak hiervan was dat de detailhandelaren vol bewondering de uiterst positieve resultaten van experimenten met winkelerven onder ogen kwamen. In plaats van huiverig voor een dergelijke ontwikkeling te zijn, beseften de ondernemers de noodzaak ervan om zo te kunnen blijven concurreren met de buurgemeenten. De overtuiging van het goed functioneren van een winkelerf uitte zich in een samenwerking tussen gemeente en winkeliersverenigingen, om vooral snel tot invoering te kunnen komen. Deze samenwerking betekende vaak dat ondernemers tot veel in staat waren om zelf ook een winkelerf in hun straat te krijgen, zelfs tot het meebetalen aan de investering.

5.5 Milieuzones, weren van ongewenste voertuigen (2006)

Bij autoluw wordt al het verkeer uit een straat geweerd. Het is echter ook mogelijk om op selectieve wijze voertuigen uit een straat of gebied te weren. Op basis van uitstoot van een voertuig kan de toegang ontzegd worden. In een zogeheten milieuzone wordt het voor de meest vervuilende voertuigen verboden het gebied in te rijden. Er worden eisen gesteld aan met name de uitstoot van het vrachtverkeer, met als doel om de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in het gebied te verbeteren.

In Nederlandse binnensteden zijn vanaf 2006 tot 2010 elf milieuzones ingesteld. De steden 's-Hertogenbosch, Amsterdam, Breda, Delft, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg en Utrecht hebben allen het convenant milieuzones ondertekend.

Toegang tot milieuzone wordt voor dieselvrachtauto's bepaald op basis van de motor, deze wordt geclassificeerd naar euronormen met eventuele toepassing van een gecertificeerd roetfilter. Dit is in tabel 5.1 weergegeven.

Periode vrijstelling	Vrijstelling tot milieuzones voor:
Van 1 augustus 2009 tot 1 januari 2010	• Voertuigen met Euro 4 motor of hoger; • Voertuigen met Euro 2 of 3 motor met een gecertificeerd roetfilter; • Voertuigen die op een andere brandstof rijden dan diesel.
Van 1 januari 2010 tot 1 juli 2013	• Voertuigen met Euro 4 motor of hoger; • Voertuigen met Euro 3 motor met gecertificeerd roetfilter en jonger dan 8 jaar vanaf de datum van eerste toelating; • Voertuigen die op een andere brandstof rijden dan diesel.
Vanaf 1 juli 2013	• Voertuigen met Euro 4 motor of hoger; • Voertuigen die niet aangedreven worden door een dieselmotor.

Tabel 5.1 Vrijstelling tot milieuzones [www.milieuzones.nl, geraadpleegd op 19 mei 2010]

De eisen aan de voertuigen worden in de loop van de tijd strikter, dit om bedrijven niet op hoge kosten te jagen met de aanschaf van een schoner wagenpark. Het is voor elke milieuzone mogelijk een ontheffing bij de betreffende gemeente aan te vragen.

5.6 De autoluwe woonwijk (1970-2010)

Deze paragraaf is in het verslag opgenomen om tot een compleet beeld te komen over autoluw in Nederland en dient zodoende slechts ter aanvulling.

In tegenstelling tot autoluwe centra is het bovenliggende doel van autoluwe woonwijken het terugdringen van het autobezit onder de bewoners en daardoor de wijk een duurzamer karakter te geven. Meestal is hierbij sprake van een nieuwbouwlocatie.

Een wijk kan op verschillende manieren autoluw worden ingericht bijvoorbeeld (zie afbeelding 5.1):

- **Parkeren uit het zicht**
Door parkeerfaciliteiten uit het zicht te realiseren is het niet noodzakelijk om autoverkeer tot voor de woning toe te staan. Een voorbeeld van dit type wijk is het Boschstraatkwartier in Maastricht. Onder deze wijk ligt een parkeergarage die vanuit diverse locaties in de wijk toegankelijk is.
- **Centrale parkeerterreinen aan de rand van een wijk**
Met de aanleg van parkeerterreinen aan de rand van woonwijken worden alternatieven voor het autogebruik gestimuleerd. Een bekend voorbeeld van dit type wijk is het GWL-terrein in Amsterdam. Deze wijk is gebouwd als milieuvriendelijke wijk en zodoende niet toegankelijk voor autoverkeer.
- **Parkeren aan de achterzijde van de woningen**
Parkeren aan de achterzijde van de woning is vorm van parkeren uit het zicht. Door een wijk op deze manier in te richten ontstaat aan de voorkant van de woningen ruimte voor de langzame verkeersdeelnemer. Enig verschil is dat de verschillende gebruikers elkaar op enkele locaties zullen moeten kruisen. Een voorbeeld van dit type wijk is Drielanden in Harderwijk.



- Naast het realiseren van autoluwe woonwijken kan het autoluwe karakter zich ook beperken tot een enkele straat of plein. Gevolg hiervan is dat de parkeerdruk in de omliggende straten toeneemt. Deze vorm van inrichting vergt veel samenwerking tussen gemeente, aanwonende en omwonende. Voorbeelden van deze straten liggen vaak in de wijken rond de centra van grote steden als Amsterdam (Da Costastraat) en Utrecht (Koekoeksplein).



Afbeelding 5.1 Autoluwe inrichtingsvormen

Uit onderzoek naar succes- en faalfactoren van autoluwe woonwijken blijkt dat er geen op zichzelf staande factoren bijdragen aan het succes van een wijk, het falen van een wijk kan wel afhankelijk zijn van één enkele factor. De inrichting van een wijk kan bijdragen aan het succes van een wijk of straat. Door een goede fysieke afsluiting en een hoogwaardige inrichting met bijvoorbeeld veel groen, speelvoorzieningen en architectuur is de kans op slagen groter en wordt de acceptatie van autoluw wonen groter.

Het reguleren van de parkeerbehoefte* is alleen van belang als er in de wijk lage parkeernormen worden aangehouden. Door een laag aantal parkeerplaatsen wordt het voor bewoners onaantrekkelijk om een auto te bezitten omdat deze nergens geparkeerd kan worden. Een maatregel om dit beleid te stimuleren kan bijvoorbeeld het aanbieden van een deelauto zijn. Ook de aanwezigheid van een frequent rijdend openbaar vervoer biedt een alternatief voor het bezit van een auto. Het openbaar vervoer dat de wijk aandoet moet een goede externe aansluiting hebben, bij voorkeur op de trein en het verbindende busnet*.

Daarbij is de ligging van de wijk van invloed op het gebruik en bezit van de auto. Wanneer een wijk nabij voorzieningen gelegen is stimuleert dit het gebruik van de fiets waardoor de drempel voor de aanschaf van een auto verhoogd wordt. Uit onderzoek blijkt dat de ligging in en rondom een centrum een succesfactor is. Het gebied moet daarbij niet te groot worden gemaakt.

6

De weg naar autoluw

In kleinere kernen wordt zoveel mogelijk ingezet om de lokale bevolking te blijven binden. De economische, leefbaarheids en bereikbaarheids-effecten spelen hierin allen een rol. Aan gemeenten is het de taak om de belanghebbenden in een centrum te overtuigen dat een centrum anders kan functioneren, autoluw kan hier een goed middel voor zijn.

6.1 Het centrum en autoluw

Om van een centrum een autoluw centrum te maken zijn een aantal veranderingen in de openbare ruimte gewenst. Alles moet er toe leiden dat het voor de weggebruiker logisch is het centrum niet met de auto te betreden. Een logische ingericht centrum kenmerkt zich doordat het langzame verkeer (fiets/ voetganger) de hoofdgebruiker is. Een brede plak asfalt draagt niet bij aan dit straatbeeld.

6.2 Bereikbaarheid en autoluw

Bestemmingsverkeer

Bij het autoluw inrichten van een straat wordt het bereiken van de bestemming onmogelijk gemaakt. Om dit te voorkomen zijn er compenserende maatregelen nodig. Venstertijden, ontheffingen of bereikbaarheid via de achterzijde zijn veel voorkomende maatregelen die allen het bestemmingsverkeer ten gunste komen.

Bestemmingsverkeer bestaat niet alleen uit gemotoriseerd verkeer maar betreft ook fietsers, voetgangers en openbaar vervoer gebruikers. In de meeste autoluwe centra neemt de bereikbaarheid voor deze groepen toe. Het toegangsbeleid is bepalend voor de bereikbaarheid van het centrumgebied voor de verschillende gebruikers. Bij het toegangsbeleid moet in ieder geval rekening worden gehouden met de fietsers, mindervaliden, bewoners en nutsbedrijven

Wanneer iets gereguleerd wordt door middel van ontheffingen dient hier ook op gehandhaafd te worden om ongewenst autoverkeer te voorkomen. Dit kan met handhavers maar ook met een fysieke afsluiting, door bijvoorbeeld verzinkbare palen.

Het instellen van venstertijden is verreweg het populairste middel voor regulering van het bestemmingsverkeer in het centrum. In het nieuwsbulletin van de site verkeerskunde.nl stond op 8 juli 2004 het volgende over venstertijden geschreven:

"Een nieuwe commissie Stedelijke Distributie gaat knopen doorhakken als gemeenten, vervoerders en detailhandel het niet eens worden over regionale regels voor de bevoorrading van winkels, de zogenaamde venstertijden. Geld en waardetransporten moeten daarvoor een algehele vrijstelling krijgen. Dat adviseert de commissie Lemstra. Minister Peijs wil deze afspraken verankeren in de Nota Mobiliteit.

Minister Peijs wil dat er snel regionale vervoersafspraken worden gemaakt over de stedelijke winkelbevoorrading omdat de bereikbaarheid van de stedelijke centra steeds verder verslechtert. Vervoerders en detaillisten raken steeds vaker en dieper verstrikt in tegenstrijdige regelgeving op het gebied van venstertijden en laden en lossen. Bovendien mijden consumenten de winkelcentra in binnensteden steeds vaker, zo blijkt uit recente metingen van passantenaantallen door onderzoeksbureau Locatus..

Ook gaan winkels 's ochtends steeds later open waardoor de bevoorradingstijd binnen de venstertijden nog eens afneemt. De vervoerdersorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN), Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), de verladersorganisatie EVO en het Platform Detailhandel.nl zijn het in grote lijnen eens met het advies van Lemstra. In de regio's Groningen en Utrecht worden de eerste proefprojecten voorbereid om te komen tot regionale venstertijden. Daar moet het volgens Frank Steijn van TLN naar toe. 'Het is te gek dat vervoerders nu te maken hebben met verschillende regels van wel 200 gemeenten. Een vervoerder, bijvoorbeeld een verhuizer, die een incidentele vrijstelling aanvraagt en ontvangt voor Groningen, moet diezelfde aanvraag opnieuw indienen in Leeuwarden, Zwolle en Assen. Dat moet regionaal kunnen worden geregeld', aldus Steijn. 'Bovendien moet in zo'n overleg tussen gemeenten, vervoerders en detailhandel ook de producent van winkelgoederen worden betrokken. Te vaak worden vervoersafspraken gemaakt tussen detaillist en leveranciers. De vervoerder moet vervolgens maar zien hoe hij dat rijmt met de afzonderlijke gemeentelijke bepalingen. In de praktijk leidt dit tot toenemende problemen.'

Regio's waar het publieke en private partijen niet lukt tot gezamenlijk afspraken te komen, krijgen in de toekomst te maken met een arbitrage-uitspraak door de nog in te stellen Commissie Stedelijke Distributie waarvan Lemstra beoogd voorzitter is."

Het instellen van venstertijden is een goede mogelijkheid, maar deze maatregel dient altijd in overleg met ondernemers te worden ingesteld. Immers naarmate meer plaatsen overgaan op venstertijden, kunnen er logistieke problemen optreden bij de vervoerders.

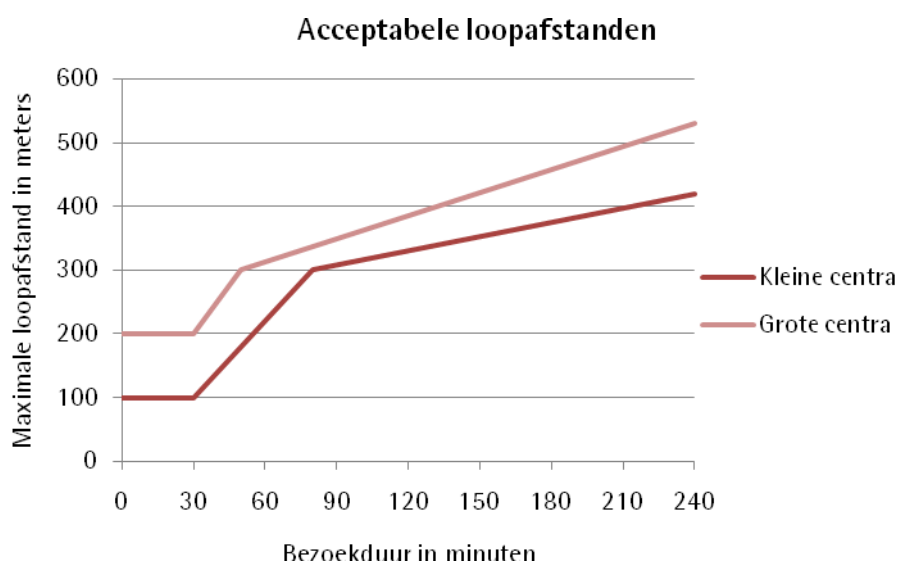
Doorgaand verkeer

De meeste dorpscentra zijn gelegen langs een doorgaande route. Bij afsluiting van de straat dient dan ook een alternatief voor het doorgaande verkeer geboden te worden. Wanneer de fietser ook uit het centrum geweerd wordt dient voor hen een goed en veilig alternatief beschikbaar te zijn.

Loopafstanden

De maximaal geaccepteerde loopafstand voor een centrum ligt op 130 meter bij een bezoekduur van 40 minuten (zie grafiek 6.1). Deze bezoekduur blijkt het gemiddelde te zijn voor een bezoek aan een centrum met een lokale verzorgingsfunctie. [ASVV, 2004]

Naarmate de looproute aantrekkelijker is, wordt de benodigde looptijd minder zwaar gewogen. De grootste afstand die men bereid is te lopen, kan met 50% stijgen in een plezierige omgeving, maar ook met dat percentage dalen in een onaangename omgeving. Waarschijnlijk geldt dit alleen voor loopafstanden tussen 400 en 600 meter. De maximaal geaccepteerde loopafstand naar een bushalte bedraagt 500 meter, voor een treinstation is dit het dubbele namelijk 1000 meter. [ASVV, 2004]



Grafiek 6.1 Maximaal acceptabele loopafstanden in relatie tot de bezoekduur [ASVV, 2004]

Openbaar vervoer

Voornamelijk in grote steden is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van belang voor het functioneren van het centrum. Grote steden liggen meestal op knooppunten en zijn daardoor ook goed bereikbaar vanuit diverse richtingen. Voor kleine kernen is dit niet aan de orde en is openbaar vervoer meer gericht op het bieden van vervoer naar de stad.

Parkeren

In de directe nabijheid van het voetgangersgebied moet voldoende parkeergelegenheid zijn die op aanvaardbare afstand is gelegen. Deze parkeergelegenheden moeten via gemakkelijke routes te bereiken zijn. De situering van de parkeergelegenheid moet zich bij voorkeur gespreid langs de randen van het voetgangersgebied bevinden. Daarmee wordt een zekere voeding uit verschillende richtingen gegarandeerd. [CIMK, Coördinerend Instituut Midden- en Kleinbedrijf, 1989].

Afhankelijk van de parkeerdruk is een vorm van regulering gewenst. Voor kleinere dorpen beperkt zich dit meestal tot de invoering van een blauwe zone waardoor de parkeerplaatsen dicht bij het centrum beschikbaar zijn voor bezoekers. Op grotere afstand is plaats voor bewoners en werknemers. Om bezoekers te verwijzen naar de beschikbare parkeerterreinen wordt vaak een parkeerverwijssysteem gerealiseerd.

Verkeerscirculatie

Bij het autoluw maken wijzigt de functie van de weg. Het verkeer zal op een andere route opgevangen moeten worden. Hierbij is de bereikbaarheid van de parkeerterreinen en een logische doorgaande route het belangrijkste.

6.3 Leefbaarheid en autoluw

Beloopbaarheid

Winkelende mensen hebben een minder hoge loopsnelheid dan wandelaars of mensen die naar hun werk lopen. Daarbij zijn zij meer bereid tot onderbreken, blijven zij staan, maken kleine omwegen en hebben meer aandacht voor de omgeving. De eisen gesteld aan de omgevingskwaliteit variëren met de doelgerichtheid van het winkelbezoek. Winkelende mensen lopen vaak in een lus om op hun uitgangspunt terug te komen. Als lasten moeten worden meegedragen, moeten de loopafstanden bij voorkeur korter zijn. [ASVV, 2004]

Het hebben van een logische routing is dan ook van belang om de maximale loopafstand binnen een centrum te beperken. Het centrum dient zo opgebouwd te zijn dat de bezoeker zo optimaal mogelijk met het aanbod geconfronteerd wordt, zonder dat daarbij delen worden overgeslagen. Met een logische looproute dient er dan ook voorkomen te worden dat delen van het centrum "uitdrogen".

Om het centrum optimaal toegankelijk te maken voor voetgangers, en rolstoelgebruikers, zijn verhogingen en/ of steile hellingen ongewenst. Voor de maximale hellingshoeken en lengtes van hellingen zie tabel 6.1.

Hoogteverschil	Helling		Lengte helling	Bordes
	van	tot		
< 0,02 m	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
0,02 < 0,10 m	n.v.t.	1:10	0 – 1,0 m	
0,10 < 0,25 m	1:10	1:12	1,0 – 2,9 m	
0,25 < 0,50 m	1:12	1:16	2,9 – 7,2 m	Na 50 m bordes
	Helling			
0 < 1,50 m	1:25			Zonder bordes

Tabel 6.1 Richtlijnen voor hellingen van voetgangers [ASVV 2004]

Evenementen

Wanneer een centrum vaak wordt afgesloten voor autoverkeer om een evenement of markt te organiseren zijn ondernemers en consumenten al gewend aan alternatieve routes. Hierdoor blijkt een mogelijk definitieve afsluiting eenvoudiger te realiseren. Het organiseren van veel evenementen draagt bij aan de acceptatie van de autoluwe maatregel.

Inrichting

Om autoverkeer uit het centrumgebied te weren zal het centrum de noodzaak van deze maatregel ook moeten uitstralen. Het centrum moet een verblijfsruimte uitstralen. Dit kan door het aanbrengen van groen- en speelvoorzieningen, kunst of straatmeubilair.

Omvang gebied

Over de lengte van de winkelroute bestaan enige globale kengetallen. Daarbij wordt een koppeling gelegd met de bezoekduur. Elk kwartier blijkt een bezoeker gemiddeld 250 meter te willen afleggen op straat. [Winkelerf of voetgangersgebied, Verkeerskunde nr. 6, 1989]

Een autoluw centrum moet in beginsel beperkt worden tot het kernwinkelgebied.

Uitstraling

In historische centra komen mensen niet enkel om te winkelen maar ook voor de cultuur van een stad. De oude gevels, pleinen en kerken nodigen uit om naar te kijken waardoor de straten geen verkeersruimte zijn maar verblijfsruimte. Straten met deze kwaliteiten zullen eerder in aanmerking komen om de auto te weren. De combinatie van historische bebouwing met een passende inrichting zorgt voor een hoogwaardige openbare ruimte welke kwaliteit uit straalt. Het is van belang de openbare ruimte goed te onderhouden en schoon te houden, want de consument vindt een schoon centrum de belangrijkste factor bij de keuze voor een winkelcentrum (zie paragraaf 4.1).

Verkeersveiligheid

Het autoluwe centrum is gemaakt voor de voetganger, echter zullen de winkels ook bevoorraadt moeten worden. Op enkele momenten zal er een confrontatie zijn tussen beide, dit kan leiden tot gevaarlijke situaties, omdat de voetganger de zwakste deelnemer is in het verkeer. Het is onwenselijk om op piekmomenten winkels te bevoorraden, dit kan voorkomen worden door het instellen van venstertijden.

Het samengaan van voetgangers en fietsers in voetgangersgebieden is af te raden vanaf een voetgangersdichtheid van 100 voetgangers per profielmeter* per uur. Bij een hogere voetgangersdichtheid is een aparte rijloper voor de fietsers gewenst. Vanaf 200 voetgangers per meter profielbreedte per uur is functiemenging niet meer mogelijk.

Winkelfront

De winkelfunctie in een centrum dient bij voorkeur geconcentreerd en aaneengesloten te zijn. De straat dient een levendig karakter te hebben, hierdoor is het gewenst dat het winkelfront niet wordt afgewisseld met woningen of andere niet publiekstrekkende functies. Ook leegstand komt het levendige karakter van een centrum niet ten goede. Het centrum moet als het ware als één geheel aan de consument worden gepresenteerd.

6.4 Economie en autoluw

Aantal ondernemingen

Vanzelfsprekend moeten er voldoende ondernemingen in het centrum zijn gevestigd om van een centrum een succesvol autoluw centrum te kunnen maken. Uit de literatuurstudie is geen minimum aantal gebleken.

Branchering

In kleinere plaatsen is de detailhandel vaak gebaat bij een geconcentreerd winkelgebied. Door concentratie van het winkelbestand kunnen de winkels van elkaars nabijheid profiteren. De aanwezigheid van afzonderlijk gelegen winkels zorgt voor een verspreide winkelbeleving waarbij een grotere afstand moet worden overbrugd. Een dergelijk centrum is minder kansrijk voor autoluw.

Supermarkten hebben in kleinere plaatsen een publiekstrekkende rol. Door deze aan de rand van het kernwinkelgebied te realiseren, kunnen de dagelijkse boodschappen worden gecombineerd met recreatieve - of gerichte boodschappen. Daarnaast wordt op deze manier zo min mogelijk overlast ten aanzien van de bereikbaarheid en het parkeren ondervonden.

De branchering in een centrum en in de schil is ingedeeld op een zevental branches. Op basis van de database van Locatus zijn zes van de zeven branches aangehouden, te weten: dagelijks, mode & luxe, vrije tijd, in/ om huis, leisure en diensten. Omdat supermarkten in kleinere centra worden gezien als publiekstrekkers, is deze branche apart meegenomen.¹

De drie type boodschappen (dagelijkse-, recreatieve- en gerichte boodschappen) zijn niet allemaal in gelijke mate geschikt voor een autoluw centrum. Voor alle winkels in de categorie recreatief en de branche dagelijks (zie tabel 6.2) geldt dat parkeren op afstand volstaat en zij dus geschikt zijn om aan een autoluwe straat te vestigen. De categorie gerichte boodschappen bevindt zich bij voorkeur niet aan een autoluwe straat, omdat zij parkeren voor de ingang prefereren. Bloemen- en elektronica-zaken zijn binnen dit type boodschappen echter minder afhankelijk van de autobereikbaarheid en zijn daarmee geschikter voor een autoluwe straat.

De winkels in de branche mode en luxe zijn bij uitstek geschikt voor een locatie gelegen in een autoluw gebied. Uit onderzoek van het Coördinerend Instituut Midden- en Kleinbedrijf (Verkeerskunde nr. 6, 1989) blijkt dat bij voorkeur minimaal 30% van de het winkelaanbod zich in de branche mode en luxe bevindt, om een voor autoluw kansrijk centrum te verkrijgen.

¹ Supermarkten zijn bij Locatus ondergebracht in de branche "dagelijks".

Type boodschappen	Branche	Type winkels
Dagelijkse boodschappen	Supermarkten	Supermarkten
	Dagelijks	Verswaren, voedingsmiddelen, drogisterij etc.
Recreatieve boodschappen	Mode en luxe	Mode, kleding, textiel, schoenen, warenhuis, juwelier, opticien, woonaccessoires etc.
	Vrije tijd	Boekhandel, hobbyzaak, speelgoed, fotozaak, audio, kunst etc.
Gerichte boodschappen	In/ om huis	Bloemen/planten, bouwmarkt, elektronica, meubelen, fietsen, auto's, caravans etc.

Tabel 6.2 Type winkels per branche en per type boodschappen

Leegstand

Leegstaande panden komen de uistraling van een centrum niet ten goede, leegstand is daarbij een teken dat het centrum niet goed functioneert. Als veel leegstand naast elkaar is gelegen, zal de consument dit gedeelte van het centrum vermijden.

Niet-winkelvoorzieningen

In het centrum dient een goede afwisseling te zijn tussen winkel en niet-winkelvoorzieningen. Als dit het geval is worden de meeste klanten naar het centrum getrokken. Mogelijkheden van niet-winkelvoorzieningen zijn bijvoorbeeld: een bioscoop/theater, een basisschool, een kerk, een huis- of tandartsenpraktijk, een bibliotheek of woningen etc.

Verzorgingsgebied/ Type centrum

Globaal zijn er drie typen verzorgingsgebieden te onderscheiden, waarbij een geconcentreerd winkelaanbod en een centrum van enige omvang tot de kenmerken behoren. (Minimaal 5000 m² WVO wordt daarbij als ondergrens gezien). De drie typen zijn: Streek-, regionaal- en lokaal verzorgende centra.

Streek verzorgende centra

Dit betreft centra van grote steden die worden gekenmerkt door een omvangrijk winkelaanbod, welke grotendeels gericht is op het recreatieve winkelen. Deze centra hebben een (boven)regionale verzorgingsfunctie. Een voorbeeld van een streekverzorgend centra is de binnenstad van Zwolle of Enschede.

Regionaal verzorgende centra

Dit zijn winkelgebieden die een verzorgingsbereik hebben voor de plaats zelf en de direct omliggende kernen. Het centrumwinkelgebied heeft een omvang van circa 20.000–35.000 m² WVO. Naast de functie van boodschappencentrum beschikken deze centra ook over een duidelijke recreatieve winkelcomponent. Een voorbeeld van een regionaal verzorgd centra is het centrum van Raalte of Kampen.

Lokaal verzorgende centra

Tot deze centra worden de winkelgebieden in de kleinere kernen en de grotere wijkcentra gerekend. Het verzorgingsbereik hiervan richt zich primair op de plaats zelf, en in een enkel geval op plaatsen in de directe omgeving. Een voorbeeld van een lokaal verzorgend centra is het centrum van Heino en Hellendoorn.

Alle streekverzorgende centra zijn inmiddels voorzien van autoluwe winkelstraten. Deze centra hebben een dermate groot bezoekersaantal dat het weren van gemotoriseerd verkeer niet meer dan logisch is. Ook de centra met een regionale functie zijn veelal voorzien van een autoluwe centrum. Uit de geschiedenis blijken een aantal centra met een lokaal verzorgingsgebied ook geschikt te zijn voor een autoluwe centrum. In dit onderzoek worden voornamelijk winkelcentra uit deze laatste categorie opgenomen.

6.5 Realisatie van autoluw

6.5.1 Proces en autoluw

Het invoeren van een autoluw centrumgebied heeft direct gevolgen voor de bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van het centrumgebied en, in mindere mate, op de straten eromheen. Als duidelijk is welke belangen er spelen in het centrumgebied kan daarop het te voeren proces worden aangepast. Doordat er veranderingen plaatsvinden die de bewoners, de gebruikers en de ondernemers het meest treffen, is het verkrijgen van draagvlak voor een dergelijke maatregel van belang.

Draagvlak creëren betekent ervoor zorgen dat ondersteuning en instemming, door bijvoorbeeld belangengroepen of bewoners (de gemeenschap), wordt verkregen voor (beleids)plannen of beslissingen die worden uitgevoerd of worden genomen.

Het creëren van draagvlak is van belang om bijvoorbeeld:

- een ingrijpende verandering te kunnen doorvoeren;
- een gekozen beleid te ondersteunen;
- alle neuzen dezelfde kant op te krijgen;
- ervoor te zorgen dat mensen zich gehoord/betrokken voelen;
- een plan of verandering te vertalen naar beleid.

Door participatie wordt getracht tijdens het proces de belanghebbenden te horen en wederhoren, waardoor een gevoel van betrokkenheid ontstaat en dus het draagvlak wordt vergroot. Om de bezwaren te kunnen omzetten in draagvlak is het voor de gemeente nodig in dit proces te investeren. Om het draagvlak voor een autoluw gebied te vergroten kan gekozen worden voor een vorm van participatie. Participatie betekent kortweg dat belangengroepen en overheid samen werken in een project.

Participatie kan gebaseerd worden op drie hoofdvragen: Wie mag deelnemen, en zijn zij een representatieve groep mensen uit de samenleving? Hoe vindt communicatie of besluitvorming plaats? En hoeveel invloed hebben de deelnemers? De vorm van participatie die toegepast wordt is sterk afhankelijk van de gemeente.

6.5.2 Ondernemers en autoluw

Als om wat voorn reden dan ook consumenten wegblijven uit een centrumgebied, zien de ondernemers hun omzet snel dalen. Ondernemers roepen dan ook vaak dat er wat moet gebeuren met het centrum. Maar wanneer de vervolgens gemeente dan komt met een voorstel om het centrum opnieuw in te richten en autoluw te maken, zijn de ondernemers huiverig en bang voor een verdere omzetsdaling. De meeste ondernemers verwachten dat een beperking van de auto de concurrentiepositie van een dorp niet ten goede komt en de klanten uitwijken naar omliggende centra waar de auto wel welkom is.

"De houding van de ondernemers komt ongetwijfeld voort uit de grote onzekerheid waarin de ondernemer terecht dreigt te komen. Wat goed is voor de binnenstad hoeft immers niet goed te zijn voor de individuele ondernemer. Deze wordt in een voor hem nieuwe situatie geplaatst waarop hij met een aangepast bedrijfsbeleid zal moeten reageren. Hij zal zich moeten afvragen of het vestigingspunt op langere termijn wel voldoende omzetkansen biedt, of hij zijn assortiment zal moeten aanpassen, etc. Op deze wijze doet de invoering van een voetgangersgebied een groot beroep op het individuele ondernemerschap. Vaak vraagt dit ook financiële offers, waar niet elke ondernemer even gemakkelijk over kan beschikken." [Winkelerf of voetgangersgebied. In: Verkeerskunde nr. 6, jaargang 1989]

Voor nieuwe ondernemers geldt deze verwachting in mindere mate. Na de invoering van het autoluwe centrum in Enschede is aan 25 nieuw gevestigde ondernemers gevraagd op basis waarvan zij een keuze voor deze locatie hebben gemaakt. Hieruit blijkt dat autobeperkende maatregelen maar weinig invloed uitoefenen op het vestigingsgedrag van de nieuwe ondernemers. Belangrijker zijn factoren als routing van passanten, het druktebeeld in de straat, het imago van de omgeving en de uitstraling van het pand.

Uit onderzoek in Enschede (1992) blijkt dat een autoluw beleid geen negatieve invloed heeft op de koopkracht vanuit de regio maar dat de koopkracht juist toeneemt. Daarnaast blijkt uit onderzoek in Utrecht dat wanneer het aandeel regiobezoekers terugloopt dit niet per definitie negatieve gevolgen heeft voor de detailhandel. Een daling van het aandeel autobezoekers kan worden gecompenseerd door een toename van de bestedingen door de overige bezoekers. Het autoluw maken vergroot de aantrekkelijkheid van het centrum. Dit kan nieuwe bezoekers met een andere vervoerswijze trekken en de bezoekfrequentie verhogen. In Utrecht is gebleken dat de gemiddelde niet-autobezoeker meer geld uitgeeft dan de gemiddelde autobezoeker.

Uit onderzoek aan de universiteit van Bayreuth (Mannheim) blijkt enerzijds dat ondernemers de automobiliteit overschatten en anderzijds dat aanpassing aan gewijzigd koop-gedrag en eigen initiatief van de ondernemers noodzakelijk zijn om de trend te blijven volgen. De consument gaat het centrum waarderen en zal daardoor vaker komen.

Uitgangspunt zal voor zowel de ondernemer als de gemeente altijd het verbeteren van het centrum zijn.

6.5.3 *Politiek en autoluw*

De regering heeft zich met het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan [ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000] ten doel gesteld om het aantal verkeersdoden en – gewonden in 2010 met 25 procent te verlagen. In samenwerking met de decentrale overheden en private partijen is het convenant Duurzaam Veilig opgesteld. Een voornemen hierin is het verkeer van het onderliggende wegennet te verplaatsen naar het hoofdwegennet, dit draagt positief bij aan de leefbaarheid en veiligheid. Op landelijk niveau is deze ambitie er, op lokaal niveau is de politiek veel terughoudender met grote ingrepen.

Het autoluw maken van een wijk of centrum is sterk afhankelijk van het draagvlak onder de gebruikers. De gemeenteraad stemt vaak pas in met een autoluwe maatregel als er samen met de gebruikers van het betreffende gebied een intensief traject is gevolgd en er onder de uiteindelijke gebruikers (in het bijzonder de ondernemers) voldoende draagvlak is voor de maatregel. Naast draagvlak is de financiële dekking van het project van belang, in de volgende paragraaf worden de meest voorkomende financieringsmogelijkheden nader toegelicht.

6.5.4 *Financiering en autoluw*

De herinrichting van een centrumgebied is een kostbare aangelegenheid. Om deze kosten te dekken zijn er een aantal mogelijkheden. In de volgende subparagrafen zullen deze behandeld worden.

Algemene middelen

Wanneer de financiering voorkomt uit de algemene middelen betekent dit dat de gemeenteraad besloten heeft belastinggeld te reserveren voor een project. De gehele samenleving betaalt hierbij mee aan de realisatie. In veel gevallen wordt bij de herinrichting van een gebied gezocht naar meerdere belanghebbenden waardoor de kosten gedeeld kunnen worden over verschillende afdelingen binnen een gemeente. Dit wordt ook wel werk met werk maken genoemd. Een goed voorbeeld hiervan is het combineren vernieuwen van het riool, de straat moet er hiervoor al bijna volledig uit waardoor het goed te combineren is met een volledige herinrichting.

Baatbelasting

Baatbelasting werd in het verleden door gemeenten vaak gezien als mogelijkheid om de ondernemer mee te laten betalen aan een herinrichting. Doordat de omgeving van zijn winkel er kwalitatief op vooruit gaat heeft een ondernemer in die zin baat (belang) bij een herinrichting en zou deze logischerwijs ook mee moeten betalen aan deze herinrichting.

Bedrijven investeringszone (BIZ)

Sinds 2009 is het voor ondernemers mogelijk een zogenaamde bedrijven investeringszone op te richten (wet Biz). Doel van deze wet is het bevorderen van leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit of een ander mede-publiek belang in de openbare ruimte. Een BIZ komt tot stand in onderling overleg tussen ondernemers en vervolgens in overleg tussen de gemeente en de ondernemers.

Binnen de vastgestelde zone wordt een stemming gehouden onder de ondernemers over de uit te voeren doelen, bij deze stemming dient er een minimale respons te zijn van 50%. Van deze groep moet tenminste tweederde positief oordelen op het voorstel en de totale WOZ-waarde² van de voorstemmers dient hoger te zijn dan de WOZ-waarde van de tegenstemmers. Deze laatste eis geldt alleen als betaling afhankelijk is gemaakt van de WOZ-waarde.

De bedrijven investeringszone wordt opgericht voor ten hoogste vijf jaar, in deze jaren zal de gemeente een belasting heffen welke is vastgesteld door de bedrijven investeringszone. Deze belasting wordt daarna als subsidie verstrekt aan de opgerichte vereniging waarna deze gebruikt kan worden voor de vastgestelde doelen van de bedrijven investeringszone.

Betaald Parkeren

Met de invoering van betaald parkeren wordt er door de gemeente een belasting geïnd op het parkeren van auto's in de openbare ruimte. Door middel van deze belasting betaalt de bezoeker van het centrum voor de ruimte die zijn of haar auto op dat moment gebruikt. Anderzijds kan betaald parkeren ook gezien worden als betaling om gebruik te maken van het centrum. Wanneer een gebruiker ergens voor gaat betalen mag er ook een bepaalde kwaliteit verwacht worden. De opbrengsten van de parkeerbelasting kunnen dan ook rechtstreeks terugvloeien naar investeringen in het centrum.

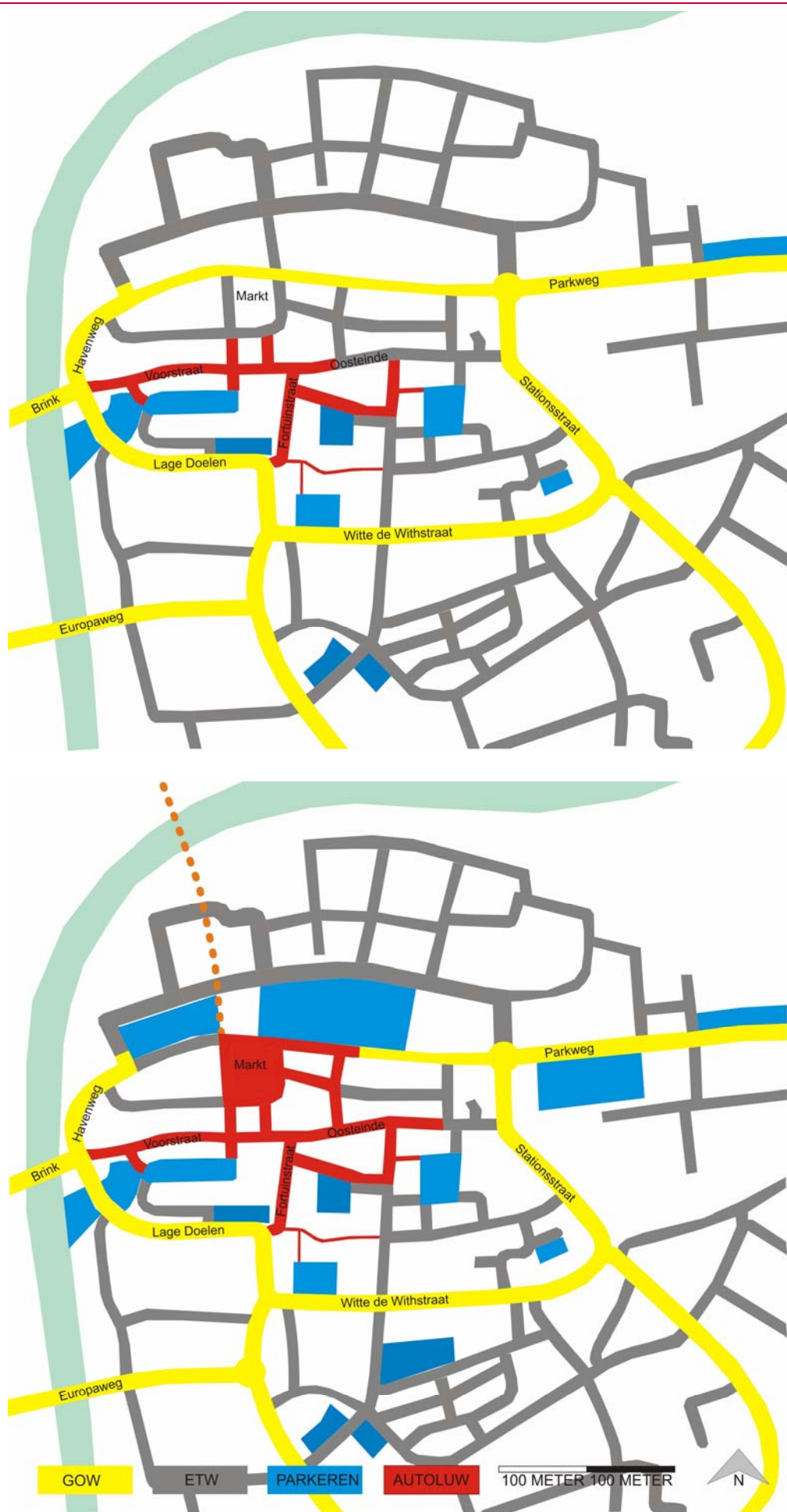
Derden (ontwikkelaars)

Ontwikkelaars zijn in centrumgebieden gebaat bij een goede inrichting van de openbare ruimte rondom hun nieuwbouwplan. Het plan zal beter tot zijn recht komen en aantrekkelijker worden voor potentiële ondernemers en bewoners. Deze manier van mee financieren komt vooral voor bij de grotere nieuwbouwplannen binnen een centrum en vloeit vaak voort uit een masterplan van het gehele centrum.

Combinaties (ontwikkelaars+gemeente)

Naast individuele financieringsmogelijkheden is ook mogelijk dat afzonderlijke partijen gezamenlijk de financiële consequenties dragen.

² Wet waardering onroerende zaken, de wet regelt de waardering van vastgoed ten behoeve van belastingheffingen.



Afbeelding 7.1 Centrumkaart Hardenberg, oude (b) en nieuwe (o) situatie

7

Hardenberg

Hardenberg is een stad in het noorden van de provincie Overijssel en gelegen aan de Overijsselse Vecht. De gemeente Hardenberg heeft bijna 60 duizend inwoners, waarvan slechts een derde in de stad zelf woont.

7.1 Het centrum

In de jaren 70 heeft in Hardenberg de eerste fase van realisatie van een autoluw centrum plaats gevonden. De doorgaande oost-west route (450 meter) over de Voorstraat en het Oosteinde was vanaf toen niet meer toegankelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Ook de aanlooproutes naar de beide straten werden autoluw gemaakt. Tot het jaar 2008 is deze situatie blijven bestaan.

De stad Hardenberg vervult een streek en lokale functie als centrum van Noordoost Overijssel, op het gebied van winkelen, toerisme, voorzieningen, werkgelegenheid en bedrijvigheid. Het belang van deze regiofunctie is ook door de provincie onderschreven. In het jaar 2004 werd daarom het convenant 'Kern met een streekfunctie' door de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel ondertekend. Om deze positie voor de toekomst te waarborgen en te versterken krijgt het centrumgebied de komende jaren een extra impuls.

Om de bezoekers naar Hardenberg te blijven trekken was een vergroting van het centrum onderdeel van de in het masterplan beschreven kwaliteitsslag. Het autoluwe gebied werd in 2008 dan ook vergroot met het Marktpllein en de omliggende straten. Een volledige herinrichting van het plein en de aanloopstraten was het gevolg. De Markt was tot de herinrichting een noordelijk gelegen, doorgaande oost-west route. Het afsluiten van een tweede oost-west route (over een lengte van 150 meter) zorgde voor een verschuiving van het verkeer naar de Witte de Withstraat, zie afbeelding 7.1.

Het centrum van Hardenberg heeft een streekverzorgende functie. Dit is vooral terug te zien in de omvang van het voetgangersgebied.

7.2 Bereikbaarheid

In en rond het centrum zijn 18 parkeerterreinen aangelegd, deze verschillen in grootte van 20 tot 280 parkeerplaatsen. De afstand tot de rand van het voetgangersgebied varieert van 50 tot 350 meter, waarbij de afstand gemiddeld 144 meter is. Op alle parkeerterreinen moet betaald worden om te mogen parkeren. In de drie parkeergarages ligt het tarief hoger dan het parkeren op terreinen. De route naar de grote parkeerterreinen en -garages wordt aangegeven met een parkeeroute. Dit is gedaan om sluipverkeer en zoekgedrag te voorkomen. Opvallend aan de parkeeroute is wel dat het geen gesloten geheel vormt maar een u-vorm ten zuiden van het centrum.

De doorgaande oost-west route is in de loop van de tijd verschoven van het centrum naar het noorden en tegenwoordig enkel nog ten zuiden. Het centrum van Hardenberg is gelegen langs de Vecht, hierdoor is van een noord-zuid verbinding (voor gemotoriseerd verkeer) geen sprake. Voor fietsers zijn alle autovrije straten wel toegankelijk. Door de aanleg van een fietsbrug over de Vecht is ook vanuit het noorden het centrum voor de fietser en voetganger gemakkelijk te bereiken.

Het centrum is momenteel slechts aan één zijde fysiek afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Er zijn wel plannen om de overige in- en uitgangen te voorzien van verzinkbare palen. De in- en uitgang op de Voorstraat (bij de Vecht) is voorzien van betonnen blokken welke niet verwijderbaar zijn. Ook voor hulpdiensten is deze doorgang dus niet toegankelijk. Deze doorgang is fysiek afgesloten omdat het een logische doorgaande route vormt, die bij het enkel plaatsen van verbodsbord waarschijnlijk veelvuldig gebruikt zou worden.

Laad- en losverkeer heeft voor de bereikbaarheid van de winkels in het voetgangersgebied te maken met venstertijden. De venstertijden voor de binnenstad zijn maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 12.00 uur en 18.00 en 23.00 uur, met uitzondering van de koopavond. Op de koopavond gelden venstertijden tussen 21.00 en 23.00 uur. Chauffeurs die zonder ontheffing de venstertijden overtreden kunnen worden geverbaliseerd.

De bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer is goed. Op 650 meter van het centrum is een station gelegen. Station Hardenberg ligt aan de spoorlijn Zwolle-Emmen. Naast deze verbinding met de trein gaan er ook twee buslijnen (en drie buurtbussen) van en naar het station Hardenberg. Lijn 30 is een verbinding tussen Hoogeveen en Hardenberg, lijn 80 is een verbinding tussen Almelo en Hardenberg. Beide buslijnen hebben een halte op relatief korte afstand van het centrum. Een respectievelijke afstand van 130 meter (halte gemeentehuis) en 180 meter (halte Parkweg).



Afbeelding 7.2 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (7.2) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

7.3 Leefbaarheid

Omdat fietsers op drukke winkeltijden voor overlast onder de voetgangers zorgen, wordt mogelijk de fietser alsnog uit het centrum geweerd. Een maatregel welke niet wordt gedragen door de ondernemers, maar wel de toegankelijkheid en veiligheid voor de voetganger vergroot. De beloopbaarheid in de smalle straten zal met een dergelijke maatregel worden vergroot.

Deze discussie over het mogelijk (gedeeltelijk) weren van de fietsers uit het centrum, speelde al tijdens de herinrichting. Er is toentertijd dan ook bewust geen rijloper gecreëerd om zo te voorkomen dat het fietsgebruik in het centrum suggestief wordt gestimuleerd.

Het centrum van Hardenberg bestaat uit een geconcentreerd centrum met een aantal aanloopgebieden. Deze aanloopstraten zijn (mede doordat ze doodlopen) niet de meest interessante voor de consument. Het gevolg is dat een aantal panden in deze aanloopstraten is komen leeg te staan. In het centrum van Hardenberg staat bijna zes

procent van de panden leeg. Dit komt de beleving van het centrum als een geheel en het winkelfront niet ten goede.

Door de aanwezigheid van de vele aanloopstraten is de routing binnen het centrum niet altijd even logisch. De routing heeft een negatief invloed op de beloopbaarheid van het centrum. De gemeente heeft de intentie de looproutes binnen het centrum te verbeteren, zodat een logischer geheel ontstaat. Het centrum ligt iets hoger waardoor er in de aanloopstraten een lichte heuvel zit. Om van het gebied een verblijfsruimte te maken is er op enkele plaatsen meubilair geplaatst afgewisseld met een paar groepjes bomen.

De verkeersveiligheid in en rond het centrum is geen aanleiding geweest voor de herinrichting. Ook het concentreren van het doorgaande oost-west verkeer heeft niet geleid tot een toename van het aantal ongevallen.



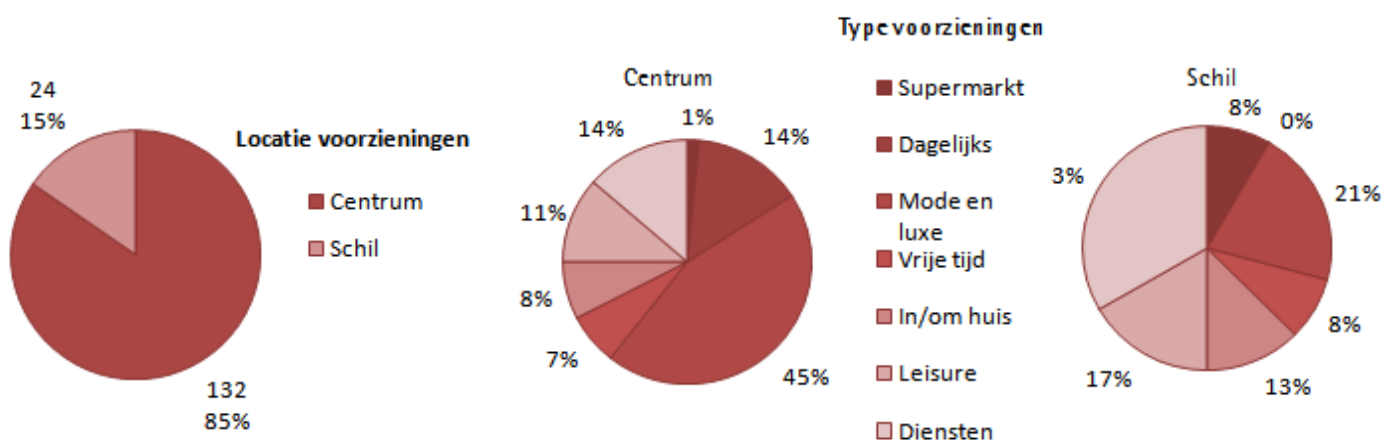
Afbeelding 7.3 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (7.3) is opgebouwd uit de zeven leefbaarheids factoren die in dit onderzoek centraal staan: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

7.4 Economie

Het blijkt met regelmaat voor te komen dat er voertuigen (vrachtvervoer maar ook personenvervoer) buiten de gestelde venstertijden zich in het voetgangersgebied bevinden. Om deze vorm van overlast in de toekomst te verminderen wil de gemeente alle in- en uitgangen voorzien van verzinkbare palen. Enkel met een ontheffing kan zo buiten de venstertijden het centrum nog worden betreden. Om te voorkomen dat een aantal ondernemingen niet op tijd kunnen worden bevoorrad, is de gemeente bereid de venstertijd met een uur te verlengen van 12.00 uur naar 13.00 uur. Met deze compenserende maatregel wordt de ondernemer tegemoet gekomen in de hoop dat het draagvlak vergroot wordt.

Doordat Hardenberg een streekverzorgende functie heeft wordt er alles aan gedaan de bezoeker naar het centrum te krijgen. Een gevolg hiervan is dat 85% van de winkels aan het voetgangersgebied is gevestigd (grafiek 7.1). De consument kan dan ook winkelen zonder daarbij gehinderd te worden van het gemotoriseerde verkeer. Het hoge percentage komt mede door het betrekken van de aanloopgebieden bij het voetgangersgebied.

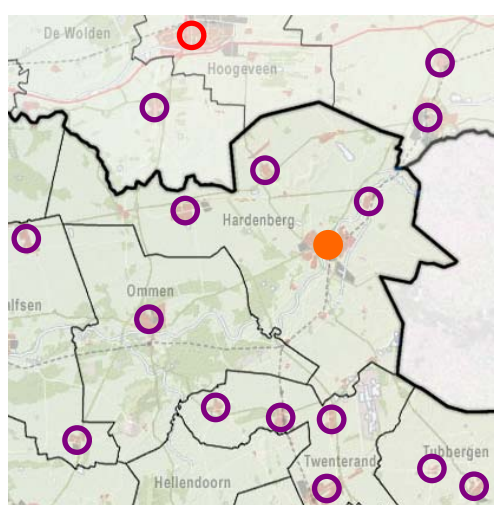


Grafieken 7.1 Locatie en type van de voorzieningen

Een totaal van 156 winkels en voorzieningen zijn gelegen in het centrum van Hardenberg. In het centrum van Hardenberg zijn veel modezaken gevestigd. Het aandeel Mode en Luxe winkels is met 45% aan de hoge kant. Van de 47 mode- en schoeisel winkels zijn er 46 in het centrum gevestigd en slechts 1 in de schil rond het centrum. Eenzelfde verschijnsel is zichtbaar in de branche levensmiddelen. Afgezien van twee supermarkten zijn alle winkels in de food-sector gevestigd aan het autoluwe gebied. (Zie grafiek 7.1)

De gemeente Hardenberg wil meer gaan inzetten op geconcentreerd parkeren. Bij de bouw van het nieuwe gemeentehuis worden ongeveer 400 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de huidige situatie is nog veel sprake van verspreid parkeren op het maaiveld. In de toekomst wil de gemeente dit verminderen.

In 2012 moet de zuidelijke rondweg gereed zijn. De Europaweg en de Witte de Withstraat vormen dan de zuidelijk gelegen oost-west ontsluitingsroute.



Regionale verzorgingsfunctie

- Hoogeveen

Streek verzorgingsfunctie

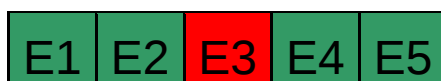
- Harderberg

Lokale verzorgingsfunctie

- Coevorden
- Dalen
- Dedemsvaart
- Den ham
- Gramsbergen
- Nieuwleusen
- Ommen
- Slagharen
- Vriezenveen
- Vroomshoop
- Zuidwolde

Afbeelding 7.4 Verzorgingsfuncties bij kernen in de omgeving van Hardenberg

De stad Hardenberg heeft als enige plaats in de omgeving een streek verzorgende functie. Rond Hardenberg zijn een tal aan plaatsen met een lokale verzorgingsfunctie. De stad Hardenberg heeft dan ook een groot verzorgingsgebied en weinig concurrentie van andere omliggende steden.



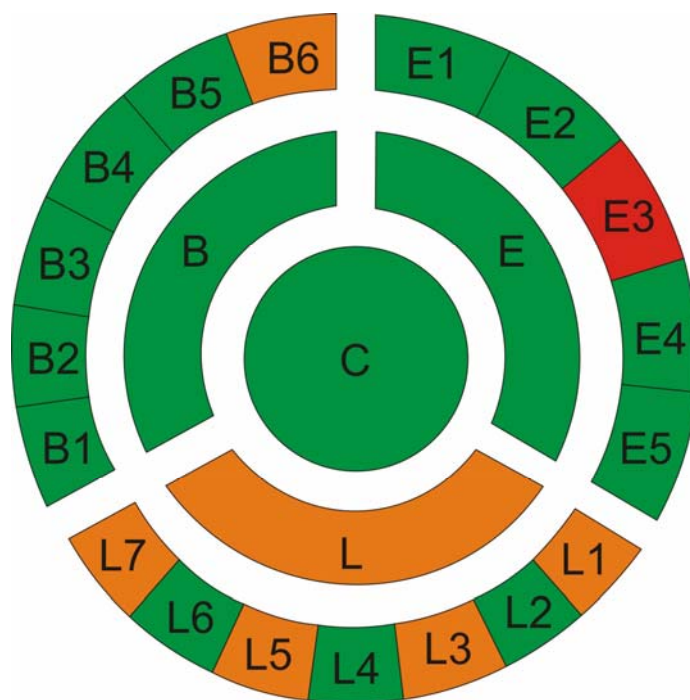
Afbeelding 7.5 Drie puntsschaal economie

Bovenstaande afbeelding (7.5) is opgebouwd uit de vijf economische factoren die in dit onderzoek centraal staan: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

7.5 Proces

Het gemeentebestuur van Hardenberg heeft veel tijd en energie in het proces gestoken. Met de betrokken belangengroepen is veel gecommuniceerd en overlegd. Een intensief proces met bewoners, ondernemers en de klankbordgroep heeft veel tijd van het gemeentebestuur gekost, maar dit heeft wel zijn vruchten afgeworpen. De consument en de ondernemers zijn tevreden met het resultaat, en tevens lijkt vooralsnog het beoogde doel om de consument naar het centrum te blijven trekken behaald te worden.

7.6 Beoordeling invloedsfactoren



Afbeelding 7.6 Beoordeling invloedsfactoren

In afbeelding 7.6 komen de drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Hardenberg.



Afbeelding 8.1 Centrumkaart Lichtenvoorde, oude (b) en nieuwe (o) situatie

8 Lichtenvoorde

Lichtenvoorde is een dorp in de gemeente Oost Gelre gelegen in de Gelderse Achterhoek. De gemeente Oost Gelre heeft 30 duizend inwoners, waarvan een derde in het dorp Lichtenvoorde woont.

8.1 Het centrum

Eind jaren '90 van de vorige eeuw werd duidelijk dat de riolering in het centrum van Lichtenvoorde geheel vervangen moest worden. Daarvoor moest het gehele centrum 'op de schop'. Dit was de gelegenheid om verder na te denken over de toekomst van het centrum. Na diverse onderzoeken werd besloten om volledig opnieuw in te richten. De eisen aan het centrum waren onder andere: toegankelijk voor iedereen, met een frisse uitstraling, een afwisselend winkelaanbod, een horecaplein met cafés, restaurants en gezellige terrassen, en met ruim voldoende parkeerplaatsen.

Het kernwinkelgebied van Lichtenvoorde ligt in een stervorm rond de Markt. De straten Korte Rapenburgsestraat, Varkensmarkt, Dijkstraat, Rapenburgsestraat, Molendijk, de Leest en Rentenierstraat maken onderdeel uit van het stervormige centrum. De Markt is hierdoor het centrale punt in het winkelgebied en is door de invulling met horeca en terrassen een ontmoetingsplek voor de bezoekers. Op de Markt staat de verblijfsfunctie staat hoog in het vaandel. Tot de voetgangerszone van Lichtenvoorde behoren de straten de Markt, de Varkensmarkt, de Korte Rapenburgsestraat, de Rapenburgsestraat, een gedeelte van de Rentenierstraat en de Leest. (Zie afbeelding 8.1)

Het centrum van Lichtenvoorde vervult een lokale functie voornamelijk voor dorpen in de gemeente Oost Gelre.

8.2 Bereikbaarheid

Bij het autovrij maken van het centrum is veelvuldig gekeken naar de verkeerscirculatie en het parkeren. Oud wethouder Hulshof (verkeer en vervoer) zegt hierover: *'Natuurlijk moet het mogelijk blijven om met een auto in het centrum te komen. Dat geldt niet alleen voor aanwonenden en leveranciers, maar ook voor mensen met een invalidenparkeerkaart. Toch hoop ik dat zo weinig mogelijk mensen hier gebruik van maken. De kracht van het centrum is juist dat het autovrij is. Dat het uitnodigt tot verblijf, als huiskamer van Lichtenvoorde. Daar zijn we met elkaar verantwoordelijk voor. Probeer dus eerst een andere oplossing te vinden vóór je het centrum inrijdt.'*

Het treinstation Lichtenvoorde/ Groenlo is gelegen op vier kilometer van het centrum en is daarmee niet binnen acceptabele loopafstand van het centrum gelegen. Op slechts 235 meter afstand van het centrum is een bushalte gelegen. Vanaf deze halte rijdt er tweemaal per uur een bus van en naar het treinstation.

Rond het centrum van Lichtenvoorde zijn 641 parkeerplaatsen gerealiseerd. Verdeeld over 8 terreinen is de gemiddelde loopafstand 135 meter vanaf een willekeurige parkeerplaats tot aan de rand van het voetgangersgebied. Naast deze parkeerplaatsen zijn er 19 gereserveerd voor mindervalide. Tevens is het voor mindervaliden toegestaan de auto in het voetgangersgebied te parkeren. Er zijn geen parkeervakken aangegeven in het centrum maar het is voor hen toegestaan bij de bestemming te parkeren.

Behalve de toegankelijkheid voor mindervaliden zijn ook fietsers in het centrum welkom. Er is in het centrum voldoende ruimte om de fietser en de voetganger te integreren.

Een van de in- en uitgangen is niet voorzien van een fysieke afsluiting. Door deze ingang kunnen de mindervalide en leveranciers de winkels bereiken. Alle andere in- en uitgangen zijn voorzien van verwijderbare paaltjes. Deze kunnen in geval van nood verwijderd worden. In Lichtenvoorde bleek het niet nodig te zijn om ontheffingen af te geven of een venstertijd in te stellen. Op één ondernemer na kan elke onderneming aan de achterzijde worden bevoorrad.

Het doorgaande verkeer in en rond Lichtenvoorde maakt veelal gebruik van de N18 en de N313. Rond het centrum zijn ontsluitingswegen gelegen, welke het doorgaande verkeer langs het centrum leiden. Voor het bestemmingsverkeer is een parkeerroute gecreëerd, zodat het voor iedereen duidelijk is waar de parkeerterreinen zich bevinden en zoekgedrag vermeden kan worden.



Afbeelding 8.2 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (8.2) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

8.3 Leefbaarheid

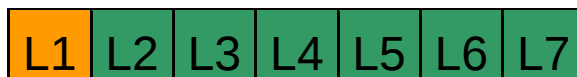
In het voetgangersgebied is het toegestaan om te fietsen. Ondanks dat er geen rijloper voor de fietser is aangelegd, is de overlast bij de voetgangers beperkt. Het weren van de fietser uit het centrum blijkt in Lichtenvoorde geen wenselijke maatregel. Door de structuur van het centrum is er voor de voetganger geen logische looproute mogelijk. Het centraal gelegen plein met enkele aanloopstraten zorgt ervoor dat er geen rondjes kunnen worden gelopen in het winkelgebied.

Tegelijk met het autoluw maken van het centrum heeft een grootschalige herinrichting plaats gevonden. Niet alleen het centrum maar ook de omgeving ervan hebben een metamorfose ondergaan. Uitgangspunt bij de herinrichting was het bieden van een ontmoetingsplaats op het horecaplein. De bebouwing in het 580 meter lange voetgangersgebied is een afwisseling van historische bebouwing en vanaf jaren 60 bebouwing.

In en rond het gehele voetgangersgebied is hetzelfde straatmeubilair geplaatst. Een typerende, moderne stijl die contrasteert met de historische panden in het centrum. Op het marktplaats is een gezellige ontmoetingsplaats gerealiseerd met veel horeca en groen.

Op het markplein wordt elke zaterdag een markt georganiseerd en vinden verspreid over het jaar evenementen plaats. Om het centrum aan te kleden zijn op enkele plaatsen kunstobjecten terug te vinden.

De verkeers(on)veiligheid is voor de gemeente geen directe aanleiding geweest voor herinrichting van het centrum. In en rond het centrum gebeurden ook voor de herinrichting weinig verkeersongevallen. Het winkelfront in het centrum van Lichtenvoorde wordt onderbroken door een zevental woningen en vijf panden die leeg staan.



Afbeelding 8.3 Drie puntsschaal leefbaarheid

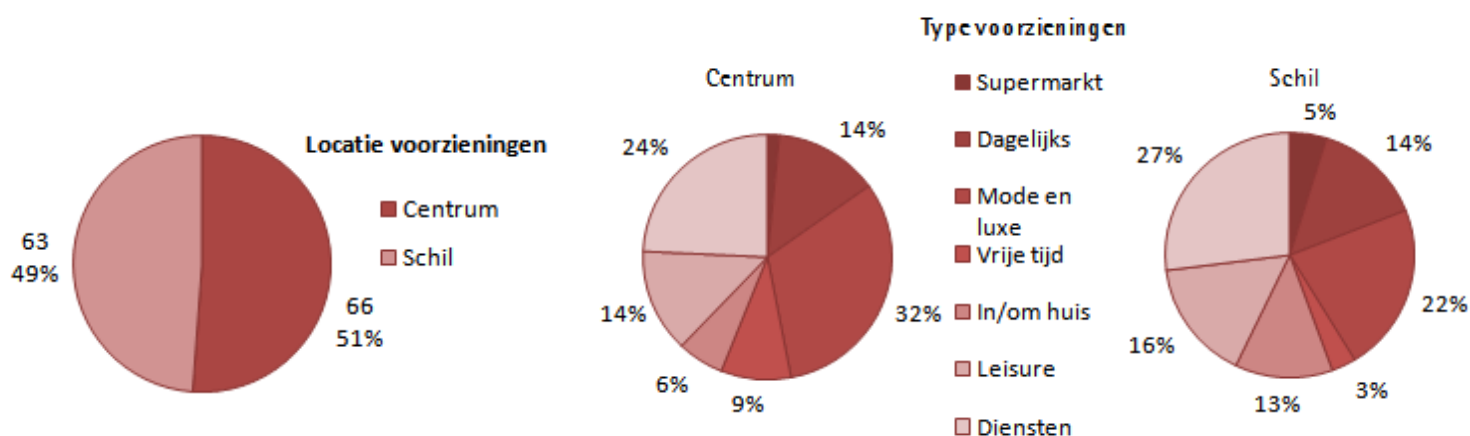
Bovenstaande afbeelding (8.3) is opgebouwd uit de zeven leefbaarheids factoren die in dit onderzoek centraal staan: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

8.4 Economie

In en rond het centrum van Lichtenvoorde zijn totaal 129 ondernemingen gevestigd. Een nagenoeg gelijke verdeling tussen voorzieningen aan het voetgangersgebied en in de schil is daarbij aangehouden. Deze verhouding is mede het gevolg van de aanloopstraten naar het centrum. Straten als de Rapenburgsestraat, de Molenstraat en de Dijkstraat vervullen een rol als aanloopstraat. (Zie grafiek 8.1)

Het type voorzieningen in en rond het centrum is qua leisure, dagelijks en diensten gelijk. De branches in/ omhuis en vrije tijd zijn meer op de logische locaties gevestigd. De vrijetijdswinkels zitten meer in het centrum en de in/ omhuis-zaken meer in de schil.

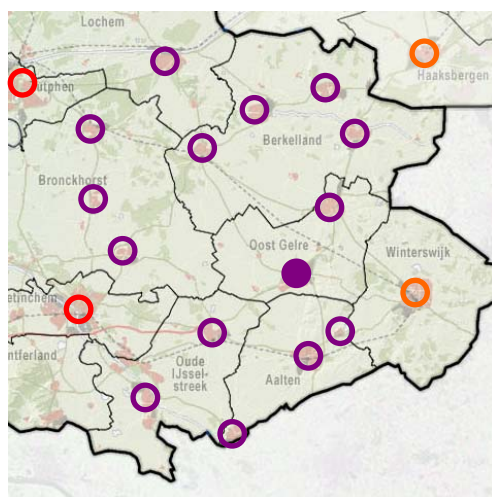
De supermarkten worden in Lichtenvoorde als de publiekstrekkingen beschouwd. Vier van de vijf supermarkten liggen aan de rand van of net buiten het kernwinkelgebied. De C1000 ligt er iets verder buiten.



Grafieken 8.1 Locatie en type van de voorzieningen

De nieuwbouw in en rond het centrum heeft tegelijkertijd met de herinrichting plaats gevonden. Daar waar nieuwe ontwikkelingen voor de gemeente een extra stimulans waren om haast te maken met de realisatie, zette de herinrichting van het gebied de ontwikkelaars weer aan het werk. Deze twee plannen stimuleerden elkaar. Eind 2010 hoopt de gemeente klaar te zijn met de laatste fase van de herinrichting.

Een van de meest in het oog springende veranderingen in de centrumstructuur na 2001 is de herpositionering van de Markt. Destijds was een belangrijke constatering dat de Markt niet het gezellige hart van het centrum was, onder andere door de uitstraling van de panden, het ontbreken van een verblijfsfunctie en een gebrekkige relatie met de omliggende straten. Inmiddels is één zijde van de Markt geheel vernieuwd, hebben zich diverse (dag)horecazaken aan de Markt gevestigd en is door verschillende ingrepen de Markt ook minder op een eiland komen te liggen. De aanwezigheid van de horeca met terrassen heeft de Markt de gewenste verblijfsfunctie gegeven. Ook het terugdringen van de auto heeft hieraan positief bijgedragen. Dit heeft er ook toe geleid dat de Markt minder op een eiland is komen te liggen.



Regionale verzorgingsfunctie

- Doetinchem
- Zutphen

Streek verzorgingsfunctie:

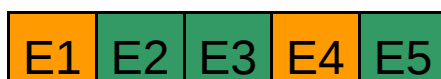
- Haaksbergen
- Winterswijk

Locale verzorgingsfunctie

- Aalten
- Borculo
- Bredevoort
- Dinxperlo
- Eibergen
- Groenlo
- Hengelo (Gld)
- Lichtenvoorde
- Lochem
- Neede
- Ruurlo
- Uift
- Varsseveld
- Vorden
- Zelhem

Afbeelding 8.4 Verzorgingsfuncties bij kernen in de omgeving van Lichtenvoorde

Zoals veel dorpen die in de Achterhoek zijn gelegen vervult ook Lichtenvoorde een lokale verzorgingsfunctie. De concurrentie is dan ook groot en het verzorgingsgebied is beperkt. De kernen rond Lichtenvoorde hebben een kleiner winkelcentrum waardoor consumenten mogelijk toch naar Lichtenvoorde gaan voor hun niet dagelijkse boodschappen.



Afbeelding 8.5 Drie puntsschaal economie

Bovenstaande afbeelding (8.5) is opgebouwd uit de vijf economische factoren die in dit onderzoek centraal staan: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

8.5 Proces

Vanaf het moment dat duidelijk was dat het centrum heringericht zou worden zijn de ondernemers en belanghebbenden betrokken bij het proces. Een inventarisatie van de wensen en eisen onder de verschillende belangengroepen, maakte inzichtelijk wat een ieders beeld bij het centrum was. In een vroeg stadium van het project bleek dat bewoners en gebruikers de auto wilden weren uit het centrum. De overlast was groter dan het voordelen. Hoewel ondernemers bij voorkeur de auto in het centrum wilden houden, stonden zij wel open voor de wensen van hun klanten.

De wens van de bewoners en gebruikers van het centrum om een voetgangerszone te realiseren, werd onderschreven door de gemeente zelf. Tijdens het proces was het echter de insteek om de belanghebbenden zelf met een oplossing te laten komen. De gemeente vervulde daarmee een heel andere rol binnen dit project dan gebruikelijk. Echter door de belanghebbenden het idee te geven dat de maatregel door hen zelf bedacht is, werd uiteindelijk het draagvlak voor de maatregel sterk vergroot.

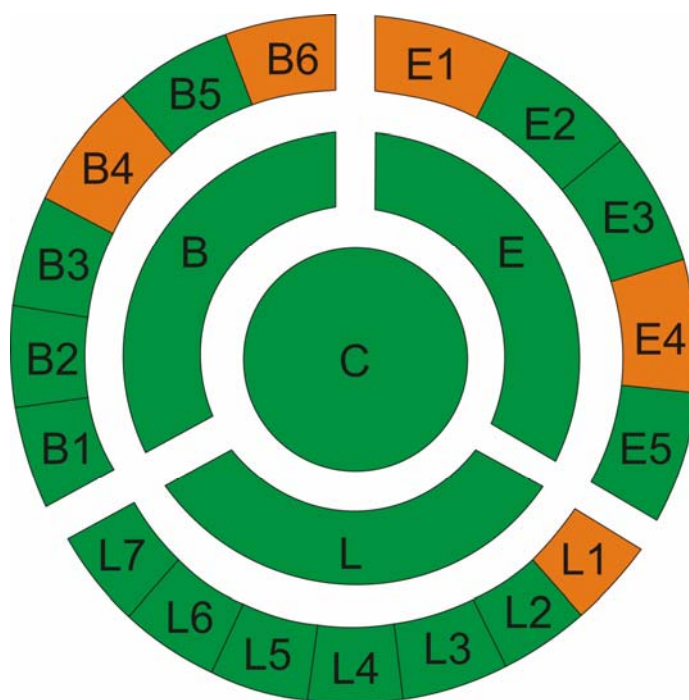
De gemeente kwam tijdens het proces van de centrumherinrichting in het bezit van het grondgebied van het oude ziekenhuis. Dit terrein bleek uitermate geschikt voor uitbreiding en versterking van het centrum. Door op het terrein een publiekstrekker te realiseren werd een zogeheten tweepolenstructuur gecreëerd. Aan de noordzijde van het centrum de aantrekkingspool Varkensmarkt (inclusief Albert Heijn), aan de zuidzijde van het centrum de publiekstrekkingen Jumbo en Aldi. In het midden van deze twee polen vervult de Markt een ontmoetingsplek en rustpunt.

Als voorwaarde voor het realiseren van een nieuw winkelgebied op het ziekenhuisterrein werd gesteld dat eerst het bestaande winkelgebied versterkt diende te worden voordat het nieuwe winkelgebied zou worden gerealiseerd. Anders zouden de gevolgen voor het bestaande winkelgebied desastreus zijn en gedane investeringen niet het gewenste resultaat hebben.

Het realiseren van een autoluw centrum was geen doel op zich. Het doel van de herinrichting was het verkrijgen van een kwalitatief beter centrum. Een autoluw centrum was dan ook slechts het middel om dit voor elkaar te krijgen. Over het algemeen vindt men dat het doel meer dan voldoende is behaald. Wethouder Hulshof is trots op het resultaat, hij zegt hierover het volgende: *'Ons doel van een gezellig en veilig verblijfsgebied voor winkelen en uitgaan is bereikt. Dat we daar goed aan hebben gedaan bewijst ook wel het feit dat we tot één van de beste binnensteden in Nederland zijn uitgekozen.'*

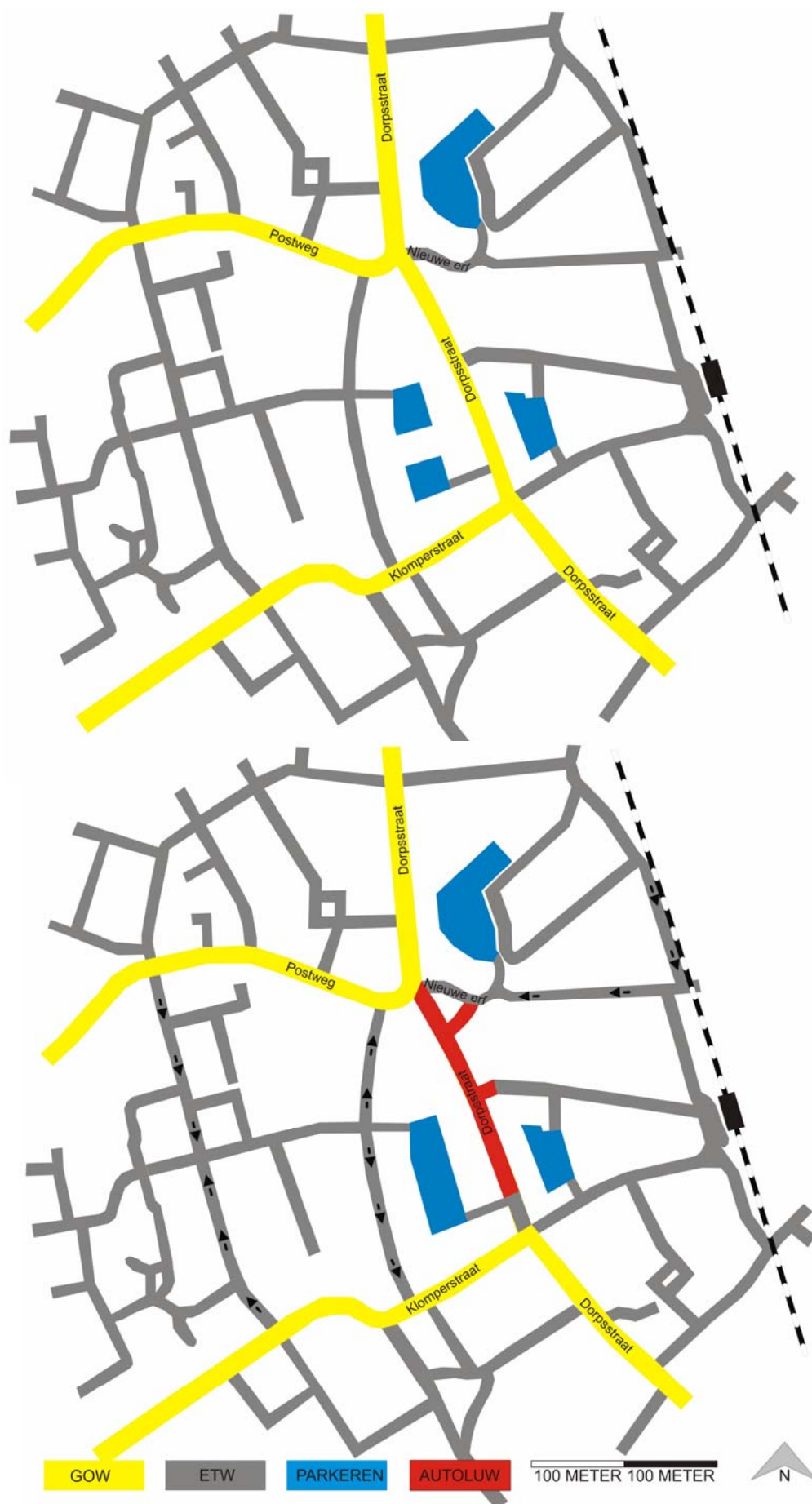
Om tijdens het proces de vragen van belanghebbenden te kunnen beantwoorden is er op de Markt een "Informatiepunt Centrumplan Lichtenvoorde" geopend. Hier kon men terecht met alle vragen over wat er in het centrum zou gaan gebeuren. In het informatiepunt kon men ook terecht voor schets- en ontwerptekeningen, foto's van het verleden, heden en toekomst en voor voorbeelden van materialen die in het centrum gebruikt zouden worden.

8.6 Beoordeling invloedsfactoren



Afbeelding 8.6 Beoordeling invloedsfactoren

In afbeelding 8.6 komen de drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Lichtenvoorde.



Afbeelding 9.1 Centrumkaart Lunteren, oude (b) en nieuwe (o) situatie

9

Lunteren

Lunteren is een dorp op de Veluwe en maakt deel uit van de gemeente Ede, gelegen in de provincie Gelderland. De gemeente Ede heeft bijna 108 duizend inwoners, waarvan er 12.500 in het dorp Lunteren wonen.

9.1 Het centrum

Het centrum van Lunteren wordt gevormd door het Nieuwe Erf en de Dorpsstraat. De Dorpsstraat behoorde tot 2001 tot de doorgaande route tussen Ede en Barneveld. Door realisatie van de A30 om Lunteren heen kreeg het doorgaande verkeer een alternatief. In 2007 is er een zuidelijke ontsluitingsweg aangelegd waardoor het mogelijk werd het centrum opnieuw te ontwikkelen. Om het verkeer te dwingen gebruik te gaan maken van de ontsluitingsweg was een knip in de Dorpsstraat één van de oplossingen. Uiteindelijk is de Dorpsstraat over een lengte van 250 meter autoluw ingericht. (Zie afbeelding 9.1)

9.2 Bereikbaarheid

Rondom het autoluwe gebied liggen drie parkeerterreinen met een totale capaciteit voor 258 auto's waarvan zeven gereserveerd voor mindervalide. Vanaf de parkeerterreinen is de gemiddelde loopafstand naar het autoluwe gebied 77 meter. Op de parkeerterreinen geldt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur. Op de aanwezige langs parkeervakken is een blauwe zone ingesteld met een maximale parkeerduur van 30 minuten. Voor langparkeerders is de parkeercapaciteit nabij het station vergroot.

Na realisatie van de zuidelijke ontsluitingsweg en de A30 is het percentage doorgaand verkeer minimaal. Het verkeer dat er nog rijdt betreft voornamelijk inwoners uit Lunteren zelf. De parallelweg van de Dorpsstraat is uitgevoerd als een eenrichtingsstraat waardoor sluipverkeer voorkomen wordt. Dit levert voor de inwoners van Lunteren geen problemen op maar wordt door onbekenden als onoverzichtelijk ervaren wat tot het nodige zoekverkeer leidt.

Het bestemmingsverkeer wordt doormiddel van een aantal verkeersborden verwezen naar de drie parkeerterreinen. De parkeerterreinen zijn allen gelegen op een andere invalsweg van het dorp. De toegang tot het autoluwe gebied is geregeld door middel van verzinkbare palen op drie van de vier toegangen van het gebied, de vierde toegang is fysiek afgesloten met een verwijderbare paal.

Ondernemers en bewoners van het autoluwe gebied hebben allen een pas ontvangen waarmee de verzinkbare palen bediend kunnen worden. De ondernemerspas is alleen bruikbaar tijdens de venstertijden (07.00h tot 12.00h) die in dit gebied gelden. Nabij de toegangen van het gebied zijn laad en los havens gerealiseerd voor bevoorrading buiten de venstertijden om.

In het gehele centrumgebied zijn fietsers toegestaan omdat het een belangrijke noord/zuid verbinding is en de fietsers bijdragen aan de levendigheid in het centrum. In tegenstelling tot de fietsers zijn invalide voertuigen niet toegestaan in het centrum. Voor hen zijn er op de drie terreinen voldoende parkeerplaatsen gereserveerd. Per openbaar vervoer is het centrum van Lunteren goed bereikbaar, het station ligt op 250 meter en de buurtbus halteerd op 50 meter van het autoluwe gebied.



Afbeelding 9.2 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (9.2) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

9.3 Leefbaarheid

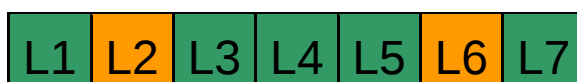
Met het autoluwe maken van het centrum is het gehele centrum opnieuw ingericht. Ook de woonstraten rondom het centrum hebben hierbij een nieuwe inrichting gekregen. In het ontwerp is de laan beplanting zoveel mogelijk instant gehouden waardoor het groene karakter van de Veluwe terugkomt in het centrum van Lunteren.

Nu er geen autoverkeer meer door het centrum rijdt is er vol op ruimte gecreëerd voor de voetganger en fietser. Oorspronkelijk zou de bus van Barneveld naar Ede ook door het centrum blijven rijden, door het gebruik van een andere bestrating is hier visueel ruimte (3,5 meter) voor gecreëerd. Nog voordat de realisatie rond was is de buslijn opgeheven en vervangen door een intensivering van de dienstregeling op het spoor. De visuele ruimte wordt nu gebruikt door de fietsers als fietspad, hierdoor zijn er geen conflicten tussen fietser en voetganger.

Het autoluwe gebied is volledig gelijkvloers uitgevoerd waardoor het ook voor mindervaliden toegankelijk is. Op diverse plaatsen zijn bankjes en fietsenstallingen geplaatst waardoor er een verblijfsgebied gerealiseerd is. Al het straatmeubilair is afgestemd op Lunteren door het gebruik van een reliëfdruk van het 'Lunterse vrouwtje'. Op het nieuwe erf is een groene zone met een muziekkoepeel ontwikkeld, het gebied is licht glooiend waardoor er een natuurlijke tribune ontstaan is.

Lunteren is erg gericht op het toerisme, in de zomermaanden verdubbelt het aantal inwoners zelfs doordat er vele campings in de gemeente liggen. Het spreekt voor zich dat het centrum in de wintermaanden daardoor wat doods lijkt. In de zomermaanden wordt dit ruimschoots goed gemaakt. Om niet alleen de toeristen maar ook bewoners naar het centrum te trekken, worden in de zomermaanden enkele evenementen georganiseerd.

De toegangen van het autoluwe gebied zijn vormgegeven als uitritten, dit leverde af en toe gevaarlijke situaties op waarna de uitritten opnieuw zijn vormgegeven volgens CROW-richtlijnen.



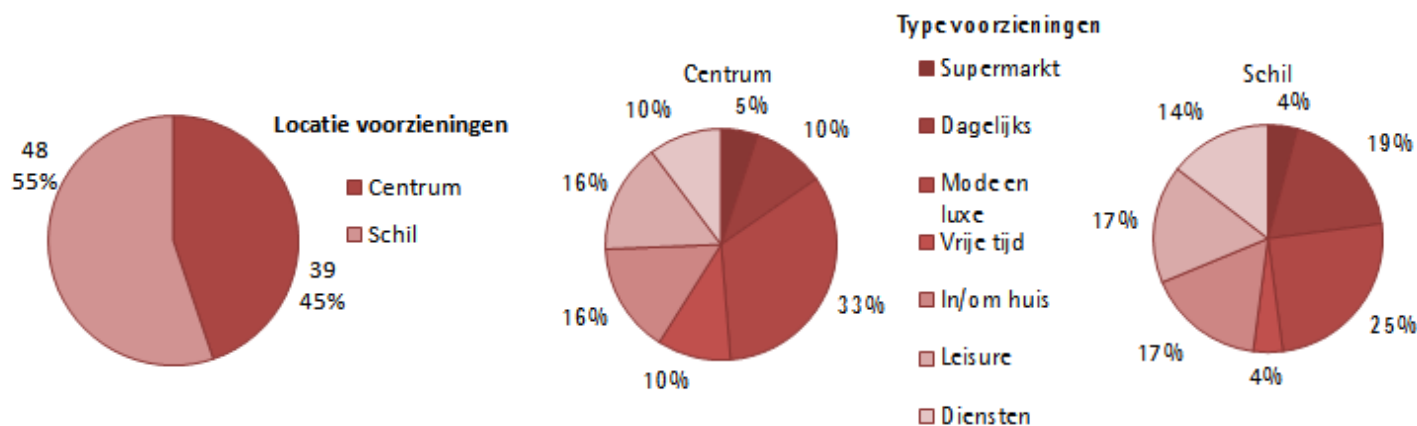
Afbeelding 9.3 Drie puntsschaal leefbaarheid

Bovenstaande afbeelding (8.3) is opgebouwd uit de zeven leefbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

9.4 Economie

In het onderzochte gebied van Lunteren zijn 93 bedrijven aanwezig. Aan de autoluwe straten zijn 45 bedrijven gevestigd. De overige 48 zijn voornamelijk aan het vervolg van de Dorpsstraat gevestigd. Het centrum is dus wel een aangesloten gebied, maar slechts de helft van de bedrijven is daadwerkelijk gevestigd aan het voetgangersgebied.

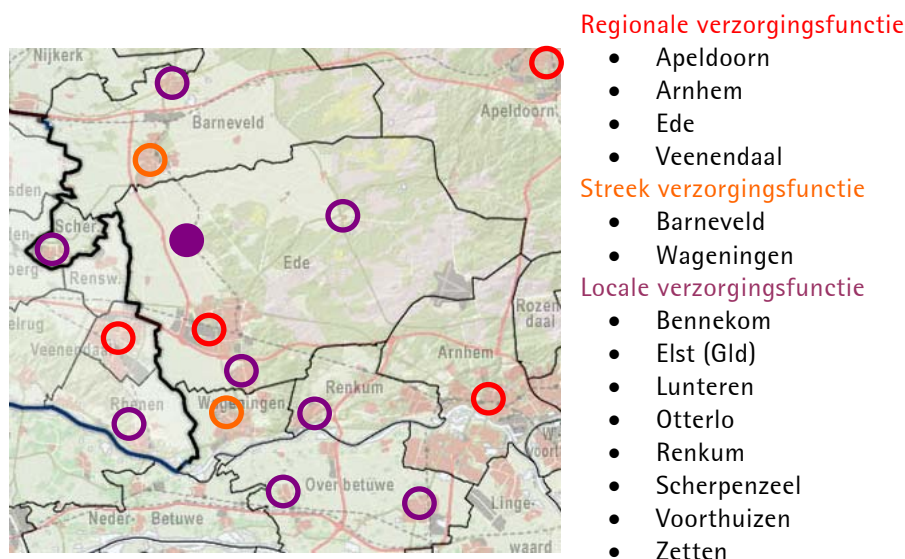
Aan het voetgangersgebied zijn 13 verschillende winkels in de mode en luxe branche gevestigd. Deze branche is met 34 procent ruim de grootste in het centrum maar ook in de schil (24%). Opvallend aan het winkelbestand is dat de helft van de supermarkten gevestigd is aan het voetgangersgebied. Deze twee supermarkten hebben echter wel een ingang aan de voor en achterzijde van de winkel, hiermee is ook de bereikbaarheid met de auto gegarandeerd. Een tweede opvallendheid aan het winkelbestand is de aanwezigheid van een autodealer in de voetgangerszone. Dit lijkt in eerste instantie een tegenstrijdigheid, maar de dealer is goed bereikbaar via de achterzijde van zijn pand. Tevens is de aanwezigheid van een meubelzaak en bibliotheek in het voetgangersgebied ook opmerkelijk te noemen. Tachtig procent van de levensmiddelenwinkels bevindt zich buiten het voetgangersgebied. (Zie grafiek 9.1)



Grafieken 9.1 Locatie en type van de voorzieningen

Het winkelfront in het voetgangersgebied is redelijk aaneengesloten. Slechts een drietal huizen en drietal leegstanden onderbreken het winkelfront. Buiten het voetgangersgebied is wel sprake van een verspreide ligging van de bedrijven. De panden die aan het voetgangersgebied staan, hebben een goede afwisseling tussen moderne en historische architectuur. Met de historische architectuur wordt het dorpse karakter vergroot. De afwisseling tussen de verschillende bouwstijlen en de verschillende voorzieningen zorgt voor een prettig verblijfsklimaat voor een groot gedeelte van de klanten en ondernemers.

De kwaliteitsslag in het centrum is bij ontwikkelaars niet onopgemerkt gebleven, in het centrum hebben en vinden er veel ontwikkeling plaats. Zo is er een appartementencomplex met eronder commerciële ruimten gebouwd. Rondom het centrum worden op dit moment twee woningbouwprojecten gerealiseerd.



Afbeelding 9.4 Verzorgingsfuncties bij kernen in de omgeving van Lunteren

Lunteren is gelegen tussen een aantal grote steden die een hogere verzorgingsfunctie hebben. In de directe omgeving van Lunteren zijn geen plaatsen gelegen met een vergelijkbare verzorgingsfunctie (zie afbeelding 9.4). Door de ligging tussen de steden Barneveld en Ede is het verzorgingsgebied van de plaats Lunteren beperkt.



Afbeelding 9.5 Drie puntsschaal economie

Bovenstaande afbeelding (9.5) is opgebouwd uit de vijf economische factoren die in dit onderzoek centraal staan: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

9.5 Proces

De gemeente Ede had al lange tijd een autoluw centrum in Lunteren voor ogen, dit heeft men echter nooit bekendgemaakt richting de inwoners. Intern is gekeken welke stappen genomen moesten worden om het autoluw maken van het centrum een succes te maken. Na de aanleg van de A30 was er niet veel doorgaand verkeer meer in Lunteren, het verkeer wat er nog reed zou vanaf dat moment over een nieuw aan te leggen randweg gaan. Resultaat was dat er enkel nog bestemmend verkeer aanwezig was in het centrum.

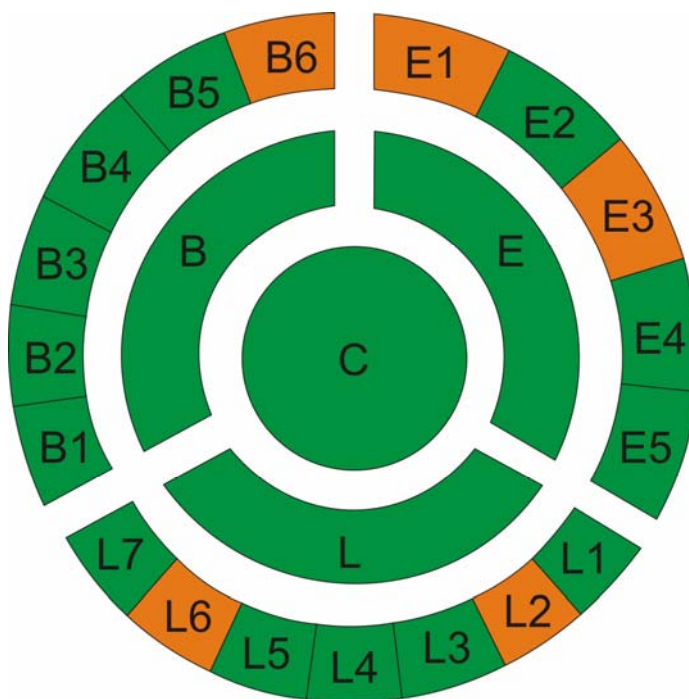
Voor een deel van de ondernemers was op dit moment duidelijk dat een autoluw centrum een logisch vervolg zou zijn. Er was een duidelijke tweedeling zichtbaar, wat heeft geresulteerd in een autoluw gedeelte en een gedeelte met autoverkeer. De gemeente had hier geen problemen mee omdat het op deze manier eenvoudiger werd het centrum bereikbaar te houden. Het autoluw maken had wel de nodige consequenties, vooral de financiering was een lastig punt.

Vanuit de ondernemers en bewoners is een klankbordgroep samengesteld welke samen met de gemeente heeft gewerkt aan de inrichting van het centrum. Om hier een goed beeld bij te kunnen vormen zijn er excursies geweest naar Epe en Enschede. De klankbordgroep heeft in het hele proces een adviserende rol gehad.

Aan ondernemers en belangstellenden werden twee verschillende varianten gepresenteerd, een standaardafwerking en een met een extra kwaliteitsslag. De variant met extra kwaliteit kon alleen gerealiseerd worden als de ondernemers zouden bijdragen aan de meerprijs die deze variant met zich meebracht. Door de negatieve uitspraken van de rechtbank over het heffen van een baatbelasting werd hier al snel vanaf gezien. Voorgesteld werd om ondernemers een vrijwillige bijdrage te laten betalen, waarbij tenminste 90% van de ondernemers mee zou betalen.

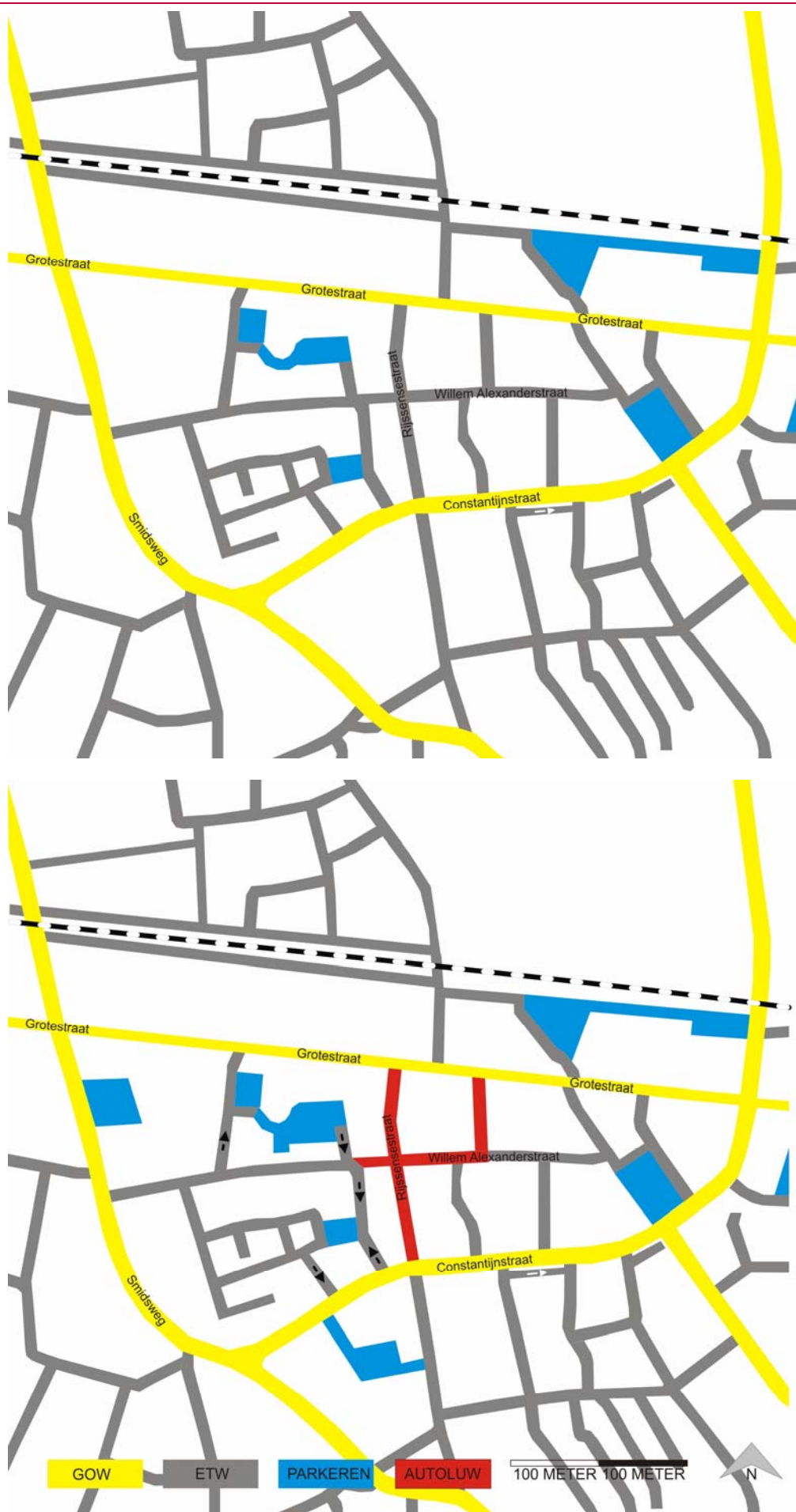
Na verloop van tijd leek het erop dat de beoogde financiële middelen niet behaald leken te worden. De gemeente opperde toen om in het centrum van Lunteren betaald parkeren in te gaan voeren. Hier waren alle ondernemers faliekant tegen waardoor ook de laatste ondernemers hun bijdrage leverden aan het centrum. De ondernemers die niet wouden betalen werden aan de schandpaal hangen door posters op te hangen dat die winkels gemeden moesten worden. Het uiteindelijke resultaat wordt door iedereen als zeer positief ervaren, men wil absoluut niet meer terug naar de oude situatie.

9.6 Beoordeling invloedsfactoren



Afbeelding 9.6 Beoordeling invloedsfactoren

In afbeelding 9.6 komen de drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Lunteren.



Afbeelding 10.1 Centrumkaart Nijverdal, oude (b) en nieuwe (o) situatie

10 Nijverdal

Nijverdal is een dorp op de grens van Salland en Twente en maakt deel uit van de gemeente Hellendoorn, gelegen in de provincie Overijssel. De gemeente Hellendoorn heeft 35 duizend inwoners, waarvan er 25.000 in het dorp Nijverdal wonen.

10.1 Het centrum

Het Nijverdalse centrum is in de loop van de jaren sterk veranderd. In de jaren '60 waren de meeste ondernemers voornamelijk gevestigd aan de Rijksweg 35, de huidige Grotestraat. Door de almaar toenemende intensiteit op deze weg gingen ondernemers verhuizen naar een zijstraat, de Rijssensestraat dit is tegenwoordig het Keizerserf. In 1985 is deze straat ingericht als winkelerf, vervolgens is in 2001 de straat autoluw ingericht en is de Willem Alexanderstraat toegevoegd. De meeste winkels zijn nu gevestigd aan de Grotestraat in combinatie met het autoluwe gebied. (Zie afbeelding 10.1)

10.2 Bereikbaarheid

Voordat het Keizerserf in 1985 een winkelerf werd lag hier vroeger de doorgaande weg naar Rijssen, de Rijssensestraat. Deze route is begin jaren '80 verlegd naar westen en heeft haar naam meegenomen. Doordat het doorgaande verkeer niets meer te zoeken had in het centrum ontstond er de mogelijkheid de route minder aantrekkelijk te maken voor autoverkeer wat uiteindelijk heeft geresulteerd in een autoluw centrum.

Voor bestemmend verkeer zijn er rondom het centrum acht parkeerterreinen met in totaal 783 parkeerplaatsen waarvan er twaalf bestemd zijn voor invalide voertuigen. De gemiddelde loopafstand vanaf een parkeerplaats naar het autoluwe centrum is 172 meter. De verschillende terreinen zijn verdeeld in lang parkeren en een regulatie doormiddel van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur. Rondom het centrum van Nijverdal is doormiddel van statische bebording een parkeerroute in aangegeven.

In de winkelpromenade langs de Grotestraat en in het autoluwe gebied delen de fietser en de voetganger de ruimte. De gemeente heeft hier speciaal op ingezet om de beperkte ruimte langs de grote straat optimaal te kunnen gebruiken. Dit beleid is doorgezet in het autoluwe centrumgebied.

In de ochtenduren (07.00h tot 13.00h) is het toegestaan het autoluwe gebied vanaf de zuidzijde in te rijden voor bevoorradend verkeer en mindervalide voertuigen. Het centrum is aan de noord- en zuidzijde niet fysiek afgesloten, de oost- en westzijde is afgesloten met verwijderbare palen.

Het centrum is met het openbaar vervoer redelijk goed bereikbaar, de doorgaande bussen vanaf station Nijverdal naar station Rijssen halteren op 70 meter afstand van het centrum. De buurtbus die kleine omliggende kernen aandoet eindigt bij het autoluwe gebied. Het station van Nijverdal ligt op 750 meter lopen.



Afbeelding 10.2 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (10.2) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

10.3 Leefbaarheid

Het centrum kan opgedeeld worden in twee delen. Autoluw en niet autoluw, vanzelfsprekend is de inrichting hier op aangepast. Het autoluwe Keizerserf is in het midden voorzien van een voorzieningenstrook, hierop zijn functies als fietsenstallingen, verlichting, bankjes, bomen, vuilnisbakken en speeltoestellen geplaatst. Door deze functies te concentreren in het midden ontstaat er een kwalitatieve gevel die niet verstoord wordt door geparkeerde fietsen. De inrichting werkt erg goed, zo goed dat het op piek momenten haast niet mogelijk is van de ene kant naar de andere kant te lopen.

Door de concentratie van winkels en duidelijk beleid voor het centrum is er in de loop van de jaren een volledig winkelfront ontstaan. Doordat de centrumfunctie wordt geconcentreerd aan het Keizerserf, staan er in de Grotestraat veel panden leeg.

In het autoluwe gebied is fietsen toegestaan, op piek momenten zitten de voetganger en de fietser elkaar dan ook vaak in de weg. Op grote duidelijke borden wordt wel aangegeven dat de fietser te gast is en zich zou moeten aanpassen aan de voetganger. Doorgaans is dit vaak tegengesteld, iets wat het veiligheidsgevoel onder voornamelijk de oudere consumenten niet altijd ten goede komt.

Voor mindervalide mensen is geprobeerd het centrum zo toegankelijk mogelijk te houden, toch zit er een behoorlijk hoogteverschil in het gebied. Dit hoogteverschil wordt in de Willem Alexanderstraat opgevangen door een flauwe helling in het midden, langs de gevels is gewerkt met traptreden deze worden van elkaar gescheiden door een lange muur met daarop een houten zitting. Het Keizerserf is volledig vlak en aan beide uiteinden voorzien van oversteekplaatsen waardoor het gebied erg toegankelijk is.



Afbeelding 10.3 Drie puntsschaal leefbaarheid

Bovenstaande afbeelding (10.3) is opgebouwd uit de zeven leefbaarheids factoren die in dit onderzoek centraal staan: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

10.4 Economie

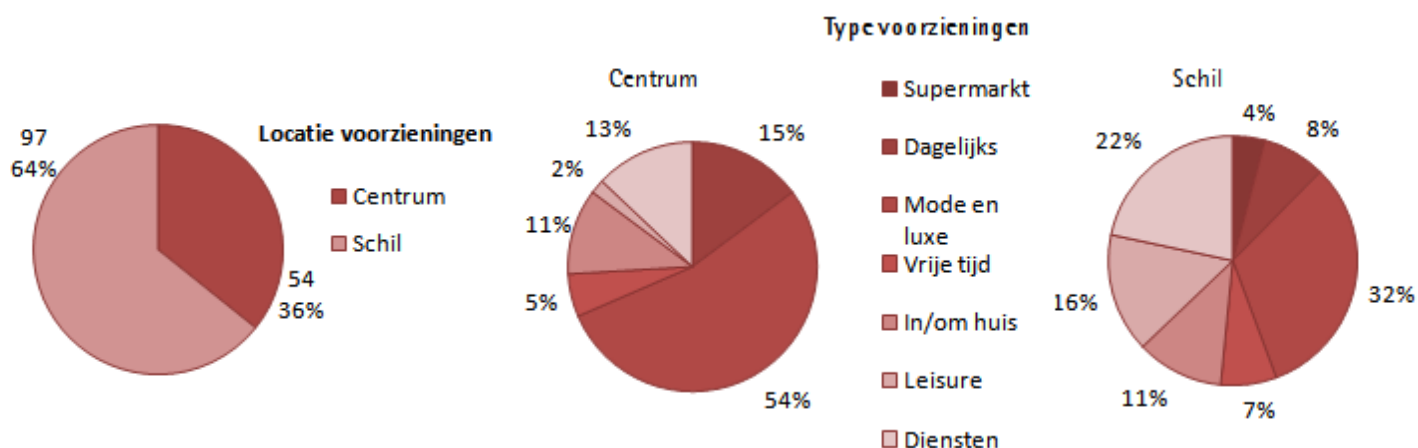
Een totaal van 152 detailhandelaren is kenmerkend voor het winkelbestand van Nijverdal. Wanneer gekeken wordt naar de branchering en de locatie van de winkels in Nijverdal valt direct op dat slechts een derde van de ondernemingen is gevestigd aan het autoluwe

gebied. Tweederde van de winkels is gevestigd in de schil rond het centrum. Voornamelijk aan de grote straat (N35) zijn veel winkels gevestigd. In totaal is de helft van de ondernemers gevestigd aan de Grotestraat, dit komt overeen met 78% van de winkels die in de schil geteld zijn. (Zie grafiek 10.1)

Een tweede opvallendheid aan de branchering is de afwezigheid van horeca in het centrum. De horeca welke in de schil is gevestigd bevindt zich grotendeels aan de Grotestraat. (Zie grafiek 10.1)

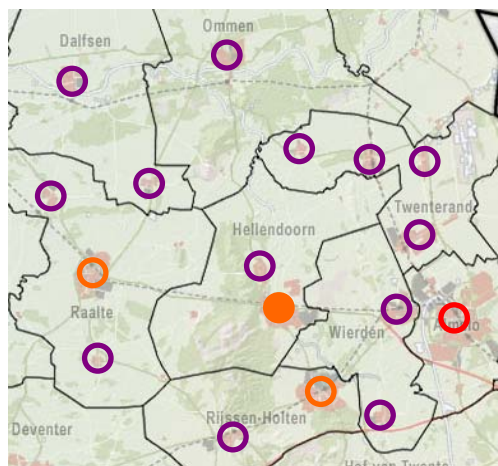
Naast het ontbreken van horeca in het centrum is ook geen enkele supermarkt gevestigd aan het autoluwe gebied. Vier supermarkten zijn verder gelegen van het centrum, maar bevinden zich wel binnen de schil.

Het aantal winkels in de branches mode/luxe en dagelijks is in het centrum en in de schil gelijk. Binnen het centrum is de helft van de ondernemingen een mode- of luxe winkel.



Grafieken 10.1 Locatie en type van de voorzieningen

Aan de rand van het voetgangersgebied wordt momenteel hard gewerkt aan een uitbreiding van het winkelcentrum. Op het Dunantplein wordt een complex met 250 parkeerplaatsen, 20 winkels (waaronder een C&A als publiekstrekker) en een groot aantal appartementen gebouwd. De bouw van het complex leidt tot het in de nabije toekomst vergroten van het voetgangersgebied tot aan de Markt. In het centrum is slechts één leegstaand pand aanwezig.



Afbeelding 10.4 Verzorgingsfuncties bij kernen in de omgeving van Nijverdal

Regionale verzorgingsfunctie

- Almelo

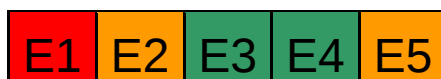
Streek verzorgingsfunctie

- Nijverdal
- Raalte
- Rijssen

Lokale verzorgingsfunctie

- Dalfsen
- Den Ham
- Enter
- Heeten
- Heino
- Hellendoorn
- Holten
- Lemelerveld
- Ommen
- Vriezenveen
- Vroomshoop
- Westerhaar
- Wierden

Hoewel Nijverdal is gelegen tussen Almelo, Raalte en Rijssen kent het dorp toch een streekverzorgende functie. Aan de noordzijde van de plaats zijn een groot aantal kleinere dorpen, maar door de aanwezigheid van meerdere grotere centra is de concurrentie groot en het verzorgingsgebied beperkt.



Afbeelding 10.5 Drie puntsschaal economie

Bovenstaande afbeelding (10.5) is opgebouwd uit de vijf economische factoren die in dit onderzoek centraal staan: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

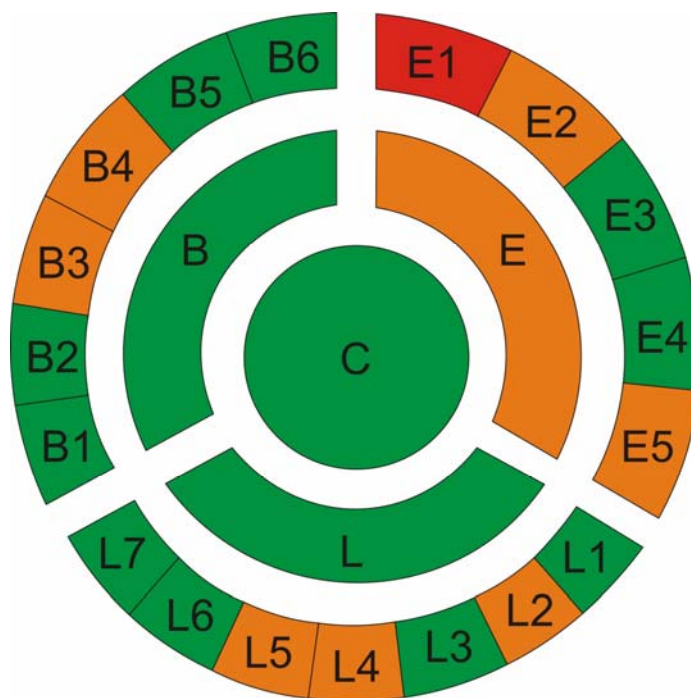
10.5 Proces

De gemeente Hellendoorn heeft een autoluw centrum altijd voor ogen gehad. Door de realisatie van een winkelerf is hier al een eerste aanzet toe gegeven. In het jaar 2000 is er een ambtelijke werkgroep opgericht die gezamenlijk een plan van aanpak hebben geschreven voor de herinrichting van het Keizerserf en Willem Alexanderstraat. Dit plan van aanpak is geschreven op basis van een programma van eisen dat door het college van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld.

De herinrichting vond plaats door het voeren van een interactief planproces. De ervaring leerde dat een open(hartige) gedachtewisseling voorwaarde was voor het bewerkstelligen van een breed draagvlak. Dit was de noodzakelijke basis voor kwaliteit en uitvoerbaarheid van het herinrichtingsplan Keizerserf/ Willem Alexanderstraat.

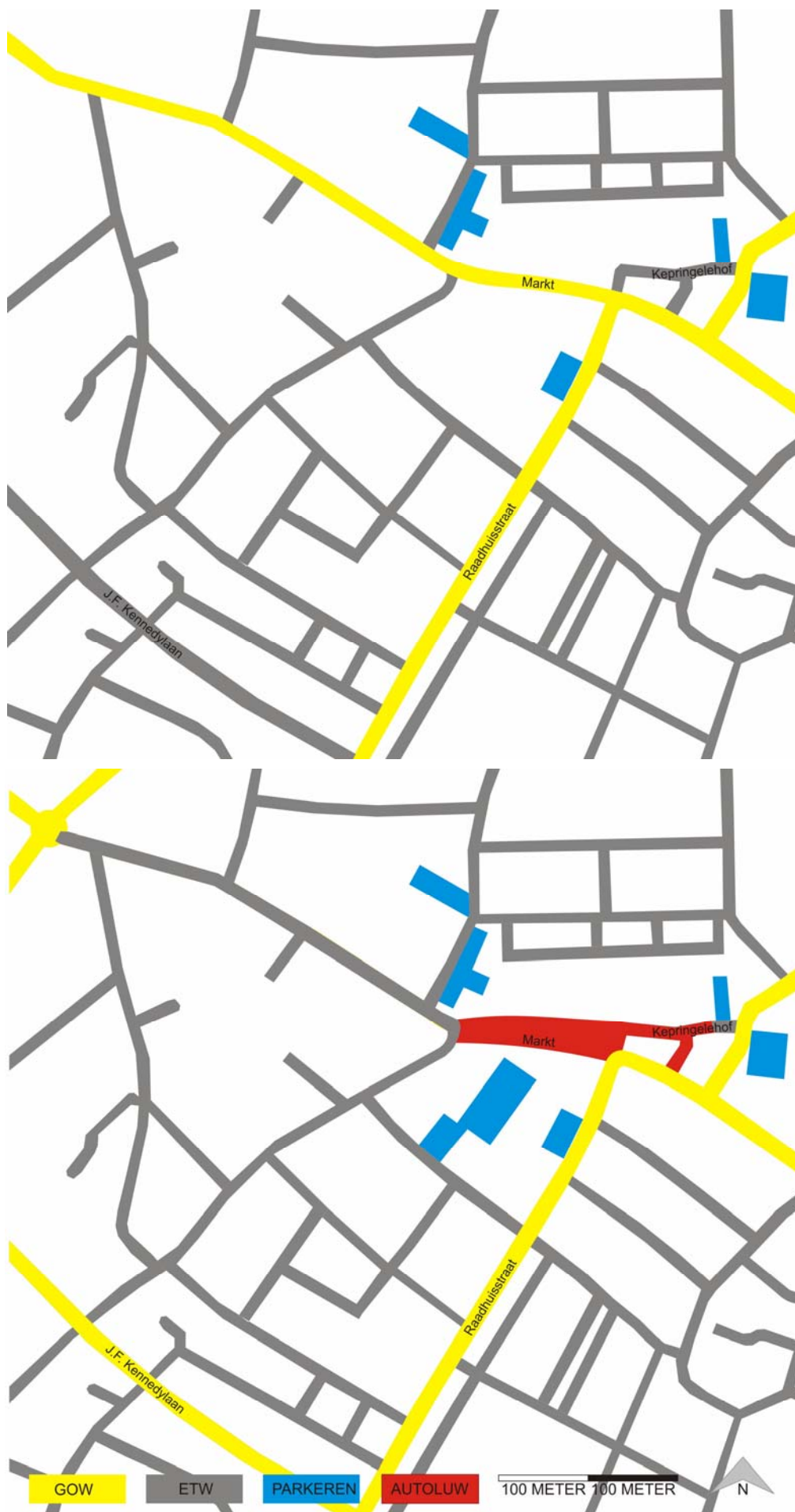
Naast de ambtelijke werkgroep was er gelijktijdig een klankbordgroep actief. De groep bestond uit ambtenaren, politie, brandweer, verenigingen van eigenaren, milieuraad, ondernemersvereniging en werkgroep Groen Nijverdal. In het eerste overleg tussen ambtenaren en klankbordleden zijn er diverse stelling voorgelegd aan de leden uit de klankbordgroep. Op basis van deze stellingen kon er bepaald worden op welke lijn de verschillende leden zaten en was het voor de ambtelijke werkgroep duidelijk binnen welke kaders ze konden bewegen om tot een gedragen ontwerp te komen. Na afloop van het proces is er in het centrum van Nijverdal een krant verspreid waarin de werkzaamheden bekend gemaakt worden en de fasering duidelijk in kaart is gebracht. Het uitvoerende bedrijf had zich door middel van een wurgcontract te houden aan deze planning. Het werk moest eind oktober 2001 gereed zijn zodat de aankopen voor de feestdagen geen hinder ondervonden.

10.6 Beoordeling invloedsfactoren



Afbeelding 10.6 Beoordeling invloedsfactoren

In afbeelding 10.6 komen de drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Nijverdal.



Afbeelding 11.1 Centrumkaart Panningen, oude (b) en nieuwe (o) situatie

11 Panningen

Panningen is een dorp in het noorden van de provincie Limburg en maakt deel uit van de gemeente Peel en Maas. De gemeente Peel en Maas heeft 42 duizend inwoners, waarvan er 7.500 in het dorp Panningen wonen.

11.1 Het centrum

Panningen heeft een verzorgende functie gericht op de gemeente Peel en Maas. Het is de enige kern waar een diversiteit aan winkels gevestigd is. Door de grote afstanden tussen de verschillende kernen is de automobilititeit groot. De doorgaande route liep door de winkelstraat, om het centrum autoluw te kunnen maken is in 1988 de John F. Kennedylaan, deze weg vormt de nieuwe doorgaande route. Nu er een alternatieve route is gerealiseerd werd het mogelijk een klein deel van het centrum af te sluiten voor autoverkeer, in 1991 is men begonnen met een klein gedeelte van de Markt autoluw te maken in 2001 is de gehele Markt en een klein stukje van de Kepringelehof autoluw geworden. (Zie afbeelding 11.1)

11.2 Bereikbaarheid

De ligging van Panningen tussen twee N-wegen zorgt ervoor dat er weinig doorgaand verkeer in het dorp rijdt. Het doorgaande verkeer dat voor de herinrichting door het centrum reed, wordt omgeleid via de John F. Kennedylaan. Vanaf deze weg zijn er diverse toegangswegen die naar het centrum leiden.

Rond het centrum ligt een parkeerring waarlangs een zevental parkeerterreinen zijn gelegen. De parkeerterreinen zijn allen opgenomen in de parkeerroute. De totale capaciteit van deze terreinen is 332 plaatsen waarvan er 14 gereserveerd zijn voor mindervalide voertuigen. De gemiddelde loopafstand van een parkeerplaats tot het centrum ligt op 133 meter. In het hele centrum is het parkeren gereguleerd doormiddel van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur. Op een grotere afstand is er ook plaats voor langparkeerders. Overigens is er weinig handhaving op deze blauwe zone.

Het gebied is fysiek afgesloten doormiddel van verzinkbare palen. Ondernemers en bewoners die niet via de achterzijde bereikbaar zijn hebben allen een pas ontvangen waarmee zij het gebied in kunnen. De pas voor bewoners is 24 uur per dag te gebruiken, die van ondernemers en leveranciers alleen in de venstertijd tussen 06.00h en 12.00h. Voor uitzonderlijke gevallen zijn er in het centrum een aantal sleutelhouders, hiermee zijn de ondernemers zelf verantwoordelijke voor het autoluwe gebied.

Van de mindervalide mensen wordt verwacht dat zij hun voertuigen buiten het centrum parkeren, het is voor hen niet toegestaan het centrum met voertuig te betreden. Fietzers zijn wel toegestaan in het voetgangersgebied. De breedte van de Markt laat het toe dat fietsers en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken.

Op 80 meter van het autoluwe centrum ligt de centrale bushalte van Panningen. Vanaf deze halte gaan er vijf bussen naar diverse omliggende kernen, station Horst-Sevenum en Venlo.



Afbeelding 11.2 Drie puntsschaal bereikbaarheid

Bovenstaande afbeelding (11.2) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

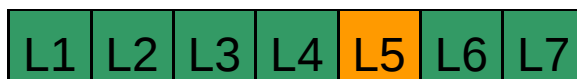
11.3 Leefbaarheid

Het gehele centrum van Panningen is geconcentreerd in en rond het autoluwe gebied. Rond de centrumring en nabij de parkeerterreinen zijn nog enkele winkels gevestigd. Het autoluwe gebied, met een lengte van 280 meter, en een gedeelte van de centrumring zijn opnieuw ingericht. Waarbij gekozen is voor kwalitatieve materialen als natuursteen en gebakken klinkers. Door de combinatie van materialen is er langs de gevels een loper gecreëerd van 2,5 meter breed. Het tussenliggende gebied vormt een loper die uitmondt in een plein. Op dit plein wordt de weekmarkt en enkele evenementen georganiseerd.

De Kepringelehof is ook heringericht maar heeft nog steeds een duidelijke rijloper en trottoirs, toch is deze straat ook deels autoluw omdat het een aanloopstraat naar de Markt is. Om het gebied levendig en aantrekkelijk te houden en vooral de toeristen naar het centrum te trekken is fietsen in het gehele centrum toegestaan. Op verschillende plaatsen is er een ruime fietsenstalling gerealiseerd.

Zowel de Markt als de Kepringelehof zijn zonder niveau verschillen aangelegd, hierdoor is het gebied voor mindervalide mensen uitstekend toegankelijk. Voor blinden en slechtzienden is er geen geleidevoorziening. Maar obstakels als bankjes, lantaarnpalen, bomen en winkeluitstallingen worden allemaal in één lijn geplaatst. Uitzondering hierop zijn de verschillende terrassen.

Het gebied is op drie plaatsen toegankelijk, de twee toegangen op de markt zijn vormgegeven als uitritconstructies, de derde toegang is een knip in de weg. Op al deze plaatsen zijn de afgelopen jaren geen ongevallen voorgekomen en wordt de situatie ook niet als gevaarlijk ervaren.



Afbeelding 11.3 Drie puntsschaal leefbaarheid

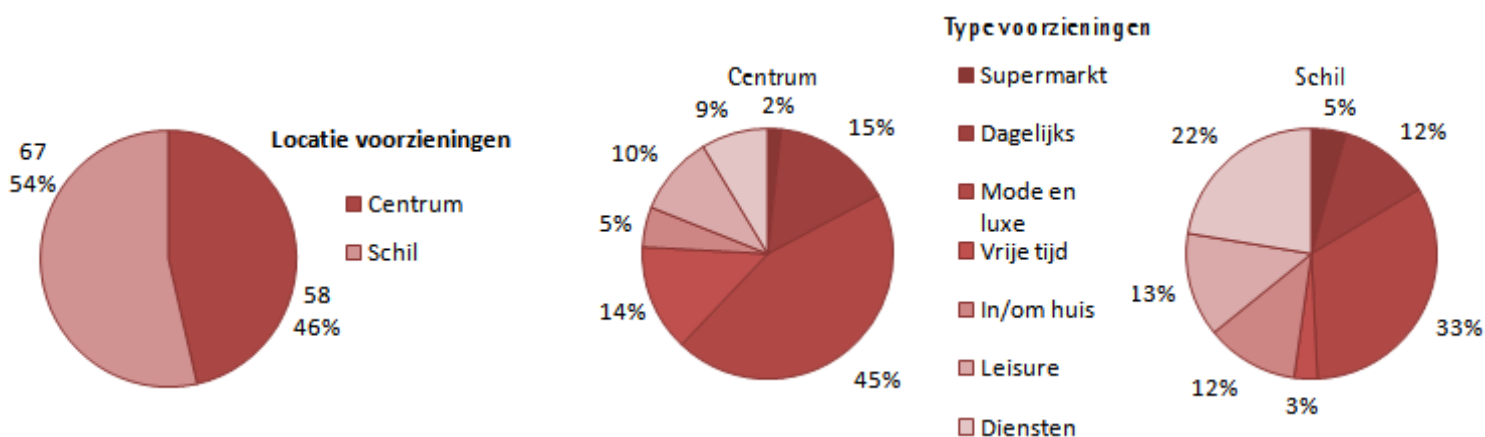
Bovenstaande afbeelding (11.3) is opgebouwd uit de zeven leefbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

11.4 Economie

In en rond het centrum van Panningen zijn 125 ondernemingen gevestigd. Meer dan de helft (67) daarvan is gevestigd buiten het autoluwe gebied. Dit komt doordat voornamelijk rond parkeerterreinen een groot aantal winkels zijn gevestigd.

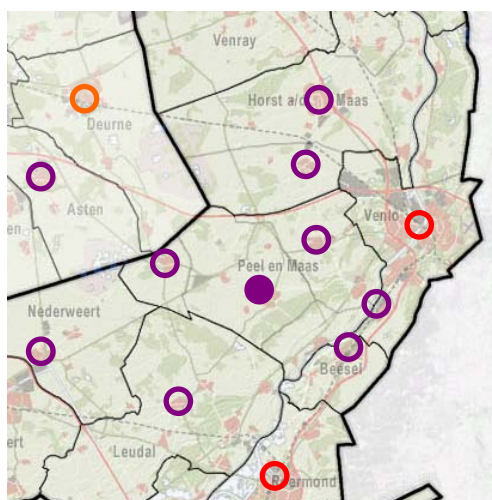
In het autoluwe gedeelte van Panningen bevindt 45% van de winkels zich in de mode en luxe branche. In het centrum is één leegstaand pand aanwezig en bevinden zich vijf woningen. (Zie grafiek 11.1)

Tegelijk met de herinrichting van het centrum hebben ruimtelijke ontwikkelingen plaats gevonden. Passage "De Pit" vormt een overdekt winkelcentrum met een zevental winkels. Deze uitbreiding van het centrum is een extra impuls om bezoekers naar het centrum te blijven trekken.



Grafieken 11.1 Locatie en type van de voorzieningen

Het centrum van Panningen vervult een lokale verzorgingsfunctie. Binnen de gemeentegrens is Panningen de grootste plaats en de plaats met het grootste centrum. In afbeelding 11.4 is de verspreiding van centra met verschillende verzorgingsfuncties weergegeven. Rond Panningen zijn een aantal plaatsen met een lokale functie gelegen, deze hebben echter allen minder winkels. [Locatus 2010]



Regionale verzorgingsfunctie

- Roermond
- Venlo

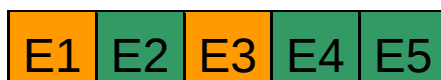
Streek verzorgingsfunctie

- Deurne

Lokale verzorgingsfunctie

- Asten
- Heythuysen
- Horst
- Nederweert
- Maasbree
- Meijel
- Panningen
- Reuver
- Sevenum
- Tegelen

Afbeelding 11.4 Verzorgingsfuncties bij kernen in de omgeving van Panningen



Afbeelding 11.5 Drie puntsschaal economie

Bovenstaande afbeelding (11.5) is opgebouwd uit de vijf economische factoren die in dit onderzoek centraal staan: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

11.5 Proces

Al in 1988 is het proces in werking gezet tot het terugdringen van de auto in het centrum van Panningen. Op verzoek van de ondernemers is er overleg geweest met de gemeente om gezamenlijk een stichting op te richten ter verbetering van het centrum. Dit heeft geleid tot Stichting Centrummanagement Panningen. In deze stichting zijn naast de gemeente en de ondernemers ook de woningstichting, MKB-Limburg, vastgoedeigenaren en Rabobank actief.

Door het Centrummanagement te betrekken in overleggen over het autoluw maken van het centrum trad er vanaf dag één een hoge mate van participatie op. Nadeel van deze manier van werken was de vertraging van het project en de toenemende projectkosten. De communicatie naar overige belanghebbenden vond voornamelijk plaats via nieuwsbrieven, lokale media en informatieavonden. Met deze werkwijze is het draagvlak voor de maatregel heel sterk geweest waardoor de politiek zich genoodzaakt zag mee te werken aan het plan.

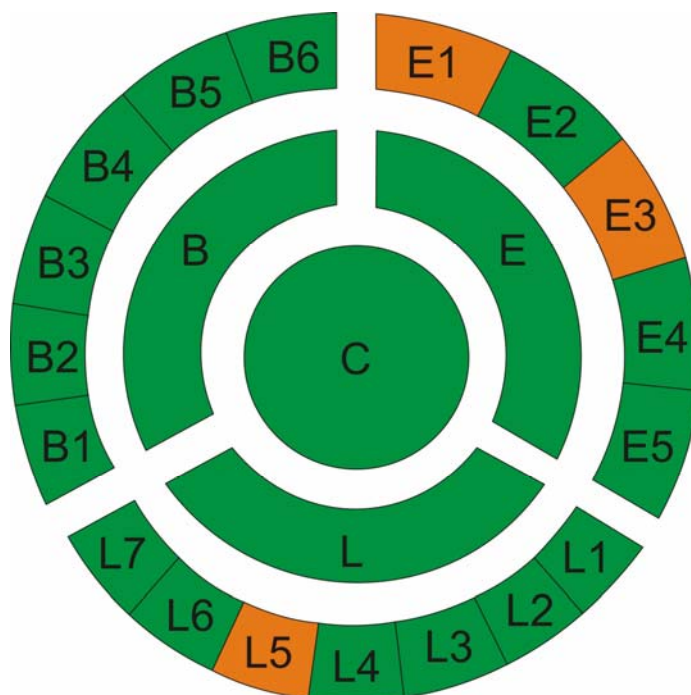
Met het autoluw maken van het centrum werd Panningen een aantrekkelijke plaats voor investeerders. Waarna er in het centrum diverse nieuwbouwplannen zijn gerealiseerd met appartementen en daaronder winkelruimte.

De financiering van de herinrichting is een groot probleem geweest. Net als in vele andere gemeenten (waaronder Maastricht) was de financiering geregeld door ondernemers mee te laten betalen aan de herinrichting door invoeren van een baatbelasting. Door de rechtbank van Maastricht is het gebruik van deze regeling niet bestemd voor een herinrichting. Om gerechtelijke procedures in Panningen te voorkomen is de ingevoerde baatbelasting weer teruggedraaid waardoor de kosten geheel voor rekening van de gemeente kwamen.

De rechtbank van Maastricht heeft op 9 november 2007 (procedurenummer AWB 06 / 2579 BAATBL ZWA) de volgende uitspraak gedaan over het heffen van een baatbelasting: *'verhaal van kosten door middel van een baatbelasting is slechts mogelijk indien het geheel van voorzieningen in het heringerichte centrum, in vergelijking met de toestand waarin dit geheel zich zou bevinden indien de voordien aanwezige voorzieningen in staat van nieuw zouden verkeren, naar inrichting aard of omvang wezenlijk veranderd is'.*

Op grond van deze uitspraak (en vele andere) is het juridisch gezien vrijwel onmogelijk een baatbelasting in te voeren voor de herinrichting van een centrumgebied. De functie van het gebied blijft immers gelijk, wonen en winkelen.

11.6 Beoordeling invloedsfactoren



Afbeelding 11.6 Beoordeling invloedsfactoren

In afbeelding 11.6 komen de drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Nijverdal.

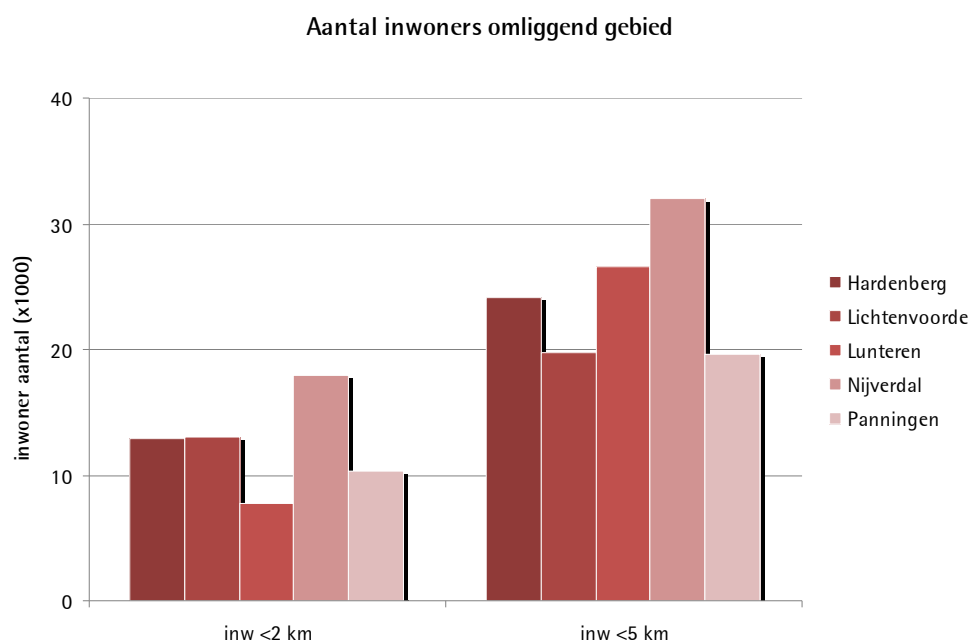
12 Analyse

In de voorgaande hoofdstukken zijn de autoluwe gebieden beschreven.

In dit hoofdstuk worden de vijf verschillende kernen met elkaar en de literatuur vergeleken. In bijlage G zijn tabellen opgenomen waaruit de analyse is voortgekomen.

12.1 Centrum

De vijf onderzochte kernen verschillen op bepaalde vlakken sterk van elkaar, maar hebben ook grote overeenkomsten. De omvang van de kernen is daar een goed voorbeeld van. Zo is Panningen het kleinst met slechts 7.446 inwoners en Nijverdal het grootst met bijna 25.000 inwoners, zie grafiek 12.1. Omdat Hardenberg de enige grote plaats in het noordoosten van Overijssel is heeft het vanuit de provincie de functie tot streekcentrum gekregen om de vitaliteit en leefbaarheid op peil te houden.



Grafiek 12.1 Inwoneraantal bij verschillende hemelsbrede afstanden [Locatus, maart 2010]

In alle kernen is het toerisme een belangrijke inkomstenbron voor zowel de gemeente als ondernemers. Vooral Lunteren profiteert hiervan omdat in de zomermaanden het aantal "inwoners" verdubbeld. Lichtenvoorde is het minst gericht op het toerisme.

De autoluwe kernen uit dit onderzoek zijn in de afgelopen 10 jaar autoluw geworden (Lichtenvoorde, Lunteren en Nijverdal of hebben het autoluwe gebied vergroot (Hardenberg en Panningen). De directe aanleiding hiervoor was in Lichtenvoorde en Nijverdal een verouderd centrum maar in Lunteren en Panningen was het juist de overlast van het verkeer door de winkelstraat. Hardenberg is zoals gezegd tot streekcentrum benoemd waardoor er mogelijkheden ontstonden voor een uitbereiding van het centrum waardoor er meer bezoekers uit de regio getrokken moesten worden. De gebieden die autoluw worden zijn voornamelijk beperkt tot één of twee straten met een eventueel plein in Panningen behoort het overdekte winkelcentrum hier ook bij. Over het algemeen zijn de aanloopstraten naar het autoluwe gebied ook autoluw gemaakt, dit is vooral zichtbaar in Hardenberg en Lichtenvoorde.

12.2 Bereikbaarheid

Een autoluw centrum moet toegankelijk zijn voor al het mogelijke bestemmingsverkeer. In de onderzochte centra is gelet op het beleid voor fietsen, expeditieverkeer, mindervalide mensen en bewoners.

Fietsen is in alle plaatsen de gehele dag toegestaan. De fiets kan op diverse plaatsen gestald worden. In de meeste plaatsen is dit in of bij de aanloopstraten en op de pleinen. Enkel in Nijverdal wordt er in de gehele winkelstraat plek geboden om de fiets te stallen. Het toestaan van fietsverkeer in een autoluw centrum brengt enige levendigheid met zich mee, dit kan met name in de avonduren gewenst zijn om te voorkomen dat het centrum dan is uitgestorven.

Expeditieverkeer is daarentegen in alle gevallen toegestaan, in alle plaatsen, met uitzondering van Lichtenvoorde is het wel gebonden aan venstertijden. Door de beperkte grootte van de autoluwe gebieden zijn de parallel lopende straten vaak nog wel toegankelijke waardoor winkels ook via de achterzijde bevoorraadt kunnen worden. Daarnaast waren er in elke plaats speciale laad en los havens aanwezig om ook buiten de venstertijden te kunnen bevoorraden.

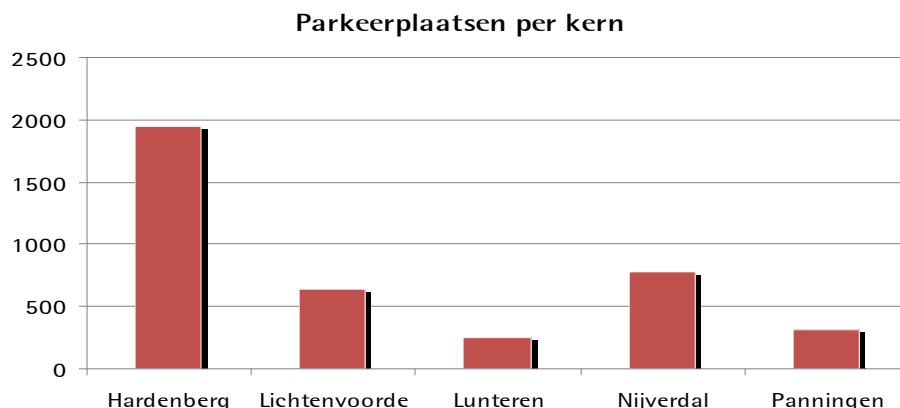
Voor voertuigen met een gehandicaptenkaart is het in Lichtenvoorde toegestaan het gebied de gehele dag in te rijden, in Nijverdal mag dit enkel tijdens de venstertijden. In de andere kernen zijn deze voertuigen niet welkom in het autoluwe gebied. In alle plaatsen is nabij de toegangen parkeergelegenheid voor deze categorie.

Bewoners die aan het autoluwe gebied wonen, en op geen enkele andere manier toegang tot hun huis hebben mogen in alle kernen met de auto in het autoluwe gebied rijden. Voor Nijverdal geldt dat dit enkel tijdens de venstertijden is toegestaan, in Hardenberg is het enkel toegestaan mits de bewoner een parkeerplaats op eigen terrein heeft, is dit niet het geval dan mag de auto alleen tijdens venstertijden het gebied in.

Om te voorkomen dat er ongewenst verkeer het centrum in rijdt is het centrum van Lunteren en Panningen afgesloten met verzinkbare palen, in Hardenberg wordt het centrum dit jaar afgesloten met deze palen omdat er teveel ongewenst verkeer in het centrum reed. In Lichtenvoorde en Nijverdal is er geen fysieke afsluiting.

Het aantal parkeerplaatsen verschilt sterk per plaats, zie grafiek 12.2. Uit het onderzoek blijkt er een bandbreedte te bestaan tussen 258 en 1992. Hardenberg heeft verreweg de meeste parkeerplaatsen in en rond het centrum. Met 783 parkeerplaatsen staat Nijverdal op de tweede plaats.

Een verklaring voor het hoge aantal parkeerplaatsen in Hardenberg heeft te maken met het verzorgingsgebied van Hardenberg. Door het uitgestrekte verzorgingsgebied van de stad, komen de consumenten van ver en gebruiken zij eerder de auto dan consumenten die dichterbij wonen.



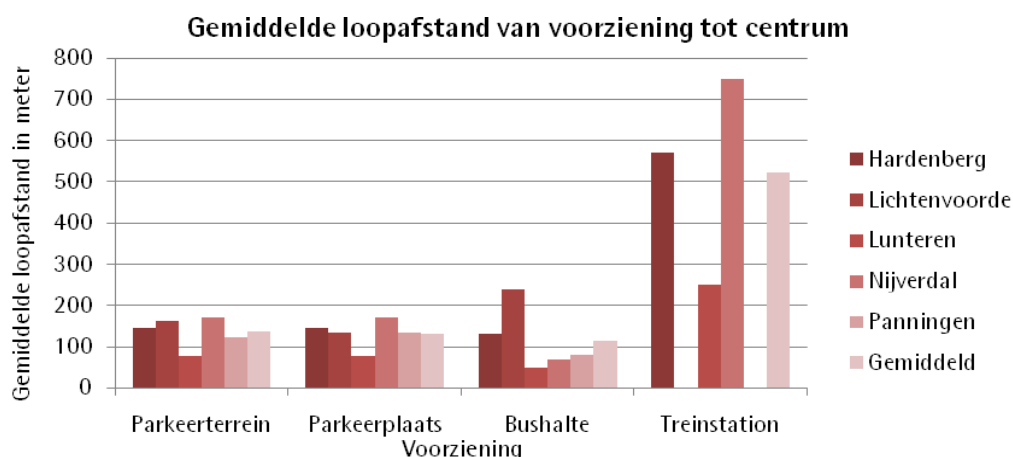
Grafiek 12.2 Aantal parkeerplaatsen per kern

Het aantal parkeerplaatsen per onderneming ligt in Lichtenvoorde, Lunteren, Panningen en Nijverdal gemiddeld op 3,5 parkeerplaats. Voor de stad Hardenberg ligt dit aantal aanzienlijk hoger namelijk op 12,5 parkeerplaats per onderneming.

Behalve in Lichtenvoorde is in elke onderzochte plaats een vorm van parkeerregulering aanwezig. In en rond het centrum van Lichtenvoorde zijn voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, zodat er geen problemen betreffende het parkeren optreden en parkeerregulering dus (nog) niet nodig blijkt te zijn. In alle andere kernen zijn tevens parkeerroutes aangebracht.

In grafiek 12.3 zijn de gemiddelde loopafstanden vanaf enkele voorzieningen tot aan de rand van het autoluwe gebied weergegeven. De maximaal geaccepteerde loopafstand voor een centrum ligt op 130 meter bij een bezoekduur van 40 minuten. Deze bezoekduur blijkt het gemiddelde te zijn voor een bezoek aan een centrum met lokale verzorgingsfunctie (zie grafiek 6.1). [ASVV, 2004]

De gemiddelde loopafstanden van de vijf plaatsen liggen rond de waarde zoals uit de literatuur blijkt. Omdat er in dit onderzoek geen klachten over de loopafstanden zijn opgemerkt, worden de waarden uit het ASVV hiermee bevestigd. De loopafstanden vanaf een treinstation liggen aanzienlijk hoger dan vanaf een parkeerterrein of parkeerplaats. De maximaal geaccepteerde loopafstand voor een treinstation ligt echter op 1000 meter, de drie plaatsen met een treinstation liggen dan ook allen ruim op een geaccepteerde loopafstand.



Grafiek 12.3 Gemiddelde loopafstanden per voorziening

Rond het centrum is in alle kernen een soort centrum ring "gerealiseerd", in meeste plaatsen (Hardenberg, Lichtenvoorde, Nijverdal en Panningen) is dit tevens de parkeerroute. Hierdoor zijn alle parkeerterrein uitstekend bereikbaar. In Lunteren is er bewust voor gekozen om geen centrumring aan te leggen, wel zijn alle parkeerterreinen van alle kanten bereikbaar, door een constructie van diverse eenrichtingsstraten is het echter geen logische route, dit maakt het dan ook onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Het doorgaande verkeer in Lunteren wordt over bestaande ontsluitingswegen en een nieuw aangelegde randweg afgevoerd richting de A30. Hetzelfde is destijds in Panningen en Nijverdal gedaan, door een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen kon de huidige route, door het centrum, afgesloten worden voor verkeer. In Lichtenvoorde zijn de wegen rond het centrum opnieuw ingericht en dienen nu als doorgaande route. Hardenberg heeft de unieke situatie dat het aan alle kanten is ingesloten door een Rijksweg, een Provinciale weg en een Gemeentelijke rondweg hierdoor ontstaat de Ring Hardenberg.

12.3 Leefbaarheid

Voor leefbaarheid is in dit onderzoek gelet op de beloopbaarheid, de aanwezigheid van evenementen, de inrichting, de uitstraling, de verkeersveiligheid en de omvang.

Volgens het ASVV (2004) lopen mensen in een centrum graag in een lus, ze beginnen bij een parkeerplaats (of ander begin- en vertrekpunt) en eindigen hier ook weer. Daartussenin wordt bij voorkeur niet tweemaal het zelfde stuk belopen. Alleen het centrum van Panningen voldoet aan deze wens. De centra van Hardenberg, Lichtenvoorde, Lunteren en Nijverdal hebben niet de mogelijkheid van een logische routing in het centrum. In Hardenberg en Lichtenvoorde zijn voornamelijk de vele aanloopstraten en de doodlopende straten de oorzaak voor een minder gewenste routing. Het centrum van Lunteren bestaat uit een enkele straat, het centrum van Nijverdal uit twee straten. De beide dorpen lenen zich vanwege de inrichting dan ook niet voor het creëren van een logische routing door middel van een lus vorm.

De routing binnen het centrum is niet altijd naar wens van de consument, toch is de beloopbaarheid van de vijf onderzochte centra wel goed. Alle gemeenten hebben in het ontwerp rekening gehouden met mindervalide mensen. In Nijverdal en Hardenberg zijn kleine hoogteverschillen in het centrum aanwezig, de hellingpercentages blijven echter ruim binnen de normering van maximaal 5%.

In een aantrekkelijke openbare ruimte verblijft een consument langer dan waar het saai is ingericht. Om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken hebben de vijf gemeenten van het centrum een verblijfsruimte gemaakt. In alle centra heeft tegelijk met het autoluw maken van het centrum een herinrichting plaats gevonden. Ook de omliggende straten zijn (behalve bij Hardenberg) tegelijk met de herinrichting van het centrumgebied meegenomen. Om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken zijn een tal van inrichtingsmogelijkheden denkbaar. Meubilair, groen, kunst en speelvoorzieningen allen maken ze de openbare ruimte aantrekkelijker. In tabel 12.1 is de inrichting van het centrum per plaats afgebeeld.

Inrichtingsmogelijkheden	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen
Rijloper					
	Niet aanwezig	Afwijkende middenstrook	Rijloper voor fietser	Niet aanwezig	Rijloper voor fietser
Meubilair					
	Standaard	Modern	Klassiek	Modern	Modern
Groen					
	Verspreide bomen	Verspreide bomen + bloemenperken	Bomenlaan	Verspreide bomen voorzieningenstrook	Verspreide bomen
Kunst					
	Losse kunstobjecten + bestrating	Losse kunstobjecten + bestrating	Losse kunstobjecten + bestrating	Niet aanwezig	Niet aanwezig
Speelvoorziening					
	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Verspreid in voorzieningenstrook	Niet aanwezig

Tabel 12.1 Inrichting per kern

Alleen in Nijverdal zijn speelvoorzieningen in het centrum aangebracht, maar daarentegen bevindt zich in het centrum van Nijverdal geen kunst. De groenvoorziening is verreweg het meest in Lunteren terug te vinden. De oude bomenlaan is bij de herinrichting in stand gebleven en is rond de muziekoepel aangevuld.

De openbare ruimte van Nijverdal is eigentijds ingericht wat past bij de moderne bebouwing. Het bieden van een ontmoetingsplaats voor de lokale bevolking komt alleen in Lichtenvoorde nadrukkelijk naar voren door het bieden van een groot horecaplein. De meerwaarde van een horecaplein is dat een gezellig plein vol terrasjes ontstaat. Aan de pleinen in Hardenberg en Panningen is weinig horeca gelegen.

In geen enkel centrum is het aantal evenementen toegenomen door de komst van autoluwe straten. Waarschijnlijk werd het centrum vroeger tijdens evenementen al afgesloten voor autoverkeer. Het organiseren van veel evenementen of markten kan een aanleiding vormen om over te gaan op een autoluw centrum. De redenatie hierachter is dat als een afsluiting van het centrum tijdens evenementen goed verloopt, de stap naar een autoluw centrum sneller te overbruggen is.

De aanwezigheid van historische panden, straten, pleinen of andere kenmerken, kan een extra aanleiding vormen voor een autoluw centrum. Dit zelfde geldt voor de aanwezigheid van grachten of andere waterlichamen. Beide publieksaantrekkende factoren zorgen iets unieks aan het centrum, iets wat mensen kan overtuigen juist naar deze plaats te gaan. Hoewel er historische panden zijn in het centrum van Hardenberg, Lichtenvoorde en Lunteren heeft dit nergens voor een extra aanleiding tot autoluw geleid. Een waterlichaam is in geen van de plaatsen aanwezig.

De verkeersonveiligheid in en rond een centrum kan aanleiding vormen om de auto uit het centrum weren. De confrontatie tussen auto en voetganger neemt daardoor sterk af waardoor de verkeersveiligheid in het centrum zal toenemen. Doordat het verkeer een andere route moet nemen, kan de onveiligheid op wegen rond het centrum afnemen. Hoewel een dergelijk verschijnsel goed mogelijk is, is dit in de diverse literatuurbronnen niet vermeld. In de vijf onderzochte plaatsen heeft nergens de verkeersveiligheid tot een aanleiding voor een autoluw centrum geleid. De verkeersveiligheid tussen fietser en voetganger blijkt op piekmomenten in Nijverdal in het geding te komen. In paragraaf 6.3 is beschreven dat er een richtlijn is voor het samengaan van fietsers en voetgangers. Of in Nijverdal de gestelde 100 voetgangers per profielmeter per uur wordt overschreden is niet bekend, waardoor geen vergelijking met de literatuur kan worden gemaakt.

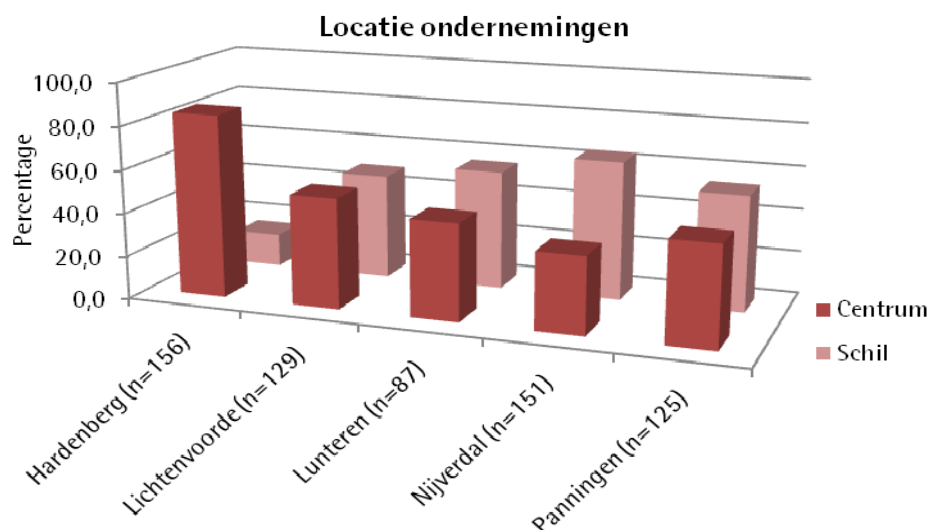
De consument heeft de voorkeur voor een geconcentreerd en aangesloten centrum. Dit komt het de uitstraling van het centrum ten goede en daarbij ervaart de consument echt in een winkelcentrum te lopen. Een aangesloten winkelfront dient niet te worden onderbroken door aanwezigheid van niet-publiekstreckende functies zoals woningen of kantoren. Ook leegstaande panden komen de beleving van het centrum als een geheel niet ten goede. In de vijf kernen is overal een aangesloten winkelfront aanwezig. Woningen en kantoren zijn wel aanwezig maar bevinden zich veelal boven de publiekstreckende functies. Een enkel leegstaand pand draagt niet in grote mate bij aan een negatieve beleving van de consument. Als zich meerdere leegstaande panden naast elkaar bevinden wordt de straat onaantrekkelijker, waardoor de consument het betreffende gedeelte zal vermijden.

12.4 Economie

Het economisch functioneren is beperkt tot het aantal winkels, type winkel en hun ligging. Daarnaast is er gekeken naar de leegstand en het aantal niet-winkelvoorziening.

Voor de locatie van de ondernemingen is onderscheid gemaakt tussen panden die aan het autoluwe gebied zijn gelegen (het centrum) en panden die direct daarbuiten vallen (de schil). In grafiek 12.4 is voor de vijf plaatsen weergegeven waar in de plaats de winkels zich bevinden. Omdat in alle plaatsen een verschillend aantal winkels is waargenomen is de "n" weergegeven, welke staat voor het totaal aantal waargenomen ondernemingen.

Opvallend aan de grafiek is het hoge percentage ondernemingen in het centrum van Hardenberg. Het autoluwe gebied in Hardenberg beperkt zich niet alleen tot een hoofdstraat maar bevat ook de aanloopstraten die naar de hoofdstraat leiden. Hierdoor zitten ruim 84% van de ondernemers gevestigd aan het autoluwe gebied. In Nijverdal is het percentage dat gevestigd is aan het voetgangersgebied het laagst. Dit heeft alles te maken met de aanwezigheid van de Grotestraat (de N35), waaraan veel winkels zijn gevestigd. Gemiddeld van de vijf plaatsen ligt het percentage ondernemingen in het centrum op 52,6%.



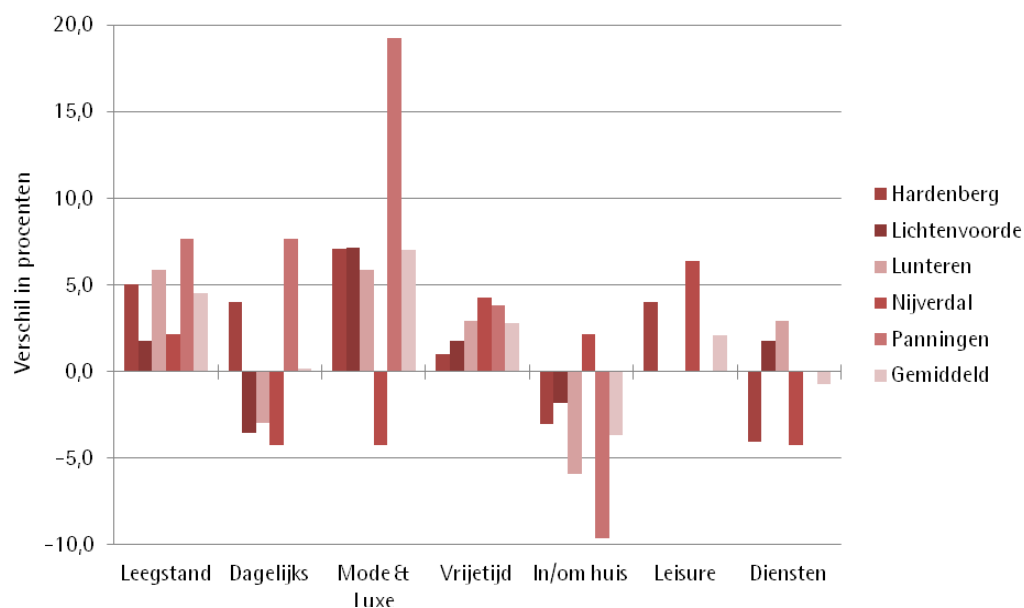
Grafiek 12.4 Vestigingsplaats van ondernemingen

In alle plaatsen is de branche mode & luxe de meest aanwezige branche in het centrum. Met een variatie van 31,8 tot 54,7% (respectievelijk Lichtenvoorde en Nijverdal) is er toch een groot verschil tussen de plaatsen. In grafiek 12.6 is de branchering in het centrum van de verschillende plaatsen weergegeven. Mode & luxe is in alle plaatsen met gemiddeld 35% het meest aanwezig. In het artikel *Winkelerf of voetgangersgebied* uit Verkeerskunde nr. 6 (1989) stond vermeld dat een autoluwe centrum voor minimaal 30% uit kleding-, textiel- of schoenenzaken moet bestaan om kansrijk voor autoluwe te zijn. Hoewel de branche mode & luxe meer betreft dan enkel deze drie typen winkels kan gesteld worden dat alle vijf de plaatsen boven dit percentage zitten.

De branches dagelijks, leisure, diensten en in/ om huis hebben in totaal allen ongeveer een gelijk aantal zaken in en rond het centrum. Typische branche verschillen tussen locaties in het centrum en in de schil zijn daarbij waargenomen. In het centrum zitten voornamelijk de mode & luxe-, dagelijkse- en vrijetijdzaken. Deze branches lijken zich uitstekend te lenen om aan het autoluwe gebied te vestigen. Terwijl het merendeel van in/ om huis, leisure en diensten in de schil is gevestigd. (Zie grafieken 12.6, 12.7 en 12.8)

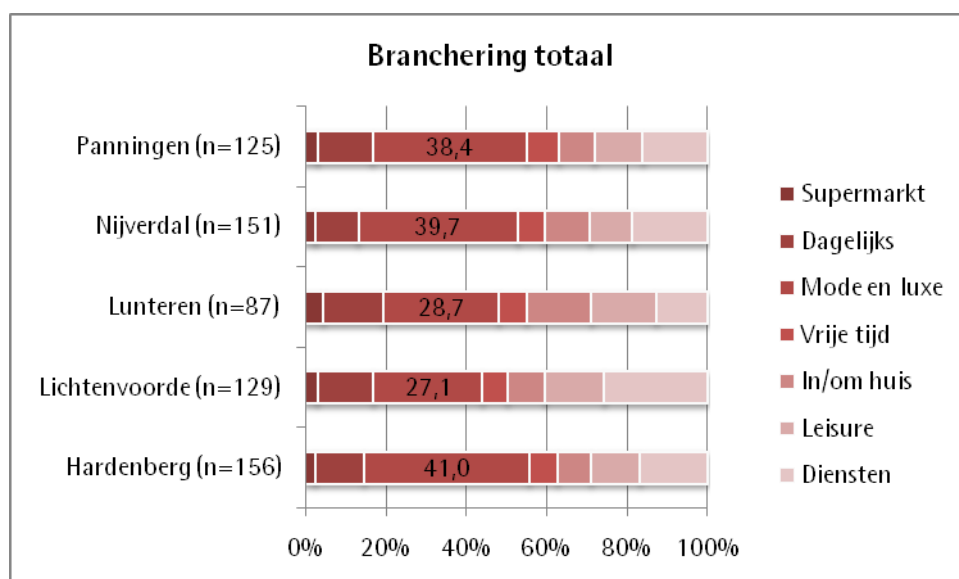
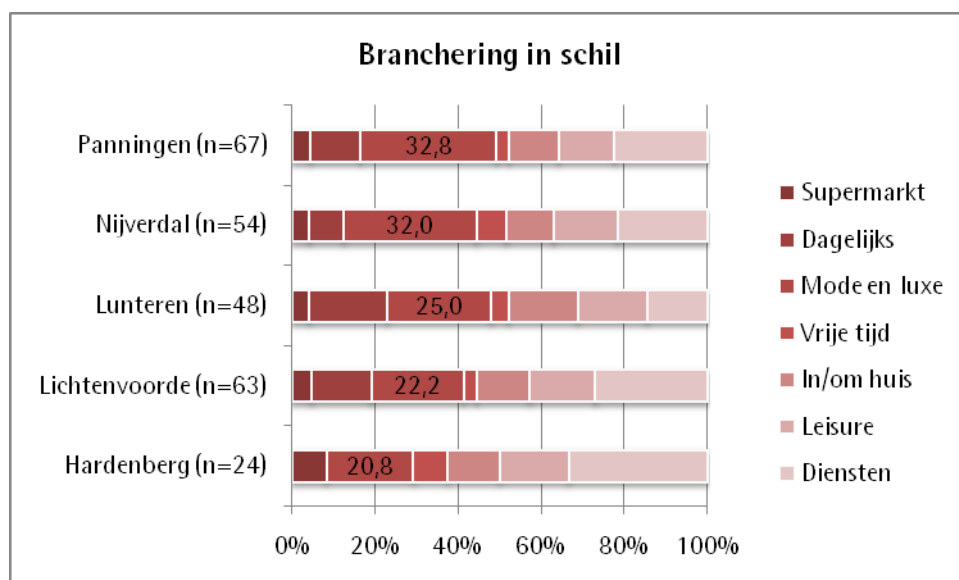
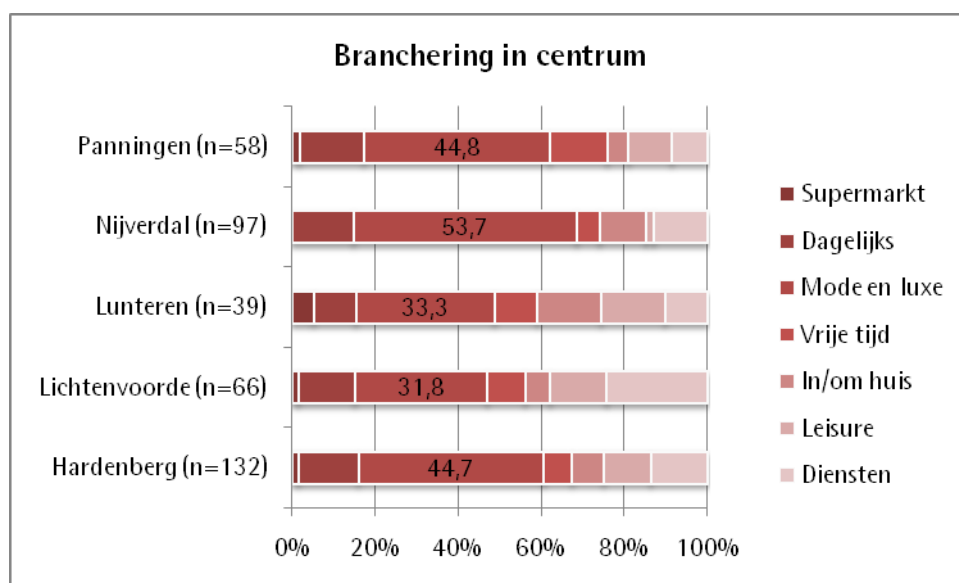
In de vijf kernen heeft in de periode 2000-2010 een verschuiving van branchering plaats gevonden, zie grafiek 12.5. Over het algemeen is er in het centrum een stijging in het aantal mode & luxe zaken. Ook het aantal leegstaande panden is in elke kern toegenomen. Deze toename varieert van 1 tot 5 panden. De branche vrije tijd laat in alle centra een toename van enkele procenten zien, terwijl de branche in/ om huis in het centrum een daling kent, Omdat in alle kernen binnen deze verschuivingsperiode de realisatie van het autoluwe gebied heeft plaats gevonden, is er mogelijk een verband tussen het autoluwe gebied en de branchering in het centrum.

Vershil winkelaanbod 2000-2010 in procenten



Grafiek 12.5 procentueel verschil in winkelbestanden tussen 2000 en 2010

Om het centrum aantrekkelijker te maken voor de bezoekers zijn in vier plaatsen voorzieningen gerealiseerd. In Hardenberg en Panningen is een bioscoop gerealiseerd, terwijl in Lunteren een Muziekkoepeel en in Nijverdal een theater met bibliotheek is gebouwd.



Grafieken 12.6, 12.7 en 12.8 Branchering in en rond het centrum

12.5 Analyse conclusies over invloedsfactoren per kern

In onderstaande tabel 12.2 zijn de uitkomsten van de verschillende kernen naast elkaar gezet. Per pijler (Bereikbaarheid, Economie en Leefbaarheid) en invloedsfactor is een gemiddelde berekend.

	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen	Gemiddeld
Bestemmingsverkeer (B1)	■	■	■	■	■	■
Doorgaand verkeer (B2)	■	■	■	■	■	■
Loopafstanden (B3)	■	■	■	■	■	■
Openbaar vervoer (B4)	■	■	■	■	■	■
Parkeren (B5)	■	■	■	■	■	■
Verkeerscirculatie (B6)	■	■	■	■	■	■
Bereikbaarheid	■	■	■	■	■	■
Aantal winkels (E1)	■	■	■	■	■	■
Branchering (E2)	■	■	■	■	■	■
Leegstand (E3)	■	■	■	■	■	■
Niet-winkelvoorzieningen (E4)	■	■	■	■	■	■
Verzorgingsgebied (E5)	■	■	■	■	■	■
Economie	■	■	■	■	■	■
Beloopbaarheid (L1)	■	■	■	■	■	■
Evenementen (L2)	■	■	■	■	■	■
Inrichting (L3)	■	■	■	■	■	■
Omvang gebied (L4)	■	■	■	■	■	■
Uitstraling (L5)	■	■	■	■	■	■
Verkeersveiligheid (L6)	■	■	■	■	■	■
Winkelfront (L7)	■	■	■	■	■	■
Leefbaarheid	■	■	■	■	■	■
Centrum	■	■	■	■	■	■

Tabel 12.2 Invloedsfactoren per kern (groen = goed, oranje = voldoende en rood = matig)

Pijler	Factoren x plaatsen / groene vakjes	Percentage
Bereikbaarheid	(5*5) / 24	80%
Leefbaarheid	(7*5) / 25	71%
Economie	(5*5) / 17	68%

Tabel 12.3 pijlers versus percentage

Uit tabel 12.2 en 12.3 blijkt dat bereikbaarheid de belangrijkste pijler is, deze is bij alle plaatsen groen gekleurd terwijl economie en leefbaarheid in Hardenberg en Nijverdal minder goed scoren. Omgerekend naar percentage groene vakken blijkt dat van de drie pijlers bereikbaarheid het meest bijdraagt (80%) aan een succesvol autoluw centrum, de leefbaarheid is echter altijd het doel.

13 Conclusies & aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag (hoofdstuk 3): *"Wat zijn de ruimtelijke en verkeerskundige succes- en faalfactoren bij het invoeren van een autoluw centrumgebied?"*. Ook wordt er een terugkoppeling gemaakt naar de gestelde hypothese en worden aanbevelingen voor eventueel vervolgonderzoek toegelicht.

13.1 Succesfactoren

Een centrum dat geschikt is om over te gaan op autoluw moet een aantal algemene kenmerken hebben. Uit de literatuur blijkt dat er geen ondergrens is voor het minimaal aantal inwoners in relatie tot de mogelijkheid voor een autoluw centrum. In Panningen blijkt een autoluw centrum te werken, terwijl er slechts 7.500 mensen in de plaats woonachtig zijn. In de praktijk blijkt een autoluw centrum dus in ieder geval mogelijk vanaf 7.500 inwoners. Naast inwoneraantal kan er ook gekeken worden naar het aantal potentiële klanten binnen een straal van 5 kilometer, ligt deze boven de 19.000 klanten dan kan een autoluw centrum slagen. Dit blijkt in de kernen Lichtenvoorde en Panningen. De aanwezigheid van grootschalig toerisme draagt bij aan het aantal klanten en dus aan de haalbaarheid van een autoluw centrum.

Om over te gaan naar een autoluw centrum moet er een goede aanleiding zijn zoals overlast van het verkeer in het centrum reduceren of een verouderde inrichting van het centrum. De lengte van het winkelgebied lijkt nauwelijks van invloed te zijn op de mogelijkheid van een autoluw centrum. Het meest geschikte stratenpatroon lijkt één of twee straten te zijn. Aanloopstraten naar het centrum zijn daarbij niet erg maar in beginsel moet het zich beperken tot het kernwinkelgebied, het gebied hoeft geen winkelcircuit te vormen.

Doordat bij invoering van autoluw een doorgaande route door het centrum wordt opgeheven is het bieden van een alternatief een gewenste maatregel om sluipverkeer in de straten rond het centrum te voorkomen. Deze route ligt op grotere afstand van het centrum. Rond het centrum wordt vaak een centrumring gerealiseerd dit is in de meeste gevallen de parkeeroute. Het toestaan van de fietser in het autoluwe gebied is vaak een compromis tussen de gemeente, de ondernemers en de beschikbare ruimte. De bereikbaarheid van de ondernemingen blijft zo in ieder geval gegarandeerd voor de fietser. De fietser blijkt nergens voor grote overlast te zorgen, daarbij zorgt de fietser voor een levendiger en sociaal veiliger centrum in de rustige uren. Om de winkels te kunnen blijven bevoorraden is het instellen van venstertijden gewenst, tenzij alle winkels via de achterzijde bereikbaar zijn. Voor voertuigen van mindervalide mensen kan het een

afweging zijn deze tijdens de venstertijden toe te staan zodat deze groep niet minder mobiel wordt. Eventuele bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein dienen hier altijd gebruik van te kunnen maken. Voor de overige bewoners is het toestaan tot het gebied binnen de venstertijden voldoende.

Parkeren dient verspreidt rond het centrum te gebeuren en afhankelijk van de parkeerdruk gereguleerd te worden. De grotere parkeerterreinen moeten worden opgenomen in de parkeerroute om zo de parkeerdruk te spreiden, onbekende bezoekers (toeristen) te begeleiden en zodoende zoekverkeer te voorkomen. De afstand van het parkeren tot het autoluwe gebied mag niet meer bedragen dan 130 meter voor een lokaal verzorgend centrum, voor een streekcentrum mag dit maximaal 300 meter zijn. Aanwezigheid van openbaar vervoer draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid, veelal oudere mensen blijven hierdoor gebonden met het centrum, een halte nabij het centrum is daarom gewenst.

Het autoluwe centrumgebied dient opnieuw te worden ingericht waardoor de voetganger zich welkom voelt en de auto zich ongewenst voelt, het gebied moet een verblijfsruimte uitstralen. De aanloopstraten naar het centrum moeten bij voorkeur opgeknapt worden waardoor het hele gebied kwaliteit uitstraalt. Wanneer er in het autoluwe gebied voldoende ruimte beschikbaar is wordt aangeraden een aparte rijloper voor fietsers te realiseren. De plaatsing van fietsenstallingen en ander meubilair dient bij voorkeur te gebeuren op afstand van de gevels zodat de etalages betrokken kunnen worden bij de openbare ruimte. Het gebruik van kunstobjecten en speelobjecten dragen bij aan het realiseren van een verblijfsruimte.

De uitstraling van het gebied maakt niet veel uit voor het realiseren van een autoluwe centrum. Mits het autoluwe gebied zich beperkt tot het kernwinkelgebied en er een vrijwel aaneengesloten winkelfront is. De aanwezigheid van historische bebouwing en smalle straten kan een extra aanleiding zijn om over te gaan tot het autoluwe inrichten van een gebied. Wanneer er al evenementen en markten georganiseerd worden zijn mogelijke omleidingroutes al bekender bij inwoners en wordt het eenvoudiger om deze definitief te maken.

Supermarkten zijn in de kleinere kernen veelal gelegen in het centrum, het met de auto bereikbaar houden hiervan is noodzakelijk. Deze kunnen dan ook het beste aan de rand van het autoluwe gebied gelegen zijn waardoor consumenten de weekboodschappen kunnen combineren met het funshoppen. Hierdoor worden koopstromen gebundeld. In het autoluwe gebied zijn vooral winkels te vinden uit de branche mode en luxe, voor een succesvol centrum moet deze branche tenminste 30% van het totale winkelbestand in het autoluwe centrum betreffen. Horeca moet zoveel mogelijk geconcentreerd worden, bij voorkeur aan een plein. Dit versterkt de functie tot verblijven en biedt een sociale ontmoetingsplaats. Het verblijven kan versterkt worden door het bieden van ontspanningsmogelijkheden als een theater, bioscoop of muziekkoepeel.

Voor een succesvol autoluwe centrum moet volledig ingezet worden op de bereikbaarheid, de leefbaarheid verbeterd met een autoluwe centrum immers al sterk. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid en dat dient gecompenseerd te worden. Door het centrum bereikbaar te houden wordt het voor ondernemers een economisch nog aantrekkelijkere locatie.

Dus, door vooraf de consequenties voor de bereikbaarheid van het centrum inzichtelijk te hebben ligt de weg voor een autoluwe centrum open.

13.2 Faalfactoren

Het invoeren van een autoluw centrum vraagt vele voorbereidingen en kan niet worden afgedaan met het plaatsen van een verbodsbord. Het centrum verandert niet en de kans dat er gedragsveranderingen plaatsvinden is minimaal. Wil een autoluw centrum slagen dan moet er voldoende aanleiding voor een dergelijke maatregel zijn.

Bij de realisatie van een autoluw centrum is het van belang om vooraf veel aandacht te besteden aan de bereikbaarheid, wordt aan deze stap voorbij gegaan dan is een succesvol centrum moeilijker te behalen. Met de bereikbaarheid van ondernemingen valt of staat het slagen van een autoluw centrum. Belangrijk onderdeel hiervan is het doorgaand verkeer; wanneer dit verkeer over een nieuwe route gaat rijden is dit een ingrijpende maatregelen voor de aanwonende.

Bij het parkeren moet voorkomen worden dat de plaatsen dicht bij het centrum gebruikt gaan worden door het personeel van de winkels. Als een gebied eenmaal is afgesloten moeten alleen direct belanghebbenden een ontheffing voor het gebied kunnen krijgen. Is het voor iedereen mogelijk een ontheffing te ontvangen dan is het de vraag wat de meerwaarde van autoluw centrum is en of het wel de juiste maatregel is.

Om het centrum goed beloopbaar te houden zijn hoogteverschillen ongewenst. Voorkom het gebruik van goten en stoepranden zoveel mogelijk. Houdt na realisatie zoveel mogelijk vast aan het oorspronkelijke plan om verloedering en een volle openbare ruimte te voorkomen. Het centrum moet goed onderhouden en schoon gehouden worden om het ook in de toekomst aantrekkelijk te houden.

Wanneer in een centrum veel winkels van het type gerichte aankopen zijn gevestigd is de stap naar een autoluw centrum niet realistisch.

13.3 Resumé hypothese

Vooraf in kleine kernen zijn inwoners vaak aangewezen op de auto. De openbaar vervoersvoorzieningen zijn vaak minimaal en daardoor kan men alleen met de auto deelnemen aan de lokale gemeenschap. Hierdoor zou het logisch zijn dat de auto welkom is in het centrum. Door het vele autogebruik is het mogelijk dat ondernemers zich sterker verzetten tegen een autoluw centrum.

De overlast van de auto kan net als in grote steden ook in kleine kernen worden beperkt door het centrum autoluw te maken.

De kleinere kernen zijn dan wel sterker gericht op de auto maar de gemeenschap heeft ook een veel sterkere sociale binding. Juist in een autoluw centrum is het mogelijk deze sociale binding te versterken en tot uiting te laten komen. De problemen liggen dan ook niet zozeer in de overlast van de auto maar in het gebrek aan een ontmoetingsruimte. Juist hier kunnen ondernemers van profiteren. Autoluw is een kans het dorp te betrekken bij het ondernemerschap.

13.4 Aanbevelingen

Omdat dit afstudeeronderzoek vooral gericht is op verkeerskundige succes- en faalfactoren is het onderdeel proces in mindere mate aan bod gekomen. Een uitgebreider onderzoek naar het te voeren proces kan meer zicht geven op de exacte invulling van het proces rond de invoering van een autoluw centrum.

De onderzochte plaatsen zijn allen gelegen in het oosten van Nederland. Het kan zijn dat in het westen een andere aanpak gewenst is of andere waarden acceptabel zijn. Het is een bewuste keuze geweest enkel plaatsen in het oosten te nemen, om zo een meer vergelijkbaar geheel te krijgen. Een onderzoek bij plaatsen in het westen van het land zal waarschijnlijk grotendeels dezelfde resultaten geven maar zal mogelijk ook op sommige punten verschillen.

In dit onderzoek zijn enkel gemeenten geïnterviewd. Een mogelijkheid voor uitbreiding van dit onderzoek is door bijvoorbeeld ook de Kamer van Koophandel, de Raad van Nederlandse winkelcentra, het economisch instituut voor midden- en kleinbedrijf (EIM), ontwikkelaars, ondernemers, bewoners en/of gebruikers te ondervragen. Hierdoor zijn mogelijk de financiële gevolgen voor ondernemers inzichtelijk te maken.

14 De toekomst van autoluw

In de afgelopen 50 jaar is er veel veranderd in de Nederlandse levensstijl. Mensen kregen steeds meer vrije tijd en die tijd moet ergens aan besteed worden: recreëren, winkelen, een terrasje pakken en dan het liefst in een mooie openbare ruimte zonder overlast van de auto. Grote steden hebben dit principe al ingevoerd, nu ligt de weg open voor een autoluw centrum in de kleinere kernen.

14.1 Centrumgebieden

In de afgelopen decennia is er door de grote steden en dorpen ingezet op een leefbaar, bereikbaar en economisch verantwoord centrumgebied. Deze ontwikkeling heeft er voor gezorgd dat de grote steden een aantrekkelijk dagje uit werden en er een grote toeloop naar de stad ontstond. De ondernemer in de kleinere dorpen zag het winkelbestand in dorpen steeds kleiner worden. Om deze ontwikkeling te stoppen zal er ook in de kleinere kernen aandacht geschonken moeten worden aan een leefbaar, bereikbaar en een economisch verantwoord centrumgebied. Hier ligt een grote politieke en commerciële opgave.

Tijdens de onlangs gehouden gemeenteraadsverkiezingen (maart 2010) was er veel aandacht voor de centra van kernen. Veelal werd er geopperd om de auto te gaan weren uit het centrum. Voorbeeld kernen hiervan zijn Goor (gemeente Hof van Twente), Oudenbosch, Heerde en Montfoort. De omvang van deze plaatsen is in verhouding erg klein. Toch zijn er al diverse dorpen met een gelijke omvang overgegaan op een autoluw centrum (Lichtenvoorde, Panningen, Nijverdal, Lunteren etc.).

Doordat er in grote en kleine steden ervaring is met de invoering van een autoluw centrum moet het voor kleine kernen die deze ambitie ook hebben mogelijk zijn net zo voortvarend en succesvol te werk te gaan. Voorwaarde die hierbij wel gesteld moet worden is dat het centrum meer te bieden moet hebben dan enkel een buurtsupermarkt en kroeg. Een ondergrens op basis van inwonersaantal kan gesteld worden rond de 7.500 inwoners.

14.2 Woongebieden

Autoluwe woonwijken komen slechts beperkt voor. Meestal gaat het hier ook om nieuw te ontwikkelen woonwijken als 'De Buitenkans' in Almere, het 'GWL' terrein in Amsterdam en de fietsvriendelijke structuur van Houten. Voor de wijken/ dorpen geldt dat deze ontstaan zijn door een sterke bestuurlijke ambitie voor het realiseren van een duurzame woonwijk/ dorp. Een duurzame woonwijk is vooral een leefbare woonwijk, het autoluw maken van een woonwijk draagt bij aan dit leefbare karakter en is indirect een duurzame ontwikkeling.

Naast nieuwe autoluwe woonwijken worden historische wijken rondom het centrum steeds auto onvriendelijker. Door het historische karakter van deze buurten zijn ze vaak populaire toeristische bestemmingen waardoor het aantal voetgangers vele malen hoger ligt als het aantal autobewegingen. Uitgangspunt is meestal het verbannen van de auto uit deze wijken en het verbeteren van de beeldkwaliteit en de bereikbaarheid voor hulpdiensten optimaliseren. Dit stuit vaak op problemen met de bewoners omdat de maatregel voor hen geen voordelen oplevert en geld kost in de vorm van parkeervergunningen etc.

Bottom-up ontwerpen, waarbij bij het ontwerpen duurzame mobiliteiten voorrang krijgen en vanaf dag één worden gefaciliteerd is een ontwerpprincipes dat steeds meer wordt toegepast in Nederland. Door het verdrijven van de auto ontstaat er meer ruimte waardoor bijvoorbeeld de fietsstructuur van Houten kan worden toegepast. Het prioriteren van modaliteiten anders dan de auto neemt daarmee een belangrijke rol in de toekomst van de woongebieden in.

14.3 Duurzaamheid

Al in 1987 bracht de Verenigde Naties het rapport 'Our Common Future' uit, sleutelwoord hierin was 'duurzame ontwikkeling'. Er werd een verbinding gelegd tussen economische groei, milieuvraagstukken en armoede- en ontwikkelingsproblematiek. Dit rapport vormde de basis voor diverse conferenties over duurzaamheid. In 2002 werd het onderwerp behandeld in de wereldtop voor duurzame ontwikkeling.

Er werd vastgesteld dat het niet vanzelfsprekend zal zijn dat de huidige welvaart in de Westerse landen niet voor altijd op dit hoge peil gehouden zou kunnen worden. Oorzaak hiervan is de schaarste aan natuurlijke hulpstoffen (bv. fossiele brandstoffen). In de toekomst zou er efficiënter omgegaan moeten worden met wat er nog over is van deze hulpstoffen. In 2006 werd deze conclusie door Al Gore opnieuw onder de aandacht gebracht in zijn documentaire 'A Inconvenient Truth'. Voor zijn documentaire kreeg Gore de Nobelprijs voor de vrede. Aldus de jury voor: 'het vergroten en verspreiden van de kennis over de door de mens veroorzaakte klimaatverandering en voor het bevorderen van maatregelen om deze tegen te gaan'.

De Nederlandse overheid zet zich daarnaast ook sterk in voor een beter klimaat en heeft de ambitie een voorbeeld te zijn voor de rest van de wereld. Een schoner wagenpark draagt hier aan bij maar ook het belasten van vervuilende voertuigen. Goudappel Coffeng BV heeft hier op in gezet onder de noemer duurzame mobiliteit.

Het bedrijf Goudappel Coffeng BV maakt zich sterk voor een zo efficiënt en schoon mogelijk mobiliteitssysteem. Daarbij staan voor ons economische en sociale motieven centraal, want duurzaamheid is meer dan besparing op emissies, energie en omgeving. Alleen een mobiliteitssysteem dat ook blijft zorgen voor bereikbaarheid van werk en voorzieningen draagt werkelijk bij aan een duurzaam Nederland.

Door het realiseren van autoluwe wijken wordt bijgedragen aan deze doelstelling doordat het minder aantrekkelijk wordt om een auto te bezitten. Mits er goede alternatieven worden geboden als goed openbaar vervoer en goede fiets- voetontsluitingen. Autoluw maakt een wijk niet alleen leefbaarder maar zorgt ook voor een optimum in duurzaamheid. In veel nieuwbouwplannen staat duurzaamheid centraal en kan autoluw bijdragen aan deze visie. Hoe dichter deze wijken bij het centrum liggen hoe kansrijker een autoluw beleid is, dit heeft te maken met relatief dure OV-verbindingen voor in verhouding weinig mensen.

Voor centrumgebieden geldt het zelfde, door het aantrekkelijk maken van de winkelstraten en de auto te weren worden mensen gestimuleerd om op de fiets het centrum te bezoeken. In combinatie met goede openbaar vervoersvoorzieningen, goede fiets- en voetontsluitingen en goede parkeervoorzieningen blijft het centrum goed bereikbaar op een duurzame manier.

Literatuurlijst

Publicaties

- Althuisius, R. (1998). *Kwaliteit en bereikbaarheid van stadscentra*. Deventer: Goudappel Coffeng BV.
- Brijder, S. (2004). *Bereikbaarheid en Leefbaarheid, contradictie of consistentie door mobiliteit*. Deventer: Goudappel Coffeng BV.
- Bruinink, H. & Gugten, M. van der (1992). *Stappenplan voor de afsluiting voor autoverkeer van binnenstedelijke gebieden*. Amsterdam: Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV.
- Buchanan, C., Cooper, G.G.C. & MacEwen, A. (1963). *Traffic in Towns*. London: Her majesty's Stationery Office.
- CROW. (2004). *ASVV 2004, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. Ede: CROW.
- Essen, D. van (1997). *Succes- en faalfactoren van auto-arme en autovrije woonwijken*. Deventer: Goudappel Coffeng BV.
- Gem. Hardenberg. (2005). *Brancherapport Centrumplan Hardenberg*. Hardenberg: Gemeente Hardenberg.
- Gem. Hardenberg. (2005). *Masterplan Plus Centrum Hardenberg*. Hardenberg: Gemeente Hardenberg.
- Gem. Helden & DHV. (2009). *Ontwikkelingsvisie Centrum Panningen 2010*. Panningen: Gemeente Helden i.s.m. DHV.
- Gem. Hellendoorn. (2001). *'n pracht plan*. Nijverdal: Gemeente Hellendoorn.
- Gem. Oost Gelre. (2008). *Lichtenvoorde detailhandelstructuurvisie*. Apeldoorn: MKB Reva BV.
- Gem. Oude IJsselstreek. (2006). *Masterplan centrum Varsseveld*. Gendringen: Gemeente Oude IJsselstreek.
- Gem. Peel en Maas (2010). *Lichtenvoorde Masterplan Centrum Oost*. Gemeente Peel en Maas: Lichtenvoorde.
- Gerards, Y. (2001). *Kwaliteit en bereikbaarheid van kleine winkelgebieden, effecten van parkeermaatregelen en herinrichting van de openbare ruimte op winkelcentra*. Deventer: Goudappel Coffeng BV.
- Godefrooij, H., Hal, E. van & Temme, R. (2005). *Fietsers in voetgangersgebieden*. Vught: BRO (Bureau Ruimtelijke Ordening).
- Huibers-Hanewald, I.H.G. (1994). *Effecten van de autoluwe binnenstad*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- Kok, A. (1999). *Naar autovrije centra in kleine steden*. Den Haag: D&P Onderzoek en Advies.
- Mens, A., Drost, M. & Gianotten, H.J. (2008). *Look, listen and learn*. Den Haag: SSM Retailplatform, Stichting Studiecentrum Marktontwikkeling.
- Methorst, R. (1998). *Voetgangersvoorzieningen voor winkelpubliek, realisatie kwaliteitseisen winkelroutes en winkelomgeving voor mensen te voet*. Den Haag: De Voetgangersvereniging.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2000). *Van A naar Beter: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020*. Den Haag: Ministerie van VenW.
- Mom, G. & Filarski, R. (2008). *Van transport naar mobiliteit, de mobiliteitsexplosie (1895-2005)*. Zutphen: Walburg Pers.
- NRW. (2008). *Achtergrondinformatie kwaliteiten van een winkelcentrum*. Utrecht: NRW, Nederlandse Raad van Winkelcentra.
- NRW. (2009). *Winkelen door de jaren heen*. Utrecht: NRW, Nederlandse Raad van Winkelcentra.
- Oort, M. (2007). *Detailhandels vastgoed en parkeren, parkeren, levert 't wat op?* Deventer: Goudappel Coffeng BV.
- Osta, A.A.M., Evenaars, J.J. & Windhouwer, C.J. (2006). *Autovrije centrumgebieden: het proces van eigen belang naar teambelang*.
- Rechtbank Maastricht. (2007). *Baatbelasting Kernwinkelgebied Maastricht, procedurenummer AWB 06 / 2620 BAATBL*. Maastricht: Rechtbank Maastricht.
- Timmer, V. & Seymoar, N. (2005). *The Livable City*. Vancouver: Vancouver Working Group.
- Witte T., Terpstra, D., Kuik, F., Knop, W. & Dijk, J. (2009). *De Auto en de Stad, Op weg naar een autoluw Amsterdam*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Van den Bosch & partners. (2009). *Uitbreiding Wet BIZ*. Sliedrecht: Van den Bosch & partners.

Artikelen

- Christiaens, B. & Spapé, I. *Een fietser is ook goed voor de omzet*. In: Verkeerskunde december, jaargang 2000, pag. 50-54.
- Dinteren, J.H.J. *Parkeermaatregelen en de winkeliers*. In: Verkeerskunde nr. 3, jaargang 1991, pag. 40-44.
- Groene, M., Delfgaauw, H.G.L & Stenfert Kroese, W.H. *De auto-arme stad 3, Het Geld*. In: Verkeerskunde nr. 12, jaargang 1995, pag. 35-39.
- Hoogveld, W., Rotgans, H. & Stenfert Kroese, W.H. *De auto-arme stad 4, De Organisatie*. In: Verkeerskunde nr. 1, jaargang 1996, pag. 33-37.
- Huffelen, T. van & Voorst, E. van *Impact verkeersmaatregelen op functioneren Winkelcentra*. In: Verkeerskunde nr. 10, jaargang 2008, pag. 46-51.

- Jägers, E. & Jansen, P.B. *Parkeersituatie niet bepalend voor keuze winkelcentrum*. In: Verkeerskunde nr. 9, jaargang 1995, pag. 27-30.
- Jong, F. de. *Autoluwe stadscentra*. In: Verkeerskunde nr. 3, jaargang 1992, pag. 18-21.
- Kesteren, E.E., Hoorn, A.I.J.M. van der & Oldenburger, R.H. *Detailhandel wijkt niet voor autoluwe binnenstad*. In: Verkeerskunde nr. 9, jaargang 1995, pag. 22-30.
- Kok, A. & Goosens, H. *De Dorpsstraat autovrij, zes aanbevelingen voor een aanpak die de klanten niet wegjaagt*. In: Verkeerskunde november, jaargang 1999, pag. 38-41.
- Knoester, H. & Nijsink, G.J. *Winkelerf of voetgangersgebied*. In: Verkeerskunde nr. 6, jaargang 1989, pag. 261-285.
- Osta, A. & Ploum, J. *Op weg naar een autovrij centrumgebied*. In: Verkeerskunde nr. 9, jaargang 2007, pag. 24-29.
- Public Administration Review 66, jaargang 2006. *Varieties of Participation in Complex Governance*.
- Stenfert Kroese, W.H. *De auto-arme stad 2, De Visie*. In: Verkeerskunde nr. 11, jaargang 1995, pag. 22-26.
- Touwen, M. & Slangen, H.M.G. *De auto-arme stad 1, De Aanpak*. In: Verkeerskunde nr. 10, jaargang 1995, pag. 38-41.
- Winter, H. de & Korbee, H. *Den Bosch autoluw: de resultaten*. In: Verkeerskunde nr. 6, jaargang 1996, pag. 22-26.

Websites

- 'Amsterdam – Politics of Sustainability?', geraadpleegd op 15 maart 2010, <http://www.ecoplan.org/politics/general/amsterdam.htm>
- 'Beeldbank Amsterdam', geraadpleegd op 6 mei 2010, <http://www.beeldbank.amsterdam.nl/>
- 'Bing Maps' geraadpleegd op 28 mei 2010, <http://maps.bing.com/>
- 'Google Earth' geraadpleegd op 17 mei 2010, <http://maps.google.nl/>
- 'Cyclomedia', geraadpleegd op 17 mei 2010, <http://www.globespotter.nl/>
- 'Euronormen', geraadpleegd op 19 mei 2010, <http://www.milieuzones.nl/Default.aspx?id=237&cid=157>

Databases

- Locatus (*verkooppunt verkenner*), augustus 2000
- Locatus (*verkooppunt verkenner*), maart 2010

Bijlagen

- A. Woordenlijst
- B. Interviewverslag Hardenberg
- C. Interviewverslag Lichtenvoorde
- D. Interviewverslag Lunteren
- E. Interviewverslag Nijverdal
- F. Interviewverslag Panningen
- G. Analyse tabellen
- H. Fotoreportage autoluwe kernen
- I. Case

Bijlage A: Woordenlijst

Concurrentiepositie	Op basis van welk(e) kwaliteiten/ aanbod kiezen mensen voor een bepaald centrum. De concurrentiepositie heeft een sterke relatie met het verzorgingsgebied.
Dierentraxie	Een voertuig dat getrokken wordt door een dier, bijvoorbeeld paard en wagen of een paardentram.
Functiemix	De afwisseling tussen verschillende functies als, wonen, winkelen, werken, ontspanning, eetgelegenheden etc.
Funshoppen	Het aanschaffen van niet-dagelijkse goederen, waarbij het winkelen centraal staat.
Impulsaankopen	Boodschappen die ongepland worden aangeschaft.
Lokale gemeenschap	De betrokkenheid van de inwoners en het bijbehorend buitengebied met het centrum en verenigingsleven.
Oversteekbaarheid	De mate waarin een straat kan worden overgestoken, bij grote intensiteiten neemt de oversteekbaarheid voor de voetganger af.
Parkeerbehoefte	De vraag naar parkeerruimte.
Parkeerregulering	Het door de overheid sturen in waar mensen hun auto parkeren, dit kan door middel van bijvoorbeeld betaald parkeren, blauwe zones, langparkeerplaatsen of parkeerverwijssystemen.
Ringstructuur	Een aantal wegen die rond het centrum een ontsluitingsfunctie vervullen. Meestal zijn deze wegen in een “ring” vorm gelegen.
Roadpricing-maatregelen	Het beprijzen van het gebruik van de auto, bijvoorbeeld kilometerheffing.
Verbindend busnet	Een verbindend busnet zorgt voor een snelle busverbinding tussen kernen.

Verblijfsfunctie	Het verblijven en het ontmoeten is hierbij de belangrijkste functie in de openbare ruimte.
Verkeerscorridor	Hoofdverbindingen waarop verkeer verzameld wordt door een stad, land of continent.
Verkeersfunctie	Het verkeer en vervoer is hierbij de belangrijkste functie in de openbare ruimte.
Vervoersmanagement	Het plannen, aansturen en beheren van de door personen gegenereerde verkeers- en vervoersstromen van en naar een of meer locaties.
Verzorgingsgebied	Dit betreft de ruimte rond een centrum waarbinnen het merendeel van de consumenten woonachtig is. Het verzorgingsgebied heeft een sterke relatie met de concurrentiepositie.
Venstertijd	De benaming voor de door een gemeente vastgestelde tijden waarop een centrum wel toegankelijk is voor het gemotoriseerde verkeer. Er kan onderscheid gemaakt worden in venstertijden voor al het verkeer, of venstertijden voor alleen bestemmingsverkeer met een ontheffing.
Voetgangers per profielmeter	Het aantal voetgangers afgezet tegen de breedte van de straat.
Zoekverkeer	Automobilisten die niet bekend zijn in een gebied moeten zoeken naar hun bestemming of een parkeerterrein. Dit wordt ook wel zoekverkeer genoemd. Kenmerken van zoekverkeer zijn langzaam rijden en het “speuren naar” de bestemming.

Bijlage B: Interviewverslag Hardenberg

Interview	Dhr. J. Korsaan Gemeente Hardenberg
Datum	24 maart 2010

Hardenberg is de enige stad die in het onderzoek wordt meegenomen. Hardenberg is een kleine stad welke slechts 18.000 inwoners heeft. Hardenberg is binnen het onderzoek echter wel de plaats met het grootste autoluwe centrum en het grootste winkelbestand. Dit terwijl het dorp Nijverdal ruim 7.000 inwoners meer heeft. In Hardenberg is in de jaren 70 al een autovrije winkelstraat (de Voorstraat) gerealiseerd. In 2008 is het voetgangersgebied uitgebreid met de Markt. Over deze uitbreiding hebben we met dhr. J. Korsaan van gesproken. Dhr. Korsaan is als verkeerskundige werkzaam bij de gemeente.

Hardenberg is een kern waarvan het centrum een streekfunctie vervuld. Om bezoekers te behouden en te trekken is besloten het winkelgebied, en de bijbehorende voetgangerszone, te vergroten. Deze uitbreiding was onderdeel van het centrumplan. Het centrum masterplan was nodig om het centrum een impuls te geven. De streekverzorgende functie dreigde in het geding te komen, waardoor ook bezoekers dreigden weg te blijven. Het vergroten van het winkelgebied was dan ook noodzakelijk voor behoud van kwaliteit.

De Markt was tot de herinrichting in april 2008 een doorgaande oost-west verbinding. Ook de Voorstraat was vroeger een doorgaande route. De gemeente werkt momenteel aan de herziening van de centrumroute. Het doorgaande verkeer zal in de nabije toekomst gebruik moeten maken van de Witte de Withstraat. Hiermee wordt de route verschoven van het noorden van het centrum naar de zuidzijde. De zuidelijke rondweg moet in 2012 gereed zijn.

Naast een herziening van de centrumroute wordt door de gemeente ook meer ingestoken op geconcentreerd parkeren. Grotere terreinen moeten op den duur de kleine terreinen en een deel van het langsparkeren gaan vervangen. De bouw van het gemeentehuis brengt een toename van 400 parkeerplaatsen met zich mee.

Hardenberg is de enige kern uit het onderzoek waarbinnen parkeerregulering door betaald parkeren plaats vind. Het betaald parkeren is voor de gemeente een kostenpost, het blijkt niet haalbaar en realistisch om winst uit het parkeren te willen halen. Het betaald parkeren blijft toch in stand om de kosten voor de parkeergarages te financieren.

Uit onderzoek blijkt dat er nu meer mensen op de fiets naar het centrum komen dan voor de afsluiting van De Markt. Dit terwijl het aantal autoritten gelijk is gebleven. Echter blijkt dat inwoners die voorheen met de auto naar een supermarkt in Harden-

berg reden, nu naar een supermarkt in de omgeving rijden. In plaats van betalen voor een plek bij een supermarkt blijkt men verder te willen reizen en dus de parkeerkosten te verruilen voor brandstofkosten en gemak.

Er is gekozen de fietsers wel toe te laten in het centrum, maar voor hen geen aparte ruimte te creëren. Dit heeft mede te maken met de beperkte beschikbaarheid van ruimte. Daarnaast is er al geruime tijd een ambtelijke discussie gaande over het weren van de fietser in het centrum. De fietser zorgt tijdens drukke momenten voor overlast. De overlast wordt als hinderlijk ervaren, waardoor mogelijk (in de toekomst) toch besloten gaat worden de fietser uit het centrum te weren. Deze discussie heeft mede doen besluiten geen rijloper voor de fiets te creëren, om te voorkomen dat in een later stadium de rijloper verwijderd moet worden.

De meeste in- en uitgangen van het voetgangersgebied zijn momenteel vrij toegankelijk. Er is geen sprake van een fysieke afsluiting. Echter blijkt het met regelmaat voor te komen dat voertuigen zich buiten de venstertijden in het gebied bevinden. Om dit te voorkomen heeft de gemeente besloten het voetgangersgebied toch af te sluiten met verzinkbare palen. Als compenserende maatregel wordt de venstertijd verruimd van 12.00 uur tot 13.00 uur, dit om zo de ondernemers tegemoet te komen. De handhaving voor onder andere het inrijverbod en het betaald parkeren is door de gemeente uitbesteedt aan een extern bedrijf.

Raalte en Oldenzaal zijn referentieprojecten die door de gemeente zijn bezocht. Positieve punten zijn daarbij overgenomen en negatieve punten zijn meegenomen als leerervaring.

De hardsteenstrook, voor elk pand, weergeeft de ruimte waarop uitstalling mag worden verwezenlijkt.

Ondanks dat Hardenberg een toeristendorp is, is er door de voorbereiding van het voetgangersgebied geen toename van het aantal evenementen. De weekmarkt vond voor de herinrichting al plaats op De Markt, hier is niets aan veranderd.

De verkeersveiligheid was geen reden voor uitbreiding van het voetgangersgebied. Er gebeurden al weinig ongevallen.

Men is tevreden met het resultaat. Dit komt mede doordat het gemeentebestuur veel tijd en energie in het proces heeft gestoken. Een intensief proces met bewoners en ondernemers was daarbij het gevolg. Veel communicatie en voorlichting heeft uiteindelijk geleid tot vergroting van draagvlak bij de klankbordgroep.

Bijlage C: Interviewverslag Lichtenvoorde

Interview	Dhr. G. Stek & dhr. V. Lette Gemeente Oost Gelre
Datum	8 april 2010

Lichtenvoorde is een plaats met 13.000 inwoners en is gelegen in het midden van de achterhoek. Lichtenvoorde is nu enkele jaren voorzien van een autoluw centrum. Het weren van de auto uit het centrum lijkt een geslaagd project te worden. Naast het succes van het autoluwe centrum is Lichtenvoorde door “Detailhandel Nederland” genomineerd voor de beste Binnenstad van Nederland in het jaar 2009. Voldoende redenen om een bezoek aan Lichtenvoorde te brengen, om meer over het verhaal achter het succes te weten te komen hebben we er met de gemeente over gesproken. Dhr. G. Stek (verkeerskundige) en dhr. V. Lette (projectleider) waren bereid mee te werken aan het interview.

De aanleiding om over een herinrichting van het centrumgebied na te denken was dat zowel gemeente als belanghebbenden vonden dat het centrum gedateerd was. Het centrum was dan ook hard toe aan een grootschalige opknappbeurt. Het feit dat de riolering gelijktijdig aan vervanging toe bleek te zijn, was een extra stimulans voor de herinrichting.

Vanaf het moment dat duidelijk was dat het centrum heringericht zou worden zijn de ondernemers en belanghebbenden betrokken bij het proces. Een inventarisatie van de wensen en eisen onder de verschillende groepen, maakte inzichtelijk wat een ieders beeld bij het centrum was. Vanuit bewoners en gebruikers steeg al snel het verzoek op om de auto uit het centrum te weren. De ondernemers echter vreesden dit plan. Vanuit een emotionele afweging was men ervan overtuigd dat een autoluw centrum zou leiden tot een daling van de omzet. De ondernemers begonnen, onder druk van de bewoners en gebruikers, in te zien dat als hun klanten een autoluw centrum willen, zij deze ontwikkeling niet moeten tegen gaan. Hoewel de ondernemer liever gezien zou hebben dat hun winkel per auto bereikbaar zou blijven, stonden zij dus wel open voor het realiseren van een autoluw centrum.

Het realiseren van een autoluw centrum was ook een wens van de gemeente zelf. In de smalle straten van het centrum werd de overlast van de auto als maar sterker ervaren. Ondanks dat de straten voor de herinrichting slechts in één richting te bereiden waren was er toch sprake van doorgaand verkeer. Dit was voor de gemeente een extra reden om over te willen stappen op een autoluw centrum. Tijdens het proces is dit niet richting de belanghebbende gecommuniceerd. De insteek van de gemeente was om de belanghebbende met een oplossing te laten komen. Het feit dat bewoners zelf met autoluw kwamen en de ondernemers openstonden voor dit idee, kwam de gemeente dan ook wel goed uit. Onder de belanghebbenden heerste het gevoel dat men samen

tot een oplossing is gekomen en het niet de gemeente Oost Gelre is geweest die een oplossing heeft aangedragen.

Het realiseren van een autoluw centrum was geen doel op zich. Het doel van de herinrichting was het verkrijgen van een kwalitatief beter centrum. Een autoluw centrum was slechts het middel om dit voor elkaar te krijgen. Over het algemeen vindt men dat het doel meer dan voldoende is behaald. De nominatie voor beste binnenstad, in de categorie beste dorpskern, is daar min of meer het bewijs van.

De ondernemers zijn tijdens het proces wel steeds zoekende geweest naar argumenten tegen een autoluw centrum. Argumenten als, dan kan men niet snel uitstappen om te pinnen of om tabak te kopen, zijn veelvuldig genoemd. Dit terwijl slechts twee banken zich binnen het voetgangersgebied zouden bevinden.

Door de gemeente en de belangengroepen zijn een drietal referentieprojecten bezocht. Een excursie naar de plaatsen Elburg, Harderwijk en Epe heeft goede input geleverd voor het uiteindelijke ontwerp.

Lichtenvoorde is geen toeristen dorp. Er zijn in en rond de kern weinig mogelijkheden om te overnachten.

Het kernwinkelgebied is bepalend geweest voor de grenzen. De locatie van de grenzen is niet aangepast vanwege de verkeerscirculatie.

Door de realisatie van het autoluwe centrum is slechts een bedrijf gaan verhuizen. De blokker is van het midden naar de rand van het centrum verhuisd en valt daarmee buiten het voetgangersgebied. Alle bedrijven, met uitzondering van één, kunnen aan de achterzijde worden bevoorraad. Dit heeft er toe geleid dat in het centrum geen venstertijden zijn ingesteld. Het is immers slechts beperkt nodig om leveranciers in het centrum toegang te verlenen. De in- en uitgangen van het gebied zijn voorzien van verwijderbare paaltjes, welke enkel in geval van nood verwijderd kunnen worden. Een van de in- en uitgangen is open gelaten. Dit is gedaan in verband met het verkeer dat een bestemming in het centrum heeft en als tweede redenering is deze open gelaten voor de minder validen. Om de mindervalide medemens tegemoet te komen is besloten dat zij ook in het voetgangersgebied voor de deur van een winkel mogen parkeren. Er zijn geen invalidenparkeerplaatsen gerealiseerd, maar er mag geparkeerd worden in de openbare ruimte.

De parkeerdruk is vooral tijdens piekmomenten erg hoog. Ook daarbuiten zijn rond het gemeentehuis vaak maar weinig lege plaatsen te vinden. Rond het centrum zijn 1300 parkeerplaatsen gerealiseerd. Bij de sporthal stond een parkeerplaats voor overloop van het centrum gepland. Door faillissement van de volleybalvereniging is deze echter nooit gerealiseerd. Gevolg hiervan is dat het op piekmomenten soms automobilisten moeten zoeken naar een lege parkeerplek.

De nieuwbouw in en rond het centrum heeft tegelijkertijd met de herinrichting plaats gevonden. Daar waar nieuwe ontwikkelingen voor de gemeente een extra stimulans waren om haast te maken met de realisatie, zette de herinrichting van het gebied de ontwikkelaars weer aan het werk. Deze twee plannen stimuleerden elkaar. Eind 2010 hoopt de gemeente klaar te zijn met de laatste fase van de herinrichting.

De herinrichting van het centrum is betaald vanuit het rioolfonds en vanuit algemene middelen. De totale kosten voor het centrum bedroegen 100 miljoen euro. De gemeente heeft hiervan slechts 5 miljoen voor haar eigen rekening genomen. De overige kosten zijn voor rekening van derde partijen, zoals ontwikkelaars.

Het weren van de fietser uit het centrum is praktisch gezien niet haalbaar. De bereikbaarheid van de winkels blijft door toestaan van de fietser enigszins in stand gehouden. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de ondernemers. Bovendien is het weren van fietsers niet te handhaven. In Lichtenvoorde is geen ruimte voor de fietser gecreëerd, toch wordt er geen overlast van de fietsers ervaren. In het weekend komt voornamelijk rond de horeca een tekort aan fietsenstallingen voor. Over het algemeen zijn er echter voldoende stallingen in het centrum te vinden.

In verband met de bereikbaarheid van de hulpdiensten in het centrum en de bereikbaarheid van de bezoeker is de uitstalling beleidsmatig vastgelegd.

Onveiligheid op straat is geen reden geweest om de auto uit het centrum te weren. Door de komst van het autoluwe centrum is de functie van het gebied niet veranderd. Echter door de komst van nieuwe ontwikkelingen en uitbreiding van het centrum is wel het gebruik veranderd. Nieuwe klanten komen van verder weg. Lichtenvoorde haalt dus een aantal klanten weg uit andere centra. Voornamelijk Groenlo en Aalten houden de ontwikkelingen in Lichtenvoorde in de gaten.

In het centrum zijn veelvuldig luxe senioren appartementen gerealiseerd. Dit sluit niet volledig aan bij de vraag naar appartementen in het centrum. Het gevolg is dat lang niet alle appartementen in het centrum verkocht zijn.

Over het algemeen is iedereen enthousiast over het resultaat. Het autoluwe centrum blijkt te werken. Wel is het zo dat een aantal ondernemers liever ziet dat het project ongedaan wordt gemaakt en weer wordt terug gekeerd naar de oude situatie. Of deze gedachten op langere termijn ook stand blijft houden is nog maar de vraag.

Lichtenvoorde is in 2009 tweede geworden bij de verkiezing van beste binnenstad van Nederland. Een hele prestatie en het is natuurlijk een grote eer. De gemeente heeft met deelname aan de wedstrijd aangegeven dat zij het centrum belangrijk vindt. Daarnaast heeft voornamelijk de publiciteit een goede invloed op het centrum gehad.

Het opstellen van een Masterplan voor het centrum is pas gebeurd nadat de plannen voor het autoluw maken al waren vast gesteld. Dit lijkt in eerste instantie een onlogische volgorde. Een Masterplan was in het begin echter niet nodig. In de loop van de tijd is de gemeente eigenaar geworden van een groot pand. Om dit pand met een integrale blik bij het centrum te betrekken is besloten toch een Masterplan op te stellen.

De herinrichting van het centrum is in het geval van Lichtenvoorde positief geweest voor het imago van de gemeente. Dit in tegenstelling tot de plannen voor Groenlo. In Groenlo willen de ondernemers absoluut niets weten van een autoluw centrum. Ondanks een terugloop van het aantal klanten, is men niet bereid om een dergelijke maatregel te overwegen. De gemeente Oost Gelre wil echter de auto graag weren uit het centrum van Groenlo. Dit is nou juist waar het fout is gegaan. De oplossing is een te sterke wens van de gemeente, die niet wordt ondersteund door de ondernemers. Het verkrijgen van een succesvol autoluw centrum heeft volgens de gemeente enkele voorwaarden:

- Enthousiasme vanuit het gemeentelijk ambtenaren bestand is nodig.
Het realiseren van een autoluw centrum moet nooit het doel zijn, maar een middel om een kwalitatief beter centrum te bereiken.
- Een goede band tussen de gemeente en de ondernemers is gewenst. Het uitvechten van meningsverschillen werkt alleen maar nadelig voor het onderlinge contact.
- Het realiseren van een autoluw centrum is vooral een investering in tijd. Het is noodzakelijk om voldoende tijd te besteden aan het proces en het verkrijgen van draagvlak. Zo heeft de gemeente Oost Gelre, vanaf de oorsprong van het project tot op heden, ruim 70 informatie avonden gehouden (in 10 jaar tijd).
- Het hebben van draagvlak is cruciaal! Zowel politiek- als maatschappelijk draagvlak is benodigd om een succesvol autoluw centrum te kunnen realiseren. Daarbij geldt wel dat als er maatschappelijk draagvlak is, de politiek hier waarschijnlijk wel mee zal instemmen. Andersom is dit absoluut niet het geval.
- Het is van belang het juiste moment voor het project te vinden. In Lichtenvoorde werd het project samengevoegd met het vervangen van de riolering. Dit zorgde dat toentertijd veel mogelijk was, terwijl men nu nog maar weinig voor elkaar zou krijgen.
- Een impuls aan de ontwikkelingen rond het centrum kan bijdragen aan het vergroten van het succes.
- De publiciteit op zoeken kan een goede invloed op het succes hebben.

De gemeente kon op dit moment nog geen faalfactoren aangeven, daar is het nog te vroeg voor. Wel had de gemeente graag gezien dat er vooraf meer op de verkeerscirculatie rond het centrum was ingestoken. De gemeente is al 30 jaar bezig met de realisatie van een zuidelijke ontsluitingsroute. Telkens werd getracht dit mee te nemen in de woningbouw of bij andere projecten. Doordat deze ontsluiting van het centrum tot op heden niet gerealiseerd is, is de circulatie van het verkeer rond het centrum niet optimaal. Bij de herinrichting van het centrum is wat dit betreft een te korte termijnvisie aangehouden. Achteraf gezien had de gemeente vooraf meer op de zuidelijke ontsluiting willen insteken en dit in het project van de herinrichting willen meenemen. Nu zijn er maatregelen voor de verkeerscirculatie genomen die minder effectief zijn het aanleggen van een zuidelijke ontsluitingsroute.

Bijlage D: Interviewverslag Lunteren

Interview	Dhr. M. Bonestroo Gemeente Ede
Datum	19 maart 2010

Het centrum van het dorp Lunteren is nu enkele jaren (2007) autoluw. Over de totstandkoming, het proces en het resultaat hebben we met Dhr. Bonestroo gesproken. Dhr. Bonestroo is als (gedetacheerd) verkeerskundige van de gemeente Ede vanaf het begin van het project bij het proces en de realisatie betrokken.

In het jaar 2002 is binnen de gemeente Ede het besef gegroeid dat de verkeersproblematiek rond het centrum van Lunteren van dermate aard is geworden dat rigoureuze maatregelen nodig waren. Door het centrum reden dagelijks 14.000 voertuigen welke voor grote overlast leidden onder bezoekers en bewoners. Het vermoeden bestond dat de verkeersstroom hoofdzakelijk bestond uit doorgaand verkeer van Ede naar Barneveld. Uit onderzoek bleek echter het tegenovergestelde, ruim 75% van het verkeer was bestemmingsverkeer (met een bestemming in of rond Lunteren). Dat er weinig doorgaand verkeer door het centrum reed was mede te danken aan de realisatie van de A30. De A30 wordt, door de ligging ten opzichte van Lunteren, gezien als de rondweg van het dorp.

Voordat besloten werd de Dorpsstraat te knippen werden verschillende varianten afgewogen. Varianten waarbij eenrichtingswegen werden ingezet om het verkeer te reguleren bleken allen niet mogelijk, omdat hierdoor alsnog teveel voertuigen door het centrum zouden rijden. Het verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u zou eveneens te weinig zoden aan de dijk zetten. Omdat niets doen geen optie bleek te zijn groeide al snel het besef dat een knip in de Dorpsstraat de beste oplossing zou zijn. Ook voor het realiseren van een knip waren nog verschillende varianten mogelijk. Varianten waarbij al het verkeer van noord naar zuid Lunteren via de A30 zou worden geleid, verkregen geen ondersteuning door de ondernemers. De ondernemers vonden het een vereiste dat alle parkeerterreinen van alle kanten bereikbaar bleven, waardoor het knippen van parallelwegen niet gewenst bleek te zijn.

De gemeente Ede is in een vroeg stadium gaan nadenken over de gevolgen van het autovrij maken van het centrum. Ook de aanvullende maatregelen werden al in een vroeg stadium onderzocht. Dit bleek later in het project een groot voordeel te zijn, waardoor veel tijd winst heeft plaats gevonden.

Om het plan te laten slagen hebben verkeerskundige (haalbaarheids)onderzoeken plaats gevonden. Hoewel uit onderzoek bleek dat een rondweg zou kunnen bijdragen aan een goede invoering van het autovrije centrum, werd dit plan door de provincie Gelderland geweigerd. De A30 functioneerde volgens haar als rondweg waardoor een tweede rondweg geen doorgang kon vinden. Om toch het doorgaande verkeer uit het

centrum te weren werd besloten een randweg aan te leggen. Deze randweg moest voorkomen dat het verkeer door het centrum moest rijden om zijn weg via de snelweg te kunnen vervolgen. Doordat inwoners van Lunteren het belang van deze weg onderschreven bleek de grondaankoop en realisatie gemakkelijker te verlopen dan vooraf ingeschat. Naast het aanleggen van de randweg was ook een investering in de parkeergelegenheid een speerpunt dat vanaf het begin door de gemeente werd onderschreven.

Voor de inrichting van het voetgangersgebied waren verschillende mogelijkheden. De gemeente kon een standaard aanpak gebruiken of kiezen voor een kwaliteitsslag. Om de kosten voor de gemeente te drukken werd voorgesteld de extra kosten die nodig waren voor de kwaliteitsslag te verhalen op de ondernemers in het centrum. Een bedrag van 365.000 euro was nodig om de financiering rond te krijgen. De gemeente heeft overwogen dit bedrag door middel van een baatbelasting te verkrijgen, echter stonden de ondernemers hier niet om te springen waardoor uiteindelijk besloten is de belasting op vrijwillige basis te verkrijgen. Voorwaarde daarbij was echter wel dat voldoende ondernemers zich openstelden om mee te betalen aan de realisatie van autovrij centrum. Een respons van 90% was nodig om te voorkomen dat een te klein deel van de ondernemers voor de kosten zou moeten gaan opdraaien. Toen de gewenste betaling niet gehaald leek te worden, had de gemeente Ede de keus tussen het bieden van een lagere kwaliteit in openbare ruimte of het invoeren van betaald parkeren. Dit laatste was voor ondernemers geen optie waardoor uiteindelijk voldoende draagvlak voor het voorstel is verkregen. Het dorpsbelang en dorpsgevoel was in Lunteren van dermate hoog niveau dat uiteindelijk ondernemers aan de spreekwoordelijke schandpaal werden gebonden als zij weigerden mee te betalen aan de oplossing.

De gemeente Ede had ervaring met het op vrijwillige basis verkrijgen van de extra financiering. In Bennekom werkte deze methode naar wens. In Lunteren was het echter nodig om met betaald parkeren “te dreigen”. Het dreigement heeft zijn vruchten afgeworpen, omdat ondernemers kosten wat kost wouden voorkomen dat betaald parkeren ingevoerd zou worden. Parkeer regulering door betaling heeft dus geen doorgang kunnen vinden, om toch invloed op het parkeergedrag te kunnen uitoefenen heeft de gemeente (in overleg met ondernemers) besloten een blauwe zone in te voeren. Op de diverse parkeerterreinen geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Op parkeerplaatsen buiten de terreinen geldt een maximale parkeerduur van 0,5 uur. Ook voor de langparkeerders (vaak de ondernemers zelf) is een parkeerterrein beschikbaar gesteld. Dit terrein is door zijn ligging achter het station echter verder verwijderd van het centrum. Het langparkeerterrein is in samenwerking met Prorail en de lokale sauna tot stand gekomen. Door de aanleg van het langparkeerterrein was het mogelijk om ondernemers geen ontheffing voor het parkeren binnen de blauwe zone te geven. De diverse parkeerterreinen rond het centrum zijn dan ook hoofdzakelijk voor de bezoekers bestemd. Per huishouden heeft de gemeente één ontheffing voor het parkeren binnen de blauwe zone verleend.

De ondernemers hadden als eis aan de parkeerterreinen dat deze van alle kanten bereikbaar moeten zijn. Hoewel de gemeente voorstelde een knip in de route te realiseren, heeft dit geen doorgang kunnen krijgen. Om toch invloed op de verkeerscirculatie te kunnen uitoefenen is besloten een éénrichtingens circuit te verwezenlijken. Hiermee blijft de bereikbaarheid van de parkeerterreinen wel gewaarborgd.

Tijdens de planvorming van het centrum reed er nog een buslijn door het centrum. Binnen de dienstregeling was er geen ruimte om via een andere route door Lunteren te rijden dus moest de route toegankelijk blijven voor de bus. Om de bus een duidelijke plek te geven in het straatprofiel is er een rijloper gecreëerd. Bij de totstandkoming van het project werd de buslijn opgeheven en vervangen door een opwaardering van het spoor.

Het oorspronkelijke idee was om geen fietsers in het centrum toe te laten. Echter ging de gemeenteraad hier niet mee akkoord. Dit heeft ertoe geleid dat de oorspronkelijke “busbaan” nu voor de fietser is. Hierdoor wordt fietsen in het centrum extra gestimuleerd. Hiermee wordt ook aan de ondernemers tegemoet gekomen, zodat fietsers nog wel voor de deur kunnen parkeren. Het feit dat Lunteren een toeristendorp is (‘s zomers het dubbele aantal inwoners dan in een winterperiode) heeft bijgedragen aan het behoudt van de fietsers in het centrum.

De gemeente Ede heeft ervoor gekozen het centrum van Lunteren fysiek af te sluiten door middel van verzinkbare palen. De ondernemers en bewoners hebben een ontheftingspas gekregen. Een bewuste keuze is om leveranciers niet te voorzien van een pas. De ondernemer is daarmee verantwoordelijk voor het in- en uitrijden van zijn leveranciers. Bepaalde goederen of diensten kunnen echter (ook buiten de venstertijden) niet geweerd worden. Bijvoorbeeld waardetransporten en transporteurs van bederfelijke goederen moeten te allen tijde de ondernemers kunnen bereiken.

De grenzen van het voetgangersgebied zijn een logisch gevolg van de verkeersstructuur. De wegen richting de snelweg moesten in stand gehouden worden. Hiermee wordt het doorgaande verkeer, dat voorheen gebruik maakte van de dorpsstraat, naar de snelweg geleid. De knip in de Dorpsstraat kon worden uitgevoerd omdat er voor het doorgaande verkeer een alternatief (de A30) mogelijk was. Om ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer niet alsnog richting het centrum zou rijden is tevens een zuidelijk Randweg aangelegd.

Het noordelijke gedeelte van de Dorpsstraat is niet opgenomen in het voetgangersgebied. Dit bleek een wens vanuit de bewoners en vanuit de gemeente zelf. De gemeente zag geen mogelijkheid het verkeer dat van dit wegvak gebruik maakt om te leiden. Gemeente en ondernemers waren het er dus snel over eens dat het wegvak niet in aanmerking kwam voor aansluiting bij het voetgangersgebied. Wel is ervoor gekozen de weg herin te richten zodat de automobilist meer ervaart in een centrum te rijden en zijn gedrag daarop aanpast. De klankbordgroep heeft een sterke invloed gehad met

betrekking tot de inrichting van het gebied. De gemeente is samen met de klankbordgroep referentieprojecten gaan bezoeken. Per inrichtingselement zijn een of meerdere plaatsen in Nederland bezocht. Als referentie zijn onder andere Epe en Enschede aangedaan.

Uit de evaluatie van het project blijkt dat eigenlijk alle partijen enthousiast zijn over het resultaat. Het centrum wordt fantastisch bevonden door ondernemers, bewoners, gebruikers en het gemeentelijk bestuur. Het blijkt een zodanig succes te zijn dat men absoluut niet terug wil naar de oude situatie. Doordat Lunteren een toeristendorp is, wordt het centrum in de winterperiode soms als dood ervaren. Dit weegt echter niet op tegen het succes dat in de zomer wordt behaald. Dat het autoluw maken van het centrum in Lunteren een dergelijk succes is geworden heeft een paar hoofdredenen:

- De gemeente heeft veel geld gestopt in het project. Een integrale aanpak voor het centrumgebied zelf, de omliggende straten, de ontsluitingen en de parkeervoorzieningen heeft er toe bijgedragen aan een kwaliteitsimpuls van het centrumgebied.
- Alle partijen waren het er over eens dat het centrum van Lunteren een opknappbeurt kon gebruiken. Dat er iets moest gebeuren was voor iedereen duidelijk.
- Door sterke lobby van de gemeente werd het autovrij maken van het centrum door velen als logische maatregel ervaren.
- De riolering was toe aan vervanging. De straat moest dus sowieso al op de schop, door deze projecten te combineren is meer draagvlak ontstaan.

Ondanks het grote succes van het autoluwe centrum, zijn er ook een aantal factoren minder goed verlopen.

- Rond de installatie van de verzinkbare palen is veel commotie geweest met de leverancier en de meldkamer. De centrale van waaruit het systeem beheerd wordt bevindt zich in Ede. Een beeld- en geluidverbinding is dan ook nodig om optimale communicatie te hebben. Tot op de dag van vandaag werkt deze communicatie nog altijd niet. Dhr. Bonestroo gaf daarom als tip een wurgcontract op te stellen met aannemers. Hiermee worden vergelijkbare problemen voorkomen.
- Er is door de gemeente in de begin fase onvoldoende geïnvesteerd in een uitstallingbeleid. Waardoor het achteraf weer recht moest worden gezet.
- Bij de herinrichting van het centrum zijn de in- en uitgangen voorzien van uitritconstructies. Deze hebben niet de uitstraling gekregen zoals deze door het CROW worden aanbevolen. De constructie oogde niet als een uitrit maar had wel deze functie. Een juridisch proces heeft er dan ook voor gezorgd dat achter de uitritten moesten worden aangepast.

Dhr. Bonestroo geeft als tip mee dat een gemeente lef moet tonen om een centrum voor het autoverkeer af te kunnen sluiten. Daarnaast is aan te bevelen om zo lang mogelijk aan het oorspronkelijke plan vast te houden. Hiermee wordt verloedering en verrommeling van de openbare ruimte voorkomen. Een wildgroei aan borden of meubilair komt meestal niet ten goede aan de uitstraling van de openbare ruimte. Als derde punt gaf dhr. Bonestroo dat het vinden van het juiste moment om met een proces te beginnen waardevol is.

Bijlage E: Interviewverslag Nijverdal

Interview	Dhr. R. Valk Gemeente Hellendoorn
Datum	26 maart 2010

Wie aan het centrumgebied van Nijverdal denkt, denkt al gauw aan de Grotestraat. Dit is de winkelstraat waardoor momenteel een doorgaande route (de N35 van Zwolle naar Almelo) ligt. Dat er naast de Grotestraat een autovrij centrum is gelegen weten de meeste passanten dan ook niet. Het Keizerserf en een deel van de Willem Alexanderstraat zijn onderdeel van het voetgangersgebied. Over deze straten spraken wij met dhr. R. Valk, een verkeerskundige bij de gemeente Hellendoorn.

In de jaren 80 heeft een herinrichting van het Keizerserf en de Willem Alexanderstraat plaats gevonden. Er is toen voor gekozen het gebied als een winkelerf in te richten. De auto was dus nog wel toegestaan in het gebied, maar slechts in beperkte mate. Door gaand verkeer werd met deze maatregel wel geweerd terwijl het bestemmingsverkeer nog was toegestaan. Deze inrichtingsvorm heeft tot het jaar 2001 stand gehouden.

Er is door de gemeente gekeken naar een stapsgewijze verbetering van het winkelklimaat. Al snel werd duidelijk dat een stapsgewijze verbetering over het algemeen uiteindelijk neer komt op het realiseren van een autoluw centrum. Om kosten te besparen is dan ook door de gemeente besloten in één stap over te gaan op autoluw. De ondernemers keken huiverig tegen deze plannen aan, omdat men een omzetsdaling vreesde. De gemeente was ervan overtuigd dat een omzetsdaling zou meevallen. Eind 2001 is dan ook het autoluwe centrumgebied in gebruik genomen.

De gemeente heeft voor het proces van invoering een interne werkgroep samengesteld. Deze werkgroep, die volledig bestaat uit gemeentelijke ambtenaren, heeft de taak een voorstel te doen en dit terug te koppelen naar de klankbordgroep. De klankbordgroep mag hier vrij op reageren, waarna de interne werkgroep met een nieuw voorstel komt. Dit gaat door tot een compromis is gesloten tussen het gemeentelijke ambtenarenbestand en de belanghebbenden die zich in de klankbordgroep hebben gevestigd.

De grens van de voetgangerszone is bepaald door een logisch gevolg van het winkelcircuit. Het betrekken van de Grotestraat bij de zone is tot op heden niet mogelijk, omdat het doorgaande verkeer geen andere route kan nemen. Hier wordt echter op dit moment aan gewerkt. Volgend jaar wordt de voetgangerszone uitgebreid tot aan de Markt. Dit kan pas plaats vinden als de nieuwbouw op het Dunantplein gereed is. Deze nieuwbouw herbergt een parkeergarage en een aantal winkelpanden. Hierdoor wordt een aaneengesloten centrumgebied gecreëerd, waardoor het doortrekken van de voetgangerszone een logisch gevolg is.

Opvallend aan het centrumgebied is de afsluiting ervan. De helft (twee van de vier) in- en uitgangen is voorzien van een fysieke afsluiting. De overige twee zijn open en vrij toegankelijk. Mondeling is wel met de winkeliers afgesproken dat het gebied vanaf de zuidzijde betreden mag worden en dat via de noordzijde de voetgangerszone wordt verlaten. De paaltjes bij het gemeentehuis zijn op verzoek van bewoners aangebracht om het (met volgens hen een hoge snelheid) rondrijden onmogelijk te maken.

Binnen het voetgangersgebied is slechts één winkel met een ontheffing voor de venstertijden. Een bloemhandelaar kon niet binnen de gestelde tijd worden bevoorraadt. De gemeente heeft een parkeerbalans opgesteld om te bepalen hoeveel vakken er theoretisch benodigd zijn rond het centrum. Dit is gedaan op basis van vier eikmomenten. Ook voor de toekomstige parkeergarage (Dunantplein) is eenzelfde balans opgesteld. Deze parkeergarage voorziet in de behoefte van parkeren voor het naastgelegen gemeentehuis en voor de bezoekers van het nieuwbouwcomplex. De kosten voor deze parkeergarage zorgde echter voor een begrotingstekort bij de gemeente. Om de financiën voor de garage te kunnen bekostigen is besloten rond het gehele centrum betaald parkeren in te voeren. Deze vorm van inkomsten moet uiteindelijk de aanleg van de garage terugbetalen. De financiering van de herinrichting van het centrum is verder volledig afkomstig uit “algemene middelen”.

De gemeente Hellendoorn zet in op een strikte handhaving van het uitstallingsbeleid. Dit heeft ertoe geleid dat de openbare ruimte minder vertroebeld oogt en de loopbaarheid gehandhaafd blijft. De vergunningen worden voor een periode van drie jaar afgegeven.

De gemeente Hellendoorn heeft met een centrumplan inzichtelijk gemaakt wat men op langere termijn met het centrum wil bereiken. Volgens dhr. Valk is het nodig om een centrum te blijven veranderen om zo te kunnen blijven concurreren met naastgelegen plaatsen. Ook om de bezoekers te blijven trekken is het door ontwikkelen van het centrum iets waarop een gemeente moet blijven insteken. Stilstand is achteruitgang op de concurrentie.

Om aan de wens van de consument te voldoen heeft in Nijverdal een verschuiving binnen het winkelbestand plaats gevonden. De economische diensten zijn verhuist naar panden buiten de voetgangerszone, terwijl de detailhandel zich juist meer ging vestigen in het autoluwe gebied. Deze verschuiving had mede te maken met een te grote loopafstand. Een concentratie van het winkelbestand was dan ook gewenst.

Bewoners, bezoekers en ondernemers zijn zeer tevreden over het resultaat. Het succes is groter dan verwacht. Dit uit zich in een regelmatig tekort aan fietsenstallingen. Het succes is mede te danken aan de herinrichting van het Keizersef en de Willem Alexanderstraat. Met de herinrichting is gekozen voor een voorzieningstrook in het midden van de rijloper. In deze vier meter brede strook zijn alle voorzieningen gerealiseerd: fietsenstallingen, banken, prullenbakken, lantaarnpalen en speeltoestellen. Dit

heeft tot gevolg dat de rest van de rijloper vrij is van obstakels (afgezien van groen-voorzieningen). Door de kwaliteit van de inrichting wordt het gebruik ervan als logisch ervaren. Fietzers zijn dan ook bereid hun fiets in de voorzieningstrook te plaatsen, dit voorkomt verrommeling en volstand van de openbare ruimte.

De aanwezigheid van scooters in het voetgangersgebied wordt als hinderlijk ervaren. Reinier heeft enkele tips voor gemeenten die willen overgaan op een autoluw centrum.

- Een autoluw centrum blijkt in den landen een succes te zijn. Als een gemeente achter de realisatie van een autoluw centrum staat moet zij tegen de ondernemers in durven gaan. Met een goede aanpak komt het succes dan “van-zelf”.
- Maak het centrumgebied niet te groot, het centrum moet beloopbaar zijn. Aanloopgebieden zijn daarbij helemaal niet erg. Beperk het autoluwe gebied dan ook puur tot het kernwinkelgebied.
- Het gebruik (en de bijbehorende inrichting) van de openbare ruimte moet wel logisch zijn. Als een gebied logisch is ingericht dan ervaart de bezoeker dit ook zo en is men bereid het gedrag aan te passen aan de omgeving.
- Ondernemers kunnen het beste in een vroeg stadium bij het proces betrokken worden. Dit is meer van belang dan het betrekken van bewoners aan het begin van het proces. Het creëren van draagvlak is daarbij de belangrijkste taak van de gemeente.
- Als er een te grote groep is dat in aanmerking komt voor een ontheffing, of een te groot aantal winkels dat aan de voorkant bevoorrad moet worden, waar doe je het dan nog voor? Als dit het geval is, moet worden afgevraagd of een autoluw centrum de juiste maatregel is.

Interview Dhr. H. Bergboer
 Gemeente Hellendoorn
Datum 20 april 2010

Zoals in het interview met dhr. Valk al aangegeven werd was het Keizerserf al een winkelerf. Dit winkelerf is in 1985 al gerealiseerd toen de huidige Rijssensestraat werd geopend. In 2000 is men begonnen met de planvorming voor een nieuw Keizerserf. Dit heeft geresulteerd in een brede klankbordgroep waarin ondernemers, politie en verenigingen van eigenaren vertegenwoordigd waren. Intentie van de gemeente was om op deze manier een breed draagvlak te creëren. “Onze ervaring leert dat een open(hartige) gedachtenwisseling voorwaarde is voor het bewerkstelligen van een breed draagvlak.”

Mede gezien de geschiedenis en het vastgestelde masterplan centrum was het voor de diverse leden van de klankbordgroep geen zaak zich te verdedigen tegen een autoluw centrum. Er lag een opgave en het was aan de klankbordgroep en de gemeentelijke werkgroep om tot een breed gedragen ontwerp te komen. Aan de hand van diverse stellingen hebben de diverse klankbordleden hun mening/ wens kunnen uitten.

Communicatie vond vooral plaats tussen de klankbordgroep, gemeentelijke werkgroep en raadsleden. Toen de planvorming rond was is er onder alle belanghebbenden (in dit geval bewoners en ondernemers van het centrum) een folder rondgestuurd waarin beschreven stond hoe de herinrichting zal gaan plaatsvinden en op welke momenten welk gedeelte van het centrum heringericht zal worden.

Bijlage F: Interviewverslag Panningen

Interview	Dhr. A. Blom Dhr. F. Schutgens Gemeente Peel en Maas
Datum	23 maart 2010

De gemeente Peel en Maas is een nieuwe gemeente die op 1 januari 2010 ontstaan is uit de gemeenten Helden, Kessel, Meijel en Maasbree. Panningen is met ruim 7000 inwoners de grootste kern binnen de gemeente en heeft daarmee een gemeentelijke verzorgingsfunctie. Het centrum van Panningen is autoluw ingericht. Over deze succesvolle uitvoering hebben we een gesprek gehad met dhr. A. Blom, een schriftelijke ondersteuning van dhr. F. Schutgens was een waardevolle toevoeging op het geheel. Dhr. Blom en dhr. Schutgens zijn niet bij het proces en de invoering betrokken geweest, maar beschikken beiden wel over relevante informatie.

In het jaar 2001 is het proces rond de uitbereiding van het autoluwe centrum van start gegaan. Voorafgaand aan dit project was, al ongeveer tien jaar, een gedeelte van de Markt autoluw. Het totaal autoluw maken van het centrum is in het jaar 2003 gerealiseerd. Een volledige herinrichting en het introduceren van een toegangsontheffingen systeem waren onderdeel van het project. Het centrum is gelijktijdig fysiek afgesloten door middel van verzinkbare palen.

Hoewel overheid en ondernemers beiden van mening waren dat er rust in het centrum nodig was, is het initiatief voor een autoluw centrum in 2001 begonnen bij de ondernemers en sloot de politiek zich hier pas later bij aan. De winkeliers drongen aan op gesprekken met de gemeente, waardoor uiteindelijk een Centrummanagement in het leven is geroepen. Naast de winkeliers en de gemeente Peel en Maas namen ook deel aan het Centrummanagement: de Rabobank, Wonen Helden, SPF Beheer BV (eigenaar van De Pit), MKB-Limburg (regio Peel en Maas), Koenen en Co (accountants) en de vastgoedvereniging Steengoed Helden. Het Centrummanagement bestond uit een stuurgroep en een werkgroep.

Het Centrummanagement had voornamelijk standpunten over de inrichting/ uitstraling en de functie van het centrum. Door aanstellen van het Centrummanagement trad een hoge mate van participatie op, dit ging door tot op de materiaalkeuze. Door de hoge mate van participatie is het proces wel vertraagd en is het proces duurder geworden dan de bedoeling was. De communicatie richting belanghebbenden en inwoners heeft plaats gevonden door middel van nieuwsbrieven, lokale nieuwsbladen, de gemeentelijke website en georganiseerde informatie bijeenkomsten.

Het centrum is bij alle in- en uitgangen voorzien van verzinkbare palen. De ondernemers en ondernemers hebben een handzender gekregen waarmee toegang tot het gebied kan worden verkregen. Alleen de ondernemers en bewoners die niet via de ach-

terkant te bereiken zijn hebben een zender ontvangen. De bewoners kunnen met de zender 24 uur per dag hun bestemming bereiken, de ondernemers kunnen met hun zender enkel van 06.00 tot 12.00 uur het centrum betreden. Daarnaast zijn er nog zogenaamde sleutelhouders waarbij ondernemers altijd welkom zijn, de ondernemers zijn daarmee verantwoordelijk voor de bevoorrading van hun onderneming.

Door verschillende verhardingsmaterialen wordt de aanwezigheid van een rijloper gesuggereerd. Fietzers mogen zich echter het gehele gebied vrij verplaatsen. Er is bewust gekozen om de fietser in het centrum toe te staan. Dit heeft mede te maken met het feit dat Panningen een toeristendorp is, de gedachte hierbij is dat toeristen die naar het noorden van Limburg trekken om te kunnen fietsen ook in het centrum welkom moeten zijn. Uit een uitgebreide evaluatie blijkt echter dat het winkelend publiek liever had gezien dat de fietsers een eigen plek zouden hebben gekregen. Door de hoge kosten die een dergelijke maatregel achteraf met zich mee brengt is besloten deze suggestie niet meer mee te nemen. Daarnaast speelt ook mee dat het niet handhaafbaar is.

De handhaving op het toegangsbeleid is niet streng, dit heeft voor de gemeente geen prioriteit.

De gemeentelijke politiek is en was fel tegen invoering van betaald parkeren. Om het verwijderen van de parkeerplaatsen die zich op de Markt bevonden te compenseren, zijn extra parkeerplaatsen bij het Zwembad gerealiseerd. Rond het centrum van Panningen is een parkeer verwijssysteem, deze starre regeling is echter beperkt in zijn toepassing.

Het centrum van Panningen kon pas autoluw worden gemaakt, nadat de John F. Kennedylaan gerealiseerd was. Dit om het doorgaande verkeer een alternatief te kunnen bieden. In 1988 is de John F. Kennedylaan voltooid, in 1991 is de Markt gedeeltelijke autoluw gemaakt waarna in 2003 het centrum volledig autoluw is gemaakt. Als extra stimulans voor het centrum hebben tegelijkertijd ruimtelijke ontwikkelingen plaats gevonden. Zo is het centrum uitgebreid met "De Pit", een autovrije en overdekte winkelvoorziening. De gemeentelijke functie is met de komst van "De Pit" versterkt.

Er heeft in het centrum geen brancheverschuiving plaats gevonden. In het centrum is door de loop van de tijd weinig leegstand geweest. De winkellocaties zijn ook door de komst van een autoluw centrum aantrekkelijk gebleven.

Een succesfactor is volgens de gemeente geweest dat in overleg met de winkeliersvereniging is gekeken naar de planning voor de realisatie. Een gefaseerde invoering, waarbij de winkels ten alle tijden bereikbaar bleven, heeft geleid tot een verhoogd draagvlak.

Een faalfactor voor het autoluw maken van het centrum is de baatbelasting geweest. Om de kosten voor de kwaliteitsprong te kunnen financieren, werd in overleg besloten een baatbelasting in het leven te roepen. Een aantal winkeliers hebben de instelling van de baatbelasting aangevochten. Door de rechter zijn zij uiteindelijk in het gelijk gesteld. Het gevolg is dat de gemeente alle ontvangen baatbelasting weer heeft terug moeten betalen aan de ondernemers. Een duur grapje, zo bleek achteraf.

Bijlage G: analyse tabellen

Analyse centrum

Aspect	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen	Literatuur
Jaar van realisatie	2008	2007	2007	2001	2003	-
Aanleiding:	Hardenberg kreeg de functie van streekcentrum	Aldus ondernemers en gemeente een verouderd centrum	Veel verkeer in het centrum	Een sterk verouderd centrum dat niet meer aan de wensen van de huidige consumenten voldeed	Verkeer in het centrum	-
Doel:	Het trekken van nieuwe bezoekers en het vasthouden van de huidige	Moderniseren van het centrum	Het weren van doorgaand verkeer in het centrum	Het winkelgebied was toe aan een modernisering waarbij de voetganger alle ruimte kreeg en het verkeer een ondergeschikte functie	Het weren van het verkeer uit het centrum van Panningen	-
Potentiële klanten:						
• Inwoners in kern	17.950	12.919	12.660	24.900	7.446	-
• Inwoners binnen 2 km	12.901	13.084	7.750	17.955	10.353	-
• Inwoners binnen 5 km	24.167	19.694	26.544	32.059	19.618	-
• Inwoners Binnen 10 km	45.112	67.816	196.998	88.989	77.595	-
• Toerisme:	Ja	Nee, wel binnen de gemeente	Ja	Ja	Ja	-
Stratenpatroon:						
• Lengte	Markt en winkelstraat met aanloopgebied	Markt en twee winkelstraten met	Eén straat	Twee straten (T)	Eén straat met overdekt winkelcentrum	-
• Winkelstraten patroon		aanloopgebied				

Analyse bereikbaarheid

Aspect	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen	Literatuur
Bestemmingsverkeer:						-
• Fiets	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	Toegestaan	
• Expeditieverkeer	Venstertijden	Toegestaan	Venstertijden	Venstertijden	Venstertijden	
• Invalide voertuigen	Geweigerd	Toegestaan	Geweigerd	Venstertijden	Geweigerd	
• Bewoners	Toegestaan mits parkeren op eigen terrein anders venstertijden	Toegestaan	Toegestaan mits niet toegankelijk via achterzijde	Venstertijden	Toegestaan	
• Afsluiting	Nog niet, dit jaar verzinkbare palen	Ja, 1 toegang geopend	Ja, verzinkbare palen	Ja, 2 toegangen geopend	Verzinkbare palen	
Doorgaand verkeer:	Ring Hardenberg	Wegen rond het centrum	Over randweg	Langs centrum	Over nieuwe ontsluitingsweg	-
Loopafstanden:						
• Parkeren (gemiddeld)	146 meter	135 meter	77 meter	256 meter	133 meter	Voor lokaal tot 130 meter, streek tot 300 meter
• Bus (dichtstbijzijnd)	130 meter	235 meter	50 meter	70 meter	80 meter	500 meter
• Trein	570 meter	4100 meter	250 meter	750 meter	-	1000 meter
Openbaar Vervoer:						
• Bus	Ja, 5 lijnen	Ja, 2 lijnen	Ja, 1 lijn	Ja, 4 lijnen	Ja, 5 lijnen	-
• Trein	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee	-
Parkeren:						
• Capaciteit (terreinen + aantal)	18 terreinen – 1992 parkeerplaatsen	8 terreinen – 660 parkeerplaatsen	3 terreinen – 258 parkeerplaatsen	8 terreinen – 783 parkeerplaatsen	7 terreinen – 332 parkeerplaatsen	Voldoende, verspreid rond gebied gelegen
• Regulering	Ja, betaald	Nee	Ja, blauwe zone	Gemengd, deels blauwe zone	Gemengd, grotendeels blauwe zone	Betaald/ blauwe zone en vrij parkeren
• Parkeerroute	Ja, over centrumring	Ja	Nee, enkel verwijzing	Ja	Ja	Verwijssysteem is gewenst
Verkeerscirculatie rond centrum:	Centrumring tevens parkeerroute in U-vorm	Over parkeerroute	Over heringerichte bestaande wegen	Over parkeerroute	Over parkeerroute	Bereikbaarheid van parkeerterreinen moet optimaal zijn

Analyse leefbaarheid

Aspect	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen	Literatuur
Beloopbaarheid: - Niveaunderschillen - Toegankelijkheid minder valide - Winkelcircuit	Ja, helling Goed	Nee Goed	Nee Goed	Ja, helling Goed	Nee Goed	Maximaal 1:50 (5 %) -
	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja, in lus
Evenementen: - Jaarlijks - Markt	Veel evenementen Ja, maandag	Enkele evenementen Ja, zaterdag	Enkele evenementen Nee	Enkele evenementen Ja, zaterdag	Enkele evenementen Ja, woensdag	Extra aanleiding Extra aanleiding
Inrichting: - Centrum - Omgeving centrum - Rijloper - Meubilair - Groen - Kunst - Speelvoorzieningen	Opnieuw ingericht Geen herinrichting Nee, wel een plint langs de gevels Standaard, minimale hoeveelheden, geplaatst langs gevels Enkele boom Ja, in bestrating verwerkt Nee	Opnieuw ingericht Opnieuw ingericht Nee, wel een afwijkende middenstrook Modern, veelvuldig aanwezig, geplaatst langs gevels Enkele op plein Kunstobjecten Nee	Opnieuw ingericht Opnieuw ingericht Ja, 3,5 meter breed Klassiek, voorzien van dorpslogo, geplaatst langs rijloper Laanbeplanting Kunstobjecten Nee	Opnieuw ingericht Opnieuw ingericht Nee Modern, veelvuldig geplaatst in speciale voorzieningenstrook Enkel in voorzieningenstrook Nee Ja, verspreid	Opnieuw ingericht Deels, opnieuw ingericht Ja, centrale middenstrook centrale middenstrook Enkele boom Nee Nee	De inrichting van het gebied moet een verblijfsgebied uitstralen
Omvang gebied (lengte);	840 meter	580 meter	250 meter	290 meter	280 meter	Kernwinkelgebied
Uitstraling: - Historische bebouwing - Aanwezigheid water (gracht) - Aanwezigheid plein	Kernwinkelstraat is historisch, overige bebouwing vanaf de jaren '60 Nee Ja	Enkele historische panden afgewisseld met panden vanaf de jaren '60 Nee Ja	Grotendeels historische panden, afge-wisseld met panden vanaf de jaren '60 Nee Nee	Geen historische panden Nee Nee	Geen historische panden Nee Nee	Extra aanleiding Extra aanleiding Extra aanleiding
Verkeersveiligheid:	Geen problemen	Geen problemen	Geen problemen	Op piek momenten confrontaties tussen fiets en voetganger	Geen problemen	Afhankelijk van de voetgangersintensiteit is een integratie tussen fiets en voetganger mogelijk
Winkelfront:	Bijna aaneengesloten front	Aaneengesloten front	Aaneengesloten front	Aaneengesloten front	Aaneengesloten front	Aaneengesloten front

Analyse economie

Aspect	Hardenberg	Lichtenvoorde	Lunteren	Nijverdal	Panningen	Literatuur
Aantal winkels: - Binnen autoluw centrum - Buiten autoluw centrum	132 24	66 63	39 48	54 97	58 67	- -
Branchering: - Meest voorkomende branche - Verschuiving 2000 > 2010	Mode & Luxe – 44,7% Mode & Luxe is sterk toegenomen, in & om huis sterkst afgenomen	Mode & Luxe – 31,8% Mode & Luxe is sterk toegenomen, overige aanbod stabiel	Mode & Luxe – 33,3% Mode & Luxe is sterk toegenomen, in & om huis sterkst afgenomen	Mode & Luxe – 54,7% Leisure is sterk toegenomen, Mode & Luxe afgenomen	Mode & Luxe – 44,8% Zeer sterke toename van Mode & Luxe, afname vooral in & om huis	Minimaal 30% mode & luxe Toename van funshoppen
Leegstand; - Huidige leegstand 2000 > 2010	7 panden (6,2%) Toename van 5 panden	4 panden (6,7%) Toename van 1 pand	4 panden (10,8%) Toename van 2 panden	3 panden (6,3%) Toename van 1 pand	5 panden (7,5%) Toename van 4 panden	
Niet winkel voorzieningen: - Openbaar - Commercieel - Horeca	Muziekkoepel Bioscoop Verspreid	- - Centraal gelegen aan plein	Muziekkoepel - Verspreid	Theater en bibliotheek - Verspreid	- Bioscoop/ theater Verspreid	Een centrum trekt extra bezoekers wanneer het meer te bieden heeft als enkel winkels
Verzorgingsgebied:	Streekfunctie	Lokaal	Lokaal	Streekfunctie	Lokaal	-

Bijlage H: Fotoreportage autoluwe kernen

Pagina 1-2	Hardenberg
Pagina 3-4	Lichtenvoorde
Pagina 5-6	Lunteren
Pagina 7-8	Nijverdal
Pagina 9-10	Panningen



















Bijlage I: Case Varsseveld

1.1 Inleiding

Varsseveld is een dorp met ongeveer 6.000 inwoners en behoort tot de gemeente Oude IJsselstreek. Het dorp ligt ingesloten tussen de N18, N318 en de N818. Het centrum van Varsseveld heeft zich gevormd rond het Kerkplein. De gemeente heeft in overleg met ondernemers en het MKB (branche organisatie voor het midden- en kleinbedrijf) een masterplan voor het centrum opgesteld. Belangrijkste aanleiding hiervoor was dat het centrum zichtbaar op zijn retour was en er veel ontwikkelingen plaatsvinden. Het gemeentebestuur is van mening dat het centrum weer aantrekkelijk moet worden, niet alleen als winkelgebied maar ook als woon- en verblijfsgebied.

1.2 Uitgangspunten

Uitgangspunten voor het masterplan waren o.a.:

- Verkleinen van het winkelconcentratiegebied;
- Actief verplaatsen van winkels buiten het concentratiegebied;
- Aanvulling van het winkelbestand met daghoreca;
- Kwaliteitsverbetering van het gebied rondom de kerk;
- Verbetering van de parkeerroutering rond het centrum;
- Verminderen van de verkeersintensiteit op het Kerkplein.

In overleg met de ondernemers is onderstaande concentratiegebied vastgesteld:

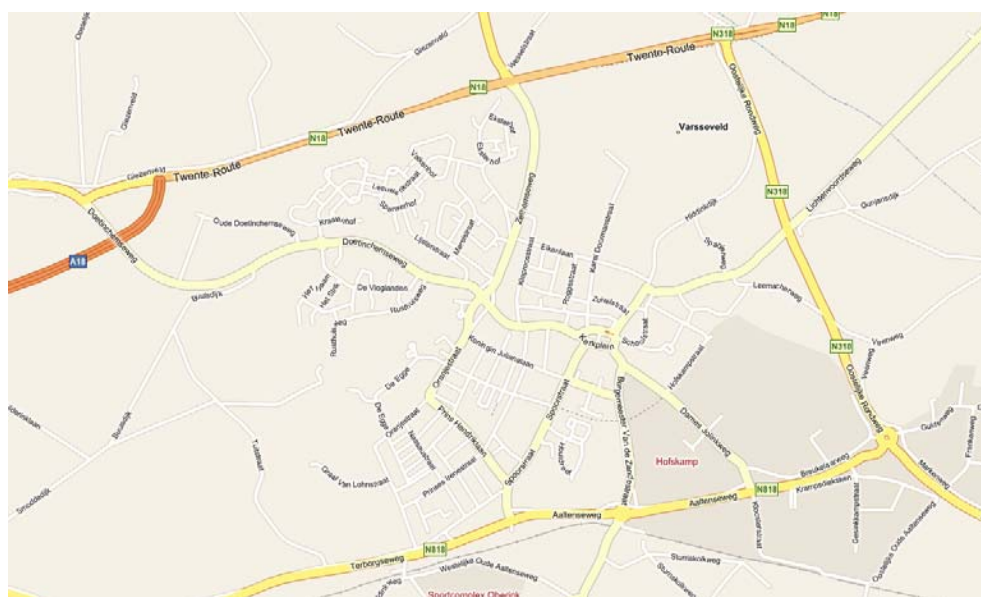


Afb. B.I.1 Winkelconcentratiegebied Varsseveld

1.3 Varsseveld autoluw

Op basis van de conclusies uit het onderzoek naar succes- en faalfactoren bij de invoering van een autoluw centrum kan geconcludeerd worden dat de structuur van het centrum van Varsseveld uitstekend aansluit bij een ideale centrumsituatie zoals die omschreven staat. Het Kerkplein kan gezien worden als een winkelcircuit, de aanloopstraten zijn daarbij geen probleem.

Op het Kerkplein komen op dit moment drie ontsluitingswegen samen, dit betreft een oost-west verbinding en een noord-zuid verbinding. De noord-zuid verbinding door het centrum kan vervallen omdat hier al een goed alternatief voor is. De aanwezige oost-west verbinding zal deels over andere wegen gerealiseerd moeten worden. Hierbij moet niet vergeten worden dat de aanwezige N-wegen rond Varsseveld kunnen dienen als ontsluitende ring (Afb. B.I.2), bij het ontbreken van een eenvoudige route door het centrum wordt het gebruik van deze wegen gestimuleerd. Om sluipverkeer te voorkomen kan het gewenst zijn om op enkele straten een eenrichtingsregime in te voeren.



Afb. B.I.2 Wegenstructuur Varsseveld (Bing Maps, 2010)

Door het weghalen van de verkeersfunctie op het Kerkplein ontstaat er ruimte om aanwezige horeca te vergroten en hierdoor van het centrum een echt verblijfsgebied te maken. De aanwezigheid van fietsers in het centrum zorgt voor extra levendigheid en een stimulans om met de fiets naar het centrum te komen. Gezien de beschikbare ruimte is het raadzaam een aparte rijloper voor de fietsers te creëren.

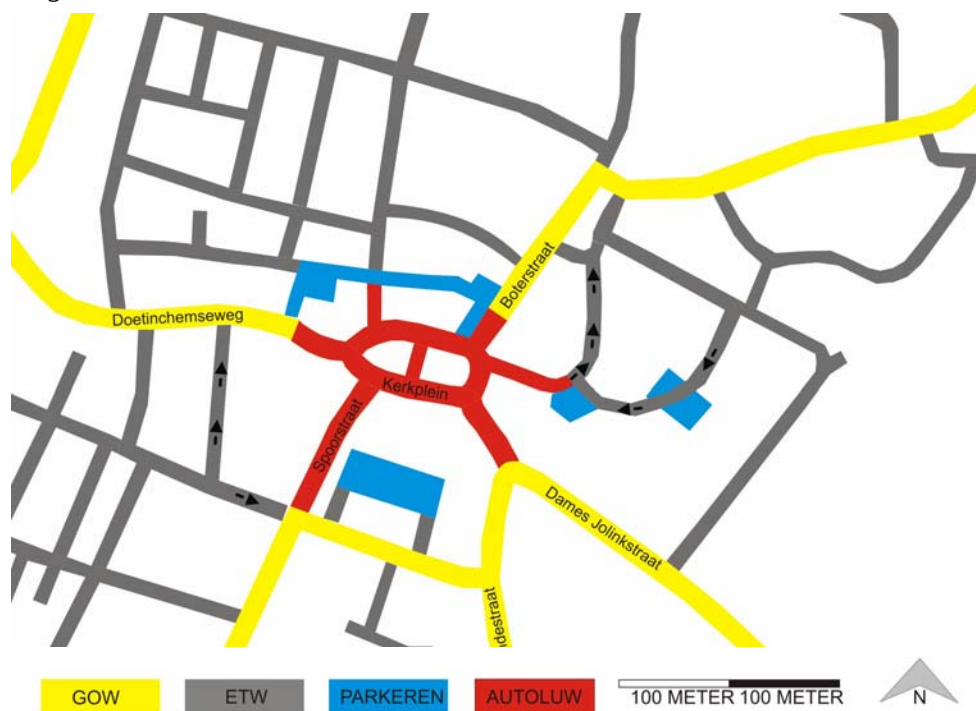
Voor het expeditie verkeer en overig bestemmingsverkeer is het gezien de structuur van Varsseveld noodzakelijk twee toegangen tot het centrum niet af te sluiten maar open te laten voor genoemde, het gaat hier om de Dames Jolinkweg en de Spoorstraat waarbij de Spoorstraat zijn eenrichtingsverkeer behoudt. Deze twee wegen hebben beide een goede ontsluiting op de N818.

De parkeerterreinen in Varsseveld liggen verspreid rond het centrum en liggen allen binnen de maximale afstand van 130 meter. Om de parkeerterreinen vrij te houden van langparkeerders is het verstandig om op de terreinen rond het centrum een blauwe zone in te voeren. Langparkeerders kunnen de auto parkeren op het parkeerterrein aan het Grutterinkpad. Het openbaar vervoer ligt op acceptabele afstand, het treinstation ligt op 600 meter en de dichtstbijzijnde bushalte op 40 meter.

Het aantal ondernemingen binnen de schil is 47, buiten de schil 26. Van het aantal winkels binnen de schil is 23% uit de branche mode en luxe, naar verwachting zal deze branche toenemen met 7% indien het centrum autoluw zal worden.

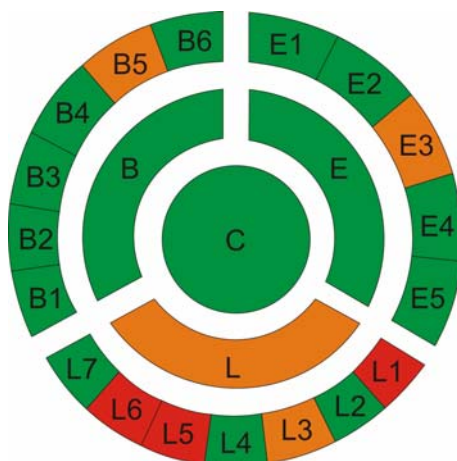
1.4 Conclusie voor Varsseveld

De ruimtelijke structuur van Varsseveld leent zich uitstekend voor het autoluw maken van het centrum. Het beleid dat de gemeente nastreeft sluit aan op de vastgestelde succesfactoren. Op basis van de eerste indrukken wordt voorgesteld het centrum als volgt in te richten:



Afb. B.I.3 Autoluw centrum Varsseveld

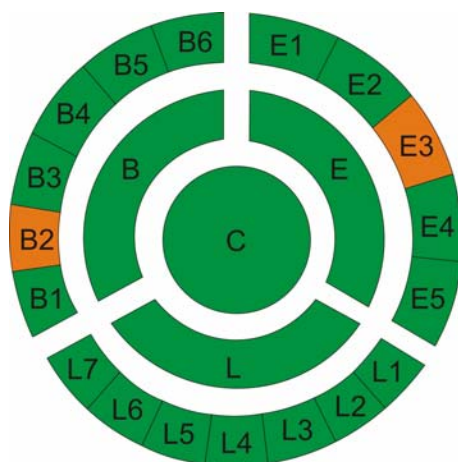
1.5 De 3 pijlers en Varsseveld



Afb. B.I.4 Huidige beoordeling centrum Varsseveld

Bovenstaande afbeelding (B.I.4) is opgebouwd uit de zes bereikbaarheidsfactoren die in dit onderzoek centraal staan: B1 = Bestemmingsverkeer, B2 = Doorgaand verkeer, B3 = Loopafstanden, B4 = Openbaar vervoer, B5 = Parkeren en B6 = Verkeerscirculatie. De zeven leefbaarheidsfactoren: L1 = Beloopbaarheid, L2 = Evenementen, L3 = Inrichting, L4 = Omvang gebied, L5 = Uitstraling, L6 = Verkeersveiligheid en L7 = Winkelfront. De vijf economische factoren: E1 = Aantal winkels, E2 = Branchering, E3 = Leegstand, E4 = Niet-winkelvoorzieningen en E5 = Verzorgingsgebied. Al deze factoren zijn beoordeeld in een drie puntsschaal.

De drie pijlers (B = bereikbaarheid, E = economie en L = leefbaarheid) samen tot een conclusie over het autoluwe centrum = C van Varsseveld. Zoals in afbeelding B.I.4 goed te zien is moet er in Varsseveld vooral ingestoken worden op de leefbaarheid. Dit heeft daarentegen wel consequenties voor de bereikbaarheid. Door optimaal gebruik te maken van de huidige infrastructuur is het mogelijk de leefbaarheid te optimaliseren en de bereikbaarheid te garanderen, zie afbeelding B.I.5.



Afb. B.I.5 Toekomstige beoordeling centrum Varsseveld

“We can learn from the successes of others; their techniques and tactics may spark good new ideas about how we can approach local and regional problems. But ultimately, the best solutions are homegrown, based on people’s understanding of their own communities and their sense of where they want to go.”

Earl Blumenauer; The Livable City: Revitalizing Urban Communities (2000)