

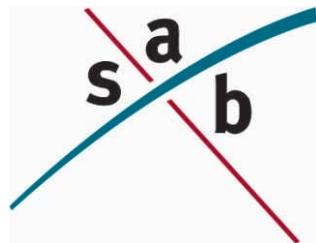


oktober 2006

MASTERPLAN CENTRUM KLAZIENAVEEN



KuiperCompagnons



Opdrachtgever: Gemeente Emmen

Werknummer: 61257

Datum: oktober 2006

Klazienaveen is de grootste hoofdkern in de gemeente Emmen. De inwoners van Klazienaveen en omstreken verdienen een centrum dat voldoet aan de huidige en toekomstige behoefte. Een centrum dat zich onderscheidt door kwaliteit en uitstraling, dat goed bereikbaar is, waar je graag winkelt en werkt, waar ontspanning voor jong en oud is en het goed wonen is. Bezoekers van het centrum moeten kunnen ervaren dat het dorp Klazienaveen is ontstaan door de ontginning van het veen. Kortom een centrum waar de inwoners van Klazienaveen trots op zijn en waar bezoekers graag komen. Om dat te bereiken is er werk aan de winkel. Werk waarbij ieders inzet hard nodig is.

De gemeente heeft de regie genomen bij dit werk door dit Masterplan op te stellen om richting te geven aan de noodzakelijke ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit Masterplan geeft de randvoorwaarden aan in de vorm van kaders. Kaders van wat we willen bereiken en hoe we het kunnen bereiken. Daarmee biedt dit Masterplan een toetsingskader dat ons in de komende 10 jaar helpt om de juiste beslissingen voor het centrum te nemen.

Een stuurgroep onder bestuurlijke leiding van nu oud-wethouder mevrouw J. Hoogland-Foppen en waarvan ook nu oud-wethouder T. Eerenstein deel uit maakte, heeft leidinggegeven aan het opstellen van dit Masterplan. In juni 2005 is het Voorontwerp Masterplan Centrum Klazienaveen verschenen. In het voorwoord werden burgers, ondernemers en instellingen uitgenodigd om te reageren op het voorontwerp en met suggesties te

komen. Tot mijn groot genoegen kan ik melden dat dat is gebeurd op een fantastische wijze. Alle betrokken partijen, in de volle breedte, hebben zich verenigd in de Stichting Masterplan Klazienaveen in oprichting. De Stichting i.o. is in staat geweest met één gezamenlijke reactie te komen en de Stichting i.o. heeft het daarbij niet gelaten, maar heeft het MKB Reva als centrummanager aangesteld. Hiermee is een doel van het masterplan, namelijk als aanjager fungeren van een nieuwe toekomst van het centrum, reeds nu geslaagd. De inhoudelijke reactie is zeer zorgvuldig afgewogen en zo veel mogelijk verwerkt in het hier voor u liggende Masterplan Centrum Klazienaveen. Daarnaast reageert het masterplan op het gereed komen van Het Schip en de kansen die dat biedt voor de rest van het centrum.

De vaststelling door de gemeenteraad van dit Masterplan betekent dat er ook bestuurlijk bekrachtigd wordt dat het Masterplan de richting aangeeft waarin het centrum daadkrachtig ontwikkeld kan worden. Daarmee is het Masterplan het ruimtelijk-economisch beleidskader voor het centrum geworden. Ik wens Klazienaveen toe dat dit het officiële startschot is voor een rijke toekomst.

Wethouder A.J. Sleeking





OKTOBER 2006

Voorwoord	
1. Inleiding	1
2. De opgave	3
3. Ligging	5
4. Analyse	7
5. Vigerend beleid	17
6. Ruimtelijk economisch kader	21
7. Bouwstenen	27
8. Uitgangspunten	35
9. Modellen	37
10. Masterplan Centrum Klazienaveen	41
11. Fasering	49
12. Proces: op weg naar een convenant	51
13. Bijlagen	55
- Detailhandelsstructuurvisie Klazienaveen	
- Rapportage centrummanagement	
- Verkeerskundige beschouwing Masterplan Centrum Klazienaveen	
- Inspraakreacties en overige wijzigingen	



OKTOBER 2006

Inleiding

Sinds juli 2004 is, onder leiding van de gemeente Emmen en de stedenbouwkundigen van KuiperCompagnons en SAB, een intensief proces doorlopen bij de ontwikkeling van dit Masterplan voor het centrum van Klazienaveen. Ten behoeve van het Masterplan is gebruik gemaakt van de expertise van meerdere partijen. MKB Reva heeft een detailhandelsstructuurvisie opgesteld omtrent de toekomstmogelijkheden voor de detailhandel in Klazienaveen, de gewenste ontwikkelingsrichting en de meest optimale structuur voor de detailhandel. Ten behoeve van een heldere blik op de huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie heeft Goudappel Coffeng een globale analyse verricht waarvan de belangrijkste resultaten zijn meegenomen in het Masterplan.

Het Voorontwerp Masterplan is in juni 2005 via een stapsgewijs planproces tot stand gekomen waarbij elke stap resulteerde in een plandocument. De voorbereiding en de productie van de planproducten heeft in nauwe samenwerking met een projectgroep plaatsgevonden. Daarnaast heeft er regelmatig terugkoppeling plaats gevonden naar de erkende overlegpartners, de ondernemers en een stuurgroep.

In de herfst van 2005 heeft van de gemeente Emmen de afdeling Fysiek Ruimtelijke Ontwikkeling samen met de afdeling Inrichting en Beheer een reactie geformuleerd. Ook de Stichting Masterplan Centrum Klazienaveen i.o. heeft een advies opgesteld. Beide reacties zijn door SAB, samen met de gemeente Emmen en MKB Reva geëvalueerd en verwerkt in het Ontwerp Masterplan dat nu voor u ligt. Daarnaast is het Masterplan geactualiseerd door onder andere een uitgebreide inventarisatie van wensen en mogelijkheden bij de bestaande ondernemers. Hierdoor kunnen de kansen die recente ontwikkelingen bieden, zoals het gereedkomen van Het Schip en de oprichting van de Stichting, beter worden benut.

Leeswijzer

Na een korte beschrijving van de opgave en de ligging van het centrum volgt een uitgebreide analyse van Klazienaveen en het centrum. In deze analyse komen de historie, functionele gebieden, water- en groenstructuur en verkeer aan bod. In een sterkte- en zwakteanalyse zijn de belangrijkste kwaliteiten en knelpunten van het huidige centrum benoemd. Een bondige beschrijving van het vigerende beleid verduidelijkt de wensen die ten aanzien van centrum in het verleden reeds zijn vastgelegd. De belangrijkste conclusies van de detailhandelsstructuurvisie van MKB Reva, alsmede de resultaten van de inventarisatie en de analyse hiervan, zijn vervolgens verwoord in het ruimtelijk economisch kader. Om de verschillende ontwikkelingsrichtingen voor het centrum te onderzoeken zijn voor de bouwstenen water, bebouwing en verkeer diverse varianten ontwikkeld. Varianten voor beplanting zijn aan de bouwsteen water toegevoegd. Deze studie naar bouwstenen heeft geleid tot een set van uitgangspunten die als basis hebben gediend voor een tweetal modellen met extreme ontwikkelingsrichtingen. Na beoordeling van de twee modellen is het uiteindelijke Masterplan tot stand gekomen. Het Masterplan zoals die in onderhavig Ontwerp is opgenomen is een doorontwikkeling van het Masterplan van het Voorontwerp, waardoor het beter aansluit op de wensen van de gemeente Emmen en de Stichting i.o.. De kaart van het Masterplan wordt toegelicht met een tekstuele beschrijving. De profielen en referentiebeelden, samen met een kaart met gewenste bouwhoogten zijn opgenomen in de beschrijving van het Masterplan. Vervolgens komt de fasering aan bod en een beschrijving van het vervolgtraject dat gewenst is om het Masterplan tot uitvoer te brengen. Het Ontwerp sluit af met een hoofdstuk waarin de reacties op het Voorontwerp zijn samengevat en de consequenties voor het Masterplan zijn beschreven.

De rapporten van MKB Reva en Goudappel Coffeng, alsmede de reacties van de gemeente Emmen en de Stichting i.o. op het Voorontwerp Masterplan zijn als bijlage aan onderhavig rapport toegevoegd.



Het centrumgebied van Klazienaveen kenmerkt zich het laatste decennium door een matige ruimtelijke kwaliteit en een gedateerde uitstraling. Dit geldt zowel voor de openbare ruimte, het verkeerssysteem als voor de bebouwing. Het centrum biedt een ruime keuze aan winkels en andere voorzieningen, maar een duidelijke eenheid en allure ontbreken. Daarnaast draagt het centrumgebied de sporen van ad hoc ingrepen en sectorale maatregelen waardoor sprake is van gebrek aan ruimtelijk-functionele samenhang.

In de afgelopen jaren zijn diverse plannen opgesteld die richting geven aan het toekomstige Klazienaveen als geheel. Ook het centrum van Klazienaveen komt hierin uitgebreid aan bod. In het “Provinciaal omgevingsplan Drenthe”, het “Gebiedsontwikkelingsplan De Blokken” en de visie “Klazienaveen, een dorp maakt toekomst” zijn verscheidene wensen benoemd ten aanzien van het centrum van Klazienaveen. Om deze wensen in de toekomst te concretiseren heeft de gemeente Emmen het initiatief genomen tot het opstellen van een Masterplan met een integrale toekomstvisie. Dit Masterplan is opgesteld om inwoners van Klazienaveen, ondernemers in het centrum, investeerders en bouwers uit te dagen om daadwerkelijk aan de slag te gaan met het verder versterken van het centrum.

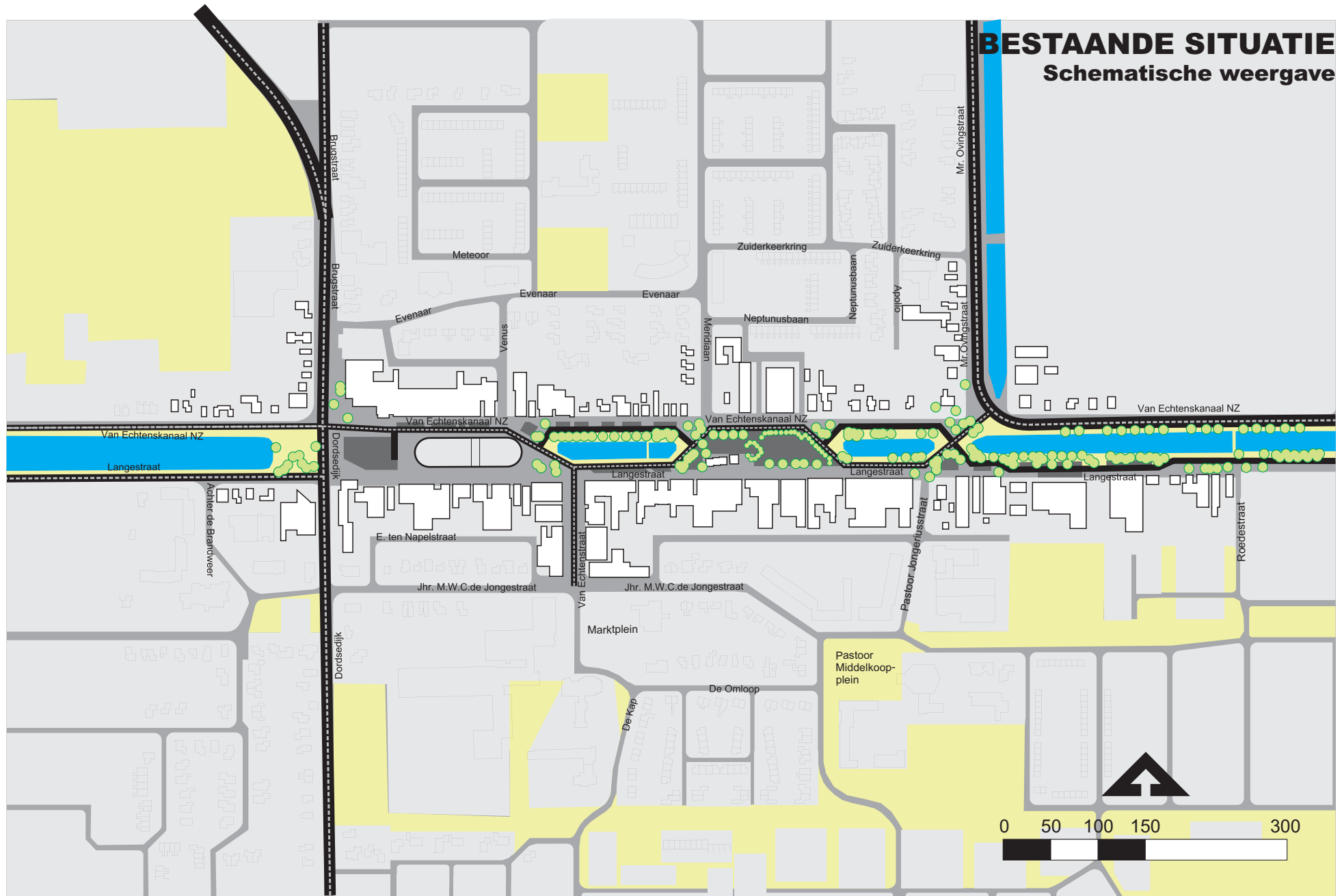
Daarnaast zijn in en rond het centrum diverse ontwikkelingen gaande die van groot belang zijn voor het functioneren van het centrum en de daar gevestigde centrumvoorzieningen. De meest ingrijpende ontwikkeling die recent heeft plaatsgevonden is de bouw van Het Schip. Ten oosten van de

Dordsebrug is boven het Van Echtenskanaal een woongebouw gerealiseerd in de vorm van een schip met op de begane grond commerciële ruimten (zie foto inleiding). Het gereedkomen van Het Schip heeft een grote impact op het functioneren en het aanzien van het centrum van Klazienaveen. De kans is groot dat het zwaartepunt van het centrum in westelijke richting verschuift. Voorkomen dient te worden dat de oostzijde van het centrum niet profiteert van deze hoogwaardige toevoeging. De hoogwaardige architectuur van Het Schip vormt daarnaast een ongewenst schril contrast met de magere beeldkwaliteit van de bebouwing in de directe omgeving. Onderhavig Masterplan tracht de realisatie van Het Schip een vliegwieleffect te geven en nieuwe initiatieven uit te lokken om hoogwaardige bebouwing en functies toe te voegen aan het centrum. Het doel daarvan is te komen tot een structurele vernieuwing van het hele centrum en daarmee een goede toekomstwaarde voor een kloppend hart van Klazienaveen.

De gemeente en de dorpsgemeenschap zal dan ook in de toekomst geconfronteerd worden met diverse initiatieven zoals Het Schip die in samenhang moeten worden beoordeeld. Daarom is er behoefte aan een heldere, integrale toekomstvisie op de centrumontwikkeling van Klazienaveen. Het Masterplan dient als richtinggevend integratie- en toetsingskader de beoordeling van initiatieven en plannen van bewoners, ondernemers en andere marktpartijen. De gemeente zal de regie voeren, plannen opstellen dan wel begeleiden, waar nodig aanvullend beleid opstellen, beheer en onderhoud van de openbare ruimte uitvoeren en haar bestuurlijke verantwoordelijkheid nemen.

BESTAANDE SITUATIE

Schematische weergave

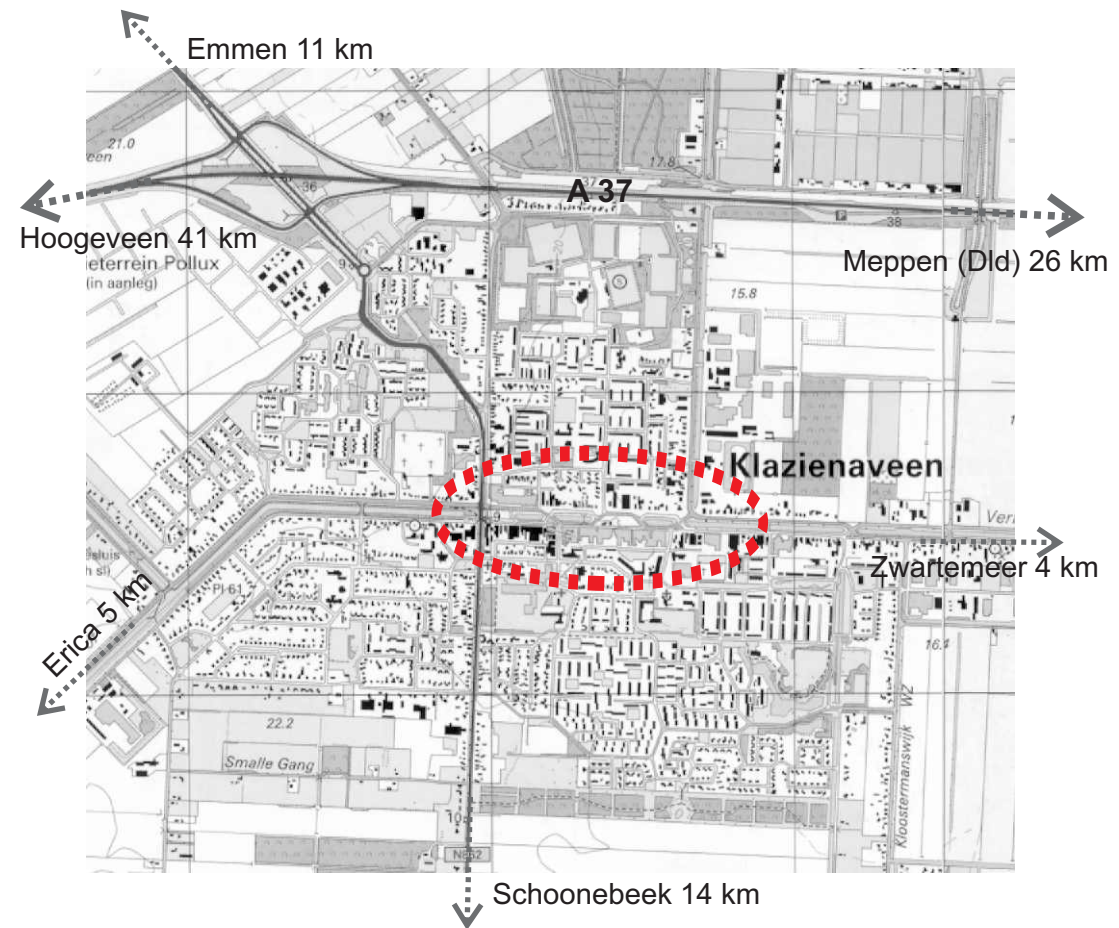


3. LIGGING

Het centrum van Klazienaveen ligt ten noorden en zuiden van het Van Echtenkanaal. De Dordsedijk begrenst in het westen het centrum en in het oosten vormt de kruising Langestraat-Roedestraat de begrenzing. De detailhandel concentreert zich vooral ten zuiden van het kanaal aan de Langestraat. Ten noorden van het kanaal is detailhandel gesitueerd tussen de Brugstraat en Venus. Ook in de zijstraten van de Langestraat (Van Echtenstraat en Pastoor Jongeriusstraat) en de net buiten het centrum gelegen Jhr. M.W.C. de Jongestraat bevinden zich centrumfuncties zoals detailhandel en horeca.

De vorm van het winkelcentrum is een zeer langgerekt lint met een lengte van ongeveer 850 meter. Bezoekers van het centrum komen vooral met de auto, waarbij de auto direct voor de winkel geparkeerd kan worden. Het centrum is goed te bereiken met de auto door de korte en directe verbindingen met de omliggende regio. Het centrum van Klazienaveen ligt centraal binnen de bebouwde kom, ingebed tussen de uitbreidingswijken van na de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor zijn ook de afstanden naar het centrum voor de bewoners uit Klazienaveen kort.

Teneinde een integrale visie op het functioneren van het centrum van Klazienaveen te verkrijgen is het noodzakelijk om het centrum in een groter kader te bezien. Het Marktplein, het Pastoor Middelkoopplein en het gebied ten westen van de Brugstraat en de Dordsedijk maken daarom deel uit van het studiegebied.





Klazienaveen in 1923



Klazienaveen in 1970

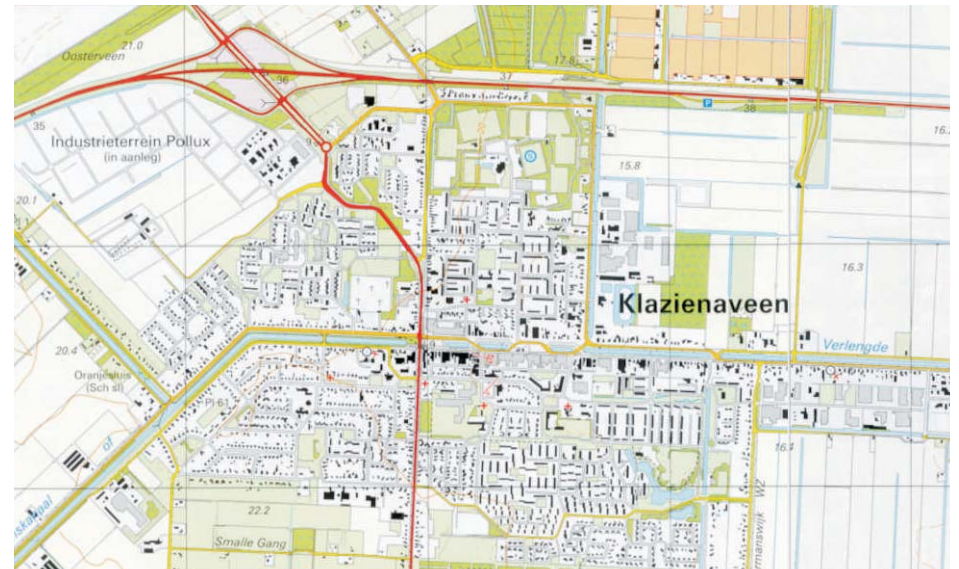


Klazienaveen in 1984



Topografische kaart 1911

Topografische kaart 2004



Historie

Klazienaveen is zoals meerdere dorpen ten zuiden en oosten van Emmen, een veendorp. Het dorp is in de afgelopen honderd jaar ontstaan door de veenontginningen. Rond 1889 was de Verlengde Hoogeveense Vaart tot aan de huidige Dordsebrug gerealiseerd. Na voltooiing van het Van Echtenskanaal tot aan de Duitse grens kwam de vervening op volle toeren. Een deel van de arbeidersbevolking volgde de vervening door de regio, anderen vestigden zich langs de gegraven kanalen en trachten een bestaan op te bouwen in de turfwinning, turftransport, turfverwerkende industrie of in de landbouw. De kernen ontstonden vooral ter plekke van dwarsverbindingen op het kanaal waar winkels, kerken en openbare gebouwen goed bereikbaar waren vanuit meerdere richtingen. Zo ontstond Klazienaveen tussen de Dordsebrug en de Trambrug. Klazienaveen heeft lange tijd vrij geïsoleerd gelegen tot aan de realisatie van de tram naar Erica. Later kwam er ook een verbinding met Ter Apel.

De middenstand vestigde zich voornamelijk aan de zuidkant van het Van Echtenskanaal. Een reden hiervoor was dat de grond ten zuiden van het kanaal door de heren Van Echten uit Hoogeveen goedkoper werd verkocht dan de grond ten noorden van het kanaal.

De oorspronkelijke naam van een deel van het veengebied was Barger Oostveen. Klazienaveen dankt zijn naam aan Klaziena, de vrouw van W.A.Scholten. De familie Scholten was eigenaar van het Smeulveen, ook wel Klazienaveen genaamd, ten oosten van Emmen. Ze hebben het Scholtenskanaal gegraven en De Purit, de Turfstrooiselfabriek Maatschappij

Klazienaveen, opgericht. Daarnaast hebben ze gezorgd voor een (houten) school en kerk, een onderwijzerswoning en een kruidenierswinkel en hebben daarmee hun stempel op het dorp gedrukt.

De rol van Klazienaveen, als streekverzorgend centrum van zuidoost Drenthe, bleef ook na de voltooiing van de vervening intact. Enkele bedrijven vestigden zich na de Tweede Wereldoorlog in Klazienaveen toen het werd aangewezen als industriekern. Hierdoor groeide de behoefte aan woningbouw. Binnen enkele jaren werd het historische veenkoloniale lint omgeven door gebieden met projectmatige uitbreidingswijken. Deze grootschalige uitbreidingen vergrootten de behoefte aan voorzieningen zoals scholen, kerken, buurthuizen en dergelijke. Deze voorzieningen zijn veelal aan de achterzijde van de bebouwing aan het Van Echtenskanaal gerealiseerd, op de grens van oud en nieuw.

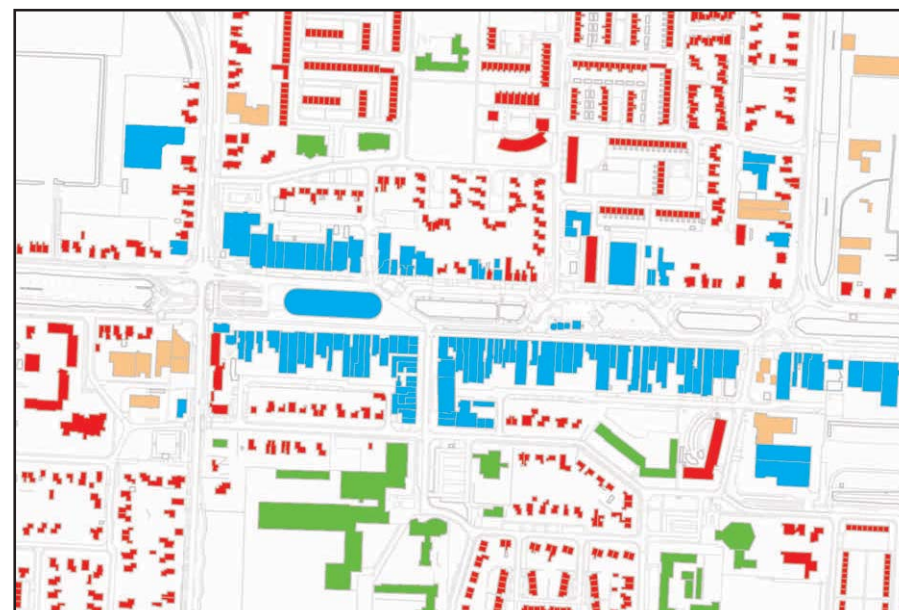
In 1975 is een reconstructieplan voor het centrum van Klazienaveen opgesteld om de barrièrewerking van het kanaal en de verkeershinder te verminderen. Naar aanleiding van dat reconstructieplan zijn de langgerekte doorgaande routes verlegd en is de zigzaggende rijbaan gerealiseerd. Hiervoor en voor nieuwe relaties tussen noord en zuid zijn de overkluizingen van het kanaal gebouwd waardoor het kanaal uit het beeld verdween. In die tijd zijn tevens de bedieningshoven aan de achterzijde van de winkels gerealiseerd waardoor extra parkeerruimte is ontstaan aan de voorzijde van de winkels. De realisatie van Het Schip en de reconstructie van de directe omgeving van Het Schip zijn sindsdien de eerste structurele aanpassingen aan het centrum.

Functionele gebieden


De centrumfuncties (detailhandel, dienstverlening en horeca) van Klazienaveen zijn geconcentreerd langs het Van Echtskanaal. Vooral de zuidzijde is een ononderbroken wand met centrumfuncties die zich uitstrekt van de Dordsebrug tot aan de Roedestraat. De noordzijde heeft ook centrumfuncties maar deze zijn vooral geconcentreerd aan de westkant van het centrum. Hier staan appartementenblokken met detailhandel en diensten op de begane grond. Deze blokken verschillen wat massa en hoogte betreft met de zuidelijke wand waar een bouwhoogte van twee tot drie lagen de standaard is. Ook hier liggen de centrumfuncties op de begane grond met daarboven woningen.

Het zwaartepunt van het centrum ligt in het westen. Door de voltooiing van Het Schip wordt dit nog versterkt. Toch is er ook in het oosten een economische pool te herkennen. In het gebied tussen de Pastoor Jongeriusstraat, Langestraat en Roedestraat bevindt zich een aantal supermarkten en bouwmarkten. De afstand tussen de polen is dusdanig groot dat gebruik van de auto bijna noodzakelijk is.

Achter de bebouwing ten zuiden van het kanaal bevinden zich twee grote ruimten waaraan meerdere voorzieningen liggen. Het eerste is het Marktplaatsplein waaraan zich onder andere een middelbare school, een kerk, een bioscoop, een kinderdagverblijf, een jongerencentrum en cafetaria's bevinden. De verbinding tussen dit plein en het centrum is de Van Echtsstraat. Dit is een druk winkelstraatje waar ook wekelijks de markt plaatsvindt. Het andere plein is het Pastoor Middelkoopplein. Hieraan zijn een kerk, een supermarkt en een basisschool gesitueerd. Aan de Brugstraat, Dordsedijk en Mr. Ovingstraat staan vooral woningen met sporadisch afwijkende functies zoals een autogarage en kerk aan de Brugstraat.



Functionies

	wonen
	voorzieningen
	bedrijvigheid
	Centrumfuncties (detailhandel/dienstverlening/ horeca)

Water- en groenstructuur

Het centrum van Klazienaveen bevindt zich aan beide zijden van het Van Echtskanaal. Het water is dan ook een structurerend element in het centrum. Het uiterlijk en profiel van het kanaal verschilt in het centrumgebied met de gebieden ten oosten en westen van het centrum. Het profiel is buiten het centrum nog zeer gaaf, met natuurlijke oevers en begeleidende beplanting. In het centrum is het kanaal echter opgeknipt in vier delen waarvan één deel is ingericht als parkeerterrein. Door de ontwikkeling van Het Schip resteren er nu nog maar twee delen. Het kanaal is dan ook niet meer als zodanig herkenbaar.

De doorgaande bomenrijen die oorspronkelijk onderdeel uitmaakten van de structuur van het kanaal zijn nog maar fragmentarisch aanwezig. Hierdoor is het rechte karakter van het centrum grotendeels verloren gegaan. De water- en groenstructuur is opgeknipt en mist overzichtelijkheid en duidelijkheid.

Net buiten het centrum ligt het Marktplein. Het plein is ruim opgezet, omkaderd door bomen en omringd door losstaande bouwwerken in een groene setting. De wijken rondom het centrum zijn eveneens ruim opgezet met grasvelden tussen de huizen en begeleidende boombeplanting langs de wegen. Deze groenvoorzieningen in de woonwijken zijn vanuit het centrum zichtbaar. De bomenrij langs de Dordsedijk, en in mindere mate langs de Brugstraat, is onderbroken ter plaatse van de brug.



Water- en groenstructuur

Verkeer

Goudappel Coffeng heeft in december 2004 middels een tweetal locatieonderzoeken een globale analyse verricht van de parkeer- en verkeerssituatie. Deze analyse is vastgelegd in een verkeerskundige beschouwing die als bijlage aan onderhavig Masterplan is toegevoegd. Typerend voor het centrum van Klazienaveen is de hoge parkeerdruk direct in het centrum rond het Van Echtenskanaal en rondom de supermarkten.




De meeste winkelpanden zijn aan de achterzijde ontsloten ten behoeve van de bevoorrading. Hierdoor kunnen vrachtwagens het drukke centrum vermijden. De parkeergelegenheden aan de achterzijde van de centrumvoorzieningen worden nauwelijks gebruikt. Uitzondering hierop vormt het parkeerterrein aan de achterzijde van de Versstraat nabij de Evenaar.

Bezoekers hebben de voorkeur om voor de winkel te parkeren. Door het vele verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats is er regelmatig sprake van 'filerijden'. Het is een kwaliteit van het centrum van Klazienaveen dat bezoekers veelal voor de deur van de winkels en vooral gratis kunnen parkeren.

Vooraf nabij de westelijke en oostelijke entree (Dordsedijk en de Mr. Ovingstraat) zijn hoge intensiteiten waargenomen. Deze hoge intensiteiten worden enerzijds veroorzaakt door hoge bezoekersaantallen van het centrum, anderzijds door het doorgaande verkeer dat door het centrum rijdt. Deze hoge intensiteiten hebben het voordeel dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag is. Ook de vele parkeer- en oversteekbewegingen, de onoverzichtelijke verkeersstructuur en de rommelige inrichting van het openbaar gebied temporiseren het gemotoriseerde verkeer. Dit is een positief aspect van de huidige situatie.



Verkeer

-  Hoofdroute
-  Secundaire route
-  Gebundeld parkeren

Sterkte- en zwakteanalyse

Kwaliteiten

De beeldvorming van het centrum wordt positief beïnvloed door aanwezige historische fragmenten, zoals het kanaal en enkele panden, de fraaie zichtlijnen over het kanaal en de groene invloedssfeer van de oevers van het kanaal buiten het centrum en het omliggende landschap. De ruime opzet en het nog aanwezige groen zorgen mede voor een dorps- en gemoedelijke sfeer. Deze ruime opzet heeft als bijkomend voordeel dat ontwikkelingen tussen de bestaande structuur mogelijk zijn. De ruimtelijke structuur van het kanaal met flankerende bebouwingsfronten is een kwaliteit van het centrum. Het is helder, simpel en overzichtelijk.

Uit onderzoek blijkt dat Klazienaveen gezegend is met een zeer ruim winkelaanbod. Zowel ten aanzien van het totale winkelopervlak als ten aanzien van de producten die de winkels aanbieden. Daarnaast zijn veel sociale- en culturele voorzieningen in (en net buiten) het centrum gevestigd.

Eén van de grootste kwaliteiten van het centrum van Klazienaveen is ongetwijfeld de bereikbaarheid en parkeersituatie. De parkeerproblematiek houdt vele stads- en dorpscentra in zijn greep, maar Klazienaveen verkeert wat dat betreft in een luxepositie. Het centrum van Klazienaveen ligt centraal in het dorp en is goed toegankelijk via meerdere entrees. De verkeerssituatie in het centrum is enigszins chaotisch maar de positieve keerzijde daarvan is dat het remmend op de snelheid werkt. De bevoorrading van winkels is geregeld via de achterkanten van de winkels. Het vrachtverkeer hoeft dus nooit het centrum in.

Knelpunten

Een duidelijk knelpunt van het centrum van Klazienaveen is de beeldvorming. Een gedateerde inrichting en een onsamenhangend straat- en gevelbeeld in combinatie met achterstallig onderhoud doen de beleving geen goed. De achterzijden van de winkels worden gebruikt voor de bevoorrading van de winkels en parkeerplekken voor werknemers. De sfeer in deze achterstraten is onherbergzaam. Er staan vuilcontainers en er zijn donkere hoeken en stegen. De doorgangen naar het centrum hebben een vergelijkbare uitstraling. Dit werkt door in het beeld van het centrum.

De sterke ruimtelijke structuur is aangetast. De rechte lijnen die er van oudsher waren, het kanaal en de begeleidende wegen, zijn verstoord. Vooral de verknijpte water- en groenstructuur draagt hieraan bij. De wegenstructuur is bij een eerdere reconstructie sterk veranderd. Het kanaal is niet meer als zodanig herkenbaar. Ook de hoogwaardige uitstraling van het Van Echtenskanaal buiten het centrum, is in het centrum niet te ervaren.

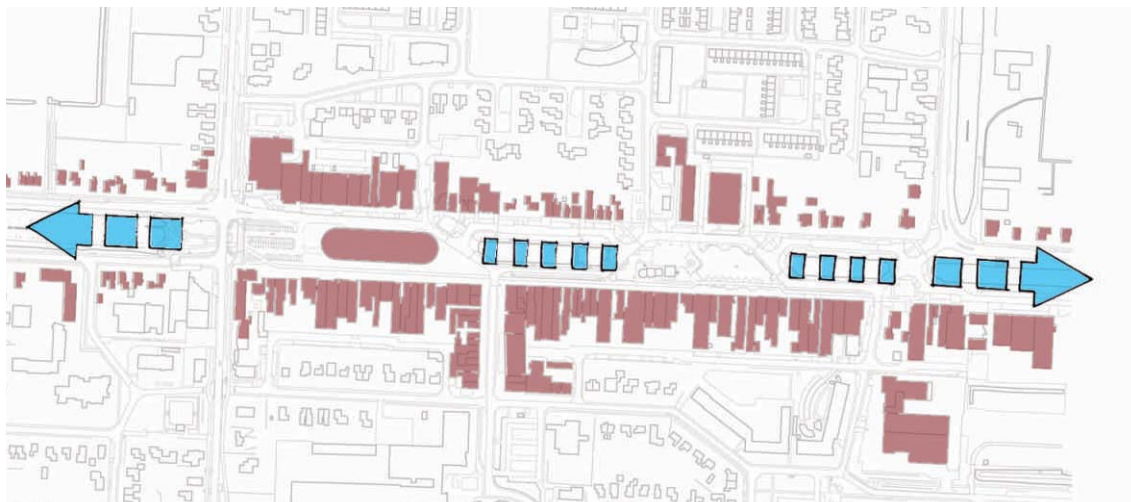
Een ander kenmerk van het centrum van Klazienaveen zijn de grote afstanden die er afgelegd moeten worden. Trekkers liggen te ver uiteen waardoor het centrum geen eenheid is. De afstand tussen Het Schip en C1000/Lidl is meer dan 800 meter. De inrichting van het centrum is dan ook afgestemd op het autogebruik. De verkeerssituatie is soms onoverzichtelijk en dit leidt tot onveilige situaties. Een ander knelpunt in het centrum is het gemis aan een duidelijke routing.

Vergeleken met het grote aanbod aan winkels is het aanbod aan horeca mager. De aanwezige horeca heeft een sterk 'afhaal' karakter. Er zijn weinig verblijfsfuncties zoals restaurants of terrasjes waar men in de zomer kan vertoeven.



Beeldvorming

- Historische fragmenten
- Fraaie zichtlijnen
- Groene invloedssfeer omgeving
- Dorps sfeer
- Hoogwaardige architectuur Het Schip
- Herinrichting openbare ruimte rond Het Schip



Ruimtelijke structuur

- Sterke structuur (kanaal en lintbebouwing)
- Ruim profiel geeft ruimte voor ontwikkeling

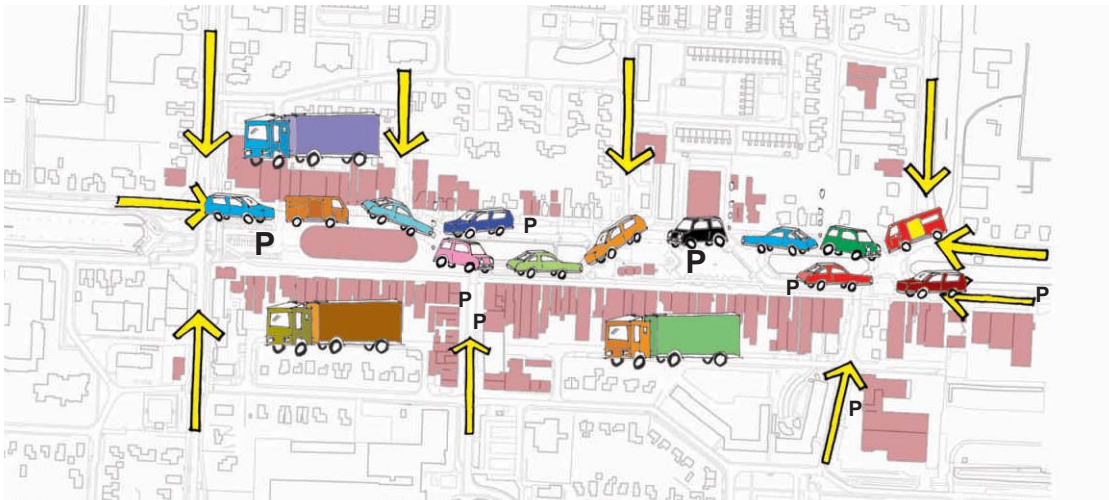
Sterkte- en zwakteanalyse

Sterk



Functie

- Ruim winkelaanbod
- Aanwezigheid sociale/culturele voorzieningen
- Hoogwaardig wonen in Het Schip
- Water vervult belangrijke waterhuishoudkundige functie



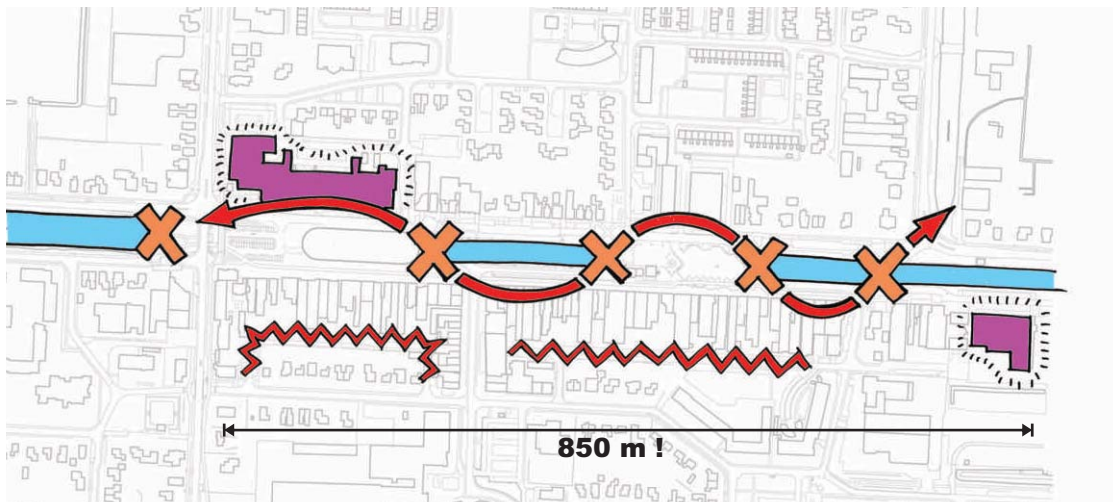
Bereikbaarheid

- Centrale ligging
- Goede toegankelijkheid
- Vrij parkeren
- Bevoorrading via achterkant
- Verkeersstructuur heeft remmende werking op snelheid



Beeldvorming

- Geringe uitstraling
- Gedateerde inrichting
- Onsamenhangend straat- en gevelbeeld
- Onherbergzame sfeer achterzijde
- Achterstallig onderhoud
- Hoogwaardige inrichting rond Het Schip in contrast met de rest van het centrum

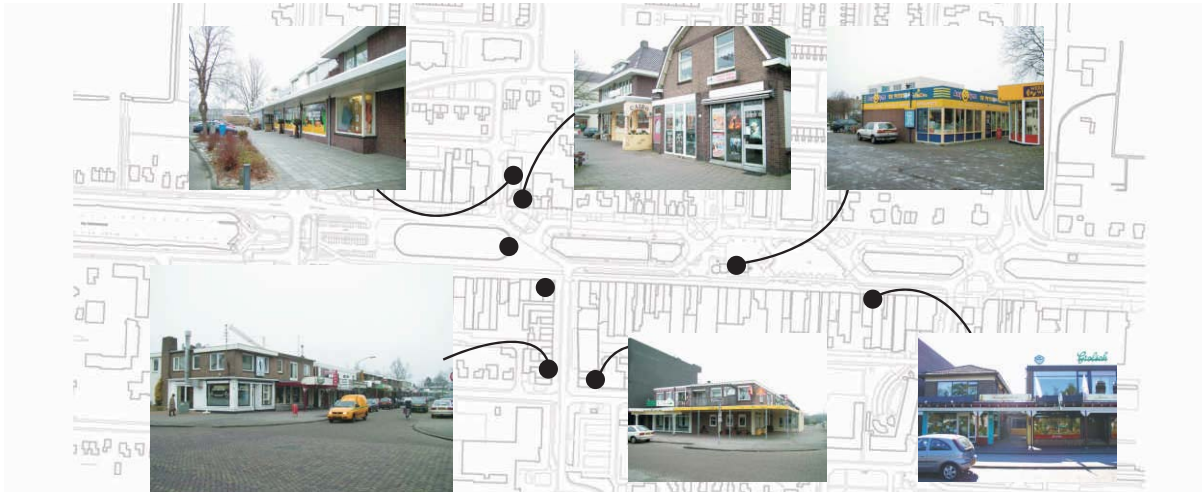


Ruimtelijke structuur

- Oorspronkelijke structuur aangetast
- Lengte winkelstraat te groot, geen hart, geen eenheid
- Markt aan zijkant
- Achterzijdes slecht benut
- Trekkers te ver uiteen
- Geen visuele relaties kanaaldelen

Sterkte- en zwakteanalyse

Zwak

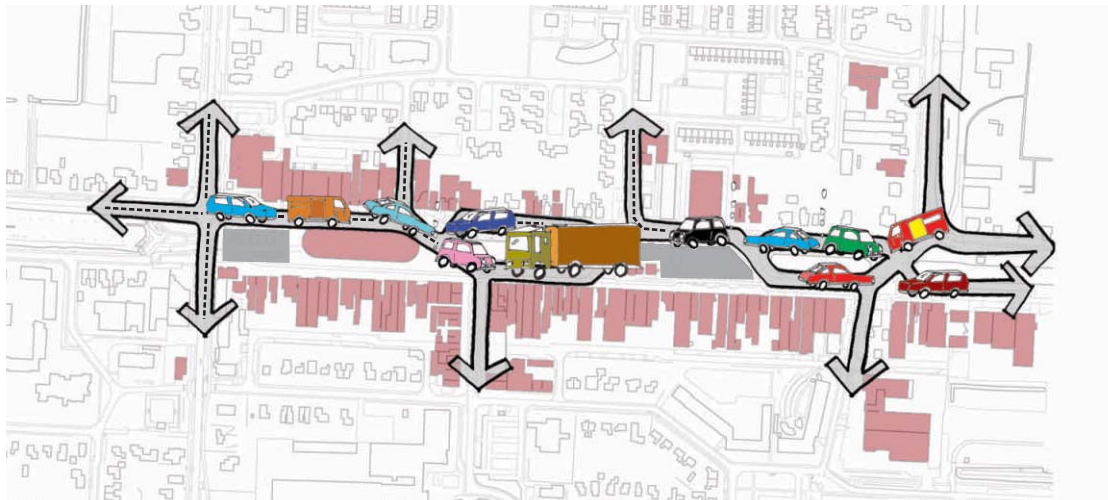


Functie

- Matig aanbod horeca
- Geen verblijfsfuncties (terras etc.)
- Woonfunctie is beperkt zichtbaar aanwezig in het centrum
- Weinig kwalitatief hoogwaardig wonen in het centrum uitgezonderd Het Schip

Bereikbaarheid

- Verkeerssituatie rommelig en onoverzichtelijk
- Inrichting afgestemd op autogebruik
- Onveilige situaties
- Geen rondlopende routing





Provinciaal omgevingsplan Drenthe

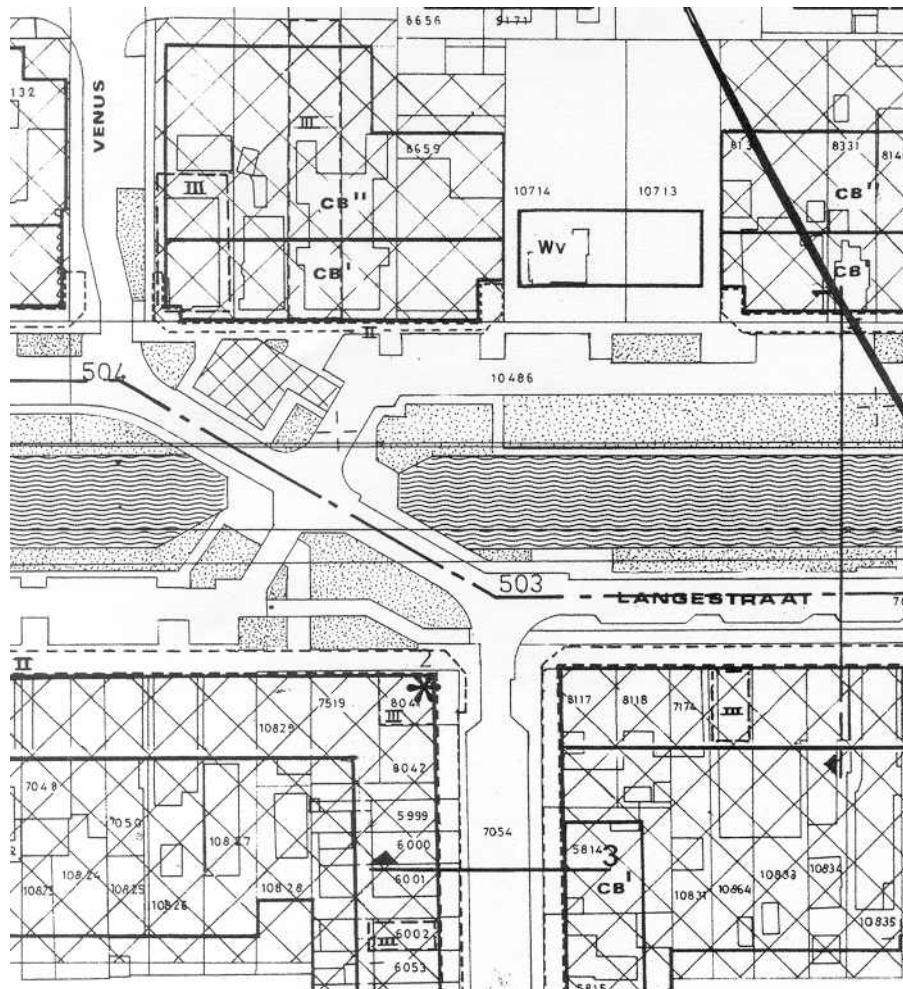
In het Provinciaal omgevingsplan (POP) zijn de voornemens van de provincie voor het omgevingsbeleid voor de periode 2004-2015 op een rij gezet. Voornamelijk de ontwikkeling van stedelijk en landelijk gebied staat hierin centraal. De provincie wil de (economische) positie van het stedelijk gebied versterken en de kwaliteit van het landelijk gebied bewaken. Klazienaveen ligt in de economische kernzone van Emmen, Coevorden, Meppel, Assen en Hoogeveen. Het accent ligt in deze zone op bundeling van ruimtelijk-economische activiteiten als wonen, werken, recreatie en voorzieningen. Bundeling van activiteiten vindt daarbij met name plaats in de stedelijke centra (zoals Emmen).

Klazienaveen is in het POP aangewezen als hoofdkern wat betekent dat Klazienaveen moet functioneren als verzorgingscentrum voor de omliggende kleine kernen en het landelijk gebied. Nieuwe voorzieningen met een beperkte bovenlokale functie (geen regionale functie) kunnen in de hoofdkern worden gesitueerd. Daarbij wordt in het bijzonder gericht op de basisvoorzieningen. Een supermarkt, een dorps huis en/of café, een basisschool, een sportaccommodatie, een huisarts en een aansluiting op het OV zijn belangrijke basisvoorzieningen. Klazienaveen heeft een volledig pakket aan basisvoorzieningen en dient deze te behouden.

Gebiedsontwikkelingsplan De Blokken

Klazienaveen heeft binnen het Gebiedsontwikkelingsplan 'De Blokken' (GOP) een belangrijke detailhandelsfunctie en de status van een subregionaal centrum. Het GOP concludeert dat er in de huidige situatie een gebrek is aan horecavoorzieningen. Gemeente Emmen wil in de toekomst nadrukkelijk ruimte bieden aan particuliere initiatieven waarbij de gemeente vooral een voorwaardenscheppende rol heeft.

In het centrum van Klazienaveen moet de functie van het verblijfsgebied versterkt worden en is er behoefte aan een goede routing en een parkeerplan. Overige zaken die in het GOP aan de orde komen zijn de ontsluiting van het centrum in zijn algemeenheid, de verkeersontsluiting via het traject Emmen/Weiteveen, een nieuwe verkeersoplossing op de Dordsebrug in combinatie met de verplaatsing van het pompstation, verbetering van de bewegwijzering en het weren van doorgaand verkeer. Het invoeren van betaald parkeren, zoals voorgesteld in het GOP, heeft plaatsgevonden, maar is inmiddels ongedaan gemaakt vanwege het negatieve effect op de bezoekersaantallen.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan “Klazienaveen, centrum”

Bestemmingsplan “Klazienaveen, centrum”

Het centrum van Klazienaveen is in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw gereconstrueerd op basis van het Verkeersreconstructieplan Klazienaveen, november 1975. Naar aanleiding van de reconstructieplannen zijn de overkluizingen in het Van Echtskanaal aangebracht en heeft de doorgaande verkeersroute zijn geknikte karakter gekregen. Naast het gewijzigde wegenbeloop zijn destijds ook enkele pleinen en parkeerterreinen gerealiseerd. Door deze ontwikkelingen waren de vigerende plannen niet meer actueel. Het bestemmingsplan “Klazienaveen, centrum” heeft het gebruik van de gronden en gebouwen van het destijds vernieuwde centrum gedetailleerd vastgelegd. Daarnaast verschaftte het bestemmingsplan een juridische basis voor nieuwe centrumbebouwing op een tweetal terreinen.

De bebouwing aan weerszijde van het Van Echtskanaal is vooral bestemd als “Centrumbebouwing” en “Gemengde bebouwing”. De op de kaart voor centrumbebouwing aangewezen gronden zijn bestemd voor detailhandels-, kantoor-, horeca-, en woondoeleinden. Binnen deze bestemming is horeca louter toegestaan op de daarvoor aangewezen plekken. Op de terreinen met de bestemming “Gemengde bebouwing” zijn diverse functies toegestaan die niet specifiek tot het winkelcentrum behoren. Weliswaar treft men er winkels aan, doch daarnaast komen er tevens woningen en een artspraktijk voor. Vooral rond, maar ook op enkele locaties in het centrum, zijn de gronden bestemd voor woondoeleinden.

Welstandsnota Gemeente Emmen

De welstandszorg in Emmen streeft ernaar de ontwikkeling van een goede en passende architectuur te stimuleren. Wel dienen nieuwe ontwikkelingen op een vanzelfsprekende manier te reageren op de oorspronkelijke karakteristieken van de streek. Welstand streeft er naar dat het karakter en de identiteit van alle te onderscheiden gebieden herkenbaar is. Dit beleid is in de welstandsnota vastgelegd. Met dit beleid wil het gemeentebestuur indieners en ontwerpers van bouwplannen inspireren en uitdagen om plannen te ontwikkelen die de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente ten goede komen.

Per gebiedstype zijn welstandscriteria geformuleerd. Het centrum van Klazienaveen is getypeerd als 'centrumgebied'. Dit betekent onder andere dat nieuwe bebouwing zich moet oriënteren op het openbare gebied en dat de gevels representatief dienen te zijn. De schaal en maat van nieuwe bouwwerken moet aansluiten op hun omgeving. Een hoogwaardige architectonische uitstraling en eenheid in architectuur is een vereiste voor toekomstige bebouwing in het centrum van Klazienaveen. Vooral bij de toepassing van reclame is zorgvuldigheid gewenst. Als extra welstandscriterium is het versterken van de oriëntatie op en herkenning van de entreeroutes van het centrum door hoogwaardige architectonische uitstraling van belang. Daarnaast is de vorming van zowel nieuwe als oude accenten in het centrum een extra welstandscriterium.

Klazienaveen, een dorp maakt toekomst

Een groot aantal organisaties uit Klazienaveen heeft met ondersteuning van een aantal externe organisaties een visie opgesteld voor Klazienaveen in het jaar 2015. Ten aanzien van het centrum dringen de initiatiefnemers van deze visie erop aan om extra aandacht te schenken aan hoogwaardige woonvormen waarbij de nadruk ligt op ouderen en jongeren. Het bouwen boven het water, zoals dat nu gebeurt ter plaatse van Het Schip, wordt in de visie aangemoedigd ten westen en oosten van de Van Echtenstraat. Tussen de Dordsebrug en de Mr. Ovingstraat moet in de toekomst een compact winkelcentrum gaan ontstaan met sterke identiteit en grote herkenbaarheid. Voor bezoekers van het centrum is een goede routing van belang. Ook dient een parkeerplan te worden opgesteld om de huidige parkeervoorzieningen te kunnen optimaliseren.



Inleiding

Om de toekomst van het centrum te bepalen is het van belang een visie te hebben op de toekomstmogelijkheden voor de detailhandel in Klazienaveen, de gewenste ontwikkelingsrichting en de meest optimale structuur voor de detailhandel. Om deze visie te laten voldoen aan de eisen en wensen van de consumenten en de ondernemers is er een telefonisch consumentenonderzoek in Klazienaveen gehouden en heeft MKB Reva een passantenenquête uitgevoerd in het winkelgebied. Aanvullend hierop heeft een ondernemersenquête plaatsgevonden, waarin de ondernemers hun mening konden geven over het centrum van Klazienaveen. Met behulp van de verkregen informatie is een draagvlakanalyse uitgevoerd die de distributieve mogelijkheden en de gewenste branchering voor Klazienaveen aangeeft. Tenslotte zijn de ruimtelijke en fysieke structuur van de detailhandel in Klazienaveen geanalyseerd. Dit is vastgelegd in een detailhandelsstructuurvisie.

Ondernemersonderzoek

De ondernemers konden aan diverse aspecten van het centrum van Klazienaveen een waarderingcijfer geven op de schaal van 1 tot 10. Gemiddeld is een 6,5 gegeven, wat aan de hoge kant is in vergelijking met plaatsen van dezelfde omvang. De parkeergelegenheid doordeweeks en op koopavonden, de bereikbaarheid voor de bevoorrading, het branchepatroon, de keuzemogelijkheden, de openingstijden en de presentatie van de winkelvoorzieningen krijgen van de ondernemers een relatief hoog cijfer in vergelijking met kernen van dezelfde omvang. Alleen de parkeergelegenheid op zaterdag krijgt een relatief laag cijfer.

Tijdens de enquête hebben de ondernemers de parkeermogelijkheden, de aantrekkelijkheid, inrichting en structuur van het winkelgebied aangeduid als knelpunten. De ondernemers konden tevens aangeven met welke maatregelen het centrum van Klazienaveen volgens hen aantrekkelijker zou

worden. Verbetering van de sfeer, betere en meer parkeergelegenheden, verbetering van de verkeerssituatie, meer samenwerking tussen ondernemers en verhoging van de veiligheid in en om het winkelgebied werden meermalen genoemd.

Consumentenonderzoek

De inwoners van Klazienaveen zijn voornamelijk georiënteerd op het eigen winkelbestand. De meeste afvloeiing gaat naar Emmen, voornamelijk voor artikelen in de non-foodsector gaat men buiten Klazienaveen winkelen. Per saldo is 9% van de consumenten meer in Klazienaveen gaan kopen in de afgelopen twee jaar. In vergelijking met andere plaatsen van deze omvang is deze stijging positief te noemen. De consumenten die meer in Klazienaveen zijn gaan kopen, noemen voornamelijk de goede keuzemogelijkheden als reden hiervoor. Andere redenen die zijn genoemd zijn onder andere dat men meer nodig en of meer geld te besteden heeft en dat het winkelgebied van Klazienaveen dichtbij is. De consumenten die minder in Klazienaveen zijn gaan kopen, noemen "minder geld te besteden en of minder nodig" hoofdzakelijk als reden. Ook de matige keuzemogelijkheden zijn als reden genoemd. De auto en motor blijken het meest gebruikte vervoermiddel te zijn om het centrum van Klazienaveen te bezoeken, zowel voor passanten die uit Klazienaveen afkomstig zijn als voor passanten van elders.

De passanten is gevraagd voor tien aspecten van het centrum van Klazienaveen cijfers te geven (1 = laag, 9 = hoog). Gemiddeld is een 6,4 gegeven, wat vergelijkbaar is met andere plaatsen van deze omvang. In vergelijking met kernen van dezelfde omvang worden in Klazienaveen vooral de verkeerssituatie, het uiterlijk van de winkels en de veiligheid laag gewaardeerd. De keuzemogelijkheden en de activiteiten van de winkeliers krijgen juist een relatief hoog cijfer.

Draagvlakanalyse

Het winkelaanbod in Klazienaveen beslaat ruim 36.000 m² verkoopvloeroppervlak (vvo), verdeeld over circa 115 winkels. De verzorgingsindex van Klazienaveen (het aantal m² per inwoner) is hiermee “zeer hoog”. Uit de door MKB Reva uitgevoerde draagvlakanalyse komen de volgende toekomstige draagvlakmogelijkheden naar voren.

	Huidig vvo	Haalbaar vvo
Foodsector	5.270 m ²	5.900 m ²
Non-foodsector	31.270 m ²	23.200 m ² +
Totaal	36.540 m ²	29.100 m ²

Uit deze tabel blijkt dat er in de foodsector nog enige uitbreidingsmogelijkheid ligt, de meeste branches zijn in de huidige situatie ongeveer in balans of licht ondervertegenwoordigd (waaronder boeken, speelgoed en sport). De non-foodsector is echter oververtegenwoordigd. De grote oververtegenwoordiging in de non-foodsector kan met name worden toegeschreven aan de modische branches en de grootschalige branches woninginrichting en doe-het-zelf (laatstgenoemde twee ruim 15.000 m²). Een ondervertegenwoordiging betekent niet per definitie dat er winkels kunnen worden toegevoegd. Versterking van het huidige aanbod behoort ook tot de mogelijkheden. Verder geven deze kwantitatieve mogelijkheden vooral een indicatie. Kwalitatieve aspecten, zoals de kwaliteit van de ondernemer en het assortiment, kunnen doorslaggevend zijn of een winkel wel of niet kan worden toegevoegd.

Conclusies en aanbevelingen detailhandelsstructuurvisie

Uit het veldwerk is naar voren gekomen dat de aantrekkelijkheid van het winkelgebied van Klazienaveen te wensen over laat. De aantrekkelijkheid van een winkelgebied heeft nauw betrekking op de ruimtelijke en fysieke

structuur. De ruimtelijke structuur wordt sterk beïnvloed door de langgerekte vorm van het winkelgebied en de grote afstand tussen de gevels aan weerszijden van de centrale as. De langgerekte vorm wordt benadrukt door de grotendeels eenzijdige bewinkeling, waardoor de afstanden in het winkelgebied groot zijn.

Aan de westzijde van het winkelgebied is recentelijk op het midden van de centrale as Het Schip gerealiseerd. Door deze ontwikkeling zal de routing in dit deel van het winkelgebied veranderen en ontstaat er een winkelcircuit. De verwachting is dat hierdoor het zwaartepunt van het winkelgebied naar het westen zal verschuiven. Voor de ontwikkeling van Het Schip was het westelijk deel van het winkelgebied reeds het meest aantrekkelijke, onder andere door de dubbelzijdige bewinkeling en de kleinschalige panden. In het oostelijk deel van het winkelgebied bevinden zich de grote panden. De fysieke structuur van het winkelgebied laat sterk te wensen over. Veel panden zien er verouderd uit, hebben een fantasieloze bouwstijl en kampen met achterstallig onderhoud. De meeste panden hebben weinig uitstraling, onder andere door de luifels en de gebruikte materialen. Dit kwalitatief arme beeld wordt versterkt door de lage kwaliteit van de verouderde bestrating en inrichting van het winkelgebied. Een dergelijke uitstraling, zowel van de meeste panden als van de inrichting van het winkelgebied, geeft het beeld van een onaantrekkelijk winkelgebied. Als de uitstraling van het winkelgebied niet verbetert, is het niet de vraag of, maar wanneer de consumenten weg zullen blijven. De horizontale en verticale inrichting moeten met elkaar harmoniëren: investeringen in de één hebben niet het gewenste effect als in de ander niet wordt geïnvesteerd.

In het kader van het Masterplan is het gewenst het kernwinkelgebied af te bakenen, waar binnen in de toekomst de detailhandel zich dient te concentreren. Met het oog op de huidige bewinkeling zou het kernwinkelgebied zich dienen uit te strekken van de kruising met de

Dordsedijk in het westen tot aan de Roedestraat in het oosten. De centrale as van de Langestraat en Van Echtskanaal dient niet geheel dubbelzijdig tot het kernwinkelgebied te behoren. Alleen aan de westzijde (tot en met de Plus supermarkt) behoort de noordelijke wand tot het kernwinkelgebied. Overigens is het de vraag of de woningen die in het gebied ten westen van de Plus supermarkt staan tot winkels moeten worden herontwikkeld. Door de sterke pool in het westen en de trekkracht van de drie supermarkten in het oosten kan het middendeel van het winkelgebied in de verdrukking komen. Er zou een impuls aan het middengebied moeten worden gegeven die een vliegwieleffect van verbeteringen in de directe omgeving in gang zal zetten. Het is gewenst om de Lidl en de C1000 duidelijker bij het kernwinkelgebied te betrekken en een betere synergie met de overige winkels tot stand te brengen.

Belangrijke randvoorwaarden voor het centrum van Klazienaveen zijn een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid. Zeker vanwege de hoge toevloeiing vanuit de omliggende kernen zijn deze aspecten in Klazienaveen van groot belang. Het invoeren van betaald parkeren is een kwetsbaar punt aangezien het de hoge toevloeiing in gevaar kan brengen.

De detailhandelsstructuurvisie besluit met de aanbeveling tot het aanstellen van een procesbegeleider en centrummanager die ondernemers en pandeigenaren zal stimuleren bij het opnemen van een actieve rol in het gehele ontwikkelings- en verbeteringsproces van het centrum. Tevens kan de procesbegeleider en centrummanager de plannen toetsen aan bestaande wensen en mogelijkheden bij ondernemers, pandeigenaren en overige betrokkenen. Deze opdracht is in het voorjaar van 2006 verleend. De resultaten van de inventarisatie van het centrummanagement zijn hieronder weergegeven.

Uitkomsten inventarisatie centrummanagement

De detailhandelsstructuurvisie komt tot de conclusie dat in navolging van Het Schip een verdere kwalitatieve verbetering en versterking van het overige kernwinkelgebied noodzakelijk is. Deze conclusie wordt door de ondernemers breed erkend en vindt navolging in de (investerings)plannen en wensen van de bestaande ondernemers. Dit kan mogelijk worden gemaakt door een nieuwe ontwikkeling als “tegenhanger” van Het Schip als vliegwiel te laten fungeren. Een goed voorbeeld vormt de omgeving van Het Schip waar ondernemers en pandeigenaren aan de noordzijde gezamenlijk een forse bijdrage voor de realisatie van een meer passende bestrating hebben gedaan. Verder zijn aan de zuidzijde toezeggingen gedaan voor de totstandkoming van een nieuwe meer uniforme beluifeling.

De verwachte dynamiek bij de ondernemers, in combinatie met de in de draagvlakanalyse geconstateerde “tekorten” binnen specifieke branches, leiden tot een toevoeging van 3.500 m² vvo in het centrumgebied. Deze toevoeging, gedacht als tegenhanger van Het Schip, is op realisme getoetst en wordt door ondernemers onderschreven. Niet alleen wordt de visie in grote lijnen breed onderschreven, ook is er binnen de ondernemers in Klazienaveen sprake van voldoende dynamiek om actief gebruik te maken van de geboden kansen en mogelijkheden. Om binnen de bandbreedte van de draagvlakanalyse te blijven wordt na verwachting, na realisatie van de tegenhanger van Het Schip, de vrijkomende winkelruimte buiten het in de detailhandelsstructuurvisie gedeelde kernwinkelgebied en aanvullend winkelgebied “uit de markt genomen”. Hiermee wordt voldaan aan de uitgesproken wens tot concentratie van de commerciële voorzieningen. Overigens moet worden opgemerkt dat op afzienbare termijn bij Klazienaveen circa 400 woningen worden gebouwd. Dit zal leiden tot een grotere omzetspotentie en een grotere vraag naar winkelvloeroppervlak. In de berekeningen in deze rapportage is hiermee géén rekening gehouden. In dit Masterplan is wél rekening gehouden met zowel de genoemde gewenste

omvang, locatie en invulling van het winkelvloeroppervlak als het uit de markt nemen van winkelruimte elders.

Indeling kernwinkelgebied

Het Masterplan voor het centrum van Klazienaveen zal uit moeten gaan van het onderscheiden van een aantal deelgebieden. Zo dient aan de oostzijde gestreefd te worden naar een cluster van supermarkten, bouwmarkten en overige grootschalige, niet in het kernwinkelgebied passende, winkels. Het gebied aan de Van Echtenstraat behoort tot het kernwinkelgebied, maar zal ook in de toekomst bereikbaar zijn met de auto tot “voor de deur”. Qua branchering zou hier, waar mogelijk, rekening mee moeten worden gehouden. Het gebied aan de noordzijde van Het Schip kenmerkt zich door een mix van detailhandel en dienstverlening. Daar waar invulling en (her)ontwikkeling gestuurd kan worden zou deze categorisering leidend kunnen zijn. Bij de categorisering is rekening gehouden met verkeer- en parkeerdruk, door de markt gewenste clustering en de aanwezigheid/wenselijkheid van kleinschalige en grootschalige (winkel)ruimtes.

Voorstel (her)ontwikkeling

In verband met de gewenste uitbreiding van winkelvloer is Aldi voornemens te verhuizen naar het pand van Fixet aan de oostzijde van het centrum. Ook andere ondernemers (dreigen te) vertrekken ten noorden van Het Schip. Dit wordt ingegeven door het aanstaande vertrek van de Aldi en het ontbreken van een trekker in de food-sector. De gemeente Emmen heeft besloten medewerking te verlenen aan de plannen van Aldi. Hierop aansluitend is de ontwikkeling van een foodcluster met een concentratie van supermarkten aan de Langestraat, tussen de Pastoor Jongeriusstraat en de Roedestraat mogelijk. Het toestaan van maatschappelijke en zakelijke dienstverlening ten noorden van het Van Echtskanaal voorkomt mogelijke leegstand aan de noordzijde van het centrum.

Het Masterplan zal uit moeten gaan van het toevoegen van 3.500 m² commerciële ruimte binnen het gedefinieerde kernwinkelgebied van Klazienaveen. MKB Reva stelt voor van deze 3.500 m² circa 500 m² te reserveren om herontwikkeling van de bestaande bebouwing aan de Langestraat in het middengebied (bibliotheek en omgeving) mogelijk dan wel rendabel te maken. De in het Masterplan opgenomen optie voor een nieuwe ontwikkeling als de tegenhanger van Het Schip zal daarmee maximaal ongeveer 3.000 m² vvo kunnen omvatten. Nadat deze ontwikkeling is gerealiseerd of in ieder geval in een definitief stadium of in de planfase is beland, dienen de mogelijkheden voor herontwikkeling van het middengebied in de Langestraat (bibliotheek en omgeving) nader verkend te worden. Een van de serieuze mogelijkheden is de mogelijke verplaatsing van de bibliotheek naar het met groen aangeduide gebied met een invulling van een mix van dienstverlening en detailhandel, zoals weergegeven in de kaart op pagina 19 van de als bijlage toegevoegde Rapportage centrummanagement.

In diverse vergaderingen en in de gevoerde gesprekken met de ondernemers is het creëren van een evenementenplein in het hartje van Klazienaveen aan de orde gekomen. Mits kwalitatief van toegevoegde waarde ligt het voor de hand dat de weekmarkt op een dergelijk plein haar vaste plek vindt. Bij het vaststellen van het programma en het maken van de plannen voor het nieuwe ontwikkeling zou over de invulling van een dergelijk multifunctioneel plein nagedacht moeten worden.

Beeldkwaliteit

Voorgenomen herontwikkelingen kennen niet alleen een kwantitatieve kant maar zeker ook een kwalitatieve. Zowel de openbare buitenruimte als de gevels en luifels in het centrum van Klazienaveen vragen om nadrukkelijke aandacht en een voortvarend optreden. Conform de vastgestelde effecten van Het Schip zal ook een nieuwe ontwikkeling ten oosten van Het Schip

een duidelijk kwalitatief versterkend effect met zich mee kunnen en moeten brengen. Naast het meewerken, de regie voeren en het voeren van de planprocedures vanuit de gemeente zullen er, conform de procedure bij de totstandkoming van Het Schip, afspraken gemaakt moeten worden op welke wijze de ontwikkelingen bij zullen dragen aan een opwaardering van de openbare buitenruimte. Dit zou kunnen gelden voor zowel de commerciële als de niet-commerciële projecten in of nabij het centrum. Er zijn inmiddels offertes opgevraagd ten behoeve van een nieuw luifelplan ten zuiden van Het Schip. Deze worden in de tweede helft van 2006 aan de betrokkenen gepresenteerd. Zowel ondernemers als pandeigenaren hebben zich in meerderheid positief uitgelaten over hun bereidheid aan een dergelijk plan mee te werken.

Ook inzake de nieuwe bestrating aan de noordzijde van Het Schip is vooruitgang geboekt. Ondernemers en pandeigenaren zijn bereid gevonden een aanzienlijk aandeel in de meerkosten zelf te dragen waardoor de nieuwe bestrating mogelijk wordt gemaakt. Ook aan de Van Echtenstraat (westzijde) verdient de beluifeling aandacht. Het is wenselijk hiermee te wachten totdat de luifels nabij Het Schip zijn gerealiseerd.

Elke bezoeker aan het centrum van Klazienaveen zal constateren dat in een aantal gevallen het "normale onderhoud" achterwege blijft. Dit geldt zowel voor de gemeente, maar ook voor een aantal ondernemers/pandeigenaren. Vuil, scheve stoeptegels, niet functionerende lantaarnpalen, beschadigde verkeersborden, onkruid, vervelofs of beklad exterieur en gevels zijn kleine onvolkomenheden die in totaliteit het beeld mede bepalen.

Autobereikbaarheid en parkeren

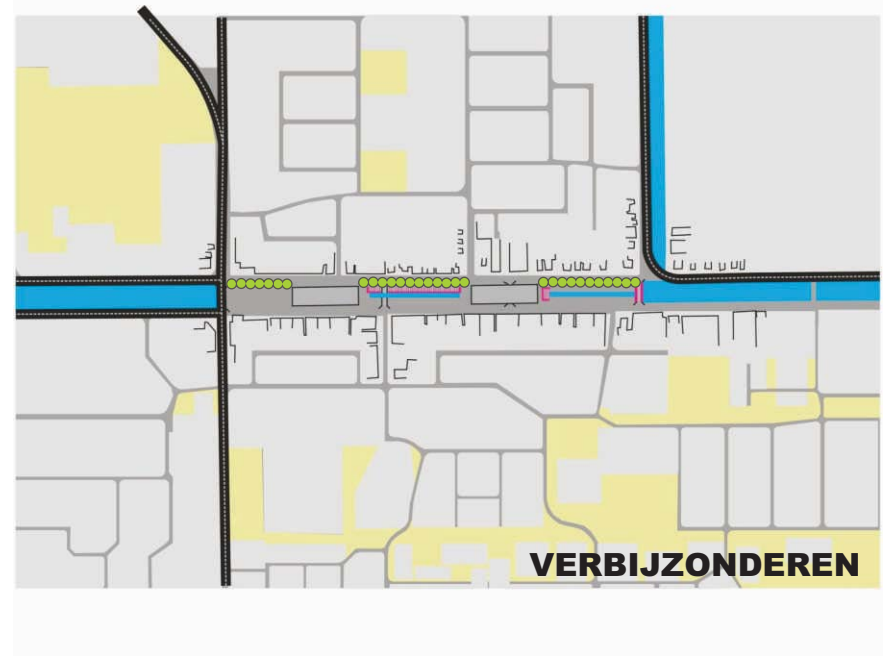
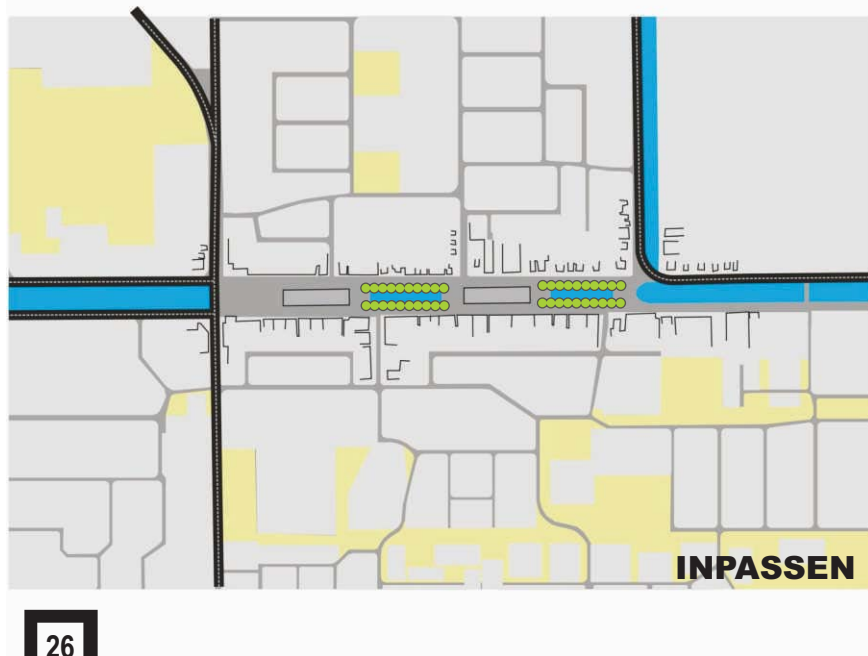
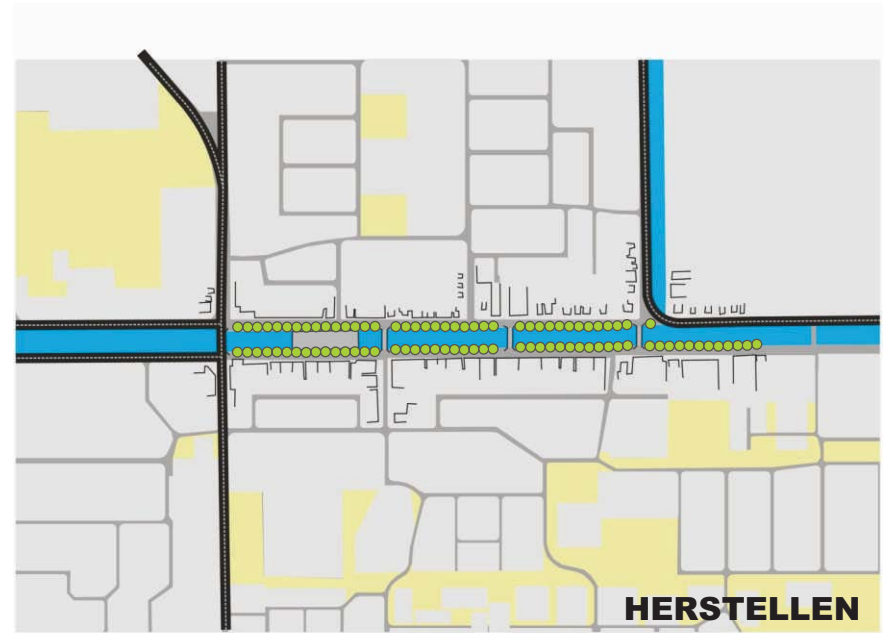
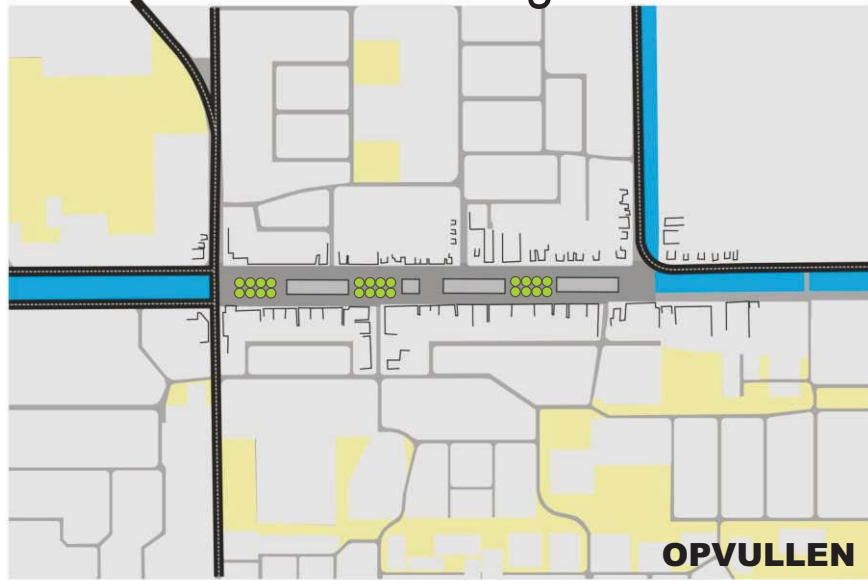
De bereikbaarheid en het aanbod van (gratis) parkeervoorzieningen zijn belangrijke pijlers voor het functioneren van de detailhandel in

Klazienaveen. Handhaving van de parkeerbalans en blijvende aandacht hiervoor ook bij de planning van nieuwe ontwikkelingen is noodzakelijk en vraagt nadere studie. Eventueel verloren gaande parkeerplaatsen als gevolg van de voorgestelde nieuwe ontwikkelingen dienen minimaal gecompenseerd te worden in de directe nabijheid. Het invoeren van betaald parkeren in Klazienaveen is vooralsnog geen optie.

In navolging van de in grote meerderheid geuite mening van de ondernemers zal het Masterplan rekening moeten houden met het op termijn als promenade inrichten van het middenstuk van de Langestraat. Dit komt neer op het doortrekken promenade ter hoogte van Het Schip. Voorwaarde hiervoor is wel het compenseren van wegvallende parkeerplaatsen, het realiseren van de voorgestelde nieuwe ontwikkeling en het opwaarderen van de verticale en horizontale beeldkwaliteit. Voor een klein aantal ondernemers betekent dit dat de bereikbaarheid hetzij aan de achterzijde verbeterd dient te worden, hetzij een verplaatsing overwogen moet worden naar bijvoorbeeld de rand van het kernwinkelgebied. Conform de gehanteerde indeling is het wenselijk om de autobereikbaarheid in de Van Echtenstraat te behouden.

Het realiseren van een goed aangegeven parkeerverwijzing en routing en het weren van langparkeerders in het centrumgebied zijn wenselijk aanvullende maatregelen. Voor wat de langparkeerders betreft kunnen allereerst pogingen worden gedaan afspraken tussen bewoners, ondernemers en hun personeel te maken. Mocht dit onvoldoende effect sorteren kan overwogen worden tot het invoeren van een 'blauwe zone'.

Bouwstenen water en groen



Inleiding

Het Masterplan voor het centrum van Klazienaveen is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke bouwstenen. Deze bouwstenen bepalen de structuren en geven vorm aan het centrumgebied. De bouwstenen zijn: water en groen, bebouwing en verkeer. Per bouwsteen zijn meerdere varianten mogelijk. Toepassing van een variant heeft in meer of mindere mate gevolgen voor de stedenbouwkundige situatie. Tegelijkertijd heeft het ook gevolgen voor een andere bouwsteen. Het gebruiken van de bouwstenen zorgt voor een duidelijke uiteenzetting van de opties en hun gevolgen.

Water en groen

Water, in de vorm van het Van Echtenskanaal, is het structurerende element van het centrum van Klazienaveen. Veranderingen in de verschijningsvorm van het kanaal hebben dan ook een grote impact op het uiterlijk en functioneren van het centrum. Groen kan het effect daarbij versterken. De waterhuishoudkundige functie van het water zal ongeacht de veranderingen anderszins opgevangen moeten worden, dan wel worden gehandhaafd.

Opvullen

Het kanaal heeft zijn scheepvaartfunctie verloren. Een optie is dan ook om het kanaal tussen de Dordsebrug en de kruising met het Scholtenskanaal volledig te dempen. Hierdoor komt veel ruimte vrij die mogelijkheden biedt een nieuwe invulling. Het water is dan ook geen obstakel meer en de relatie tussen de noordelijke en zuidelijke kanaalzijde is versterkt. Op de stadsvloer ter plaatse van het voormalige kanaal komt ruimte voor een efficiëntere afwikkeling van het verkeer, nieuwe bebouwing, extra parkeerruimte en ruimte voor gemeenschappelijke activiteiten. Het genieten van het kanaal, met zijn fantastische uitzicht, gebeurt aan de uiteinden van het centrum. Daar is eventueel plek voor verblijfsfuncties, zoals horeca met een terras. De historische lijn van het kanaal kan op andere manieren worden gesymboliseerd. Het Schip is een voorbeeld, maar er kan ook gedacht worden aan een symbolisch kunstwerk. Op de stadsvloer ontstaan open ruimtes tussen de bebouwing die voor verschillende doeleinden

gebruikt kunnen worden zoals een marktplein, terrassen en parkeren. Met bomen kunnen deze verblijfsplekken worden verfraaid. Het grote voordeel van deze bouwsteen is dat het mogelijk is om in grote delen van het centrum dubbelzijdige bewinkeling te realiseren. Daarnaast ontstaan er aantrekkelijke verblijfsplekken. Het minpunt is dat de ontstaansgeschiedenis van Klazienaveen niet meer is af te lezen aan het centrum. Het rechtlijnige karakter gaat geheel verloren.

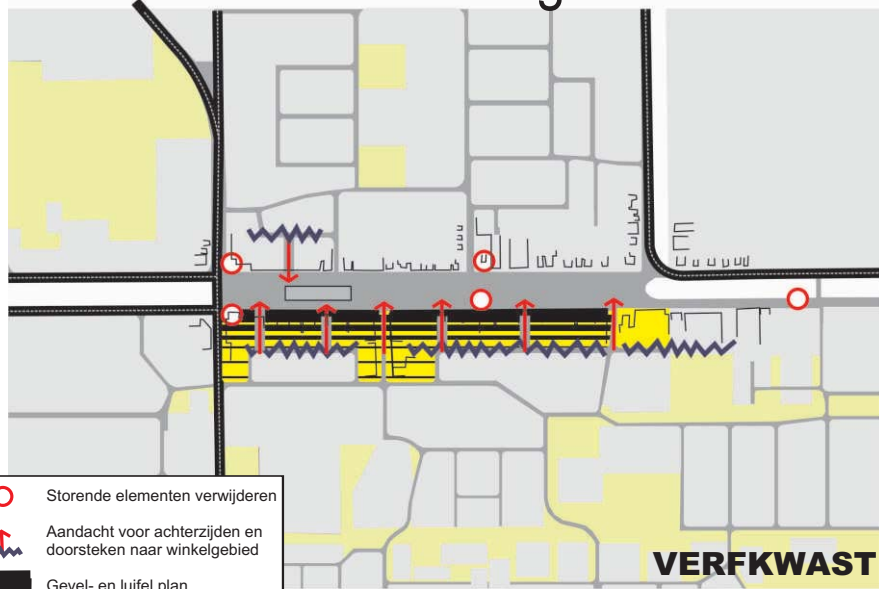
Herstellen




Het kanaal wordt zoveel mogelijk in zijn oude glorie teruggebracht. Een belangrijk element daarbij is dat het groene karakter van het kanaal de uitstraling van het centrum bepaalt. Het kanaal heeft een grastalud, begeleidende laanbeplanting en bruggen om van de ene naar de andere kant te komen. De lange bomenrijen benadrukken de rechtlijnigheid van het kanaaldorp. Nieuwe bruggen kunnen sfeerbepalend werken. Het centrum van Klazienaveen krijgt een dorpse uitstraling. Deze ingreep versterkt de symboliek van Het Schip. Het 'vaart' dan werkelijk op het Van Echtenskanaal. Het versterkt tevens de scheiding tussen noord en zuid. Een thematische en functionele scheiding ligt dan ook voor de hand. Afgezien van kleinschalige verblijfsplekken aan het water is het echter niet mogelijk om grootschalige verblijfsplekken te creëren in het centrum. Bijkomend nadeel is dat bestaande parkeerterreinen verplaatst moeten worden naar ruimtes aan de achterzijde van winkels.

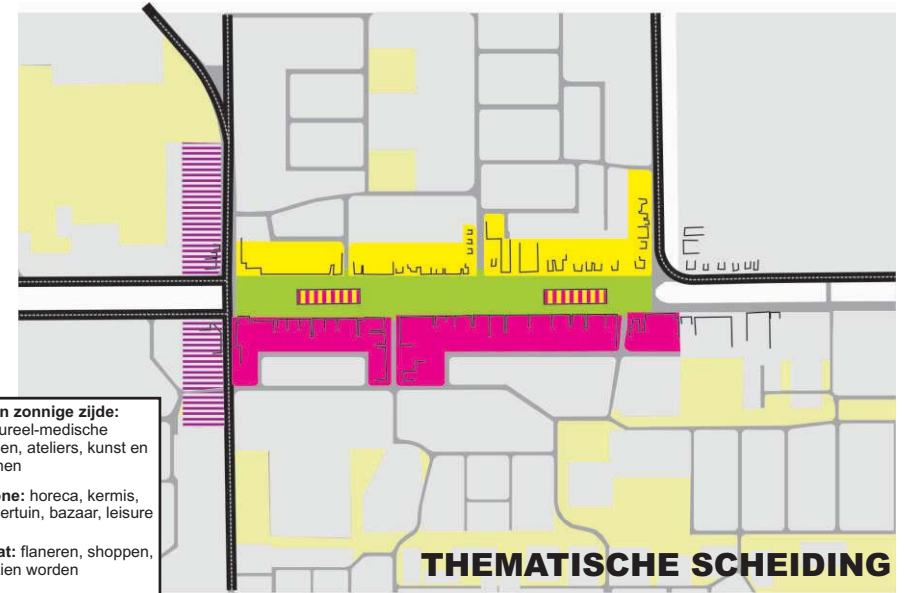
Inpassen

Ter plaatse van het centrum van Klazienaveen is het Van Echtenskanaal sinds 1975 opgedeeld in vier delen. In de huidige situatie resteren nog maar twee relictten waar het water zichtbaar is. Het zijn in feite objecten, in plaats van delen van een kanaal en zo zijn ze ook benaderd. Deze objecten blijven liggen en vormen zo een symbolische verwijzing naar het kanaal. Deze relictten krijgen in deze variant een optimale inpassing in de stadsvloer met een accentuering in de vorm van een omkadering met bomen. Dat kan in combinatie met een harde of zachte kade, of zelfs als vijverbak. De

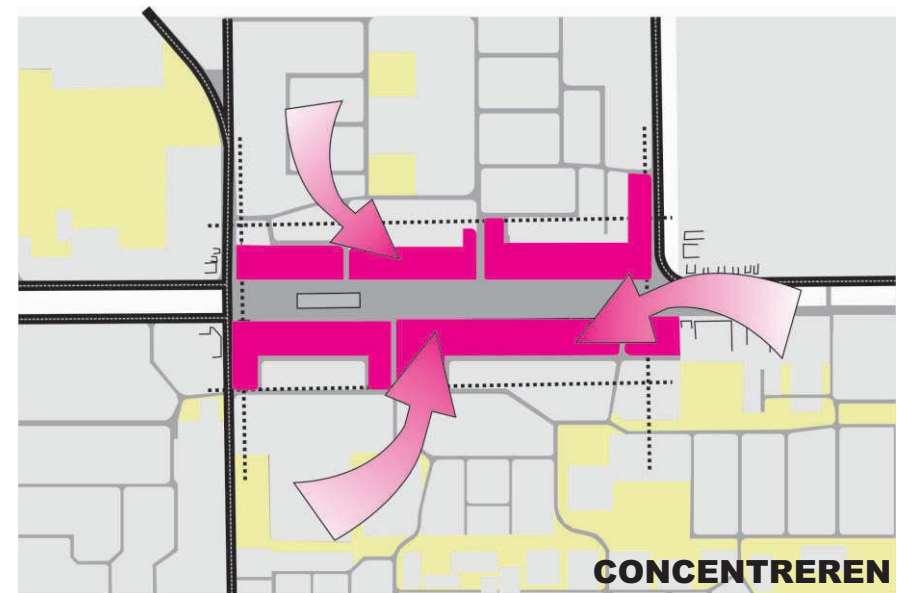
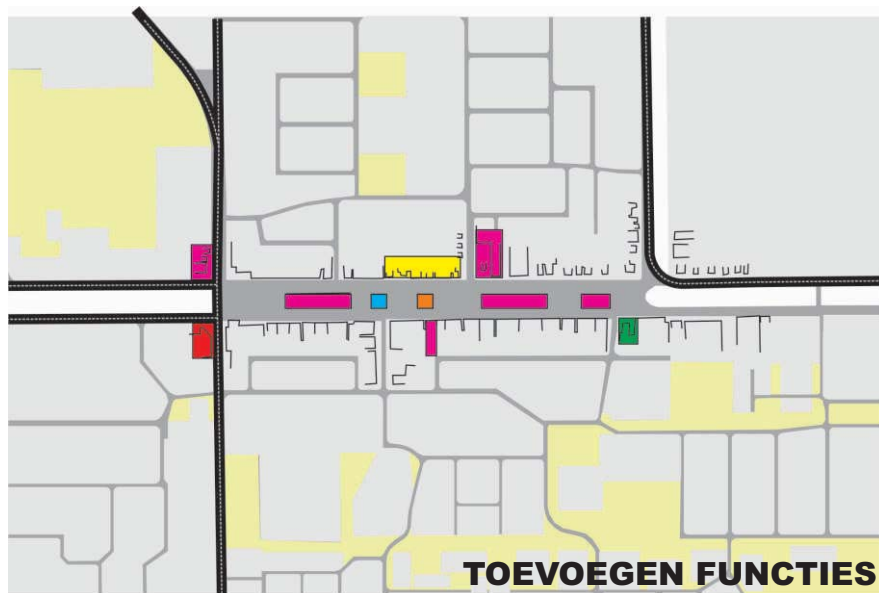
Bouwstenen bebouwing



-  Storende elementen verwijderen
-  Aandacht voor achterzijden en doorsteken naar winkelgebied
-  Gevel- en luifel plan



-  **ontspannen zonnige zijde:** sociaal-cultureel-medische voorzieningen, ateliers, kunst en cultuur, wonen
-  **vermaakzone:** horeca, kermis, markt, vlindertuin, bazaar, leisure
-  **winkelstraat:** flaneren, shoppen, zien en gezien worden
-  **Ontwikkelingszone wonen**



overgebleven kanaaldelen worden een visueel onderdeel van de stadsvloer. Voordeel van deze bouwsteen is de relatief eenvoudige uitvoerbaarheid en het ontstaan van aantrekkelijke verblijfsplekken aan het water.

Verbijzonderen

Benutting van het water heeft een toegevoegde waarde voor het centrum. Bezoekers van het centrum kunnen op verscheidene manieren genieten van het water. Als speelelement, rustplek of opluistering van de openbare ruimte. De verwijzing naar het kanaal is abstracter. De vorm waarin het zich manifesteert heeft niet direct overeenkomst met het kanaal. Bijzondere steigerconstructies maken dat het publiek dicht bij het water kan verpozen. Een doorgaande bomenrij aan de noordzijde vormt een visuele scheiding met het winkelgebied aan de zuidzijde. De sterke kant van deze bouwsteen is dat de resterende kanaaldelen weer prominent onderdeel gaan uitmaken van het dorpse leven en de rechtlijnigheid van het dorp wordt geaccentueerd met bomen.

Bebouwing

De bouwsteen bebouwing gaat over gebouwen. Het gaat over de architectuur maar ook de functies van gebouwen. Daarnaast speelt ook de rol van de bebouwing in zijn stedenbouwkundige context mee. Ten aanzien van woningen geldt dat er tot 2020 nog een behoefte is aan ongeveer 350 woningen voor heel Klazienaveen. Zowel grondgebonden woningen als appartementen en bedrijfswoningen zijn gewenst. Het nieuwe Woonplan geeft inzicht in de gewenste differentiatie.

Verfkwast

Verfkwast is een metafoor voor allerlei maatregelen die relatief minder ingrijpend zijn. Bijvoorbeeld het verwijderen van storende elementen. Men moet hierbij denken aan losse elementen die op een negatieve manier in het oog springen, zoals een dichtgetimmerde kiosk. Een gezamenlijk gevoel en luifelplan is een andere mogelijkheid. De gebouwen die erachter staan krijgen een mooier aanbeeld maar blijven gewoon functioneren. Ook de

buitenruimte tussen en achter de winkels verdient extra aandacht. Op het moment is daar sprake van matig onderhoud en rommel. Klanten parkeren regelmatig hun auto achter de winkels en moeten dan via onaantrekkelijke en onveilige steegjes naar de winkelstraat lopen. De verfkwast is een minimale ingreep die in ieder geval moet plaatsvinden in combinatie met een ander bouwsteen voor bebouwing. Het effect zal vooral op de lange termijn gering zijn indien niet meer structurele stappen worden ondernomen.

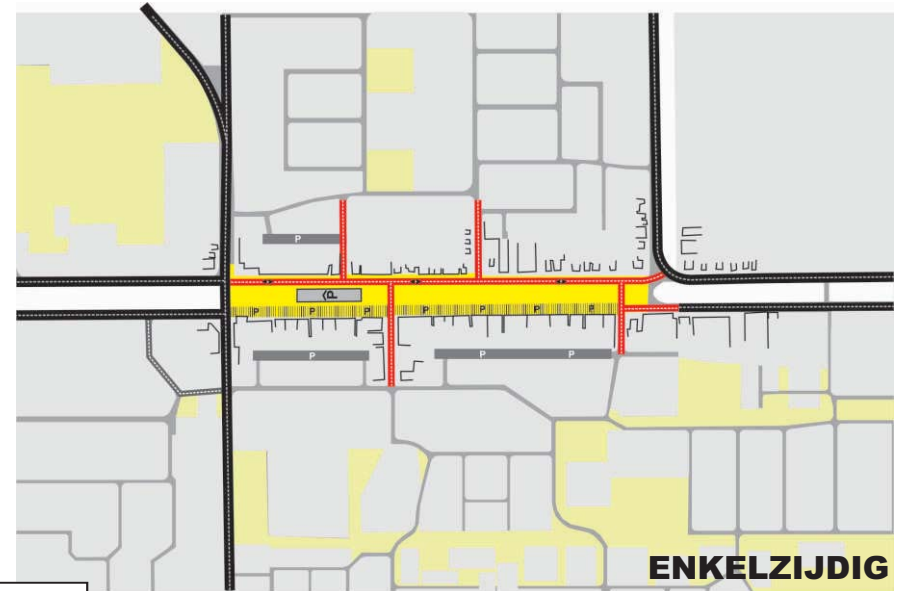
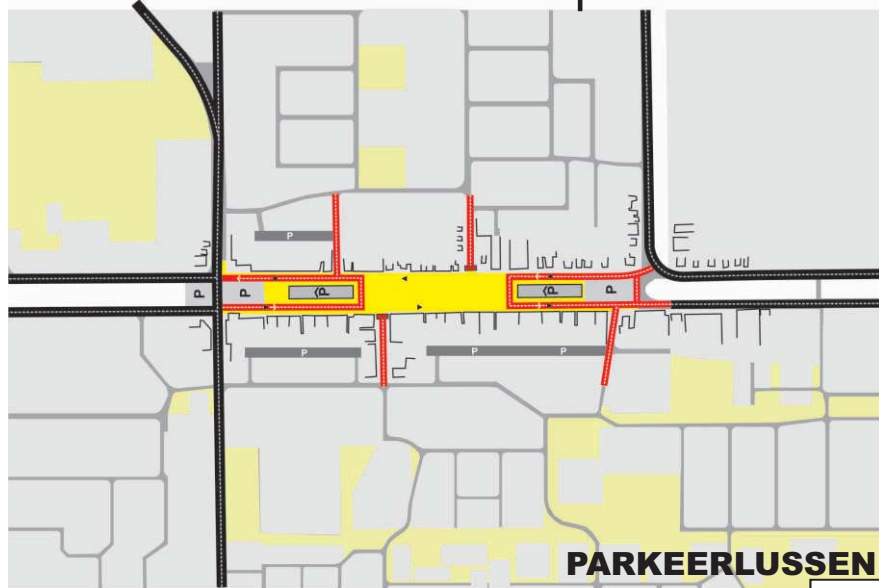
Thematische scheiding


Deze variant gaat uit van clustering van functies. Mogelijke thema's zijn ontspanning, vermaak, winkelen en wonen in combinatie met zakelijke dienstverlening. Door een thematische scheiding na te streven krijgt ieder gebruiksthema's een eigen plek. De noordelijke, zonnige zijde is de 'ontspannen' zijde. Hier vinden we voorzieningen, ateliers, kunst en cultuur, wonen en eventueel een restaurantje. De zuidelijke kant richt zich puur en alleen op het winkelen. Flaneren, shoppen, 'zien' en 'gezien worden' zijn de kernwoorden. De brede middenzone is de vermaakzone. Hier vermengt de dynamiek van het winkelgebied zich met het ontspannen karakter van de noordelijke wand. Hier is plaats voor horeca en terrassen in de zon, de markt, kermis en onverwachte attracties. Het gebied ten westen van de Brugstraat en Dordsedijk functioneert in de toekomst als ontwikkelingszone voor woningen. Het aantrekkelijke van deze bouwsteen is dat enerzijds de verschillende functie heel duidelijk hun eigen plek krijgen, maar anderzijds elkaar versterken in de brede middenzone. Om de thematische scheiding te kunnen realiseren is een sterke sturing noodzakelijk.

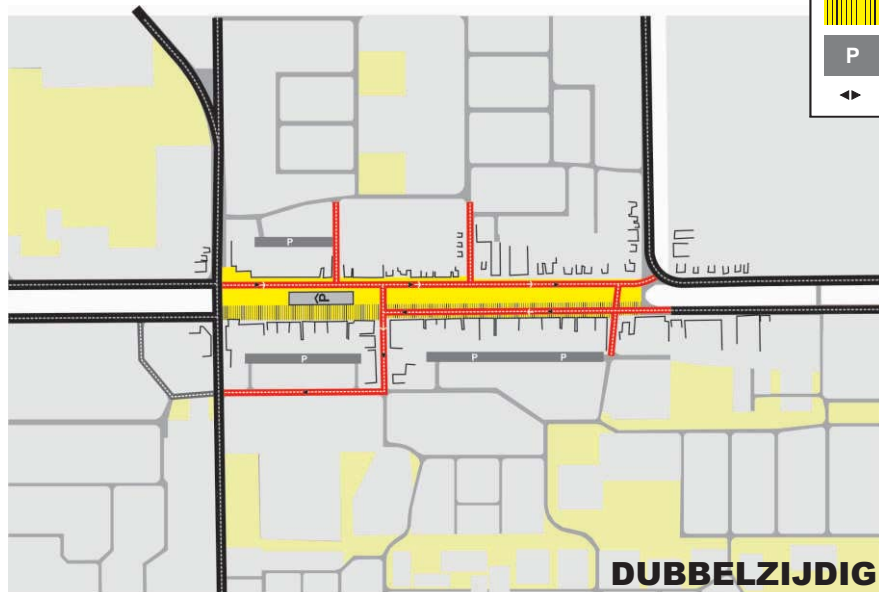
Toevoegen functies

Het toevoegen van functies gebeurt op plekken die het nodig hebben, die strategisch belangrijk zijn of simpelweg daar waar het kan. De ervaring van het centrumbezoek wordt geïntensiveerd en de mogelijkheden worden vergroot. Door de bebouwingsdichtheid te verhogen en de functies bij elkaar te brengen kan het centrum weer een eenheid gaan vormen. Het

Bouwstenen verkeer en parkeren



-  Stadsvloer (hierop is stapvoets rijden deels toegestaan)
-  Parkeerzone op stadsvloer
-  Bestaande Parkeerzones
-  Busroute



voordeel van deze bouwsteen is dat geen grootschalige en ingewikkelde aanpassingen nodig zijn, maar dat met gerichte 'chirurgische ingrepen' gewenste ontwikkelingen op gang kunnen worden gebracht die op het gehele centrum een positief hebben.

Concentreren

Het is voor het functioneren van het centrum van groot belang dat centrumfuncties ook daadwerkelijk in het centrum gehuisvest zijn. Het doel is een compact en dorps centrum van Klazienaveen te creëren en (verblijfs-) kwaliteit toe te voegen. Dit kan alleen bereikt worden door een concentratie van alle centrumfuncties in het centrum. Concentratie van voorzieningen is een must om te voorkomen dat bezoekers de grote afstanden in het centrum blijven afleggen met hun auto. Daarnaast kan met concentratie voorkomen worden dat door leegstand gaten ontstaan in het centrum en een verknipt winkelgebied het resultaat is. Een sterke sturing van het proces is van belang om te voorkomen dat centrumfuncties zich aan de randen of buiten het centrum vestigen.

Verkeer en parkeren

Voor de bouwsteen verkeer en parkeren is een viertal varianten voor de verkeersstructuur en aanverwante parkeervoorzieningen ontwikkeld die fungeren als studiemodellen. Voor alle vier de varianten geldt dat aan de zuidzijde ruimte gereserveerd wordt voor vrijliggende rijstroken voor fietsers. Daarnaast zijn veilige oversteekplaatsen van belang. Tevens wordt onderzocht of het mogelijk is een rotonde te realiseren ter vervanging van de stoplichten aan de noordzijde van de Dordsebrug. De haalbaarheid van die rotonde is afhankelijk van de beschikbare ruimte, financiële middelen en uiteindelijke veiligheid voor met name fietsers en voetgangers. De beoordeling van Goudappel Coffeng van deze varianten zal uiteindelijk leiden tot de voorkeur voor een variant die onderdeel zal zijn van het Masterplan. Kanttekeningen die bij de voorkeursvariant(en) zijn gemaakt worden verwerkt in het Masterplan.

Parkeerlussen

In deze variant ontmoedigt de structuur het doorgaande verkeer. Vanaf de Dordsedijk en Mr. Ovingstraat komen twee parkeerlussen met éénrichtingsverkeer die de parkeervoorzieningen op het maaiveld en de ondergrondse parkeergarages ontsluiten. Tussen deze twee parkeerlussen komt een informeel stadsplein waarover doorgaand verkeer louter mogelijk is voor openbaar vervoer en calamiteitenverkeer. Het gehele centrum krijgt een uniforme stadsvloer waarop de rijstroken zijn gemarkeerd. Goudappel Coffeng ontraadt het om doorgaand verkeer te weren uit het centrum. De goede bereikbaarheid vanuit alle windrichtingen in de huidige situatie verklaart immers de hoge bezoekersaantallen. Een autovrij centraal plein voor louter langzaam verkeer en bussen zal dus uiteindelijk een daling van het aantal bezoekers uit de regio tot gevolg hebben.

Enkelzijdig

Al het doorgaande verkeer krijgt een plek aan de noordzijde van het Van Echtenskanaal waar een rechte doorgaande rijbaan met tweerichtingsverkeer het 'snelle' verkeer concentreert. Aan de zuidzijde, ter plekke van de Langestraat komt een breed en langgerekte parkeerstrip direct bij de entrees van de winkels. De parkeerstrip bestaat uit een vlakke stadsvloer waarover automobilisten zich vrij kunnen verplaatsen. Het gevaar van deze variant is dat de noordelijke rijstrook door zijn rechtstand gaat functioneren als racebaan. Hierdoor zal de oversteekbaarheid te wensen overlaten. Een zorgvuldig vormgegeven inrichting van de parkeerstrip moet conflicten voorkomen. De parkeerstrip heeft als voordeel dat het voldoende parkeerplaatsen aanbiedt op maaiveldniveau.

Dubbelzijdig

Het scheiden van de oost-west route in twee rijbanen met éénrichtingsverkeer aan de noord- en zuidzijde van het Van Echtenskanaal kenmerkt deze variant. Aan zowel de zuid- als de noordwand komt een enkele volwaardige loper voor auto's die eenvoudig en veilig is over te



Ten zuiden van Het Schip is de stadsvloer met vrijliggend fietspad reeds gerealiseerd.

steken voor voetgangers en fietsers. De zuidelijke rijbaan vormt onderdeel van de parkeerstrip zodat bestemmingsverkeer dat op zoek is naar een parkeerplek het doorgaande verkeer afremt. Door het verkeer aan de zuidzijde van het Van Echtenskanaal om te leiden via de Jonkheer M.W.C. de Jongestraat krijgen de voetgangers ten zuiden van Het Schip ruimte en rust. Deze variant verenigt de twee belangrijkste wensen ten aanzien van de toekomstige verkeersstructuur aangezien deze variant de eenvoudige over te steken gescheiden rijlopers koppelt aan voldoende parkeergelegenheid dicht bij de winkels. Ook het mengen van doorgaand verkeer met het centrumverkeer geldt als een kwaliteit. Ook in deze variant moet de inrichting voorkomen dat een racebaan gaat ontstaan.

Autoluw

Het gehele centrumgebied is één groot tapijt waarop het autoverkeer 'vrij spel' heeft en overal mag komen waar het wil. Automobilisten zullen zich met uiterste voorzichtigheid over het informele voetgangersgebied manoeuvreren doordat auto's, fietsers, brommers en voetgangers zich kras door elkaar heen bewegen. Het weren van vrachtverkeer is vooral voor deze variant van belang aangezien zwaar verkeer teveel het dorpse karakter zal bedreigen. Parkeren is alleen toegestaan in de zuidelijke parkeerstrip. Het ontmoedigen van doorgaand verkeer en het informele karakter van het tapijt gelden als negatieve gevolgen van deze variant.

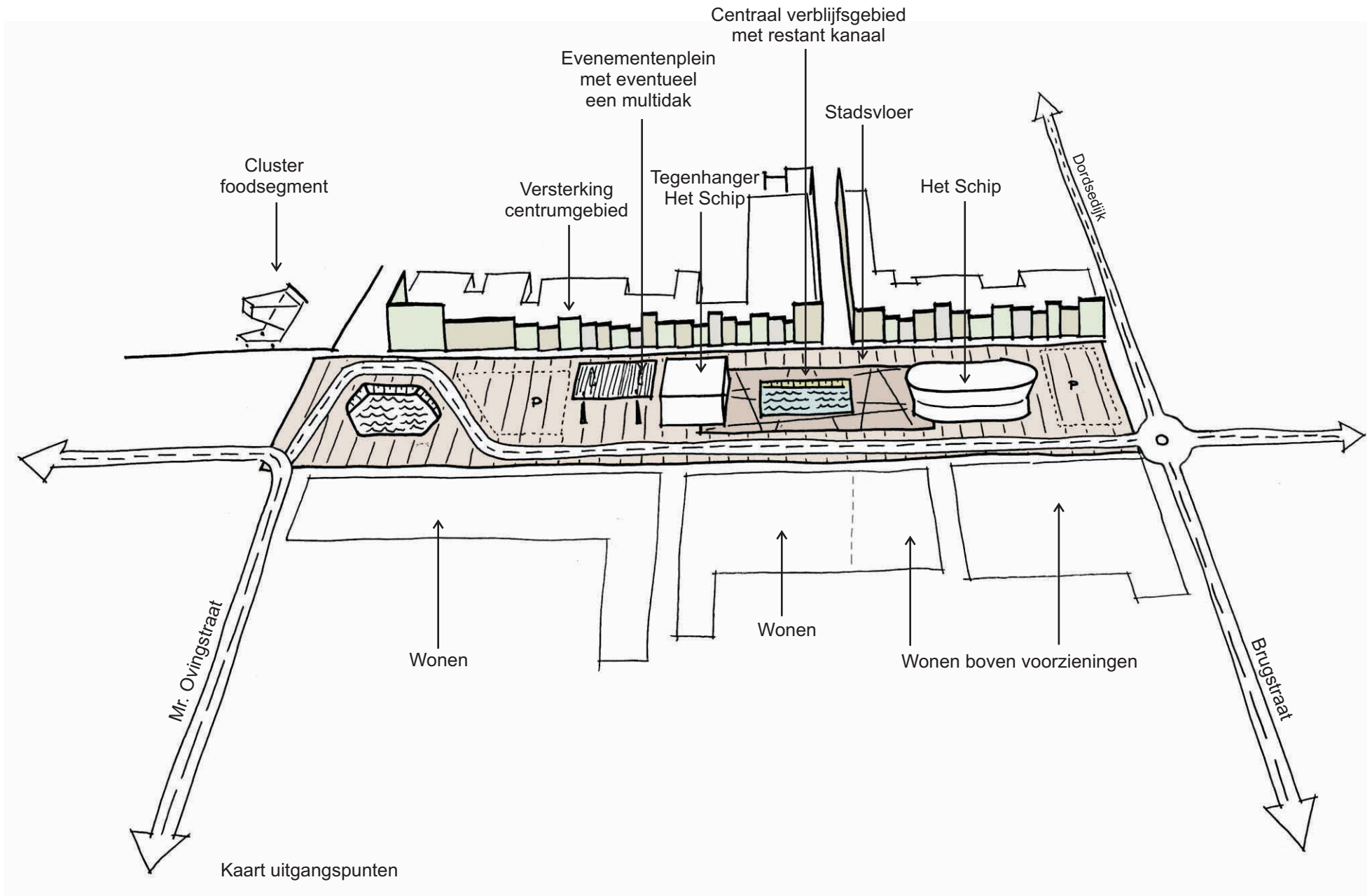
Voorkeursvariant

Huidige positieve kenmerken die in de toekomst gewaarborgd dienen te blijven zijn het gratis parkeren, goede bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen, de lage snelheden, de goede oversteekbaarheid en het dorpse centrumgevoel. Verkeerstechnisch heeft twee gescheiden rijbanen, ieder voor één richting, de voorkeur in verband met de goede oversteekbaarheid. Het vermijden van lange rechtstanden moet hoge rijsnelheden voorkomen. Goudappel Coffeng heeft zijn voorkeur uitgesproken voor de varianten 'Enkelzijdig' en 'Dubbelzijdig' waarbij enkele kanttekeningen zijn gemaakt. De variant 'Enkelzijdig' verdient een

optimalisatie door de oversteekbaarheid te verbeteren door bijvoorbeeld de rijbanen te scheiden. Daarnaast is het mogelijk aan de oostzijde een 'slinger' te handhaven waarbij de rijbanen conform de huidige situatie ter plaatse van de Plus supermarkt in zuidelijke richting afbuigen. Hierdoor wordt de snelheid geremd. Eén van de negatieve effecten van de enkelzijdige variant is de toename van de geluidsbelasting. Een formeel geluidsonderzoek is noodzakelijk omdat het hier waarschijnlijk gaat om een fysieke reconstructie van de weg. Te verwachten is dat de toename van de geluidsbelasting op enkele gevels namelijk meer zal of kan zijn dan 2dB(A). Aanvullende maatregelen kunnen zijn het toepassen van geluidreducerend asfalt of het invoeren van een 30 km/uur zone. Bij de variant 'Dubbelzijdig' is voornamelijk de inrichting in relatie tot de rijsnelheid en het verloop van de Jonkheer M.W.C. de Jongestraat een belangrijk aandachtspunt.

Goudappel Coffeng raadt af om het doorgaande verkeer te weren uit het centrum aangezien hierdoor de bereikbaarheid van de winkels en overige voorzieningen zou verslechteren. In de toekomst dient gestreefd te worden naar een mix van een prettig verblijfsklimaat voor het winkelend publiek enerzijds en een goed functionerende parkeer- en verkeerssituatie anderzijds. Een optimale bereikbaarheid hoeft een centrum waar het prettig vertoeven is niet uit te sluiten.

Het houden van actuele intensiteitsmetingen in het centrum van Klazienaveen is gewenst om in de toekomst onderbouwde uitspraken te kunnen doen bij de verdere uitwerking van het Masterplan. Daarnaast is het noodzakelijk een representatief parkeeronderzoek uit voeren en de te verwachte geluid- en milieuhinder formeel te onderzoeken voordat de herinrichting van de openbare ruimte ter hand wordt genomen. Het knooppunt van het Van Echtenskanaal NZ met de Brugstraat zal door het maken van een rotonde aanzienlijk verbeteren wat betreft de doorstroming. Dit is belangrijk voor de bereikbaarheid van het centrum en de ontsluiting van de Kruidenwijk.



Binnen een compact centrum tussen de Dordsebrug en Mr. Ovingstraat. dienen alle trekkers te zijn gesitueerd zodat er korte loopafstanden gaan ontstaan voor de bezoekers. Supermarkten en bouwmarkten passen minder goed in een compact centrum alsmede overige grootschalige detailhandel welke geen passende plek in het kernwinkelgebied kan vinden. Een heldere interne structuur ten aanzien van bebouwing en de openbare ruimte moet rust gaan brengen in het centrum van Klazienaveen. Als tegenhanger van Het Schip is, gefaseerd, een trekker ten oosten van het te handhaven kanaaldeel gewenst. Enerzijds ontstaat er zo een aantrekkelijk verblijfsruimte tussen Het Schip en deze trekker, anderzijds zorgt deze trekker ervoor dat ook in het middendeel van het centrum dubbelzijdige bewinkeling ontstaat.

Behoud en versterking van de diversiteit van het aanbod in het centrum is het functioneel uitgangspunt voor Klazienaveen. Het centrum dient nog completer te worden. Niet louter uitbreiding van voorzieningen is gewenst, er is tevens behoefte aan meer en betere woningen in het centrum. Vooral ouderen en starters hebben een voorkeur om in het centrum te wonen. Om bezoekers ook na sluitingstijd vast te houden in het centrum wil de gemeente de vestiging van kwalitatief hoogwaardige horeca stimuleren. Nieuwe horeca mag de overlast in het centrum niet vergroten. Vanwege de gewenste bereikbaarheid met de auto en grootschaligheid van de bebouwing gaat dit Masterplan uit van de clustering van supermarkten aan de oostzijde van het centrum.

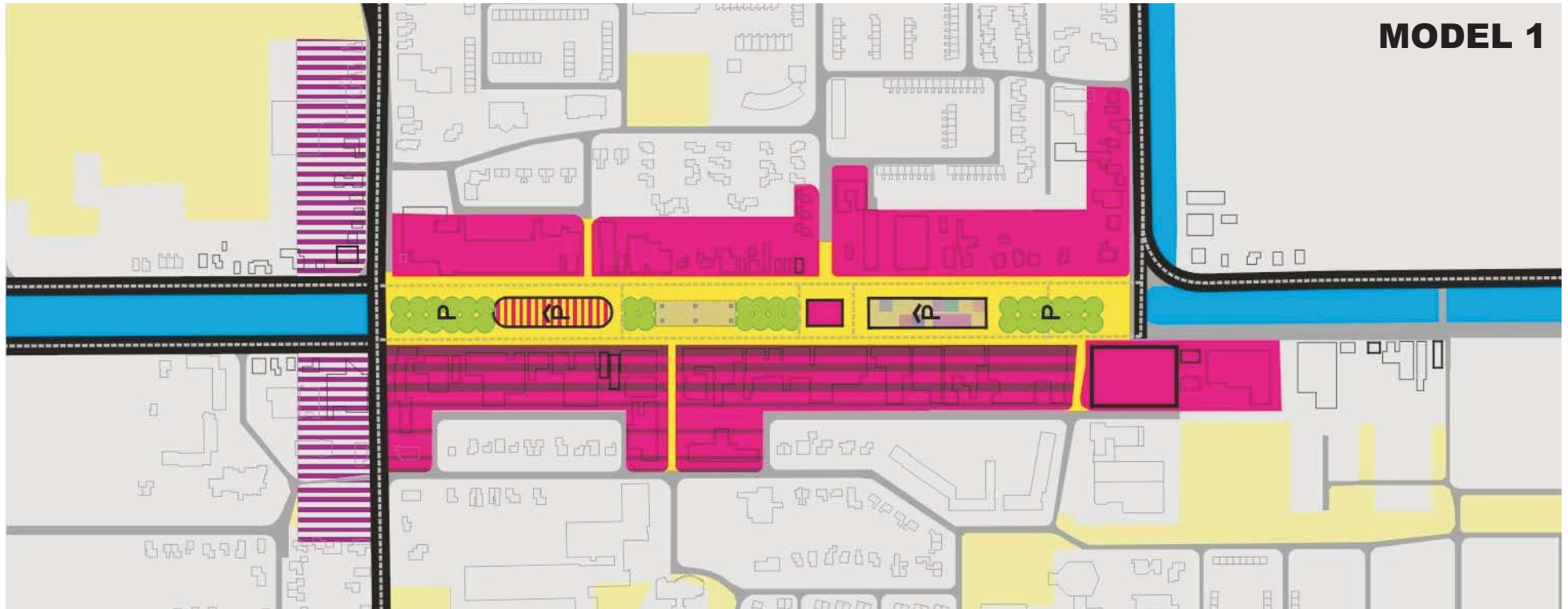
De openbare ruimte moet in de toekomst weer een comfortabele ruimte zijn met een dorpse sfeer en vrij van obstakels. Een stadsvloer met een autoluw karakter tussen de Dordsebrug en de Mr. Ovingstraat geeft de voetganger weer het gevoel welkom te zijn in het centrum. In het voetgangersgebied is behoefte aan ruimte om te verblijven en evenementen te bezoeken. Een evenementenplein met eventueel een multidak, zwevend boven de stadsvloer, kan in de toekomst ruimte bieden voor diverse activiteiten. Een

intiem plein rondom het centraal gelegen deel van het Van Echtskanaal met ruimte voor terrassen aan het water en bomen kan het dorpse karakter gaan ondersteunen. Het water houdt zijn waterhuishoudkundige functie en levert een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit.

Het aanzicht van de achterkanten van de winkels behoeft een verfraaiing, waarbij het laden en lossen kan blijven plaatsvinden, evenals het parkeren. Vooral het aantrekkelijk maken van de doorsteekjes naar winkels heeft hier prioriteit ter verbetering van veiligheidsgevoel.

Niet alleen de beeldkwaliteit van de openbare ruimte, ook de kwaliteit van de bebouwing verdient een kwaliteitsslag. Een nog op te stellen gevel- en luifelplan moet beeldkwaliteitseisen gaan voorschrijven voor de gevels van de bebouwing in het centrum. Hierdoor dient een samenhangende eenheid te gaan ontstaan. De voorkeur gaat uit naar nieuwe gevels, dan wel nieuwe bebouwing in drie tot vijf bouwlagen op enkele straathoeken zodat de wanden meer recht doen aan het brede profiel.

Belangrijk uitgangspunt is het handhaven van de uitstekende bereikbaarheid vanuit de regio. Ook in de toekomst is er behoefte aan directe verbindingen tussen het centrum en de kernen rondom Klazienaveen. Bewegwijzering naar de gratis parkeerplaatsen kan het autoverkeer gaan beperken. Behoud van de parkeerplaatsen direct voor de deur of aan de achterkanten van winkels is een absolute must. De parkeerplaatsen aan de achterzijde van de winkels gelden als overloop tijdens drukke dagen. Belangrijk is dat ten behoeve van de veiligheid de parkeerplaatsen aan de achterzijde duidelijk gescheiden worden van het laden en lossen. Aantrekkelijke routes dienen bezoekers vanaf deze parkeerplaatsen naar de winkels te leiden. Een rotonde op het knooppunt van het Van Echtskanaal NZ met de Brugstraat zal de bereikbaarheid verbeteren.



Inleiding

Om tot een goed en doordacht Masterplan te komen is het nuttig om verschillende mogelijkheden voor een toekomstig centrum op papier te zetten. De modellen helpen bij het inzichtelijk maken van de implicaties van bepaalde ingrepen. De volgende twee modellen zijn dan ook extreme ontwikkelingsrichtingen voor het centrum van Klazienaveen. De meest drastische ingrepen zijn aan het papier toevertrouwd. Deze modellen zijn schematisch en van een dusdanig hoog schaalniveau dat ze ten aanzien van de uiteindelijke inrichting en detaillering een nadere uitwerking behoeven. Deze modellen hebben tot doel via inspraak en discussie te komen tot het Masterplan.

Model 1. Concentreren + opvullen + autoluw

De resterende kanaaldelen in het centrum zijn binnen dit extreme model gedempt. Zo komt er veel ruimte vrij voor functies zoals parkeren, vermaak en evenementen. Het centrum krijgt een stadsvloer met een autoluw karakter, wat betekent dat doorgaand verkeer om het centrum heen geleid moet worden. Dit betekent niet dat auto's geweerd worden in het centrum. De grote kracht van dit model voor het centrum van Klazienaveen is het feit dat er veel ruimte is voor het parkeren van de auto vlakbij de winkels. De auto's zijn nu echter wel 'te gast' op de stadsvloer, waarop zich ook winkelend publiek en fietsers bevinden. Vanuit de Brugstraat, Mr. Ovingstraat en de overige zijstraten wijst de bewegwijzering de automobilist naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats.

Tussen de Dordsebrug en de Mr. Ovingstraat vindt concentratie plaats van alle centrumfuncties. Daarbuiten zal de gemeente situering van detailhandel moeten ontmoedigen. Aan zowel de noord- als de zuidzijde van het voormalige kanaal komen winkels, horeca en voorzieningen. Door de realisatie van Het Schip is aan de westelijke zijde van het centrum het zwaartepunt aan centrumfuncties ontstaan. Het ontwikkelen van een

gelijkwaardige tegenhanger van Het Schip in het middengedeelte kan het centrum weer in evenwicht brengen. Het is tevens van belang dat er aan beide zijden een publiekstrekker, zoals een supermarkt, komt. De tegenhanger van Het Schip kan leisureachtige voorzieningen huisvesten in een transparant gebouw waardoor je van buiten naar binnen kunt kijken. Andere opties zijn bezienswaardigheden, zoals bijvoorbeeld dieren, een bazaar of exposities die inspelen op het veenkoloniale verleden. Teneinde de entree van Klazienaveen en zijn centrum aantrekkelijk en uitnodigend te maken wordt de zone ten westen van de Brugstraat en Dordsedijk aangewezen als ontwikkelingszone voor wonen, eventueel gecombineerd met zakelijke dienstverlening.

Tussen Het Schip en zijn tegenhanger ontstaat een stedelijke ruimte die gaat functioneren als plein. Op dit plein kunnen allerlei buitenactiviteiten een plek krijgen door middel van een multi-dak, een plek waar in de schaduw gezeten kan worden of waar geschuild kan worden voor de regen. Een bomendak zorgt voor beschutting en intimiteit. Ook de parkeerterreinen aan de uiteinden van de stadsvloer worden groen ingepakt met hagen en bomen. Een gevel- en luifelplan kan de gevels van de winkels tot een samenhangende eenheid smeden. Het karakteristieke beeld van dorpsbebouwing in haar verscheidenheid per bouwkwavel is leidend. Daarnaast worden verstorende elementen verwijderd.

Nadeel van dit model is dat het doorgaande verkeer geen plek krijgt in het centrum. Komend vanuit het westen zal men dus moeten omrijden om de winkels in het oosten van het centrum te kunnen bezoeken. Daarnaast lijkt het toevoegen van voorzieningen aan de noordwand niet wenselijk wegens de hier gesitueerde historische woningen. Deze nadelige effecten dienen in het Masterplan voorkomen te worden. Het verlies van het centraal gelegen kanaaldeel wordt gecompenseerd door het multidak in de kern van het centrum.

MODEL 2



BOMENRIJ



VOORZETWAND



LOPERS

Model 2. Thematiseren + optimaliseren + enkelzijdig

Waar mogelijk komt in dit model het Van Echtenkanaal weer aan het oppervlak te liggen in het centrum van Klazienaveen. Het deel dat centraal in het centrum komt te liggen krijgt een verbijzondering. Een kleiner en compacter centrum is het gevolg. In dit model zijn de centrumfuncties dan ook vooral geconcentreerd ten zuiden van het kanaal.

De verkeersafwikkeling is gerationaliseerd, waarbij het doorgaande verkeer over de noordelijke kanaalzijde gaat. Ten oosten van de Van Echtenstraat moet aan de zuidzijde een parkeerstrip over de volle lengte van het centrum waarborgen dat ook in de toekomst de klanten hun auto direct voor de winkels kunnen parkeren. De auto's zijn daar 'te gast' en kunnen stapvoets over de rijloper rijden. Ook onder de Dordsebrug blijft ruimte voor parkeerplaatsen. De looper voor de voetgangers aan de zuidzijde wordt geaccentueerd met een bomerij over de volle lengte van het centrum. Deze bomerij versterkt de langgerektheid van het centrum.

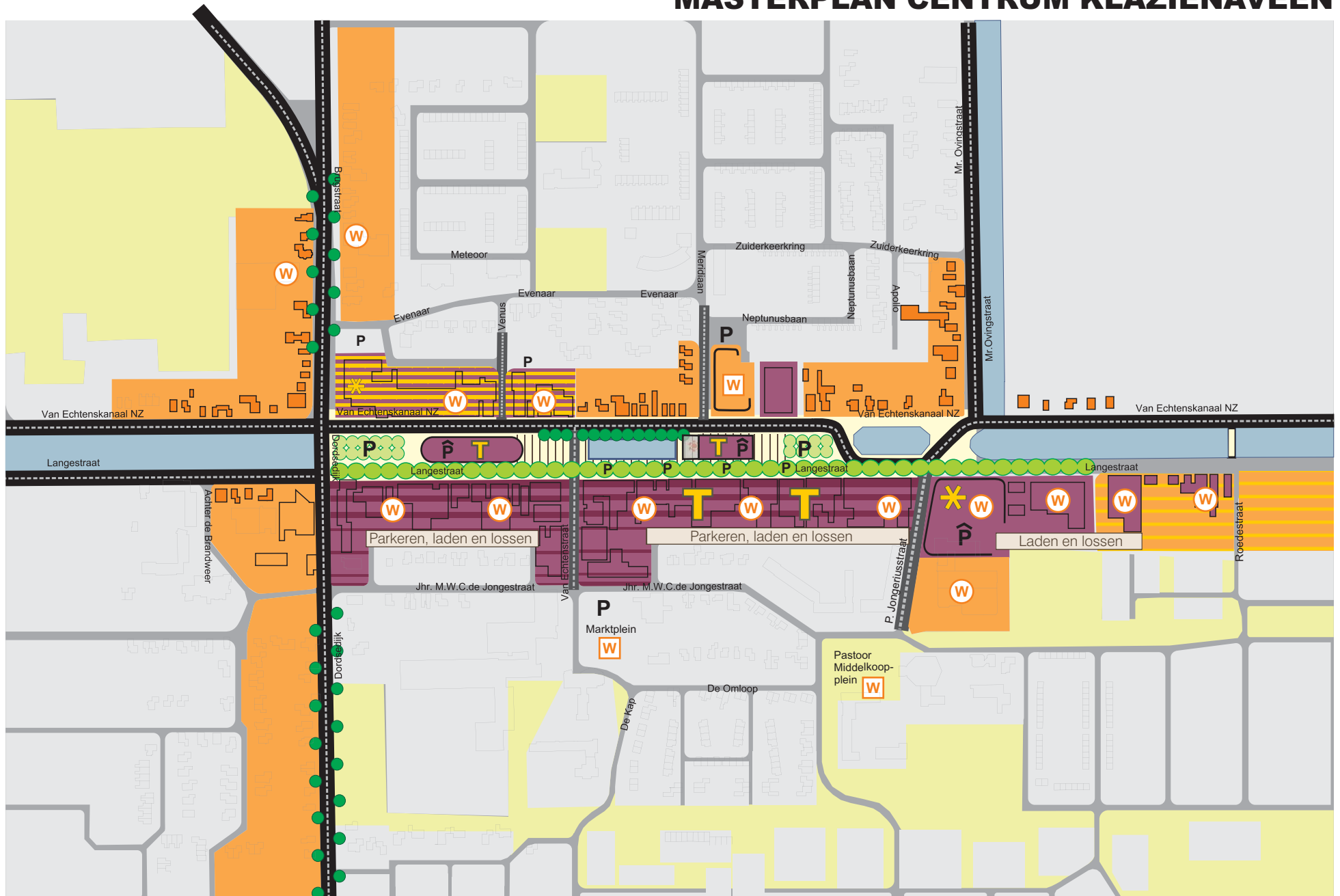
Ook in dit model krijgt Het Schip een tegenhanger in het middengedeelte van het centrum. Tussen Het Schip en zijn tegenhanger ontstaat een stedelijk plein met een bijzonder waterontwerp. Bezoekers van het centrum kunnen hier het water weer ervaren. De kade kan een inrichting krijgen als speelelement, rustplek of opluistering van de openbare ruimte. Men kan er verpozen en simpelweg kijken naar wat er om zich heen gebeurt. Al nippend aan een biertje op een vlonder boven het water kan men in de toekomst genieten van het winkelend publiek dat flaneert langs de winkels.

De gevels van de winkels moeten met behulp van een gevel- en luifelplan tot een samenhangende eenheid worden gesmeed. Het karakteristieke beeld van dorpsbebouwing in haar verscheidenheid per bouwkwavel is leidend. Daarnaast dienen verstorende elementen in de openbare ruimte te worden verwijderd.

Teneinde de entree van Klazienaveen en zijn centrum aantrekkelijk en uitnodigend te maken wordt de zone ten westen van de Brugstraat en Dordsedijk aangewezen als ontwikkelingszone voor wonen, eventueel gecombineerd met zakelijke dienstverlening.

Eèn van de gevolgen van dit model die voorkomen dient te worden in het Masterplan is het gemis aan een winkelrondje. Doordat er geen voorzieningen aan de noordzijde komen, zullen bezoekers ook in de toekomst de zuidwand tweemaal moeten passeren. Daarnaast ligt de toekomstige tegenhanger van Het Schip te diep in het centrum, waardoor het zwaartepunt te zeer in het westen zal komen te liggen. De compactheid en de centrale ontmoetingsplek rondom het te handhaven kanaaldeel vormen de kwaliteit van dit model. Tussen Het Schip en zijn toekomstige tegenhanger komt de 'huiskamer' van Klazienaveen waar de bezoekers van het centrum bij elkaar komen.

MASTERPLAN CENTRUM KLAZIENAVEEN



10. MASTERPLAN CENTRUM KLAZIENAVEEN

De modellen en de inspraak hebben geleid tot het volgende Masterplan voor het centrum van Klazienaveen waarin de centrumactiviteiten zijn geconcentreerd tussen de Dordsebrug en de Pastoor Jongeriusstraat. Ten oosten van de Pastoor Jongeriusstraat is in de toekomst ruimte voor een cluster in het segment van de dagelijkse boodschappen. De nadruk ligt hier op supermarkten. In de noordelijke wand van het centrum zal, indien daarvoor initiatieven voordoen, medewerking worden verleend aan de vestiging van maatschappelijke dienstverlening. Om te voorkomen dat het zwaartepunt van het centrum te veel aan de westzijde van het centrum komt te liggen is er behoefte aan trekkers in het midden van het centrum. De locaties waar trekkers gewenst en goed bereikbaar zijn, liggen in de zuidwand ter hoogte van de Plus supermarkt nabij het evenementenplein en eventueel een multidak. Indien de bibliotheek verhuist naar een nieuwe locatie ten noorden van Het Schip komt er op de huidige locatie ruimte vrij voor een nieuwe trekker ten zuiden van het evenementenplein. Uiteraard is Het Schip de trekker aan de westzijde.

Voor de huidige woongebieden in de noordwand van het centrum gaat het Masterplan uit van handhaving van de woonfunctie waarbij voor het deel tussen de Plus supermarkt en de Mr. Ovingstraat het historische beeld behouden blijft. Ook voor de entrees van het centrum (de Brugstraat, Dordsedijk en Mr. Ovingstraat) is het beleid gericht op behoud en versterken van de woonfunctie. Bestaande bedrijven en detailhandel aan deze entrees dienen, indien de mogelijkheid zich voordoet, vervangen te worden door woningen. Direct ten oosten van het centrum kan ten zuiden van de Langestraat de woonfunctie worden gecombineerd met zakelijke dienstverlening. Voor het gehele centrum geldt dat de gemeente het wonen boven de commerciële ruimtes stimuleert. Mogelijke woningbouwlocaties zijn het Marktplein, het Pastoor Middelkoopplein, ter plaatse van de huidige Edah en de Bristol en tussen de Meridiaan en de Plus supermarkt.

-  Centrumvoorzieningen
-  Centrumvoorzieningen, maatschappelijke en zakelijke dienstverlening toegestaan
-  Verhogen beeldkwaliteit centrumvoorzieningen
-  Wonen boven winkels stimuleren
-  Hoogwaardig wonen aan entrees
-  Toevoegen woningen
-  Studiegebied toevoegen woningen
-  Commerciële functies vervangen door woningen
-  Gemengd gebied van wonen en zakelijke dienstverlening
-  Trekker
-  Creëren hoogwaardige beeldkwaliteit
-  Tegenhanger van Het Schip aan het evenementenplein met eventueel een multifunctioneel dak
-  Stadsvloer
-  Bomenrij
-  Verblijfsgebied op de stadsvloer
-  Te handhaven kanaaldelen
-  Parkeervoorzieningen op maaiveldniveau
-  Ondergrondse parkeervoorzieningen
-  Laad- en loshof met eventueel parkeerplaatsen
-  Doorgaand verkeer
-  Entrees vanuit de aanliggende woonwijken

Een hoogwaardige stadsvloer die diverse activiteiten huisvest zal het beeld van het toekomstige centrum van Klazienaveen gaan bepalen. Deze stadsvloer zal ruimte bieden aan een tegenhanger van Het Schip, een aantrekkelijke verblijfsruimte rondom het Van Echtskanaal, een evenementenplein met eventueel een multidak, horeca, parkeren en verkeer. Een multidak is een zwevend dak boven de stadsvloer die ruimte biedt voor diverse activiteiten gedurende het gehele jaar. Wekelijks kan daar de markt plaatsvinden zodat slecht weer bezoekers niet weerhoudt van een bezoekje aan de markt. Diverse andere activiteiten kunnen plaatsvinden op het evenementenplein zoals theatervoorstellingen, beachvolleybaltoernooien en muziekfestivals. Op de stadsvloer komt aan de zuidzijde een promenade voor het winkelend publiek. Een doorgaande bomenrij begeleidt deze loop en benadrukt de langgerektheid van het centrum. Voor fietsers komt een vrijliggend pad.

Door ontwikkelingen in de afgelopen 30 jaar zijn slechts enkele relictten van het kanaal bewaard gebleven waardoor het kanaal nog nauwelijks zichtbaar is. Binnen dit plan gaat het centraal gelegen kanaaldeel de ontmoetingsplek

vormen in de 'huiskamer' van Klazienaveen. Het kanaal moet een prominent onderdeel gaan vormen van de beleving van het plein tussen Het Schip en de te realiseren kleinschalige tegenhanger in het verlengde van de Meridiaan. Een hoogwaardige inrichting van de stadsvloer rondom het kanaal kan ruimte bieden aan speelplekken, terrassen, vlonders, comfortabele bankjes, een jeu de boules baan en rustplekken. De westelijke wand van de tegenhanger van Het Schip is een geschikte plek om horeca te huisvesten aangezien dit een zonnige plek aan het water is. Met de herinrichting van de openbare ruimte dient aan de Dordsebrug en in het verlengde van de Mr. Ovingstraat extra aandacht besteed te worden aan de zichtbaarheid van het langgerekte groene profiel van het kanaal aan weerszijden van het centrum.

Samen met Het Schip zal de toekomstige tegenhanger de afbakening vormen van het te realiseren plein rondom het Van Echtskanaal. Het volume van het nieuwe gebouw ten oosten van het kanaal zal afgestemd moeten worden op de behoefte om leegstand in de bestaande winkelpanden aan de Langestraat te voorkomen. Op de begane grond komt





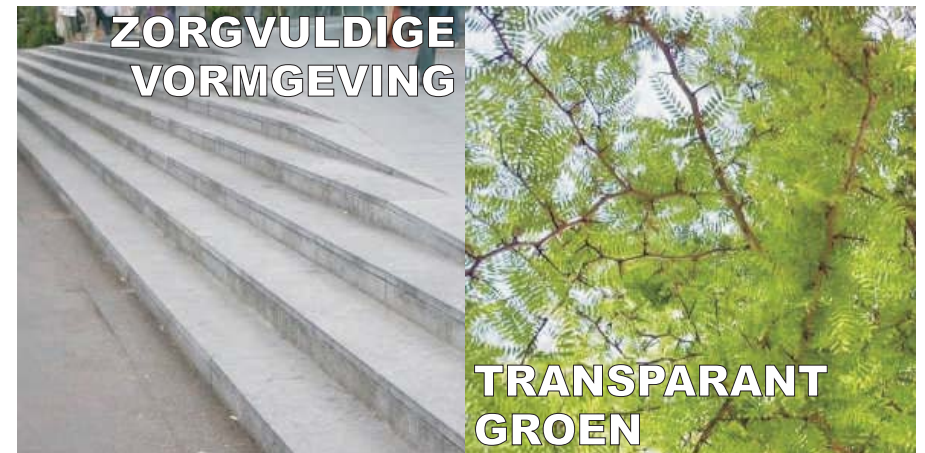
HOOGWAARDIGE BESTRATING

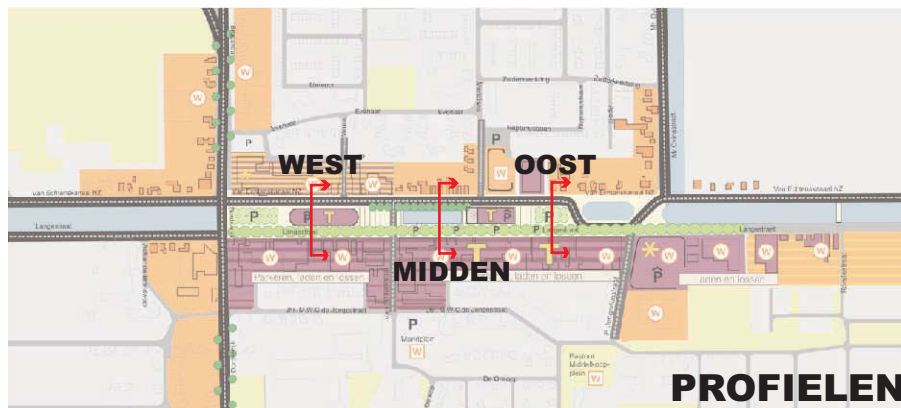
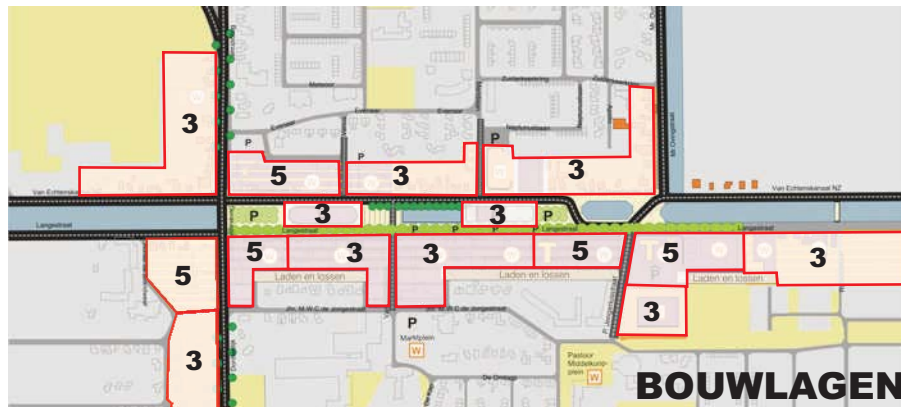
ruimte voor winkels en horeca zoals een lunchroom, (grand)café en een restaurant. Daarboven is ruimte voor appartementen. Aan de westelijke zijde van het gebouw kan de horeca terrassen creëren aan het water. Aan de oostzijde wordt een evenementenplein eventueel gekoppeld aan een multidak.

Doordat het doorgaande verkeer een plek krijgt aan de noordzijde met een rijbaan over de stadsvloer ontstaat een duidelijke verkeersrouting. De doorgaande rijbaan zal vanaf de Plus supermarkt in zuidelijke richting afbuigen conform de huidige situatie zodat de historische woningen ten noorden van het Van Echtskanaal geen hinder ondervinden van het autoverkeer. De inrichting van de rijbaan en de stadsvloer moet hoge rijsnelheden voorkomen. Verkeersremmende maatregelen en veilige oversteekplaatsen zijn hier gewenst. Voor het gehele centrum geldt dat uitgebreid onderzoek noodzakelijk is naar de te verwachten geluid- en milieuhinder en hoe deze op een efficiënte wijze kan worden beperkt. Het knooppunt van de Brugstraat met Van Echtskanaal NZ wordt een rotonde.

De autoluwe zuidzijde van de stadsvloer biedt ruimte om ten oosten van de Van Echtenstraat direct voor de winkels te kunnen parkeren. Verspreid over

de stadsvloer is daarnaast ook nog ruimte voor twee parkeerplekken. Deze parkeerplekken op de stadsvloer worden op een dorpse manier met groen ingepakt met bomen en hagen. Conform Het Schip dient ook ten oosten van het kanaal ondergronds parkeren gerealiseerd te worden onder de nieuwe bebouwing en het evenementenplein. Direct buiten het centrum zijn de parkeerterreinen gekoppeld aan de verbindingen met de omliggende wijken: de Venus, Van Echtenstraat, Meridiaan en Pastoor Jongeriusstraat.





Het aantal parkeerplaatsen aan de achterzijde van de winkels is afhankelijk van de parkeerbehoefte. De huidige parkeerplaatsen aan de achterzijde van de winkels kunnen worden gehandhaafd als overloop voor de momenten dat de parkeerplaatsen in het centrum volledig zijn bezet.

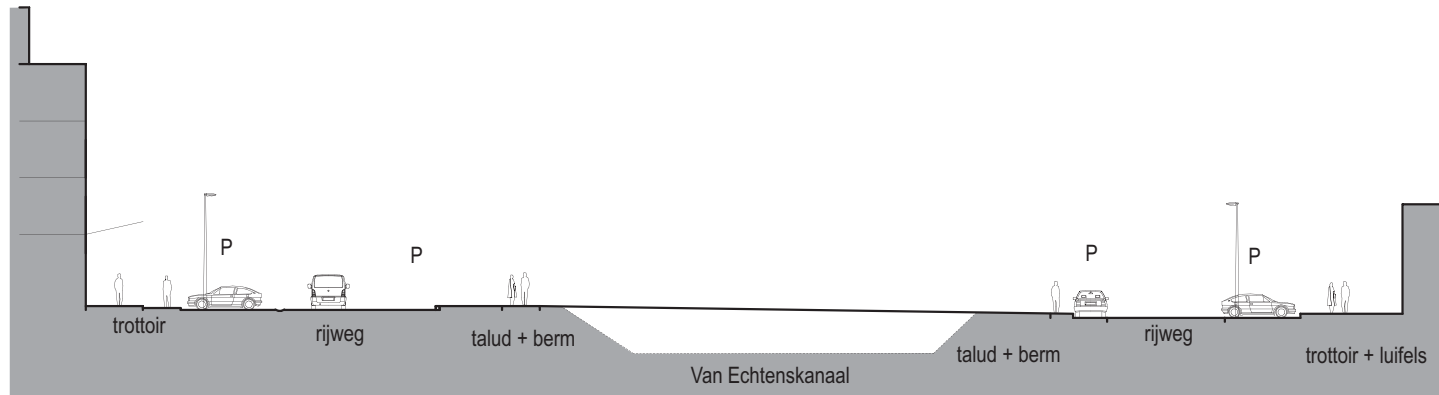
De beeldkwaliteit van de bestaande bebouwing heeft verbetering. De voorkeur gaat uit naar nieuwe bebouwing in drie bouwlagen zodat de wanden meer recht doen aan het dorpse karakter van Klazienaveen. Op bepaalde plekken in het centrum is bebouwing in vijf bouwlagen gewenst om bijzondere plekken te accentueren of het centrum zichtbaar te maken vanaf de doorgaande wegen. Ter plaatse van de entrees van het centrum vanaf de Dordsedijk, Brugstraat en Mr. Ovingstraat kan het profiel vijf bouwlagen verdragen.

Bijzondere beeldbepalende bebouwing is gewenst op plekken waar het centrum van Klazienaveen zich presenteert richting de doorgaande verkeerroutes. Vooral de gevel van de huidige bebouwing ten noordoosten van de Dordsebrug is weinig uitnodigend. Een nieuwe architectonisch hoogwaardige gevel kan als uithangbord voor het centrum gaan functioneren. Aan de oostzijde kan het centrum zich richting de Mr. Ovingstraat presenteren door aantrekkelijke bebouwing van vijf bouwlagen te realiseren ten oosten en westen van de kruising van de Langestraat met de Pastoor Jongeriusstraat.

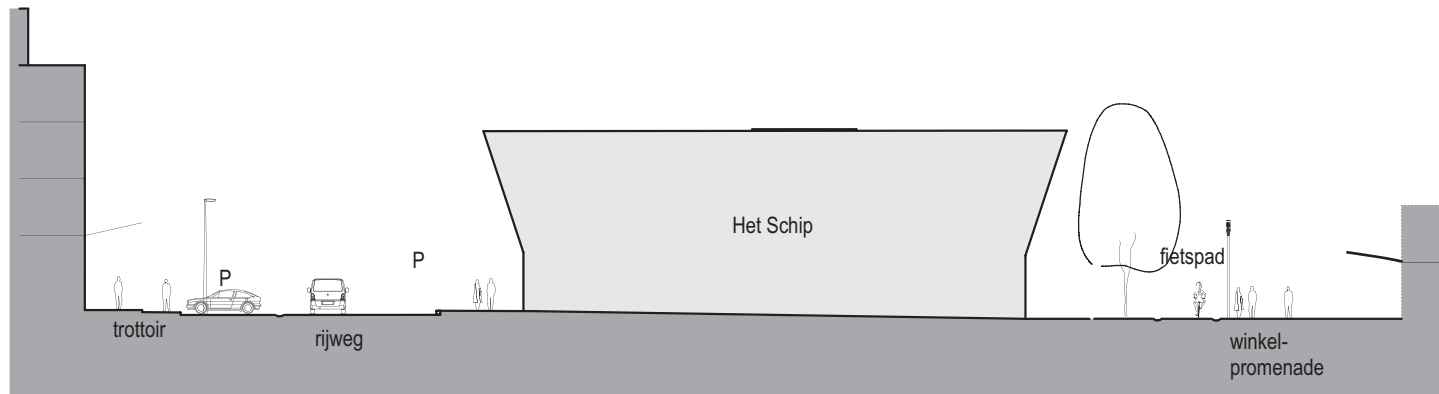
Ter verduidelijking van het Masterplan volgen drie profielen die een doorsnede tonen van het centrum. De profielen liggen ter hoogte van Het Schip, het centraal gelegen deel van het Van Echterskanaal en het parkeerterrein ten oosten van het multidak. Op elk profiel is zichtbaar dat het winkelend een eigen promenade krijgt en voor de fietsers een pad aan de zuidzijde van de stadsvloer ligt. Aan de noordzijde is het doorgaande verkeer geconcentreerd. Waar het oppervlaktewater verdwijnt blijft het water onder het maaiveld wel degelijk zijn waterhuishoudkundige functie behouden. Dit is niet ingetekend in de profielen.

PROFIEL WEST

2004



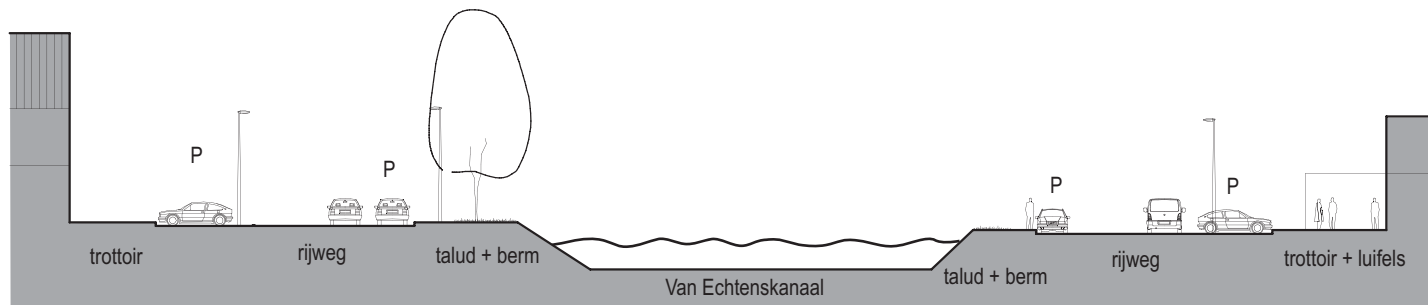
MASTERPLAN



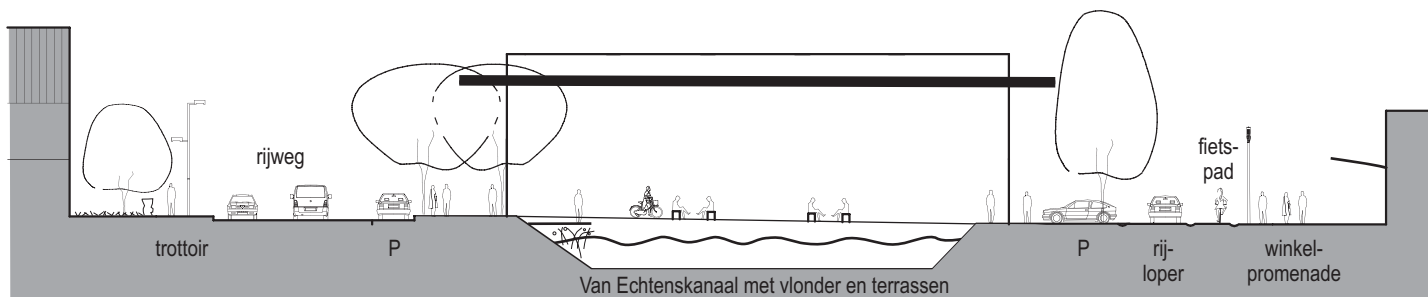
Ten noorden van Het Schip is het doorgaande verkeer geconcentreerd en is er ruimte om te parkeren. Aan de zuidzijde van het centrum bevindt zich de looper voor het winkelend publiek, de bomenrij en het vrijliggende fietspad.

PROFIEL MIDDEN

HUIDIG



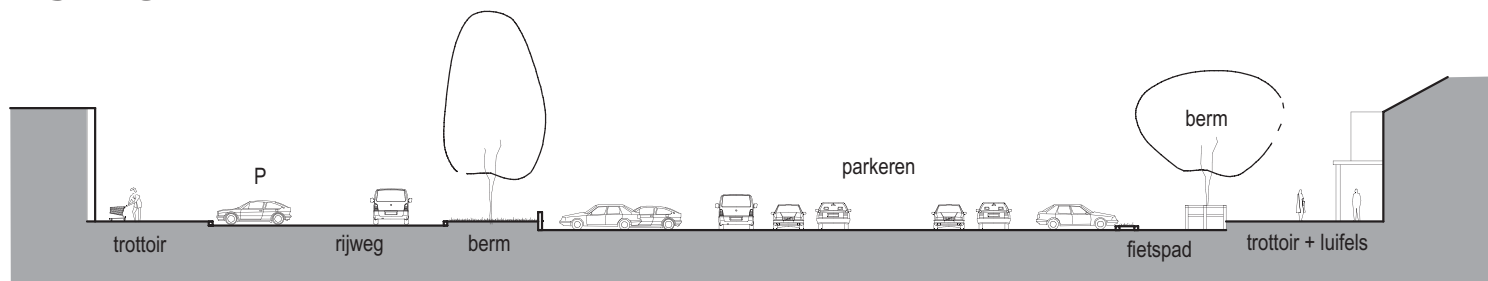
MASTERPLAN



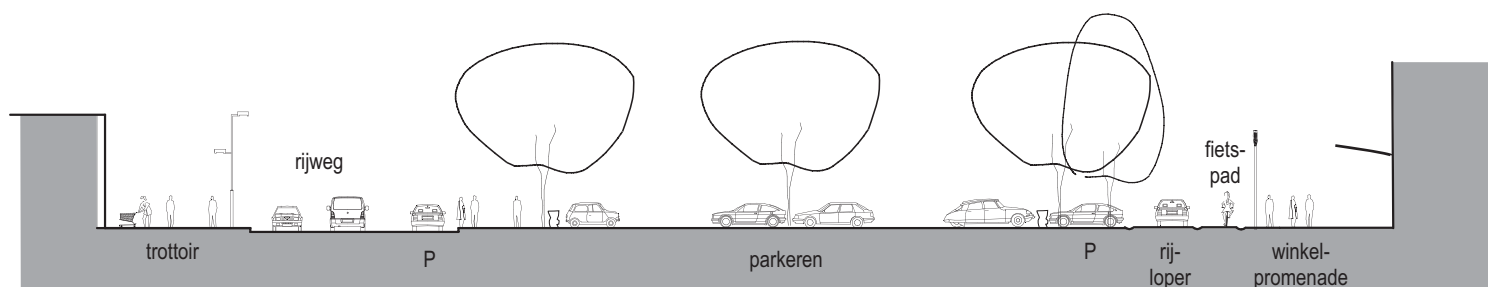
Centraal in het centrum komt de huiskamer van Klazienaveen rond het kanaal. Aan het water is ruimte voor horeca met terrassen en voor diverse activiteiten. Aan de zuidzijde kan direct voor de winkels geparkeerd worden.

PROFIEL OOST

HUIDIG



MASTERPLAN



Ten oosten van de tegenhanger van Het Schip en het evenementenplein wordt het bestaande parkeerterrein heringericht. Dit parkeerterrein op de nieuwe stadsvloer is direct bereikbaar vanaf de doorgaande rijweg aan de noordzijde van het centrum. Ook hier krijgt de zuidelijke wand nieuwe luifels.



Inleiding

De fasering van het Masterplan Centrum Klazienaveen is afhankelijk van de economische uitvoerbaarheid, planologische randvoorwaarden en de medewerking van alle partijen. Fasering van het centrumplan heeft als doel de uitvoering voor het gehele centrum mogelijk te maken en te voorkomen dat delen van het centrum achterblijven bij de ontwikkelingen.

Enkele ontwikkelingen kunnen vanaf het begin van het proces aanvangen. Enerzijds kunnen dit ontwikkelingen zijn die vooruitlopen op de fasering. Anderzijds is het een bepaald beleid dat als toetsingskader geldt. Indien bijvoorbeeld reeds vroeg in de planvorming initiatieven voordoen voor de realisatie van woningbouw tussen de Meridiaan en de Plus supermarkt of op het Marktpllein zal de gemeente daar medewerking aan verlenen indien de initiatieven passen binnen de randvoorwaarden van het Masterplan. De voorgestelde plannen voor wonen, eventueel in combinatie met zakelijke dienstverlening, hebben geen negatief effect op het verdere verloop van het proces. Ook de ontwikkeling van een markant gebouw op de hoek van de Langestraat met de Pastoor Jongeriusstraat kan vooruitlopen op de voorgestelde fasering. Kortom, evenals het Masterplan zelf, functioneert de fasering niet als stringente blauwdruk, maar moet het beschouwd worden als een flexibel raamwerk.

Voor alle ontwikkelingen geldt dat deze gekoppeld dienen te zijn aan de herinrichting van de aangrenzende openbare ruimte. De herinrichting van de stadsvloer wordt zo gefinancierd vanuit de opbrengsten van afzonderlijke ontwikkelingen.

De ontwikkeling van Het Schip functioneert als katalysator voor de uitvoering van het Masterplan voor het gehele centrum. De hoge kwaliteit van Het Schip en de stadsvloer breidt zich als een olievlek uit in oostelijke richting en moet de ondernemers uiteindelijk ook enthousiast maken om actief de kwaliteit van de bebouwing te verhogen.

Fase 0

Fase 0 betekent de (her)ontwikkeling van het cluster voor dagelijkse boodschappen of bouwmarkten (runshopping) ten oosten van de Pastoor Jongeriusstraat en de aanleg van de rotonde ter plaatse van de kruising van de Brugstraat met Van Echtenskanaal NZ. Aan fase 0 is geen termijn gebonden.

Fase 1

De voltooiing van Het Schip, de aanleg van de stadsvloer van de zuidwand tot aan de noordwand, realisatie van uniforme luifels aan de zuidzijde en de aansluiting van Venus op de stadsvloer vormt fase 1. Belangrijk is dat in deze fase de aanleg van de groenvoorzieningen voor het gehele centrum plaats vindt. In latere fasen zal het onmogelijk blijken om alsnog de stadsvloer open te breken om bomen te planten.

Fase 2

Deze fase behelst de herontwikkeling van de zuidzijde van het middendeel, samen met de realisatie van de tegenhanger van Het Schip. Vervolgens moeten ook de gevels en luifels aan de zuidzijde van het oostelijke deel ter hand worden genomen. Gekoppeld aan deze ontwikkelingen wordt de stadsvloer verder in oostelijke richting uitgerold met een plein rondom het kanaal. Voor zover de stadsvloer gereed is krijgt het doorgaande verkeer een plek aan de noordzijde. Het parkeren aan de zuidzijde vraagt om nadere studie.

Fase 3

De realisatie van de accentuering van de oostelijke entree ten zuiden van de Langestraat zal in deze fase plaatsvinden. Nieuwe grootschalige winkelvoorzieningen, dan wel mogelijke verplaatsingen, kunnen de trekker gaan vormen in de zuidwand, ter hoogte van de Plus supermarkt. Ook in deze fase geldt dat het gevel- en luifelplan voor de gevels aan de Langestraat moet worden uitgevoerd. De stadsvloer wordt in oostelijke richting uitgebreid tot de Mr. Ovingstraat.



12. PROCES: OP WEG NAAR EEN CONVENANT

Draagvlak

Voorliggend Ontwerp Masterplan is een volgende stap in het proces dat uiteindelijk moet leiden naar een hernieuwd centrum van Klazienaveen. Dit Masterplan is een nutteloos plan indien betrokken partijen de schouders er nu niet onderzetten om het tot uitvoer te brengen. De vereniging van betrokken partijen in de Stichting Masterplan Centrum Klazienaveen i.o. betekent eveneens een grote stap in het proces. Prioriteit heeft het creëren van draagvlak voor het Masterplan bij diverse betrokken partijen. Het Masterplan kan in de toekomst louter worden uitgevoerd indien alle partijen volledig achter de plannen staan en tevens invloed kunnen uitoefenen op het eindresultaat. De Stichting i.o. vervult daarbij een prominente rol.

Ontwerp

Dit Ontwerp Masterplan is een aanpassing van het Voorontwerp die in juni 2005 is opgesteld. In het najaar van 2005 hebben ambtelijke afdelingen van de gemeente Emmen en de Stichting i.o. hun reacties kenbaar gemaakt. De reacties, die zijn samengevat in het volgende hoofdstuk, hebben geleid tot hernieuwde inzichten aan de hand waarvan het Masterplan is aangepast en vervat in onderhavig Ontwerp. Nu is de gemeenteraad van Emmen aan zet om het Masterplan vast te stellen.

Klankbordgroep

De Stichting i.o. moet gaan functioneren als klankbordgroep om tot een verdere verdieping te komen van het Masterplan en de realiseerbaarheid van het plan te vergroten. Ter verdieping van het Masterplan zal de klankbordgroep aanvullende kwaliteitseisen moeten formuleren. In het vervolgtraject heeft de klankbordgroep de belangrijke taak om het gewenste hoge ambitieniveau voor de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte te waarborgen.

Ter bevordering van de voortgang van het proces is het van belang dat de Stichting i.o. blijft bestaan uit goed georganiseerde partijen. De vertegenwoordigers van de betrokken partijen die in de Stichting i.o. zitting hebben moeten gecommitteerd zijn om namens de organisatie en achterban keuzes te maken. De leden van de Stichting i.o. zijn verantwoordelijk voor de terugkoppeling naar de achterban en het eventueel uitzetten van opdrachten in de interne organisatie.

Centrummanager

De oprichting van de Stichting i.o. die MKB Reva als centrummanager heeft aangesteld is het eerste succes van onderhavig Masterplan. De onafhankelijke centrummanager levert in het vervolgtraject belangrijke input bij de verfijning van het Masterplan en het op te stellen herinrichtingsplan.



Met het onderhavige Masterplan onder de arm kan de centrummanager de meningen en plannen van diverse belanghebbenden inventariseren. Na deze inventarisatie kan het Masterplan verder worden 'ingekleurd' en aangepast aan de wensen en ambities van de belanghebbenden. Daarnaast kan een centrummanager door middel van informele 'keukentafelgesprekken' het verdere proces coachen. Een centrummanager dient het vertrouwen te hebben van de ondernemers en de gemeente en zou de belanghebbenden op één lijn moeten krijgen. Aan deze persoon de taak om de schijnbare tegenstellingen tussen ontwikkelaars, ondernemers, woningbouwverenigingen, omwonenden, grond- en vastgoedeigenaren en de gemeente te overbruggen.

Een essentiële taak van een centrummanager is het bespreekbaar maken van pijnlijke ingrepen zoals de eventuele verplaatsing van bedrijven of het verwijderen van de paviljoens. Enerzijds moeten ondernemers met hun vragen bij deze persoon terecht kunnen, anderzijds moet een centrummanager de ondernemers gaan aansporen om bijvoorbeeld de luifels en gevels te verbeteren en de achterkanten veiliger en aantrekkelijker te maken. Andere zeer belangrijke taken van een centrummanager zijn het enthousiasmeren van belanghebbenden, initiatieven uitlokken en het sturen van autonome ontwikkelingen. Het centrummanagement dient via rapportages de voortgang zichtbaar te maken.

Van intentieovereenkomst naar convenant

Met de vaststelling van onderhavig Masterplan door de raad kunnen de betrokken partijen concreet aan de slag. De partijen, die actief gaan deelnemen aan de herontwikkeling, moeten hun verantwoordelijkheid vastleggen in een intentieovereenkomst. Binnen een intentieovereenkomst gelden de afspraken als richtinggevend. Aspecten zoals het ambitieniveau, het programma en de taken van de betrokken partijen kunnen in een dergelijke intentieovereenkomst worden vastgelegd. Na de ondertekening

van de intentieovereenkomst moeten alle betrokken partijen aan de slag om de plannen tot uitvoer te brengen.

Als vervolg op de intentieovereenkomst is het van groot belang dat de betrokken partijen binnen een convenant duidelijke afspraken maakt over de kosten- en risicoverdeling. Een uitgekiend financieringsprogramma is essentieel voor een sluitende exploitatie. Eventueel kunnen er nog ontwerpstudies worden uitgevoerd om financiële consequenties van verschillende uitvoeringsvarianten te onderzoeken. Daarnaast kan het ambitieniveau worden aangepast aan de (financiële) haalbaarheidsfactoren. Ten behoeve van een sluitende exploitatie zal er gezocht moeten worden naar aanvullende financieringsmogelijkheden. Het gebruik maken van de diverse provinciale en landelijke subsidiemogelijkheden kan daarbij uitkomst bieden.

Communicatie

Nu wordt het opnieuw tijd dat de bevolking van Klazienaveen de kans krijgt om kennis te nemen van het Masterplan. Tijdens een inloopdag kan de gemeente, dan wel de Stichting i.o. geïnteresseerden informeren over de achterliggende gedachten van het plan. Vooral ook tijdens de uiteindelijke realisatie van het Masterplan is uitgebreide communicatie met de ondernemers en bevolking van essentieel belang. Via nieuwsbrieven en een internetsite kan iedereen continu op de hoogte blijven van de ontwikkelingen.

Aanvullende plannen

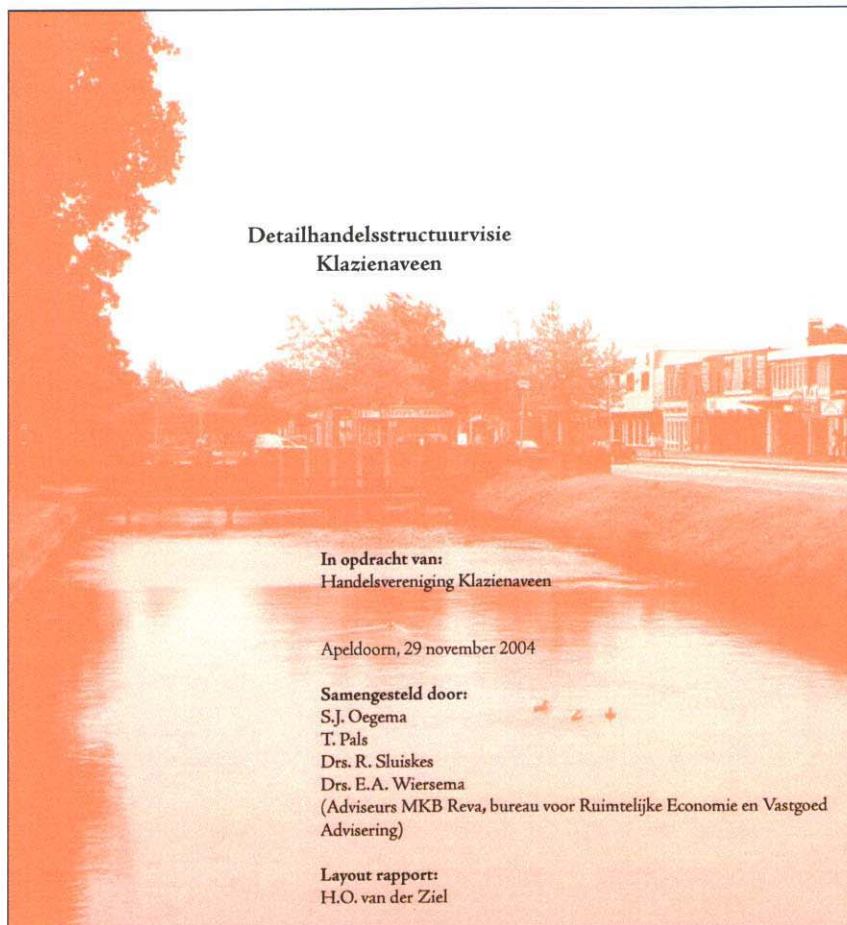
Om de voorgestelde ingrepen in het centrum van Klazienaveen uit te kunnen voeren, moet de gemeente zorg dragen voor een juridische basis in de vorm van een actueel bestemmingsplan. Binnen het bestemmingsplan kan de gemeente Emmen planologische regelingen opnemen die bijvoorbeeld functiewijzigingen mogelijk maken en de ruimtelijke grenzen

aangeven. Ook bij het vaststellen van het bestemmingsplan krijgt de bevolking nog de kans om te reageren op de voorgestelde plannen. Als verdere verdieping van de gemeentelijke welstandsnota is er tevens behoefte aan een beeldkwaliteitplan. Evenals voor de openbare ruimte dienen ook voor de bebouwing eisen geformuleerd te worden om verhoging van de kwaliteit te kunnen waarborgen. Het reeds voorgestelde gevel- en

luifelplan kan zich uitspreken over de gewenste beeldkwaliteit door eisen te stellen ten aanzien van maten, vormen, materialen en kleuren. Het beeldkwaliteitsplan en het herinrichtingsplan moeten inhoudelijk op elkaar aansluiten zodat de openbare ruimte en de bebouwing in de toekomst elkaar gaan ondersteunen en versterken.



- Detailhandelsstructuurvisie Klazienaveen
- Rapportage centrummanagement
- Verkeerskundige beschouwing Masterplan Centrum Klazienaveen
- Inspraakreacties en overige wijzigingen



© MKB Reva B.V. 2004

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze dan ook en evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van MKB Reva te Apeldoorn. Hoewel de in dit rapport vermelde gegevens met de grootste mogelijke nauwkeurigheid zijn opgesteld, aanvaarden wij voor de juistheid hiervan en eventuele wijzigingen hierna geen aansprakelijkheid, hoe ook genaamd en op welke grond dan ook.

Relatienr. 04-55029.kla

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Algemene ontwikkelingen detailhandel	6
2.1	Vraag en aanbod	6
2.2	Ruimtelijk detailhandelsbeleid	10
2.3	De lokale situatie	11
3	Ondernemersonderzoek	13
3.1	Kenmerken bedrijven	13
3.2	Omzetherkomst en -ontwikkeling	13
3.3	Veranderingen pand	15
3.4	Vervoermiddel	15
3.5	Waardering winkelaspecten	16
3.6	Knelpunten en gewenste maatregelen	17
4	Telefonische consumentenonderzoek	19
4.1	Koopstromen	19
4.2	Ontwikkeling koopgedrag	19
5	Passantenonderzoek	21
5.1	Herkomst passanten	21
5.2	Bezoekreden	21
5.3	Bezoekgedrag	22
5.3.1	Vervoermiddel	22
5.3.2	Bezoekduur	24
5.3.3	Bezoekfrequentie	24
5.3.4	Koopgedrag afgelopen jaar	25
5.4	Waardering centrum Klazienaveen	25
5.5	Gewenste maatregelen en gemiste winkels	26
6	Draagvlakanalyse	27
6.1	Detailhandelsaanbod Klazienaveen	27
6.2	Distributieve situatie	28
7	Conclusies en aanbevelingen	33
7.1	Samenvatting en conclusies veldwerk	33
7.2	Conclusies ruimtelijke en fysieke structuur	34
7.3	Aanbevelingen	36

1 Inleiding

Klazienaveen heeft de vanouds langgerekte structuur van een veenkolonie. Ook de detailhandel en aanverwante centrumvoorzieningen strekken zich uit langs het (deels gedempte) kanaal.

Het centrum van Klazienaveen is echter in beweging. Aan de westzijde van het winkelgebied wordt een nieuw complex voor winkels en woningen ontwikkeld dat in feite in het kanaal is gelegen. Deze ontwikkeling, genaamd "Het Schip", zal de structuur en routing van het winkelgebied veranderen. Daarnaast heeft de gemeente Emmen aan het stedenbouwkundige bureau Kuiper Compagnons opdracht gegeven een masterplan voor het centrum van Klazienaveen te ontwikkelen. Dit plan moet de gewenste ontwikkelingsrichting van het centrum aangeven alsmede de gewenste functies.

Detailhandel en aanverwante dienstverlening vormt de belangrijkste functie in het huidige centrum. Om de toekomst van het centrum te bepalen is het van belang ook meer duidelijkheid over de toekomstmogelijkheden voor de detailhandel te hebben.

Daarom heeft de Haveka (Handelsvereniging Klazienaveen), in overleg met de gemeente Emmen en de Kamer van Koophandel Drenthe, aan ruimtelijk-economisch adviesbureau MKB Reva de opdracht gegeven een detailhandelsstructuurvisie op te stellen. Deze visie zal in dienen te gaan op de toekomstmogelijkheden voor de detailhandel in Klazienaveen, de gewenste ontwikkelingsrichting en de meest optimale structuur voor de detailhandel.

Werkwijze

Om te komen tot een detailhandelsstructuurvisie zijn het huidige functioneren van en de toekomstmogelijkheden voor de detailhandel onderzocht. In het kader van dit onderzoek zijn diverse werkzaamheden uitgevoerd. Er is een telefonisch consumentenonderzoek in Klazienaveen gehouden. Het onderzoek was bedoeld om meer inzicht in de koopkrachtbinding en koopgedrag in Klazienaveen te verkrijgen. Daarnaast is een passantenenquête gehouden in het winkelgebied op een vrijdag en een zaterdag. Met dit deelonderzoek is meer inzicht verkregen in de herkomst van de consument die het winkelgebied van Klazienaveen bezoekt, in het feitelijke bezoekgedrag en de mening van deze consument over het centrum.

Aanvullend op deze enquêtes heeft een ondernemersenquête plaatsgevonden, waarin de ondernemers hun mening konden geven over het centrum van Klazienaveen. Deze enquête heeft meer inzicht verschaft in het bedrijfs-economisch functioneren van de detailhandel en aanverwante voorzieningen in het centrum van Klazienaveen en de meningen van de ondernemers over het winkelgebied.

Met behulp van de verkregen informatie is een draagvlakanalyse uitgevoerd die de distributieve mogelijkheden en de gewenste branchering voor Klazienaveen aangeeft.

Tenslotte zijn de ruimtelijke en fysieke structuur van de detailhandel in Klazienaveen geanalyseerd. Dit is gebeurd in overleg met Kuiper Compagnons,

dat het masterplan voor Klazienaveen ontwerpt. De analyse van de ruimtelijke en fysieke structuur is apart opgenomen in de conclusies.

Deze rapportage bevat de uitkomsten van het onderzoek. De opbouw is als volgt:

- ▶ Hoofdstuk 2: Algemene ontwikkelingen in de detailhandel en beschrijving verzorgingsgebied;
- ▶ Hoofdstuk 3: Ondernemersonderzoek;
- ▶ Hoofdstuk 4: Telefonisch consumentenonderzoek;
- ▶ Hoofdstuk 5: Passantenonderzoek;
- ▶ Hoofdstuk 6: Draagvlakanalyse;
- ▶ Hoofdstuk 7: Conclusies en aanbevelingen.



2 Algemene ontwikkelingen detailhandel

Dit hoofdstuk gaat in op enkele algemene ontwikkelingen in de detailhandel, waaronder de dynamiek van vraag en aanbod en het ruimtelijk detailhandelsbeleid. Vervolgens wordt het verzorgingsgebied van Klazienaveen beschreven.

2.1 Vraag en aanbod

In de detailhandel is sprake van vraag en aanbod. De consumenten vormen de vraagzijde en de winkels/winkeliers de aanbodzijde. Bovendien kan de detailhandel niet los gezien worden van de maatschappelijke context. Door de dynamiek van de vraag- en de aanbodzijde en door maatschappelijke ontwikkelingen is de detailhandel voortdurend in beweging.

Veranderingen in de samenleving

Diverse ontwikkelingen die in de samenleving spelen, zijn van invloed op de detailhandel. Zo werkt de veranderende demografie door in het aankoopgedrag van consumenten. De detailhandel zal moeten inspelen op aspecten als vergrijzing, het toenemende percentage allochtonen en kleinere huishoudens.

Ook sociaal-culturele ontwikkelingen beïnvloeden de detailhandel. Hierbij kan gedacht worden aan individualisering, wisselende sociale structuren, toegenomen mobiliteit en het multimediatijdperk.

Vanzelfsprekend beïnvloeden economische ontwikkelingen de detailhandel. De tweede helft van de jaren negentig ging het Nederland economisch gezien voor de wind. Deze voorspoed is in de nieuwe eeuw langzaam omgebogen tot een recessie en het consumentenvertrouwen en de bestedingen hebben een stevige deuk opgelopen.

De consument

De consumenten en hun wensen en gedrag veranderen voortdurend, mede onder invloed van de maatschappelijke ontwikkelingen.

Consumenten maken een afweging waar zij hun aankopen doen. Door de toegenomen mobiliteit is afstand steeds minder van belang. Door de snel toegenomen toegankelijkheid van nieuwe media kan de consument eenvoudiger de door hem gewenste informatie verzamelen en zelfs vanuit huis producten aan de andere kant van de wereld kopen.

De individualisering en de aandacht voor life-style zorgen ervoor dat kooppatronen van consumenten steeds meer uit elkaar gaan lopen.

Bij aankoopgedrag van consumenten worden doorgaans drie koopmotieven onderscheiden: boodschappen doen, recreatief winkelen en doelgerichte (non-food) aankopen.

Voor dagelijks benodigde boodschappen zijn met name gemak, efficiency en bereikbaarheid belangrijke aspecten. De efficiency uit zich in het bezoeken van steeds dezelfde winkelvoorzieningen, waar artikelen snel op de be-



kende plaatsen te vinden zijn. Ongeveer driekwart van de consumenten gaat bij boodschappen doen steeds naar dezelfde winkels (bron: Bolt, 2003). Concentratie van het (boodschappen)aanbod en gratis parkeergelegenheid vergroten hierbij het gemak voor de consument. Ook one-stop-shopping, het in één keer inkopen van de boodschappen voor een groter aantal dagen, past binnen de eisen van gemak en efficiency. Door de toegenomen mobiliteit hoeven deze winkelgebieden voor veel consumenten niet meer "om de hoek" te liggen.

Bij recreatief winkelen zijn de attractiviteit en breedte van het aanbod belangrijk. Winkelen is meer dan boodschappen doen: beleving wordt steeds meer het codewoord, aangepast op de life-style en kooppatronen van de consumenten. De kwaliteit van de (gebouwde) omgeving, de aanwezigheid van horeca en terrassen, markten, gespecialiseerde winkels, bezienswaardigheden, culturele voorzieningen, leisure en winkelsfeer geven centra een eigen karakter en eigen beleving en maken ze aantrekkelijk voor de recreatieve consument. Naast binnensteden trekken ook nieuwe concepten als factory outlet centers en themacentra recreatieve consumenten.

Bij doelgerichte non-foodaankopen komt combinatiebezoek met andere winkels weinig voor. Voorbeelden hiervan zijn bouwmarkten en tuincentra. Bij sommige doelgerichte aankopen vindt echter meestal vooraf wel een goede oriëntatie plaats, zoals bij meubels en keukens. Goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid zijn vanwege het volumineuze karakter van deze artikelen vaak een belangrijke voorwaarde.

Winkels en winkelgebieden

Ondernemers moeten stevig concurreren om de consumenten aan zich te binden. De recente supermarktoorlog is hier een bewijs van. Een andere trend die duidelijk zichtbaar is, is schaalvergroting. Niet alleen supermarkten willen steeds meer ruimte per winkel, ook in andere branches zijn megawinkels in opkomst. Kleinschalige winkels kunnen hierdoor in de verdrukking komen. Het aantal verszaken is al jaren aan het afnemen en de zelfstandige winkeliers lijken alleen nog door het bieden van goede service te kunnen overleven.

Ook is flexibiliteit van belang; de ondernemer moet telkens weer in kunnen spelen op maatschappelijke ontwikkelingen en veranderende wensen van de consumenten.

Een belangrijk aspect voor het goed functioneren van winkelgebieden in het algemeen is natuurlijk het draagvlak. Hoe groter het verzorgingsgebied, des te groter de distributieve mogelijkheden, het aanbod van winkels en dus de keuzemogelijkheden. Plaatsen met een groot verzorgingsgebied zijn hierbij dus in het voordeel. Met het naar boven opschuiven van het draagvlak – een trend die al decennia lang aan de gang is – wordt het voor veel buurtwin-



Een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid blijven zeer belangrijk in een winkelgebied

kels en winkelvoorzieningen in kleine kernen steeds moeilijker om rendabel te functioneren.

De aantrekkelijkheid van een winkelgebied wordt echter door meer bepaald dan door zijn omvang. Parkeren en bereikbaarheid zijn bijvoorbeeld belangrijke randvoorwaarden voor een winkelgebied. De hoeveelheid en beschikbaarheid van parkeerplaatsen, de afstand van de parkeerplaatsen tot de winkels en al of niet gratis parkeren bepalen mede hoe een consument naar een winkelgebied kijkt.

Tevens is de winkelsfeer een belangrijk element in de aantrekkelijkheid van winkelcentra. Zo worden historische stads- of dorpscentra vaak extra gewaardeerd door hun authentieke sfeer. Echter ook moderne geplande winkelcentra kunnen er sfeervol uitzien.

De uitstraling en het onderhoud van de individuele panden speelt bij de sfeer in een winkelgebied een grote rol. Een slecht ogend pand op een dominante plek in een winkelgebied kan de uitstraling van het winkelgebied als geheel beïnvloeden.

Daarnaast is een goede inrichting en onderhoud van de openbare ruimte van groot belang. Dit heeft onder meer betrekking op de bestrating en de aankleding met verlichting, zitjes en afvalbakken.

Een ander belangrijk element is de structuur van de winkelgebieden. In het algemeen wordt een winkelgebied waar de consument een rondje kan lopen als aantrekkelijk gezien; de consument hoeft dan niet tweemaal langs dezelfde winkels. Ook een structuur met twee sterke polen wordt vaak

positief benaderd. Door twee aantrekkelijke uiteinden kan in het middengebied een passantenstroom op gang worden gebracht.

Het eigen karakter en een goede winkelsfeer kunnen ook het gevolg zijn van de aanwezigheid van veel zelfstandige ondernemers. Deze zijn vaak sterk betrokken bij de klant. De zelfstandige ondernemers vergroten de herkenbaarheid en eigenheid van een plaats.

Hierbij is het zaak een goed mix te vinden tussen ketens en zelfstandige ondernemers. Er is sprake van een spanningsveld. Ondanks dat de meeste consumenten een winkelstraat vol ketenbedrijven weinig aantrekkelijk vinden, is totale afwezigheid van ketens door consumenten allerminst gewenst. Bovendien vervullen ketens vaak een trekkersrol voor een winkelgebied. Een bijzonder aspect wordt gevormd door de grensligging van een plaats. Een bezoek aan een winkelgebied in een ander land is voor veel consumenten een aantrekkelijke vorm van doelgericht of recreatief winkelen.

De combinatie van de diverse factoren bepaalt meestal of een winkelgebied aantrekkelijk is. Zo hebben de centra van grote steden bijna altijd een parkeer- of bereikbaarheidsprobleem, maar door de omvang van het winkelgebied zijn ze toch aantrekkelijk voor veel consumenten. Historische centra kunnen de consument vaak een sfeervol winkelgebied bieden, maar door de kleinschaligheid en ruimtegebrek in veel historische kernen is ook hier de parkeergelegenheid vaak een probleem.

Daar komt bij dat de consument niet altijd dezelfde eisen stelt. Bij boodschappen doen speelt tijd een grotere rol en zijn parkeren en bereikbaarheid daarom relatief belangrijk. Aan recreatief winkelen wordt daarentegen vaak meer tijd besteed en de sfeer van een winkelgebied is dan belangrijker dan de parkeergelegenheid en de bereikbaarheid.

Sfeervol winkelen met bijvoorbeeld een historische uitstraling maakt het winkelgebied een stuk aantrekkelijker



2.2 Ruimtelijk detailhandelsbeleid

Ook de overheid oefent invloed uit op de detailhandel in Nederland. Door het voeren van een locatiebeleid scheidt zij de kaders voor waar zich winkels mogen vestigen.

In de jaren negentig is de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) de basis voor het ruimtelijk beleid in Nederland geweest. Ten aanzien van de detailhandel gold het beleid dat vestigingen in beginsel worden uitgesloten op locaties die niet binnen een bestaand of gepland winkelgebied liggen. Voor een aantal branches was perifere detailhandelsvestiging (PDV) mogelijk: voor verkoop van brand- en explosiegevaarlijke stoffen en winkels die vanwege aard en omvang van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig hebben (o.a. bouwmarkten, tuincentra en woninginrichting). Dit PDV-beleid is in de jaren negentig uitgebreid met beleid ten aanzien van grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV): in 13 stedelijke knooppunten werden locaties aangewezen voor geconcentreerde grootschalige detailhandel, waarbij niet langer de aard van het artikel, maar de omvang van de winkel bepalend was.

Volgens het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD) is dit beleid succesvol geweest in die zin dat zowel kleinere kernen als grote steden over leefbare en dynamische centrumgebieden beschikken met een relatief hoogwaardig en compleet aanbod (bron: HBD: Dynamische winkelgebieden, 2004).

In april 2004 heeft het kabinet de nieuwe Nota Ruimte aan de Tweede Kamer aangeboden. In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten van de rijksoverheid voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. Decentralisatie van bevoegdheden richting provincies en gemeenten is een van de hoofdlijnen van het nieuwe beleid. Een onderdeel van de Nota Ruimte is het nieuwe locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen dat onder meer het PDV/GDV beleid vervangt.

Voor het nieuwe locatiebeleid zijn drie doelstellingen geformuleerd:

- Economische ontwikkelingsmogelijkheden: het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen;
- Bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water;
- Leefbaarheid: kwaliteit en variatie in vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving.

Invulling van deze hoofddoelstelling dient door de lagere overheden te gebeuren. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. De provinciale streekplannen en de gemeentelijke bestemmingsplannen zijn hierdoor een belangrijke schakel in het (nationale) ruimtelijk beleid.

Voor gemeenten is het daarom van essentieel belang dat er duidelijke keuzes over de gewenste detailhandelsstructuur worden gemaakt. Met een duidelijk beleid worden voorwaarden geschapen waarin marktpartijen durven te investeren. Een detailhandelsstructuurvisie kan daarom een effectief instrument zijn om de vitaliteit en dynamiek in winkelgebieden te houden, c.q. te brengen.

2.3 De lokale situatie



Klazienaveen ligt in de gemeente Emmen in het zuidoosten van de provincie Drenthe. Na Emmen is Klazienaveen met 12.227 inwoners in grootte de tweede kern van de gemeente (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1: Bevolking per kern (per 1-1-2004)

Kern	Inwoners
Klazienaveen	12.227
Emmen	56.521
Nieuw-Weerdinge	3.568
Roswinkel	814
Emmer-Compascuum	8.127
Barger-Compascuum	2.049
Nieuw-Dordrecht	2.109
Nieuw-Amsterdam	4.702
Veenoord	2.277
Erica	4.843
Zwartemeer	3.157
Schoonebeek	4.891
Nieuw-Schoonebeek	1.367
Weiteveen	1.712
Totaal	108.364

Bron: Gemeente Emmen, 2004

Inkomen

Uit cijfers van het CBS blijkt dat het gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd van de bevolking in 2000 voor de gemeente Emmen op € 9.900,- lag (CBS, 2004). Dit is 10% lager dan het landelijke gemiddelde. Het CBS geeft geen specifieke cijfers voor Klazienaveen. Uit gegevens van de gemeente Emmen blijkt echter dat in 2000 het gemiddeld besteedbaar inkomen in Klazienaveen 2% onder het gemiddelde van gemeente Emmen ligt. Dit lagere gemiddeld besteedbaar inkomen kan een verlagend effect hebben op de detailhandelsbestedingen.

Detailhandel

Het winkelaanbod in Klazienaveen beslaat ruim 36.000 m² verkoopvloeroppervlak (vvo), verdeeld over ca. 115 winkels. Hiervan behoort 5.300 m² vvo tot de foodsector en ruim 31.000 m² tot de non-foodsector. De verzorgingsindex van Klazienaveen (het aantal m² per inwoner) is hiermee "zeer hoog" (bron: Locatus bestand verkooppunten detailhandel, augustus 2004 en Retailhandboek 2004).

Opbouw detailhandelsstructuur

Zoals in de inleiding reeds aangegeven heeft Klazienaveen een erg langgerekt centrum. Bijna alle winkels en andere centrumvoorzieningen strekken zich uit langs het, deels gedempte kanaal. Alleen aan de westzijde van het winkelgebied is sprake van dubbelzijdige bewinkeling. De Van Echtenstraat vormt een soort uitstulping in dit langgerekte winkelgebied.

3 Ondernemersonderzoek

In november 2004 hebben alle ondernemers in de detailhandel, gevestigd in het centrum, een schriftelijke enquête ontvangen. Daarnaast zijn enkele dienstverlenende bedrijven die in het winkelgebied zijn gevestigd aangeschreven, met name kapsalons.

In de enquête is onder andere gevraagd naar het bedrijfseconomische functioneren en naar de meningen en plannen van de ondernemers. De respons op de enquête bedroeg 42%. De resultaten in dit hoofdstuk zijn op deze respons gebaseerd.

3.1. Kenmerken bedrijven

Tabel 3.1: Kenmerken ondernemingen

Omvang pand m ² vvo	Aantal vestigingen	Type bedrijf	
0-100	26%	1	57%
101-200	30%	2	11%
201-300	11%	3 of meer	32%
301-400	11%		
401-500	4%		
> 500	17%		
		Eigendomssituatie	Gem. aantal werknemers
		Koop	43%
		Huur	57%
		Fulltime	4
		Parttime	5
Vestigingsduur	Leeftijd ondernemer	Branche	
<2 jaar	< 30 jaar	Food	15%
2-5 jaar	31-40 jaar	Non-food	72%
5-10 jaar	41-50 jaar	Dienstverlening	11%
10-25 jaar	51-60 jaar	Horeca	2%
> 25 jaar	> 60 jaar		

3.2 Oorzaken omzetherkomst en -ontwikkeling

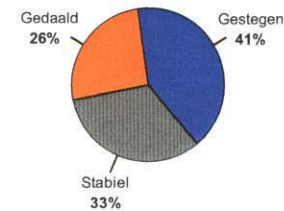
De ondernemers is gevraagd een schatting te geven waar hun omzet vandaan komt (tabel 3.2).

Tabel 3.2: Oorzaken omzetherkomst volgens de ondernemers

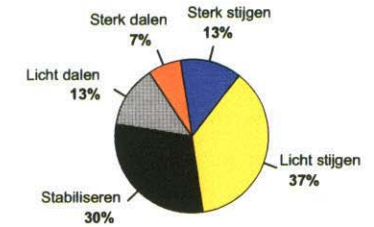
Plaats/kern	gemiddeld
Klazienaveen	56%
Zwartemeer	8%
Emmen	6%
Erica	5%
Nieuw-Dordrecht	5%
Barger-Compascuum	4%
Weiteveen	3%
Nieuw-Schoonebeek	3%
Emmer-Compascuum	2%
Nieuw-Amsterdam/Veenoord	2%
Schoonebeek	2%
Overige Nederlandse plaatsen	2%
Duitsland	1%
Toeristen	1%

De ondernemers geven aan dat gemiddeld 56% van hun omzet uit Klazienaveen zelf afkomstig is. De toevloeiing komt met name uit de omliggende plaatsen, Zwartemeer en Emmen voorop. Opvallend is dat slechts 4% van buiten de regio komt.

Omzetontwikkeling afgelopen drie jaar



Verwachte omzetontwikkeling



Omzetontwikkeling

Ten aanzien van de omzetontwikkeling is zowel gevraagd naar de afgelopen drie jaar als naar de verwachting voor de komende drie jaar. Beide zijn in een grafiek weergegeven.

Tabel 3.3: Oorzaken positieve omzetontwikkeling

Oorzaak	% ¹
Meer klanten	41%
Hogere gemiddelde besteding per klant	30%
Meer promotie	24%
Ander assortiment	17%
Hogere prijsstelling	17%
Verbouwing	13%

¹ percentage van alle ondernemers

Tabel 3.4: Oorzaken negatieve omzetontwikkeling

Oorzaak	% ¹
Algehele economische situatie	28%
Minder klanten	24%
Afname aantrekkelijkheid winkelgebied	22%
Lagere gemiddelde besteding per klant	22%
Meer concurrentie binnen Klazienaveen	20%
Verandering verkeerssituatie	17%

¹ percentage van alle ondernemers

3.3 Veranderingen pand

Gevraagd naar ingrijpende aanpassingen aan hun vestiging, heeft 45% aangegeven deze in de afgelopen drie jaar te hebben uitgevoerd. De meeste veranderingen betreffen het interieur van de zaak (36%). Daarnaast heeft 19% aangegeven dat zij de pui hebben veranderd, 17% heeft het assortiment veranderd, 13% de bouwkundige voorzieningen, 4% het soort dienstverlening en eveneens 2% is van locatie veranderd.

34% heeft aangegeven dat de concurrentiesituatie is veranderd. In bijna alle gevallen was de toename van het aantal aanbieders in de markt de reden hiervoor.

Naast veranderingen in het verleden is in de enquête ook gevraagd naar geplande veranderingen in de komende jaren. 30% heeft aangegeven voor de komende jaren plannen te hebben om de vestiging ingrijpend te veranderen. Dit betreft veranderingen aan het interieur (17%), plannen om te verplaatsen (9%), plannen om de pui te veranderen (6%), plannen om te vergroten (6%) en plannen voor bedrijfsbeëindiging/-overdracht (6%).

Daarnaast is specifiek gevraagd naar de tevredenheid over het huidige vestigingspunt. Hierop heeft 13% geantwoord niet tevreden te zijn met de huidige locatie. Het merendeel hiervan wil dan ook graag verplaatsen.

3.4 Vervoermiddel

De ondernemers konden aangeven met welk vervoermiddel zijzelf en hun personeel en met welk vervoermiddel hun klanten naar de winkel komen. De uitkomsten staan in tabel 3.5.

Tabel 3.5: Vervoermiddel volgens de ondernemers

Vervoermiddel	Klanten	Personeel
Auto	64%	70%
(Brom)fiets	21%	27%
Te voet	14%	3%
Openbaar vervoer	1%	0%

Zowel bij klanten als ondernemers/personeel is de auto het meest gebruikte vervoermiddel.

Ondernemers en personeelsleden die met de auto komen, verhogen doorgaans de parkeerdruk in het centrum van Klazienaveen, zeker indien men de auto op de "goede" parkeerplaatsen zet (dichtbij de eigen winkel) en daarmee langdurig deze parkeerplaatsen bezet houdt. Uit de enquête is gebleken dat relatief de meeste ondernemers en personeelsleden hun auto achter hun

eigen pand parkeren. Ook het marktplein wordt als parkeerplaats gebruikt, maar beperkt.

3.5 Waardering winkelaspecten

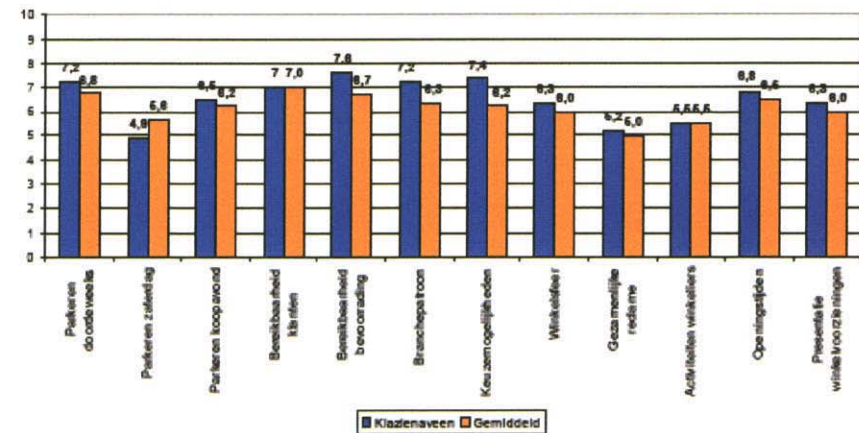
De ondernemers konden aan diverse aspecten van het centrum van Klazienaveen een waarderingcijfer geven op de schaal van 1 tot 10. Gemiddeld is een 6,5 gegeven, wat aan de hoge kant is in vergelijking met plaatsen van dezelfde omvang (zie grafiek onderaan bladzijde).

De parkeergelegenheid doordeeweeks en op koopavond, de bereikbaarheid voor de bevoorrading, het branchepatroom, de keuzemogelijkheden, de openingstijden en de presentatie van de winkelvoorzieningen krijgen van de ondernemers een relatief hoog cijfer in vergelijking met kernen van dezelfde omvang. Alleen de parkeergelegenheid op zaterdag krijgt een relatief laag cijfer.

Samenstelling winkelaanbod

Circa driekwart van de ondernemers vindt dat het winkelaanbod in Klazienaveen een goede mix vormt. 13% vindt deze mix niet goed en eveneens 13% had geen mening over deze vraag. Het percentage ondernemers dat tevreden is over het winkelaanbod is erg hoog in vergelijking met kernen van dezelfde omvang.

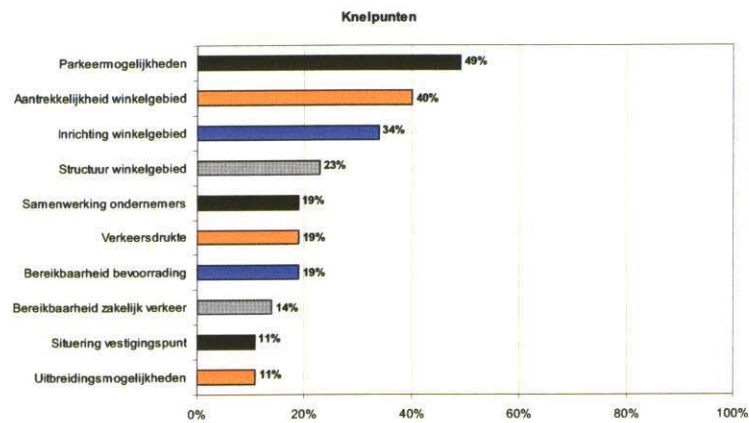
Waardering winkergebied



3.6 Knelpunten en gewenste maatregelen

Knelpunten

In de enquête is gevraagd naar of en zo ja, welke knelpunten de ondernemers in hun bedrijfsvoering ervaren. Hieruit is gebleken dat 68% op één of meer knelpunten stuit. Dit percentage is gemiddeld in vergelijking met andere kernen van de omvang van Klazienaveen. De genoemde knelpunten staan aangegeven in een grafiek.



Gewenste maatregelen

De ondernemers konden tevens aangeven met welke maatregelen het centrum van Klazienaveen volgens hen aantrekkelijker zou worden. De meest genoemde maatregelen staan in tabel 3.6.



Parkeren meest genoemde knelpunt

Tabel 3.6: Gewenste maatregelen

Maatregel	Gemiddeld
Sfeer verbeteren	62%
Betere/ meer parkeergelegenheid	58%
Verkeerssituatie verbeteren	51%
Meer samenwerking ondernemers	49%
Meer veiligheid in/om winkelgebied	42%
Meer concentratie van winkels	24%
Niveau zaken verbeteren	22%
Meer branches	16%
Betere inrichting/aankleding winkelgebied	13%
Meer winkels	13%

*Sfeer verbeteren; wordt als meest genoemde maatregel genoemd door ondernemers



4 Telefonisch consumentenonderzoek

De telefonische enquête heeft plaats gevonden in oktober 2004. Er zijn 150 enquêtes afgenomen onder huishoudens in Klazienaveen. Doordat deze enquête op beperkte schaal is uitgevoerd, kunnen de uitkomsten niet met de gebruikelijke betrouwbaarheid worden bekeken. Deze enquête was echter vooral bedoeld als een controle van de koopkrachtbindingscijfers en vormt een belangrijke indicatie voor deze cijfers.

4.1 Koopstromen

Met behulp uit gegevens die in de consumentenenquête zijn verkregen, zijn de koopkrachtbindingscijfers vastgesteld. Deze staat weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1: Koopstromen Klazienaveen

<i>Kern</i>	<i>Food</i>	<i>Non-food</i>
Klazienaveen	95%	76%
Emmen	2%	20%
Overige Nederlandse plaatsen	1%	3%
Duitsland	2%	1%
Totaal	100%	100%

De inwoners van Klazienaveen zijn voornamelijk georiënteerd op het eigen winkelbestand. De meeste afvloeiing gaat naar Emmen. Voornamelijk in de non-foodsector is dit relevant.

Een koopkrachtbinding van 95% in de foodsector is aan de hoge kant voor plaatsen van de omvang van Klazienaveen met een vergelijkbare afstand tot een winkelgebied van een hogere orde. Gemiddeld ligt de koopkrachtbinding voor een dergelijke plaats rond 91%.

De binding van 76% in de non-foodsector is erg hoog in vergelijking met andere plaatsen van deze omvang en met een vergelijkbare afstand tot een winkelgebied van een hogere orde. Dit gemiddelde ligt rond de 51%.

4.2 Ontwikkeling koopgedrag

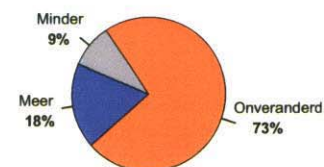
De consumenten is gevraagd of zij in de afgelopen twee jaar meer of minder in Klazienaveen zijn gaan kopen.

Van de consumenten heeft 18% aangegeven meer in Klazienaveen te zijn gaan kopen, 9% is er minder gaan kopen en de overige 73% heeft zijn koopgedrag niet gewijzigd. Per saldo is dus 9% van de consumenten meer in Klazienaveen gaan kopen in de afgelopen twee jaar.

In vergelijking met andere plaatsen van deze omvang is een stijging van 9% positief te noemen.

De consumenten die meer in Klazienaveen zijn gaan kopen, noemen voornamelijk de goede keuzemogelijkheden als reden hiervoor. Andere redenen die zijn genoemd zijn onder andere dat men meer nodig/ meer geld te besteden heeft en dat het winkelgebied van Klazienaveen dichtbij is. Deze consumenten zijn met name minder gaan kopen in Emmen.

Koopgedrag in Klazienaveen



De consumenten die minder in Klazienaveen zijn gaan kopen, noemen "minder geld te besteden/minder nodig" hoofdzakelijk als reden. Ook de matige keuzemogelijkheden zijn als reden genoemd. Deze consumenten zijn met name meer in Emmen gaan kopen.



18% van de consumenten heeft aangegeven meer in Klazienaveen te zijn gaan kopen.

5 Passantenonderzoek

In het in het vorige hoofdstuk beschreven telefonische consumentenonderzoek is de potentiële klant ondervraagd, met andere woorden alleen de klant die in Klazienaveen woont. In de passantenenquête is de feitelijke klant ondervraagd: de klant die daadwerkelijk het winkelgebied van Klazienaveen bezoekt.

De passantenenquête is gehouden op een vrijdag en zaterdag in oktober 2004. Dit hoofdstuk gaat in op de resultaten van deze passantenenquête.

5.1 Herkomst passanten

De herkomst van de passanten staat weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1: Herkomst passanten Klazienaveen

Plaats	Gemiddeld	Vrijdag	Zaterdag
Klazienaveen	64%	71%	61%
Zwartemeer	7%	2%	10%
Barger Compascuum	7%	5%	7%
Emmen	6%	5%	6%
Nieuw Dordrecht	5%	7%	4%
Erica	3%	4%	3%
Nieuw-Amsterdam	3%	2%	4%
Overige kernen in regio	2%	4%	1%
Overige plaatsen	3%	0%	4%
Totaal	100%	100%	100%

5.2 Bezoekredenen

Bijna alle passanten (94%) zijn vanwege de detailhandel in het centrum van Klazienaveen. Op vrijdag ligt dit percentage hoger dan op zaterdag: 98% resp. 91%. Ook tussen passanten afkomstig uit Klazienaveen en passanten van elders verschilt dit percentage: 92% resp. 96%.

De passanten die niet voor de detailhandel in het centrum zijn, komen met name voor dienstverlenende bedrijven.

De meest genoemde redenen waarom juist de detailhandel in Klazienaveen wordt bezocht, staan in tabel 5.2.

Tabel 5.2: Bezoekredenen detailhandel Klazienaveen*

Reden	Gem.	Passanten uit Klazienaveen	Passanten van elders	Vrijdag	Zaterdag
Dichtbij	64%	89%	18%	69%	61%
Ruime keuzemogelijkheden	17%	3%	43%	20%	15%
Vanwege 1 speciale winkel	6%	1%	14%	5%	6%
Gezellig	5%	1%	11%	0%	8%
Combinatie met markt	3%	4%	2%	0%	5%

* de passanten konden meerdere antwoorden geven

Gemiddeld is de nabijheid de belangrijkste reden om de winkels in het centrum van Klazienaveen te bezoeken, vooral voor passanten uit de plaats zelf. Passanten van buiten Klazienaveen komen eerder vanwege de ruime keuzemogelijkheden. De verschillen tussen de vrijdag en de zaterdag worden voornamelijk bepaald door verschillen in herkomst van de passanten op beide dagen.

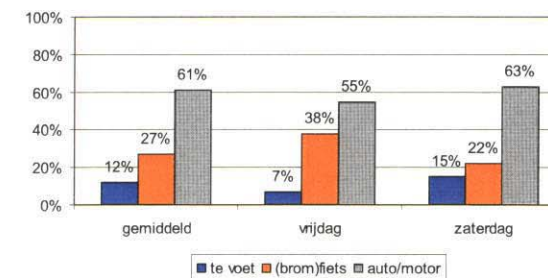
5.3 Bezoekgedrag

5.3.1 Vervoermiddel

Tabel 5.3: Vervoermiddel passanten Klazienaveen

Vervoermiddel	Gem.	Passanten uit Klazienaveen	Passanten van elders	Vrijdag	Zaterdag
Te voet	12%	19%	0%	7%	15%
(Brom)fiets	27%	38%	7%	38%	22%
Auto/motor	61%	43%	93%	55%	63%
Openbaar vervoer	0%	0%	0%	0%	0%

Vervoermiddel passanten



De auto/motor blijkt het meest gebruikte vervoermiddel te zijn om het centrum van Klazienaveen te bezoeken, zowel voor passanten die uit Klazienaveen afkomstig zijn en passanten van elders.

Opvallend zijn verder de verschillen tussen de vrijdag en de zaterdag. Op vrijdag wordt de fiets relatief veel gebruikt en op zaterdag wordt de auto meer gebruikt.

In vergelijking met andere plaatsen van deze omvang komen in Klazienaveen relatief weinig passanten met de fiets en veel met de auto.

Vervolgens is de passant die met auto is gekomen, gevraagd of hij/zij eenvoudig een parkeerplaats kon vinden. Dit blijkt het geval te zijn geweest, zoals tabel 5.4 laat zien.

Tabel 5.4: Vinden van een parkeerplaats

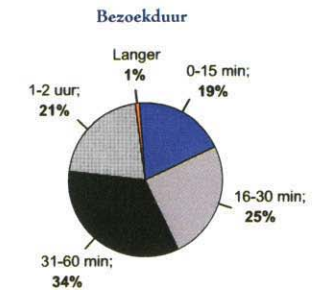
	Gem.	Passanten uit Klazienaveen	Passanten van elders	Vrijdag	Zaterdag
makkelijk	75%	77%	73%	81%	72%
moeilijk	20%	17%	22%	11%	24%
makkelijk noch moeilijk	5%	6%	5%	8%	4%

Passanten uit Klazienaveen konden iets gemakkelijker een parkeerplaats vinden dan passanten van elders. Verder bleek het op vrijdag eenvoudiger een parkeerplaats te vinden dan op zaterdag.



5.3.2 Bezoekduur

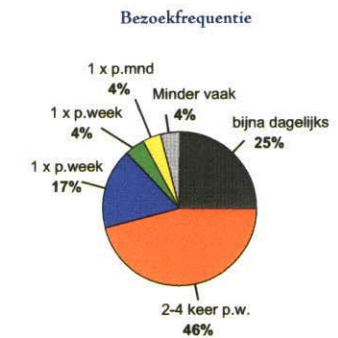
De gemiddelde bezoekduur van alle passanten bedraagt 51 minuten. Op vrijdag is dit 37 minuten en op zaterdag 61 minuten. Passanten uit Klazienaveen blijven gemiddeld korter dan passanten van elders: 42 minuten tegenover 64 minuten. In de grafiek staat de bezoekduur per tijdsperiode aangegeven.



In vergelijking met plaatsen van dezelfde omvang is de bezoekduur in Klazienaveen enigszins aan de lange kant.

5.3.3 Bezoekfrequentie

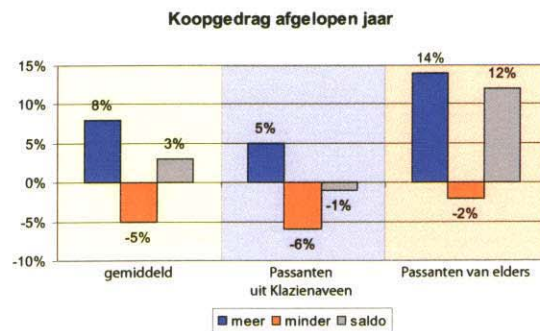
Ruim 70% van de passanten komt meerdere keren per week naar de winkels in het centrum van Klazienaveen.



Weinig verwonderlijk is dat de passanten uit Klazienaveen vaker komen dan de passanten van elders. 89% van de Klazienaveense passanten komt meerdere keren per week tegenover 39% van de passanten van elders. Hiermee is de bezoekfrequentie in Klazienaveen vergelijkbaar met kernen van dezelfde grootte.

5.3.4 Koopgedrag afgelopen jaar

Ook in de passantenenquête is naar het koopgedrag in het afgelopen jaar gevraagd. Per saldo is 3% van de passanten meer in Klazienaveen gaan kopen. Met name passanten van buiten Klazienaveen zijn vaker in Klazienaveen gaan kopen.



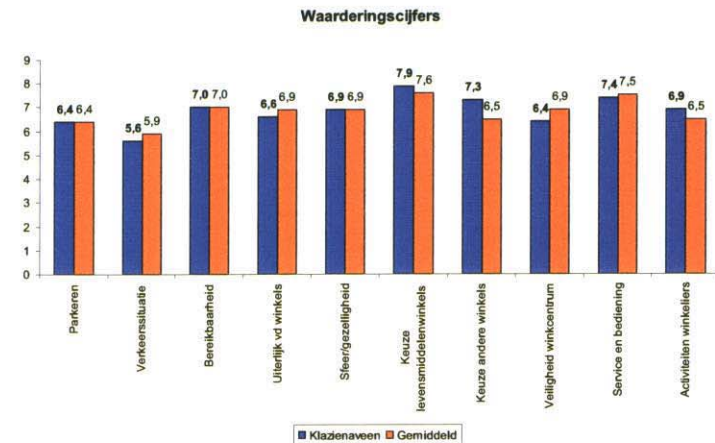
5.4 Waardering centrum Klazienaveen

De passanten is gevraagd voor tien aspecten van het centrum van Klazienaveen cijfers te geven (1 = laag, 9 = hoog). Gemiddeld is een 6,4 gegeven, wat vergelijkbaar is met andere plaatsen van deze omvang.

Zoals uit de grafiek (bovenaan op de volgende pagina) blijkt zijn de passanten het meest tevreden over de keuze aan levensmiddelenwinkels en het minst tevreden over de verkeerssituatie.

In vergelijking met kernen van dezelfde omvang worden in Klazienaveen vooral de verkeerssituatie, het uiterlijk van de winkels en de veiligheid laag gewaardeerd. De keuzemogelijkheden en de activiteiten van de winkeliers krijgen juist een relatief hoog cijfer.

De passanten uit Klazienaveen hebben gemiddeld iets lagere cijfers gegeven dan passanten uit andere plaatsen.



5.5 Gewenste maatregelen en gemiste winkels

Tot slot is de passanten gevraagd welke maatregelen genomen moeten worden om het centrum van Klazienaveen aantrekkelijker te maken en welke winkels er worden gemist. De meest genoemde uitkomsten staan in de tabellen 5.5 en 5.6.

Tabel 5.5: Gewenste maatregelen

Gewenste maatregelen	%
Betere verkeersveiligheid	10%
Gezelliger inrichting centrum	6%
Meer parkeerplaatsen	5%
Betere uitstraling winkels	3%
Meer terrassen/zitbankjes	3%
Overdekt winkelen	3%

Tabel 5.6: Gemiste winkels

Gemiste winkels	%
Warenhuis (o.a. Xenos veel genoemd)	10%
Kleding	3%
Schoenen en lederwaren	3%
Stoffen, wol en handwerken	3%

6 Draagvlakanalyse

Dit hoofdstuk gaat in op de distributieve mogelijkheden die voor Klazienaveen bestaan. De eerste paragraaf bevat een soort benchmark, waarin de omvang van de detailhandel wordt vergeleken met het Nederlandse gemiddelde van plaatsen van dezelfde omvang. In de tweede paragraaf wordt dieper ingegaan op de bijzonderheden van Klazienaveen en worden de uitbreidings (on)mogelijkheden bekeken.

6.1 Detailhandelsaanbod Klazienaveen

Tabel 6.1: Omvang detailhandelsaanbod Klazienaveen en vergelijkbare plaatsen

	Klazienaveen		Vergelijkbare plaatsen ¹	
	aantal m ² vvo	m ² per 1000 inw.	aantal m ² vvo	m ² per 1000 inw.
Food	5.270	431	3.982	331
Non-food	31.270	2.557	17.935	1.488
Totaal	36.540	2.988	21.917	1.819

¹ Plaatsen met 10.000-15.000 inwoners; bron: Locatus 2004

Tabel 6.1 laat zien dat in vergelijking met plaatsen van dezelfde omvang Klazienaveen een bijzonder groot detailhandelsaanbod heeft, zowel in de food- als in de non-foodsector.

Bij vergelijking met landelijke gemiddelden moet bedacht worden dat niet alleen het inwoneraantal bepalend is voor de omvang en samenstelling van het winkelaanbod. Ook de afstand tot winkelgebieden van een hogere orde, de nabijheid van de grens en de opbouw van de lokale winkelstructuur en woningbouw zijn hierop van invloed.



Branchesamenstelling

In tabel 6.2 is de branchesamenstelling van Klazienaveen en van vergelijkbare plaatsen (10.000-15.000 inwoners) weergegeven. Hierbij moet worden aangetekend dat deze beknopte vergelijking bedoeld is om sterke en zwakke punten in de branchering inzichtelijk te maken. De aangegeven gemiddelden zijn zeker geen normen of streeftellingen.

Tabel 6.2: Branchesamenstelling in Klazienaveen en vergelijkbare plaatsen

Branche	Klazienaveen	Vergelijkbare plaatsen ¹
	m ² vvo per 1.000 inwoners	m ² vvo per 1.000 inwoners
Levensmiddelen	431	331
Persoonlijke verzorging	65	55
Warenhuis	39	28
Kleding en mode	426	165
Schoenen en lederwaren	169	41
Juwelier en optiek	24	20
Huish. en luxe artikelen	48	52
Antiek en kunst	0	17
Sport en spel	44	49
Hobby	9	19
Media	22	26
Plant/ dier (incl. tuincentra)	208	181
Bruin- en witgoed	68	40
Fietsen- en autobenodigd.	71	43
Doe-het-zelf	306	248
Wonen	942	469
Overig detailhandel	102	36
Totaal	2.988	1.819

¹ Plaatsen met 10.000-15.000 inwoners; bron: Locatus 2004

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de grote oververtegenwoordiging in de non-foodsector voor een groot deel door de branche wonen wordt veroorzaakt. Andere branches die sterk vertegenwoordigd zijn, zijn kleding en mode, schoenen en lederwaren, bruin- en witgoed, fietsen- en autobenodigdheden, doe-het-zelf en overig. Enkele branches zijn licht ondervertegenwoordigd.

Belangrijke lokale aspecten als koopkrachtbinding en -toevloeiing en de afstand tot naburige koopcentra zijn in deze vergelijking nog niet meegeteld. Hier gaat de volgende paragraaf op in.

6.2 Distributieve situatie

Deze paragraaf gaat specifiek in op de distributieve situatie voor Klazienaveen.

Deze wordt berekend aan de hand van de volgende variabelen:

- ▶ a) de grootte van het verzorgingsgebied;
- ▶ b) het gemiddelde inkomen c.q. bestedingen;
- ▶ c) de koopkrachtbinding;
- ▶ d) de koopkrachtoevloeiing.

Ad a; de grootte van het verzorgingsgebied

Alleen de kern Klazienaveen wordt hier tot het verzorgingsgebied gerekend. Hier wonen 12.227 inwoners.

Ad b; het gemiddelde inkomen c.q. de bestedingen

Het gemiddelde bestedingsbedrag per hoofd van de bevolking op jaarbasis bedraagt in 2002 naar schatting € 2.010,- voor de foodsector en € 2.621,- voor de non-foodsector (Bron: HBD/EIM; Bestedingen en Marktaandeel 2002). Het gaat hier om toonbankbestedingen, dat wil zeggen de bestedingen die door de consument worden gedaan in winkels. Het gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd van de bevolking ligt in de gemeente Emmen ca. 10% onder het landelijke gemiddelde (bron: CBS 2004).

Voor de foodsector geldt een inkomenselasticiteit van 0,25 (1% meer/minder inkomen betekent 0,25% meer/minder bestedingen). Voor de non-foodsector geldt een inkomenselasticiteit van 0,5.

Daar het gemiddeld besteedbaar inkomen in Klazienaveen 10% onder het landelijke gemiddelde ligt, wordt voor Klazienaveen uitgegaan van 3% minder bestedingen in de foodsector en 5% minder bestedingen in de non-foodsector.

Dit betekent een gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd van de bevolking in de foodsector van circa € 1.950,- en in de non-foodsector van circa € 2.542,-.

Ad c; de koopkrachtbinding

De koopkrachtbinding in Klazienaveen bedraagt in de foodsector 95% en in de non-foodsector 76%. Deze cijfers zijn berekend op basis van de consumentenenquête en ervaringscijfers.

Ad d; de koopkrachttoevoeiing

De koopkrachttoevoeiing in van buiten de plaats naar de winkels in Klazienaveen bedraagt in de foodsector 30% en in de non-foodsector 50%. De toevoeiingscijfers zijn gebaseerd op de ondernemersenquête, de passantenenquête en ervaringscijfers.

Op basis van de hierboven beschreven variabelen is voor tabel 6.3 het haalbare oppervlak verkooppriimte berekend.

Tabel 6.3: Draagvlakanalyse winkelvoorzieningen Klazienaveen 2004

Sector	Besteding per hoofd	Koopkracht bind. toevl.	Potentieel aanw. omzet	Gem. omzet p/m ² vvo	Haalbaar vvo	Huidig vvo	
food	€ 1.950	95%	30%	€ 32,4 mln.	€ 5.500	5.900 m ²	5.270 m ²
non-food	€ 2.542	76%	50%	€ 46,3 mln.	€ 2.000	23.200 m ²	31.270 m ²
Totaal						18.000 m ²	36.540 m ²

Uit tabel 6.3 blijkt dat er in de foodsector nog enige uitbreidingsmogelijkheid ligt. De non-foodsector is echter oververtegenwoordigd.

In tabel 6.4 worden de distributieve (on)mogelijkheden voor elke branche afzonderlijk bekeken. Opgemerkt dient te worden dat deze tabel een aantal branches in de meest enge zin van het woord heeft opgenomen. Dikwijls wordt een breder assortiment gevoerd. Zo biedt een bakker naast het traditionele bakkersassortiment tegenwoordig bijvoorbeeld steeds vaker horeca gerelateerde producten aan (koffie met gebak op terras, etc.). Uiteraard is in de praktijk in één zaak een combinatie van artikelgroepen/branches mogelijk. Voor de haalbaarheid daarvan dient naar meerdere branches te worden gekeken.

De in de tabel gebruikte cijfers zijn ontleend aan publicaties van het Economisch Instituut Midden- en Klein Bedrijf (EIM), het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) en het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD). Met behulp van deze bronnen is door MKB Reva een uniek computerprogramma ontwikkeld waarmee een draagvlakanalyse per branche in enge zin voor een plaats of winkelcentrum kan worden gegeven. Zoals eerder vermeld gaat het om gemiddelden. Persoonlijke eigenschappen en specifieke (omgevings)factoren zijn uiteraard ook van belang. Huisvestingskosten kunnen een rol van betekenis spelen. De ene ondernemer is bijvoorbeeld ondanks een omzet per vierkante meter die onder het gemiddelde ligt voor die branche toch in staat tot een rendabele bedrijfsvoering te komen, terwijl de ander dat niet lukt. Afhankelijk van de kwaliteit van de individuele ondernemer zou een winkel waarvoor op basis van de berekeningen geen bestaansrecht aanwezig is, toch best levensvatbaar kunnen zijn. Daarnaast bepaalt de kwaliteit van de ondernemer uiteraard de hoogte van de omzet. Bepaalde ondernemers kunnen dus een aanzienlijk hogere omzet scoren dan de in de draagvlakanalyse aangegeven richtlijnen. Ook de kwaliteit van concurrerende winkelgebieden hangt hiermee samen.

In tabel 6.4 worden de distributieve (on)mogelijkheden per branche afzonderlijk in de huidige situatie bekeken.

Foodsector

In de foodsector zijn de meeste branches in de huidige situatie ongeveer in balans of licht ondervertegenwoordigd.

Non-foodsector

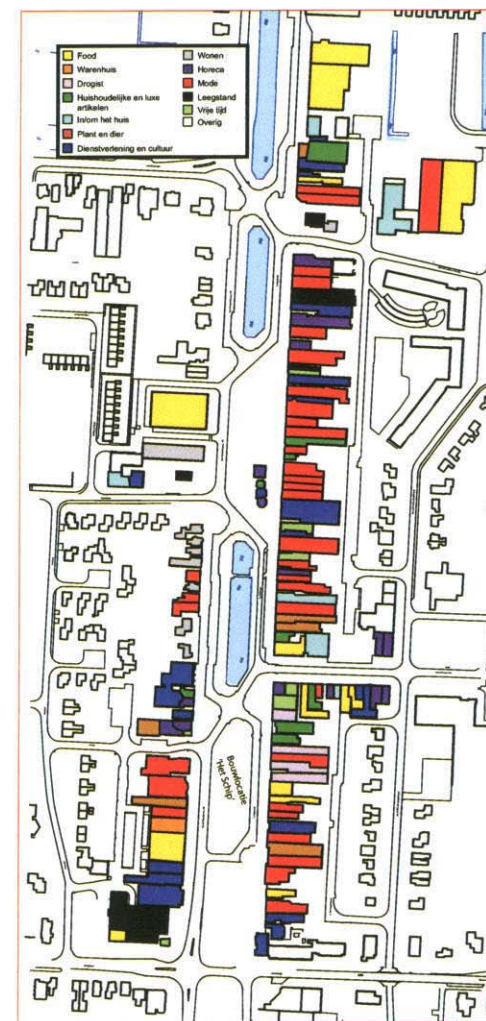
De grote oververtegenwoordiging in de non-foodsector kan met name worden toegeschreven aan de modische branches en de grootschalige branches woning-inrichting en doe-het-zelf. Diverse branches zijn licht ondervertegenwoordigd, waaronder boeken, speelgoed en sport. Een ondervertegenwoordiging betekent niet per definitie dat er winkels kunnen worden toegevoegd. Versterking van het huidige aanbod behoort ook tot de mogelijkheden. Verder geven deze kwantitatieve mogelijkheden vooral een indicatie. Kwalitatieve aspecten, zoals de kwaliteit van de ondernemer en het assortiment, kunnen doorslaggevende factoren zijn of een winkel wel of niet kan worden toegevoegd.

Tabel 6.4:
Draagvlakanalyse
voor de onderstaande branches

Branche	Besteding per hoofd	Omzet in plaats	Potentiele omzet marge	Omzetnorm per m ² vvo	Haalbaar vvo	Huidig vvo
01 Warenhuis (V&D, Bijenkorf, Hema e.d.)	202	3.480.000	3.132.000	-	3.828.000	475
03 Supermarkt	1645	27.470.000	24.723.000	-	30.217.000	4.360
04 Bakker / banketbakker	70	1.110.000	999.000	-	1.221.000	180
05 Groenten- en fruitwinkel	29	470.000	423.000	-	517.000	145
06 Slagerij / poelier	81	1.310.000	1.179.000	-	1.441.000	230
07 Viswinkel	20	330.000	297.000	-	363.000	80
08 Zuivelwinkel	7	120.000	108.000	-	132.000	30
09 Erische winkel voor levensmiddelen	7	110.000	99.000	-	121.000	20
10 Overige winkels zoals snoepwinkel, reformwinkel	26	440.000	396.000	-	484.000	100
11 Sluiterij / drankenhandel	61	980.000	882.000	-	1.078.000	200
12 Tabakwinkel	62	1.010.000	909.000	-	1.111.000	170
13 Kledingwinkels en overige textielwinkels	482	8.130.000	7.317.000	-	8.943.000	2.300
14 Schoenenwinkel / winkel voor leerwaren	119	2.010.000	1.809.000	-	2.211.000	2.000
15 Woningrichtingswinkel	293	5.090.000	4.581.000	-	5.599.000	1.200
16 Winkel voor verlichting	13	230.000	207.000	-	253.000	100
17 Winkel voor huishoudelijke apparaten, audio, video	237	3.970.000	3.573.000	-	4.367.000	4.100
18 Winkel voor computers en -accessoires	50	840.000	756.000	-	924.000	290
19 Huishoudelijke artikelen, souvenir-, geschenkenwinkel	132	2.330.000	2.097.000	-	2.563.000	2.000
20 Winkel voor ijzerwaren / verf- en behangwinkel	38	653.800	588.420	-	719.180	1.400
21 Doe-het-zelfwinkel / bouwmarkt	146	2.520.000	2.268.000	-	2.772.000	1.400
22 Bloemen- en plantenwinkel / dierspecialzaak	132	2.640.000	2.376.000	-	2.904.000	1.400
22a Tuincentrum	75	1504800	1.354.320	-	1.655.280	900
22b Bloemen- en plantenwinkel	38	765600	689.040	-	842.160	1.300
22c Dierspecialzaak	18	369600	332.640	-	406.560	1.500
23 Rijwielen- / bromfietzenhandel	90	1.620.000	1.458.000	-	1.782.000	1.800
24 Speelgoedwinkel	44	760.000	684.000	-	836.000	2.300
25 Foto- en filmwinkel	35	600.000	540.000	-	660.000	2.900
26 Opticien / brillenzaak / juwelier	110	1.830.000	1.647.000	-	2.013.000	3.100
26a Opticien / brillenzaak	60	1006500	905.850	-	1.107.150	3.300
26b Juwelier	49	823500	741.150	-	905.850	5.000
27 Boekhandel, kantoorbenodigdheden, kiosk	95	1.750.000	1.575.000	-	1.925.000	3.500
28 Winkel voor sportartikelen	57	970.000	873.000	-	1.067.000	1.700
30 Drogisterij, parfumerie	180	3.790.000	3.411.000	-	4.169.000	4.500
32 Erische winkel niet voor levensmiddelen	58	930.000	837.000	-	1.023.000	2.100
33 Overige winkels niet voor levensmiddelen	180	3.110.000	2.799.000	-	3.421.000	2.100
40 Via internet	2	150.000	135.000	-	165.000	
41 Op markt / braderie / straat gekocht	97	1.650.000	1.485.000	-	1.815.000	
42 Van postorderbedrijf	41	710.000	639.000	-	781.000	
43 Aan de deur / rijdende winkel	18	290.000	261.000	-	319.000	

* Bovenstaande cijfers geven potentiële bestedingen en omzetten weer die in het eigen verzorgingsgebied kunnen worden behaald (gebaseerd op Nederlandse gemiddelden).

Branchekaart



7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Samenvatting en conclusies veldwerk

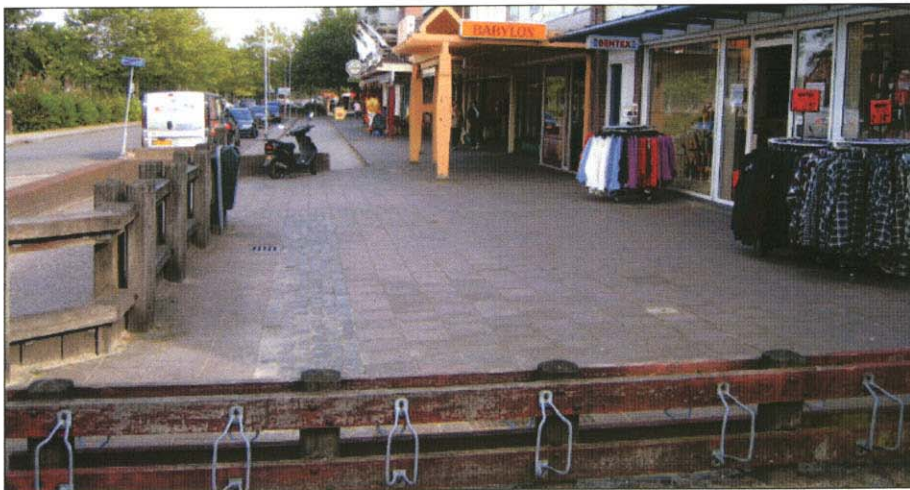
Het veldwerk geeft een wisselend beeld over het functioneren van de detailhandel en het centrum van Klazienaveen. De koopkrachtbinding en –toevloeiing zijn erg hoog te noemen voor een plaats van deze omvang. Ook heeft de consument aangegeven meer in Klazienaveen te zijn gaan kopen. Toch komt uit de omzetontwikkeling bij de ondernemers niet zo'n positief beeld naar voren.

De hoge toevloeiing werkt door op andere aspecten. Zo is het autogebruik onder consumenten hoog en de bezoektijd relatief lang. Dit is een gebruikelijk beeld in plaatsen met veel toevloeiing. Uit de passantenenquête is met name op zaterdag een hoge toevloeiing geconstateerd. Dit verklaart wellicht het lage cijfer dat de ondernemers geven aan de parkeergelegenheid op zaterdag, terwijl de parkeergelegenheid op de andere dagen wel positief beoordeeld wordt.

Verder blijkt uit het veldwerk dat de bereikbaarheid voor de bevoorrading en het ruime aanbod sterke punten van Klazienaveen zijn.

Echter als duidelijk knelpunt komt de aantrekkelijkheid van het winkelgebied naar voren. Door de ondernemers wordt dit zelfs als een van de belangrijkste redenen voor een negatieve omzetontwikkeling gezien. Ten aanzien van de (on)aantrekkelijkheid van het winkelgebied worden zowel de inrichting van het winkelgebied als de uitstraling van de panden als zwak betiteld. Met andere woorden, zowel de horizontale als de verticale

Aantrekkelijkheid centrum zeer zwak en vormt hiermee één van de belangrijkste bedreigingen voor de lokale detailhandel



inrichting laten momenteel te wensen over. De regelmaat waarmee deze punten in de enquêtes zijn genoemd, geven aan dat de (on)aantrekkelijkheid van het winkelgebied een bedreiging voor het functioneren van de detailhandel vormt. Zeker nu het centrum van Emmen – de grootste concurrent van Klazienaveen zo blijkt uit het veldwerk – in de afgelopen jaren een kwalitatieve slag heeft gemaakt.

Uit de draagvlakanalyse blijkt het modeaanbod in Klazienaveen zeer sterk is. Mede hierdoor heeft Klazienaveen vermoedelijk een hoge toevloeiing. Verder is gebleken dat voor sommige branches uitbreidingsmogelijkheden bestaan.

Rekening houdend met het al ruime aanbod van het winkelgebied lijkt voor de komende jaren de grootste uitdaging te liggen in een kwalitatieve verbetering van het winkelaanbod.

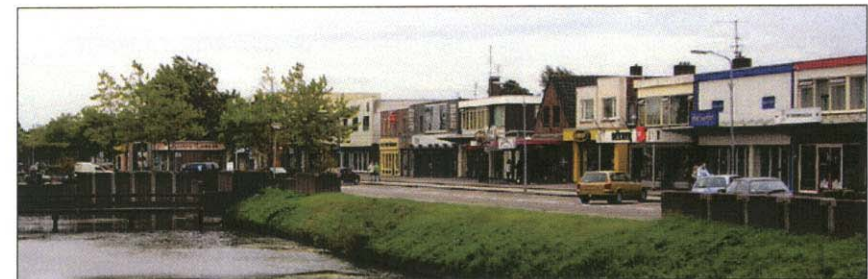
7.2 Conclusies ruimtelijke en fysieke structuur

Uit het veldwerk is naar voren gekomen dat de aantrekkelijkheid van het winkelgebied van Klazienaveen te wensen over laat. De aantrekkelijkheid van een winkelgebied heeft nauw betrekking op de ruimtelijke en fysieke structuur. Onder de ruimtelijke structuur wordt onder andere de ligging en interne samenhang van het winkelgebied verstaan en de fysieke structuur heeft met name betrekking op de uitstraling en kwaliteit van de omgeving.

De ruimtelijke structuur wordt sterk beïnvloed door de langgerekte vorm van het winkelgebied en de grote afstand tussen de gevels aan weerszijden van de centrale as/ het kanaal. De langgerekte vorm wordt benadrukt door de grotendeels eenzijdige bewinkeling, waardoor de afstanden in het winkelgebied groot zijn.

Aan de westzijde van het winkelgebied wordt momenteel op het midden van de centrale as "het Schip" gerealiseerd. Door deze ontwikkeling zal de routing in dit deel van het winkelgebied veranderen en ontstaat er een

Het langgerekte winkelgebied en eenzijdige bewinkeling maken de afstanden groot.



winkelcircuit. De verwachting is dat hierdoor het zwaartepunt van het winkelgebied naar het westen zal verschuiven. Ook nu is het westelijk deel van het winkelgebied reeds het meest aantrekkelijke, onder andere door de dubbelzijdige bewinkeling en de (voor Klazienaveen) kleinere panden. In het oostelijk deel van het winkelgebied bevinden zich de grotere panden.

De fysieke structuur van het winkelgebied laat sterk te wensen over. Veel panden zien er verouderd uit, hebben een fantasieloze bouwstijl en kampen met achterstallig onderhoud. De meeste panden hebben weinig uitstraling, onder andere door de beluifeling en de gebruikte materialen. Dit kwalitatief arme beeld wordt versterkt door de bestrating en de inrichting van het winkelgebied. De stoeptegels zijn uit de tijd en veel straatmeubilair is verveloo. Wanneer de bouw van Het Schip voltooid is, zullen de onaantrekkelijke elementen in het winkelgebied alleen maar meer opvallen, door het grotere contrast tussen goed en slecht.



Bouwlocatie 'Het Schip'

Een dergelijke uitstraling, zowel van de meeste panden als van de inrichting van het winkelgebied, geeft het beeld van een onaantrekkelijk winkelgebied. Uit het veldwerk is naar voren gekomen dat de consumenten nog wel naar de winkels in Klazienaveen blijven komen. Als de uitstraling van het winkelgebied echter niet verbetert, is het niet de vraag of, maar wanneer de consumenten weg zullen blijven.

7.3 Aanbevelingen

In het kader van het masterplan is het gewenst het kernwinkelgebied af te bakenen, waar binnen in de toekomst de detailhandel zich dient te concentreren. Met het oog op de huidige bewinkeling zou het kernwinkelgebied zich dienen uit te strekken van de kruising met de Dordsedijk in het westen tot aan de huidige Lidl-vestiging in het oosten. Verder dient het noordelijke deel van de Van Echtensstraat tot het kernwinkelgebied te worden gerekend. De centrale as Langestraat/ Van Echtenskanaal dient niet geheel dubbelzijdig tot het kernwinkelgebied te behoren. Alleen aan de westzijde (tot en met de Plus supermarkt) behoort de noordelijke wand tot het kernwinkelgebied. Overigens is het de vraag of de woningen die in het gebied ten westen van de Plus supermarkt staan tot winkels moeten worden herontwikkeld. Gezien de tijd en de kosten die een dergelijk proces met zich meebrengt, is het verstandiger prioriteit te geven aan andere ontwikkelingen om het winkelgebied te versterken. Verderop in deze aanbevelingen wordt hier op ingegaan.

In deze visie vallen de winkels aan de Pastoor Jongeriusstraat (Edah en Bristol) buiten het kernwinkelgebied.

In het kernwinkelgebied zou het overgebleven deel van het kanaal gedempt dienen te worden. Het water vormt een storend element in het winkelgebied en de kwaliteit die het uitstraalt harmonieert niet met de kwaliteit die het winkelgebied zou moeten uitstralen. In relatie hiermee zou de kwaliteit van het water aan de uiteinden van het kernwinkelgebied opgewaarderd moeten worden.

Voor detailhandel in grootschalige en volumieuze goederen geldt dat dit buiten het kernwinkelgebied kan worden gevestigd, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen of andere perifere locaties. Gedacht kan worden aan bouwmarkt, tuincentra en grootschalige woninginrichtingszaken.

Binnen het kernwinkelgebied zouden diverse structuurversterkende maatregelen dienen te worden genomen.

De ontwikkeling van het Schip zal volgens MKB Reva de bestaande structuur reeds versterken. Het is de verwachting dat er meer routing in het winkelgebied komt en dat het een kwalitatieve impuls voor het winkelgebied zal zijn. Hierdoor komt het zwaartepunt van het winkelgebied sterker op de westzijde van het winkelgebied te liggen. Daarom is het gewenst dat in navolging hierop ook het middengebied aandacht krijgt. Door de sterke pool in het westen en de trekkracht van de drie supermarkten in het oosten kan dit middendeel van het winkelgebied in de verdrukking komen. Er zou een impuls aan het middengebied moeten worden gegeven die een vliegwieleffect van verbeteringen in de directe omgeving in gang zal zetten. Een dergelijke impuls zou uit kunnen gaan van een herontwikkeling van de huidige bibliotheek tot winkelruimte. Dit zou gecombineerd kunnen worden met een nieuwe ontwikkeling "in het kanaal" zoals dat nu aan de westzijde

Behalve de ontwikkeling van het Schip zijn er nog een aantal locaties nodig voor een verdere versterking van het winkelgebied



het Schip gebeurt.

Verder zou de locatie ten westen van de Plus supermarkt voor herontwikkeling in aanmerking kunnen komen. Voor een invulling heeft hiervoor niet alleen aan detailhandel te worden gedacht. Ook dienstverlening zou hier een plaats kunnen krijgen.

Aan de oostzijde is de kruising van de Langestraat met de Pastoor Jongeriusstraat een aandachtspunt. Het is gewenst om de Lidl en de C1000 duidelijker bij het kernwinkelgebied te betrekken en een betere synergie met de overige winkels tot stand te brengen. Daarom zou er een visie moeten komen op het gebied tussen de Pastoor Jongeriusstraat en de C1000. Momenteel heeft dit gebied een rommelige uitstraling. Gestreefd zou moeten worden naar een herontwikkeling met beperkte, ondiepe bewinkeling aan de voorzijde. De Bristol en de Edah, die verderop in de Pastoor Jongeriusstraat zijn gelegen, hebben ook nauwelijks synergie met het winkelgebied. Het is niet gewenst deze locatie bij het kernwinkelgebied te betrekken; verplaatsing van deze winkels heeft de voorkeur.

Belangrijke randvoorwaarden voor het centrum van Klazienaveen zijn een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid. Zeker vanwege de hoge toevloeiing zijn deze aspecten in Klazienaveen van groot belang. De proef met het invoeren van betaald parkeren heeft geleerd dat het een kwetsbaar punt is en de hoge toevloeiing in gevaar kan brengen.

Voor het hele kernwinkelgebied van Klazienaveen geldt dat er dringend een kwalitatieve verbetering dient plaats te vinden. Dit geldt zowel voor de verticale inrichting (gevels van panden) als voor de horizontale inrichting

Ontwikkelingskaart



(bestrating en straatmeubilair).

Ten aanzien van de verticale inrichting dienen de ondernemers en pandeigenaren het voortouw te nemen, terwijl de horizontale inrichting een zaak van de gemeente is. Het is echter wel van belang dat voor beide een kwalitatieve verbetering in gang wordt gezet. De horizontale en verticale inrichting moeten met elkaar harmoniëren: investeringen in de één hebben niet het gewenste effect als in de ander niet wordt geïnvesteerd. Gemeente en ondernemers dienen hierin dus gezamenlijk op te trekken.

De diverse voorgestelde herontwikkelingen kunnen bij de kwalitatieve verbetering van het centrum van Klazienaveen wellicht als vliegwiel functioneren en kunnen aanzetten tot het doen van investeringen in de omgeving.

Echter door de lage respons op de ondernemersenquête en door gesprekken met enkele direct betrokkenen stelt MKB Reva vraagtekens bij het ambitieniveau van de ondernemers en de "kracht van het collectief". Hierdoor rijst de vraag in hoeverre de ondernemers bereid zijn een collectieve kwaliteits-slag te maken.

Het zal vermoedelijk veel inspanning vergen om de gewenste kwaliteitsslag te maken en een vliegwieleffect op gang te brengen. Van diverse kanten is aangegeven dat getwijfeld wordt of de ondernemers op eigen kracht deze slag zullen maken.

Met het oog op de voorgestelde ontwikkelingen en onduidelijkheid over de investeringsbereidheid onder de ondernemers is een goede inventarisatie en communicatie van essentieel belang. Het is daarom zeer belangrijk dat het proces gecoacht wordt. Een oplossing hiervoor kan gevonden worden in de aanstelling van een onafhankelijk procesbegeleider/ centrummanager, die aanspreekpunt is voor zowel ondernemers, gemeente en overig betrokken partijen.

Een dergelijke procesbegeleider zou het vertrouwen dienen te hebben van de ondernemers en de gemeente en zou de partijen op één lijn moeten krijgen en mede sturing geven bij de verschillende ontwikkelingen en de eventuele relocatie van bedrijven. De ondernemers zouden met hun vragen bij deze persoon terecht kunnen. Daarnaast zou deze persoon de ondernemers behulpzaam kunnen zijn en kunnen stimuleren bij het opnemen van een actieve rol ten aanzien de kwaliteit en uitstraling van hun pand en hun omgeving.

Deze procesbegeleider kan tevens een belangrijk rol spelen in het optimaliseren van de communicatie binnen en tussen de verschillende partijen.

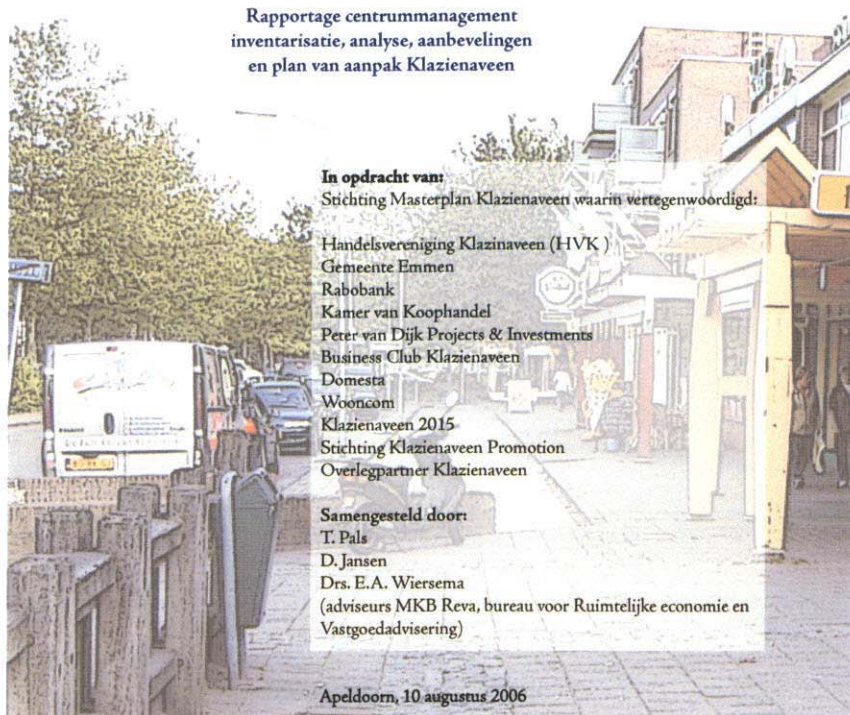
Om de samenwerking tussen de diverse betrokken partijen verder te optimaliseren en de bovenstaande aanbevelingen te kunnen bewerkstelligen is het



denkbaar dat er een werkgroep of een "Commissie Centrum Voorzieningen" (CCV) in het leven wordt geroepen. Een dergelijke commissie zal zich vooral bezighouden met de winkelvoorzieningen en de horeca en zou een aantal keer per jaar bij elkaar moeten komen. Een dergelijke commissie zou kunnen bestaan uit de gemeente Emmen, de Haveka, de Kamer van Koophandel en het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD). Deze commissie zou verder aangevuld kunnen worden met andere belanghebbenden zoals de woningbouwvereniging en mogelijk in een later stadium, indien aanwezig, een bewoners- of consumentenplatform.



Verder zal een convenant uitkomst kunnen bieden. In een convenant leggen de betrokken partijen vast dat zij hun eigen verantwoordelijkheid hebben en kennen. Binnen dit convenant gelden de afspraken als richtinggevend en bindend voor het wederzijds handelen. Doel van het convenant is om samen te komen tot een positiebehoud c.q. -versterking van het centrum van Klazienaveen op de lange termijn. Aspecten zoals het ambitieniveau, het revitaliseren van en investeren in het winkelgebied, parkeren en bereikbaarheid kunnen in een dergelijk convenant worden vastgelegd.



**Rapportage centrummanagement
inventarisatie, analyse, aanbevelingen
en plan van aanpak Klazienaveen**

In opdracht van:
Stichting Masterplan Klazienaveen waarin vertegenwoordigd:

- Handelsvereniging Klazienaveen (HVK)
- Gemeente Emmen
- Rabobank
- Kamer van Koophandel
- Peter van Dijk Projects & Investments
- Business Club Klazienaveen
- Domesta
- Wooncom
- Klazienaveen 2015
- Stichting Klazienaveen Promotion
- Overlegpartner Klazienaveen

Samengesteld door:
T. Pals
D. Jansen
Drs. E.A. Wiersema
(adviseurs MKB Reva, bureau voor Ruimtelijke economie en Vastgoedadvisering)

Apeldoorn, 10 augustus 2006



© MKB Reva B.V. 2006

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze dan ook en evenmin in een retrieval systeem worden opgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van MKB Reva te Apeldoorn. Hoewel de in dit rapport vermelde gegevens niet de gewenste mogelijke nauwkeurigheid zijn opgezet, aanvaarden wij voor de juistheid hiervan en eventuele wijzigingen hierin geen aansprakelijkheid, hoe ook genaamd en op welke grond dan ook.

Procesmanagement Klazienaveen is een initiatief van:



- Handelsvereniging Klazienaveen (HVK)
- Gemeente Emmen
- Rabobank
- Kamer van Koophandel
- Peter van Dijk Projects & Investments
- Business Club Klazienaveen
- Domesta
- Wooncom
- MKB Reva
- Klazienaveen 2015
- Stichting Klazienaveen Promotion
- Overlegpartner Klazienaveen

Inhoudsopgave

Blz.

1.	Inleiding en structuur procesmanagement	4
2.	Inventarisatie ondernemersplannen	7
3.	Vraag naar winkelruimte versus draagvlakanalyse	10
4.	Vraag en aanbod winkelruimte en ontwikkelingsvraag	14
5.	Bereikbaarheid auto en parkeren	16
6.	Conclusies & aanbevelingen	18
7.	Plan van aanpak implementatietraject	23

1. Inleiding en structuur procesbegeleiding

Aanleiding en opdracht

Op 17 maart 2006 is door de voorzitter van Stichting Masterplan Klazienaveen de door MKB Reva uitgebrachte offerte, betreffende het uitvoeren van een inventariserend onderzoek en het maken van een start met de implementatie van de hieruit volgende aanbevelingen, getekend. De directe aanleiding voor de gevraagde werkzaamheden kan gevonden worden in de gedane aanbevelingen in de detailhandelsstructuurvisie Klazienaveen. In dit document, welke een wezenlijk onderdeel vormt van het Ontwerp Masterplan, wordt aangegeven dat het winkelgebied een beperkte uitstraling heeft, wat negatieve gevolgen heeft voor de aantrekkelijkheid van het winkelgebied. Overigens wordt door de positie die de detailhandelsstructuurvisie binnen het Masterplan inneemt het belang van de commerciële voorzieningen voor het leefklimaat van het centrum onderkend naast de puur economische factor zoals werkgelegenheid en bruto lokaal product.

De detailhandelsstructuurvisie geeft aan dat er dringend een kwalitatieve verbetering in het kernwinkelgebied dient plaats te vinden, voor zowel de horizontale inrichting (bestrating en straatmeubilair) als de verticale inrichting (gevels van panden). Bij de kwalitatieve verbetering zouden herontwikkelingsprojecten als een soort vliegwiel moeten dienen. In dit kader is de ontwikkeling van "Het Schip" een goed voorbeeld, een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling die een positieve invloed heeft op een onaantrekkelijke omgeving.



Het verdient dan ook aanbeveling de te ondernemen acties om de ondernemers te betrekken bij de verdere vormgeving, inkleuring en vooral uitvoering van het Masterplan nauw aan te laten sluiten bij deze ontwikkeling. Bij het ondernemen van acties richting ondernemers is dus haast geboden.



In de detailhandelsstructuurvisie zijn meer herontwikkelingsmogelijkheden aangegeven. Deze komen echter niet vanzelf tot stand en net zo min gaat het gewenste vliegwiel vanzelf draaien en wordt de gewenste kwaliteitsslag gemaakt. Hiervoor is veel inspanning gewenst en in de detailhandelsstructuurvisie zijn vraagtekens gezet bij het ambitieniveau van de ondernemers om op eigen kracht deze slag te maken.

Om te voorkomen dat de daadwerkelijke realisatie van de plannen zoals verwoord in het Ontwerp Masterplan zich slechts beperkt tot de realisatie van "Het Schip" en de overige aanbevelingen en plannen niet van de grond komen dient een actieve reactie van de ondernemers gestimuleerd te worden.

In de offerte van MKB Reva is, naast de inventarisatie van de wensen en mogelijkheden van de bestaande ondernemers en pandeigenaren in Klazienaveen in relatie tot bestaande beleidsvoornemens, als taak voor het procesmanagement opgenomen om, na analyse van de geïnventariseerde gegevens, te komen tot voorstellen inzake bouwmassa's, een optimale branchemix en een optimale invulling van het winkelconcentratiegebied. Tot slot

dient het procesmanagement, aldus de offerte, een stimulerende en waar nodig adviserende taak te vervullen waar het de betrokkenheid van ondernemers betreft bij de centrumplannen.

Deze rapportage heeft zowel als doel inzicht te verschaffen in de uitgevoerde werkzaamheden als een overzicht te geven van de uitkomsten van de inventarisatie. Om de toegezegde vertrouwelijkheid van de vrijgegeven (bedrijfs)informatie geen geweld aan te doen, is er voor gekozen een aantal uitkomsten slechts in totaliteit weer te geven.

Het tweede deel van deze rapportage bestaat uit de resultaten van de doorgevoerde analyse van de geïnventariseerde gegevens, alsmede voorstellen voor de concrete invulling van het centrumgebied in Klazienaveen. Daarnaast wordt er kort verslag gedaan van de overige uitgevoerde werkzaamheden en onderwerpen waarvoor tijdens de inventarisatieronde de nodige aandacht werd gevraagd. Deze rapportage sluit vervolgens af met een plan van aanpak voor het implementatietraject waarin de daadwerkelijke uitvoering van gewenste ontwikkelingen plaats dient te vinden.

Structuur procesmanagement

Het procesmanagement wordt aangestuurd door de Stichting Masterplan Klazienaveen. In deze Stichting zijn vertegenwoordigd de HVK, Kamer van Koophandel, Peter van Dijk Projects & Investments, Business Club Klazienaveen, Klazienaveen 2015, Stichting Klazienaveen Promotie, Overlepartner Klazienaveen, Domesta, Wooncom, Rabobank Klazienaveen en de gemeente Emmen. De Stichting Masterplan Klazienaveen is formeel gezien de opdrachtgever.

Naast verantwoording aan de commissie, die tot op heden 3 keer bijeen is gekomen, vond er geregeld overleg plaats met het ambtelijk- en bestuurlijk apparaat van de gemeente.

Vorbereidende werkzaamheden

Het "instrument" procesmanagement is slechts een middel om een voor ondernemers, gemeente en inwoners optimale realisatie van de al eerder door de gemeente in hoofdlijnen vastgelegde plannen te bewerkstelligen. Deze hoofdlijnen zijn terug te vinden in het Ontwerp Masterplan met een stedenbouwkundige vertaling hiervan in de opgestelde beeldkwaliteitplannen. Het vastgestelde beleid is uiteraard richtinggevend voor de werkzaamheden van het procesmanagement. Voorafgaand aan de daadwerkelijke inventarisatie is er dan ook een analyse gemaakt van de al vastgestelde beleiduitgangspunten en actiepunten.

2 Inventarisatie ondernemersplannen

Door de Stichting Masterplan Klazienaveen is een interview verzorgd met het dagblad De Zuidoosthoek en de Dorpskrant Klazienaveen waarin het procesmanagement en haar werkwijze aan het (lezers)publiek werd voorgesteld. Tot slot heeft er, voorafgaand aan de planning van de eerste gesprekken, een presentatie plaatsgevonden ten overstaan van de leden van de Haveka en is er door de Stichting Masterplan Klazienaveen een nieuwsbrief uitgebracht waarin de offerte en werkwijze is toegelicht. Op deze wijze konden de ondernemers kennismaken met de procesmanager en werd de dremmel geslecht om de interviews de nodige diepgang mee te kunnen geven. In zijn totaliteit zijn er ruim 95 gesprekken gevoerd met ondernemers/pandeigenaren alsmede keten- en grootwinkelbedrijven en supermarktorganisaties. De gesprekken zijn afgenomen door mevr. D. Jansen en de heren Pals en Wiersema. Daarnaast gaven enkele ondernemers er de voorkeur aan het interview telefonisch af te handelen. Slechts in een zestal gevallen werd aangegeven geen prijs te stellen op een gesprek. Als reden hiervoor werd veelal aangegeven dat men buiten het centrum gevestigd was en niet betrokken bij het centrum, geen plannen tot wijziging had of e.e.a. niet interessant genoeg vond om er tijd voor vrij te maken. Het gros van de gesprekken heeft plaats gevonden in de periode april 2006-juli 2006.

Algemeen

De gesprekken verliepen veelal in een open en hartelijke sfeer. Inhoudelijk stuiten de plannen zoals beschreven in het Masterplan, op een enkele uitzonderingen na, nauwelijks op bezwaren. Punt van zorg, welke in de meeste gesprekken naar voren kwam, was de snelheid van de ontwikkelingen voor het resterende kernwinkelgebied met name van en rond de mogelijke "tegenhanger van het Schip".

Een tweede onderwerp dat regelmatig de revue passeerde was het verschil tussen de huidige en gewenste sfeer en uitstraling en tussen de horizontale als de verticale inrichting van het kernwinkelgebied (en dus trekkracht naar potentiële klanten) van Klazienaveen.

Uit het verloop van de gesprekken kan een hoge betrokkenheid van de ondernemers bij de toekomst van Klazienaveen worden afgeleid. Betrokkenheid ook naar de ondernemers onder elkaar. Over het algemeen werd geconstateerd dat door de ondernemers de betrokkenheid van de gemeente bij Klazienaveen als matig gekenschetst wordt. Wel heeft men de verwachting dat met het vaststellen van het Masterplan de betrokkenheid vanuit de gemeente zal verbeteren.

Betrokkenheid kan zich uiten in emotie op het moment dat zaken niet lopen zoals gedacht. Deze emotie wordt vervolgens door iedereen niet even goed geplaatst en begrepen.

Het Masterplan met de hierin voorgenomen "ingrepen" en de opgestelde detailhandelsvisie hebben veel ondernemers aan het denken gezet over hun toekomst en locatie in Klazienaveen. Duidelijk is geworden dat de ondernemers massaal hun geloof hebben uitgesproken in hun toekomst in Klazienaveen en hier ook consequenties uit trekken ten aanzien van hun (investerings)plannen en investeringsbereidheid.

Het omzetverloop binnen de detailhandel in het centrum levert een gemengd beeld op; op enkele uitschieters na zou deze gekenmerkt kunnen worden als "redelijk" tot "onder druk". Naar de toekomst toe hebben de ondernemers in het onderzoek ten behoeve van de detailhandelsvisie een relatief positief beeld laten zien waarin 50% van de ondernemers een lichte stijging van hun omzet verwachten en een kleine groep een grotere stijging. De grootste oorzaak welke aan deze ontwikkeling werd toegewezen lag in de verwachte aantrekkende economische situatie. De totale waardemutatie in de detailhandel, landelijk gezien, vertoont over 2004 en 2005 een sterk negatieve lijn (van -5,3% (kleinbedrijf detailhandel 2005) tot maar liefst -29% (middenbedrijf detailhandel 2004)). Klazienaveen vormt hierin dus over de afgelopen jaren een uitzondering. Het beeld dat door de ondernemers wordt geschetst in vergelijking met plaatsen van gelijke omvang is met name te wijten aan het verloop in koopgedrag. Zowel de consument uit Klazienaveen zelf, als die uit de directe omgeving hebben per saldo aangegeven 9% meer in het centrum van Klazienaveen te zijn gaan kopen (meting gehouden in oktober 2004). Per saldo is de afvloeiing afgenomen en de binding toegenomen. Dit beeld wordt door de ondernemers herkend en, met het oog op de toekomstige "verbouwing" van het centrum, voor de nabije toekomst ook als een kans gezien.

Uitbreiding en inkrimping

Een achttal bedrijven heeft aangegeven te willen uitbreiden. Reden voor deze uitbreiding ligt zowel in een noodzakelijke schaalvergroting als in ontstane (of naar verwachting nog te ontstaan) "gaten in de markt". Hiervan hebben slechts enkele de mogelijkheid dit middels verbouw op de bestaande locatie en/of verwerving van het buurpand te realiseren. Voor de overigen rest niets anders dan verplaatsing naar een ander, meer passend, pand. In een tweetal gevallen ligt er een wens tot verkleining van de winkelruimte, in combinatie met een verplaatsing naar een ander pand.

Bedrijfsbeëindiging en nieuwe vestigingen

Een zevental ondernemers hebben aangegeven op korte termijn hun bedrijfsactiviteiten te willen beëindigen. Bij ongewijzigde omstandigheden hebben een drietal ondernemers aangegeven op middellange termijn eveneens tot bedrijfsbeëindiging over te zullen gaan. Of dit in alle gevallen leidt



tot een daadwerkelijke sluiting van het bedrijf is uiteraard afhankelijk van de mogelijkheden die zich voordoen om het bedrijf te verkopen en of er voorzien is in een opvolger. In het implementatietraject zou hier de nodige aandacht aan gegeven dienen te worden. In de opsomming van het gewenste aantal m² is met de tweede categorie geen rekening gehouden; voorts nog gaat MKB Reva er van uit dat de betreffende ondernemingen zullen worden voortgezet.

Tijdens de inventarisatieperiode hebben zich een zevental bedrijven als serieus gegadigde voor een vestiging in de mogelijke tegenhanger van het Schip in Klazienaveen gemeld. De voorkeur van deze gegadigden gaat overigens in hoofdzaak uit naar koop van de nieuwe huisvesting. De projectontwikkelaar van deze locatie zou hiermee rekening kunnen houden.

Verplaatsingen

In totaal hebben maar liefst zestien bedrijven aangegeven op zoek te zijn naar een nieuwe locatie (relocatie) binnen Klazienaveen. De genoemde redenen hiervoor zijn divers; De ruimtebehoefte sluit niet (meer) aan op de vraag, de locatie voldoet niet (meer) aan het verwachtingspatroon of de gewenste kwaliteit, de verwachte herontwikkeling binnen het centrum geeft de mogelijkheid voor een meer passende locatie met een dito uitstraling, de verwachte nieuwe locatie van de ankers/trekkers en de hiermee gepaard gaande verlegging van de passantenstromen en tot slot de hoogte van de huur. Twee bedrijven hebben aangegeven naast hun huidige winkel een 2de winkel in een andere branche te willen opstarten.

Gewijzigde marktomstandigheden en formuleontwikkeling brengen in een drietal gevallen met zich mee dat er behoefte bestaat naar grotere units. Tegelijkertijd ontstaat er een vraag naar vestigingsmogelijkheden nabij het centrum in een goede, met de auto bereikbare, locatie.

Van deze zestien bedrijven hebben er drie betrekking op een verplaatsing van buiten het kernwinkelgebied naar binnen het afgebakende kernwinkelgebied.

Twee bedrijven welke zich nu binnen het kernwinkelgebied bevinden, hebben aangegeven zich, indien mogelijk, het liefst op een industrieterrein of anderszins een locatie buiten het centrum te willen vestigen. Dit in verband met bereikbaarheid, parkeermogelijkheden en de hoogte van de huur. Het gevoerde of gewenste assortiment en de nadelige effecten op het overige winkelbestand in het centrum van Klazienaveen rechtvaardigt overigens, naar de mening van MKB Reva, een sterke terughoudendheid in het verlenen van toestemming voor een detailhandelsbestemming buiten het centrum (PDV-beleid).



3 Vraag naar winkelruimte versus draagvlakanalyse

Als we de vraag in de markt naar extra winkelruimte confronteren met de berekende haalbare m² in de draagvlakanalyse (zie tabel hiernaast) levert dit ogenschijnlijk een duidelijk beeld van de te verwachten overschotten c.q. tekorten op. De aanwezigheid echter van grootschalige vestigingen, branchevervaging, specifieke bestedingspatroon, een uitkomst van niet exploitabel te maken grootte, de trend in het verloop van toe- en afvloeiing of de algemene marktsituatie al dan niet in een specifieke sector maakt een nauwkeurige analyse noodzakelijk.

Met de veranderende situatie van de supermarkten binnen Klazienaveen (ontwikkelingen binnen Laurus) en de gewenste uitbreiding van de Aldi is er momenteel nog geen helder beeld te krijgen inzake de gevraagde vierkante meters binnen deze branche. Duidelijk is wel dat er momenteel een totaal van 4.780 m² vvo in Klazienaveen aanwezig is (de Super de Boer-locatie is hierin niet meegerekend). Haalbaar was, conform het detailhandelsonderzoek van 2004, 4.660 m²; er is dus geen sprake van een resterende ruimte. Door de voorgenomen verplaatsing van de Aldi en overige wensen van bestaande supermarkten liggen nog een aantal extra meters in de planning. De vraag resteert wat er met de huidige Edah vestiging gaat gebeuren en met het leegstaande pand van Super de Boer.

In de draagvlakanalyse is overigens gerekend met een koopkrachtbinding van 95% en een toevloeiing van 30% in de foodsector, hetgeen als hoog moet worden ingeschat.

Overzicht aanwezige supermarkten:

Aldi	428	m ² (nieuwe locatie circa 1000 m ²)
C-1000	1.280	m ²
Edah	1.150	m ²
Lidl	850	m ²
Plus	1.072	m ²
Totaal	4.780	m ²

Binnen deze branche schrikt overigens een te ontstane overschot niet af om hetzij nieuwe plaatsen binnen te komen, hetzij, redenerend vanuit de formule, tot vergroting over te gaan. Ter relativering van het geconstateerde overschot dient bovendien te worden opgemerkt dat met name bij lage prijs-supermarkten het aandeel non-food aanzienlijk is (40% of meer). De in gang zijnde concurrentieslag tussen de diverse formules betekent dat deze bedrijven scherp letten op onderscheidende en kostenbesparende maatregelen. Het door assortimentverbreding "wegdrukken" van voorheen typische mkb-bedrijven en een voorkeur voor goedkopere m² met veel parkeer ruimte buiten het kernwinkelgebied zijn hier voorbeelden van.

Draagvlakanalyse voor de onderstaande branches

Branche	Besteding per hoofd	Omzet in plaats	Potentiele omzet marge	Omzetnorm per m2 vvo	Haalbaar vvo	Huidig vvo
01 Warenhuis (V&D, Bijenkorf, Hema e.d.)	202	3.480.000	3.132.000	-	3.828.000	475
03 Supermarkt	1645	27.470.000	24.723.000	-	30.217.000	4.760
04 Bakker / banketbakker	70	1.110.000	999.000	-	1.221.000	165
05 Groenten- en fruitwinkel	29	470.000	423.000	-	517.000	145
06 Slagerij / poelier	81	1.310.000	1.179.000	-	1.441.000	85
07 Viswinkel	20	330.000	297.000	-	363.000	25
08 Zauivelwinkel	7	120.000	108.000	-	132.000	45
09 Etnische winkel voor levensmiddelen	7	110.000	99.000	-	121.000	20
10 Overige winkels zoals snoepwinkel, reformwinkel	26	440.000	396.000	-	484.000	100
11 Slijterij / drankenhandel	61	980.000	882.000	-	1.078.000	320
12 Tabakswinkel	62	1.010.000	909.000	-	1.111.000	125
13 Kledingwinkels en overige textielwinkels	482	8.130.000	7.317.000	-	8.943.000	5.245
14 Schoenenwinkel / winkel voor leerwaren	119	2.010.000	1.809.000	-	2.211.000	2.080
15 Woninginrichtingswinkel	293	5.090.000	4.581.000	-	5.599.000	11.585
16 Winkel voor verlichting	13	230.000	207.000	-	253.000	230
17 Winkel voor huishoudelijke apparaten, audio, video	237	3.970.000	3.573.000	-	4.367.000	810
18 Winkel voor computers en -accessoires	50	840.000	756.000	-	924.000	30
19 Huishoudelijke artikelen, souvenir-, geschenkenwinkel	132	2.330.000	2.097.000	-	2.563.000	595
20 Winkel voor ijzerwaren / verf- en behangwinkel	38	653.800	588.420	-	719.180	200
21 Doe-het-zelfwinkel / bouwmarkt	146	2.520.000	2.268.000	-	2.772.000	3.565
22 Bloemen- en plantenwinkel / dierenpeciaalzaak	132	2.640.000	2.376.000	-	2.904.000	
22a Tuincentrum	75	1504800	1.354.320	-	1.655.280	1.305
22b Bloemen- en plantenwinkel	38	765600	689.040	-	842.160	935
22c Dierenspeciaalzaak	18	369600	332.640	-	406.560	315
23 Rijwielen- / bromfietshandel	90	1.620.000	1.458.000	-	1.782.000	875
24 Speelgoedwinkel	44	760.000	684.000	-	836.000	235
25 Foto- en filmwinkel	35	600.000	540.000	-	660.000	75
26 Opticien / brillenzaak / juwelier	110	1.830.000	1.647.000	-	2.013.000	
26a Opticien / brillenzaak	60	1006500	905.850	-	1.107.150	215
26b Juwelier	49	823500	741.150	-	905.850	75
27 Boekhandel, kantoorbenodigdheden, kiosk	95	1.750.000	1.575.000	-	1.925.000	115
28 Winkel voor sportartikelen	57	970.000	873.000	-	1.067.000	305
30 Drogisterij, parfumerie	180	3.790.000	3.411.000	-	4.169.000	795
32 Etnische winkel niet voor levensmiddelen	58	930.000	837.000	-	1.023.000	440
33 Overige winkels niet voor levensmiddelen	180	3.110.000	2.799.000	-	3.421.000	1.480
40 Via internet	2	150.000	135.000	-	165.000	
41 Op markt / braderie / straat gekocht	97	1.650.000	1.485.000	-	1.815.000	
42 Van postorderbedrijf	41	710.000	639.000	-	781.000	
43 Aan de deur / rijdende winkel	18	290.000	261.000	-	319.000	

* Bovenstaande cijfers geven potentiële bestedingen en omzetten weer die in het eigen verzorgingsgebied kunnen worden behaald (gebaseerd op Nederlandse gemiddelden).



Het toelaten van een dergelijk overschot aan m2 binnen deze branche kan dus vergaande gevolgen hebben voor het bestaansrecht van overige, veelal kleinere, bedrijven waaronder bijvoorbeeld verswinkels. Door de concurrentie aan te gaan op service, product en kwaliteit zal het mkb een geheel eigen positie kunnen blijven behouden, maar wel profiteren van de toegenomen toevloeiing en afgenomen afvloeiing. Met name in de food geldt dat hier ook de locatiekeuze van groot belang is.

Het geconstateerde overschot, bij realisatie van alle plannen, binnen de kleding en overig textiel is met name afkomstig van de formules in het lage- en in het midden assortiment, voor het hogere segment binnen de kleding lijkt binnen deelgebieden nog marktruimte te bestaan om tegemoet te kunnen komen aan de wensen van de consument.

De categorie huishoudelijke artikelen, souvenir- en geschenkenwinkel is er nog ruimte in de markt, dit kan zowel door de zittende ondernemers opgepakt worden alsmede door nieuwe toevloeiingen.

In de categorie boekhandel en kantoorbenodigdheden is er nog een behoorlijke ruimte in de markt die momenteel niet opgevuld wordt.

Er resteren een aantal overige branches waarin, ook nadat alle plannen zijn gerealiseerd, er sprake is van een lichte onderbezetting (witte vlekken); juwelier, optiek, speelgoed en sportartikelen. Het is echter de vraag of de grootte van het geconstateerde tekort zou kunnen leiden tot een actieve werving.

Rekening houdend met een gemiddeld besteedbaar inkomen in Klaziëna-

veen wat ongeveer 10% onder het landelijk gemiddelde ligt, moet toch geconstateerd worden dat de (uitstraling van) de aanwezige winkels met name in het lagere assortiment ruim bedield is en in het hogere segment ondervertegenwoordigd. De balans lijkt wat te zijn doorgeslagen en voorkomen moet worden dat dit in de toekomst verder verschuift. Enerzijds kan dit worden opgevangen door kwaliteit uit te stralen, anderzijds dienen ook de kwalitatief hoogwaardige winkels, in een hoogwaardige omgeving, niet te ontbreken.

Concluderend stelt MKB Reva voor circa 1200 m² vvo te "reserveren" voor de zogenaamde witte vlekken; marktruimte in Klazienaveen waarvoor actief geworven zou kunnen worden om het totale aanbod in het centrum van Klazienaveen compleet te maken. Daarnaast zou er binnen het bestaande aanbod gezocht dienen te worden naar mogelijkheden zowel binnen de uitstraling als in (een deel van) het assortiment een kwaliteitsslag te maken.

In Klazienaveen is een kleine 40.000 m² Verkoopvloeroppervlakte (VVO) in gebruik (w.v. woninginrichting 11.585). Verrekening van de gewenste verplaatsingen naar het kernwinkelgebied en binnen het kernwinkelgebied, de wens tot vergroten van de winkelruimte binnen het kernwinkelgebied, de voorgenomen nieuwe vestigingen (voorgaande drie bij elkaar zo'n 7.500m²!) en de reservering voor de witte vlekken (1.200m²) levert binnen het kernwinkelgebied een totale toekomstige vraag naar winkelruimte op van ongeveer 8.500 m² VVO.



4 Vraag en aanbod winkelruimte en ontwikkelingsvraag

Door de vraag naar winkelruimte te leggen naast het beschikbare aanbod van ruimte kan geconcludeerd worden of er in de markt voor commercieel onroerend goed ruimte is voor een eventuele uitbreiding. Naast de hoeveelheid ruimte speelt hier ook de kwaliteit van de ruimte in brede zin een grote rol. Hierbij wordt gedoeld op de kwaliteit en grootte van het pand zelf, maar ook de ligging, bereikbaarheid, parkeermogelijkheden, ligging ten opzichte van trekkers etc. Beide aspecten worden in dit hoofdstuk behandeld. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de al dan niet wenselijkheid van perifer gelegen detailhandel.

Kwantitatief

Op het moment van de inventarisatie was er binnen het kernwinkelgebied en ondersteunend winkelgebied ongeveer 25.000 m² VVO in gebruik. Er is, eveneens binnen het kernwinkelgebied, momenteel sprake van enige leegstand. Indien rekening wordt gehouden met de extra toekomstige vraag als gevolg van gewenste uitbreiding, verplaatsing, nieuwe vestigingen en reservering Witte vlekken ad 8.500 m², de huidige leegstand, voorgenomen bedrijfsbeëindiging en de vrijkomende (winkel)ruimte na realisatie van de voorgenomen plannen (totaal ongeveer 5.000 m²) Resteert kwantitatief gezien een mogelijk tekort van circa 3.500 m². Aangezien er binnen de genoemde verplaatsingen sprake zou kunnen zijn van het "uit de markt halen" van winkelruimte buiten het in het ontwerp Masterplan genoemde kernwinkelgebied en ondersteunend winkelgebied voor in totaal ongeveer 3.250 m² kan geconcludeerd worden dat in feite er in totaliteit geen commerciële ruimte wordt toegevoegd, maar hooguit verplaatst.



De in 2004 onderzochte koopkracht toevloeiing (30% food, 50% non-food) en -binding (95% food, 76% non-food) zijn voor een plaats van deze omvang hoog te noemen. Het mag dan ook niet verwacht worden dat in zijn algemeenheid er nog spectaculaire groeicijfers op dit gebied behaald kunnen

worden. Binnen specifieke branches kan dit wel worden bereikt bijvoorbeeld door het vergroten van het bestaande aanbod (zie witte vlekken). Een extra groei van de bestedingen in Klazienaveen zal, naast de autonome groei van de bestedingen in zijn algemeenheid, naar verwachting beperkt blijven tot hooguit enkele procenten. Dit afgezien uiteraard met de groei van de bevolking samenhangende stijging in omzetmogelijkheden.

MKB Reva heeft kennis genomen van bestaande plannen inzake de ontwikkeling van een grootschalig project ten oosten van Klazienaveen (Scholtenszathe). Realisatie van een dergelijk project zal ongetwijfeld eveneens een positieve uitwerking hebben op de commerciële voorzieningen in het kernwinkelgebied van Klazienaveen. Op dit moment bevinden de plannen zich nog in een te vroeg stadium om de daadwerkelijke invloed in te kunnen schatten.

Kwalitatief

Op kwalitatief gebied dient er nog een behoorlijke slag gemaakt te worden. De beperkte en soms zelfs slechte uitstraling van bepaalde panden aan zowel de Langestraat, Van Echterskanaal NZ, Van Echtenstraat en omgeving van de Dortsebrug laten bij veel consumenten een verouderde en verwaarloosde totaalindruk achter. Ook nieuw te vestigen bedrijven schrikt een dergelijk kwaliteitsbeeld uiteraard af. Door de komst van "Het Schip" is voor dit gebied inmiddels een kwaliteitslag gemaakt, maar wordt het onderscheid tussen dit gebied en het overige kernwinkelgebied des te sterker ervaren. Het is nu zaak de omgeving van het schip mee te laten "verkleuren" zodat er in het aanpalende gebied ook de ondernemers en pandeigenaren een gezamenlijke kwaliteitslag gemaakt wordt. De geluiden die het procesmanagement heeft opgevangen tijdens de interviews geven een bemoedigende indruk.

De grootte van de eventueel nieuw te ontwikkelen winkelunits kan naadloos aansluiten op de vraag. Door bij de indeling en toewijzing van de (her)ontwikkeling rekening te houden met de toekomstige invulling kan eveneens gestreefd worden naar een situatie waarin gewenste bereikbaarheid en parkeervoorziening aan de ene kant, en verkeersintensiteit en ruimtelijke invulling aan de andere kant, goed worden afgewogen. Bij enkele nu leegstaande, en na realisatie van de plannen leegkomende, panden moet geconstateerd worden dat de beschikbare grootte van de aan te bieden panden lang niet altijd aansluit op het gevraagde. Op een aantal nader te benoemen locaties licht het dan ook voor de hand hier in de toekomst te zoeken naar mogelijkheden voor herontwikkeling waarbij de frictie tussen vraag en aanbod van de grootte van de panden en de kwaliteitslag tegelijk aangepakt kunnen worden.

5 Bereikbaarheid auto en parkeren



Klazienaveen onderscheidt zich als winkelgebied van nabijgelegen winkelconcentraties door haar bereikbaarheid en de aanwezige (gratis) parkeervoorzieningen. Naast het riant aanbod vormen de bereikbaarheid en de aanwezige parkeermogelijkheden de onderscheidende sterke punten (USP's) van het winkelgebied. Binnen de te ontwikkelen visie voor de toekomst van het centrum verdienen deze punten dan ook ruime aandacht.

Door alle partijen in Klazienaveen wordt gepleit om de verkeerssituatie in het centrum te verbeteren. Gezien de functie van het centrum (80% van bezoekers in het centrum geeft in zijn algemeenheid het bezoeken van winkels en andere commerciële voorzieningen als eerste bezoekmotief), en dus het belang van detailhandel voor

het functioneren van het centrum, dient de verkeerssituatie een afgeleide te zijn van de functie van het (toekomstig gewenste) winkelgebied. In lijn met de situatie aan de zuidzijde van het Schip is tijdens de interviews aan de ondernemers voorgesteld of ook bij een eventuele nieuwe ontwikkeling ten oosten van het Schip een wandelpromenade overwogen dient te worden dan wel er, conform de huidige situatie, verkeer inclusief parkeren tot "voor de deur" mogelijk moet zijn. Met grote meerderheid werd hier gekozen voor een wandelpromenade mits de ontwikkeling en de hiermee gepaard gaande kwaliteitsverbetering ook daadwerkelijk tot stand komt en het gebied beschikt over de gewenste aantrekkingskracht. In enkele gevallen dient er hetzij door verplaatsing hetzij door het (nog) beter bereikbaar maken

van de achterzijde een oplossing gevonden te worden in verband met qua branche noodzakelijke directe bereikbaarheid met de auto. Ook in de Van Echtenstraat werd de roep om een wandelpromenade gehoord. De voor- en tegenstanders houden elkaar hier in evenwicht.

De aanwezige parkeergelegenheid werd tijdens het onderzoek ten behoeve van de detailhandelsvisie door 49% van de ondernemers als een probleem gezien terwijl de daadwerkelijke passanten dit punt in slechts 5% van de gevallen als probleem aanmerkte. Ook tijdens de interviews werd het parkeren keer op keer genoemd. Door het hoge autogebruik onder consumenten (en ondernemers en personeel) als gevolg van de hoge toevloeiing in combinatie met een relatief lange bezoekduur geeft onmiskenbaar een hogere druk op de parkeervoorzieningen. Met name op zaterdag is dit duidelijk. Mits ook bij de nieuwe ontwikkelingen de parkeerbalans (verhouding parkeerplaatsen en winkelmeters/wooneenheden) in evenwicht wordt gehouden, acht MKB Reva het echter voornamelijk niet noodzakelijk hier extra inspanningen op te plegen. Wel zou door het aangeven van een duidelijke parkeerrouting de beschikbare capaciteit beter benut kunnen worden. Ook in Klazienaveen moet geconstateerd worden dat een aantal beschikbare plaatsen in de directe nabijheid van de winkels gebruikt worden door ondernemers en personeel. Indien dit niet onderling opgelost kan worden zou het invoeren van een beperkte blauwe zone overwogen moeten worden zodat langparkeerders uit het directe centrum geweerd kunnen worden. Voornamelijk lijken er echter andere mogelijkheden meer dan de moeite waard om verkend te worden. Gezien de functie van Klazienaveen, ook in concurrentieverhouding tot haar omgeving, en het in de ogen van de consument relatief beperkt ondervonden probleem, acht ook MKB Reva het invoeren van betaald parkeren om extra parkeerplaatsen toe te kunnen voegen in de huidige situatie onwenselijk en onnodig.



6 Conclusies en aanbevelingen

Uitgangspunt visie mogelijk

De conclusie in de detailhandelsstructuurvisie dat een verdere kwalitatieve verbetering in navolging van het Schip en ter versterking van het overige kernwinkelgebied noodzakelijk is en mogelijk wordt gemaakt door een nieuwe ontwikkeling als "tegenhanger" van het Schip als vliegwiel te laten fungeren wordt breed erkend en vindt navolging in de (investerings)plannen en wensen van de bestaande ondernemers. Een goed voorbeeld vormt de omgeving van het Schip waar ondernemers en pandeigenaren aan de noordzijde gezamenlijk een forse bijdrage voor de realisatie van een meer passende bestrating hebben gedaan en aan de zuidzijde toezeggingen zijn gedaan voor de tostandkoming van een nieuwe meer uniforme beluifeling. De verwachte dynamiek bij de ondernemers na realisatie van een tegenhanger van het Schip leidt tot een, op realisme getoetste, door ondernemers gewenste toevoeging van 3.500m² VVO in het centrumgebied. Aangezien na realisatie winkelruimte buiten het in de structuurvisie gedeude kernwinkelgebied en aanvullend winkelgebied "uit de markt kan worden genomen" wordt ook de draagvlakanalyse geen geweld aangedaan. Daarmee wordt eveneens voldaan aan de uitgesproken wens tot concentratie van de commerciële voorzieningen. Niet alleen wordt de visie derhalve in grote lijnen breed onderschreven, ook is er binnen de ondernemers in Klazienaveen sprake van voldoende dynamiek om actief gebruik te maken van de geboden kansen en mogelijkheden. Overigens moet worden opgemerkt dat de geplande groei van de bevolking van Klazienaveen, op korte termijn wordt een toevoeging van circa 400 woningen gepland, op termijn zal leiden tot grotere omzetspotentie en derhalve vraag naar winkelvloer. In de berekeningen in deze rapportage is hiermee geen rekening gehouden. In onderstaand voorstel is wel rekening gehouden met de genoemde gewenste omvang van de winkelvloer als de genoemde gewenste locatie. Tevens is er rekening gehouden met de aard van de invulling en het eerder gedefinieerde kernwinkelgebied (funshopping) alsmede het cluster aan de oostzijde van supermarkten, bouwmarkten en overige grootschalige winkels (runshopping).

Indeling kernwinkelgebied

In de eerste plaats wordt voorgesteld conform de kaart (zie volgende pagina) deelgebieden te categoriseren. Aan de oostzijde dient gestreefd te worden naar een cluster van supermarkten, bouwmarkten en overige mogelijke grootschalige niet in het kernwinkelgebied passende winkels (blauw aangegeven gebied). Het gebied aan de van Echtenstraat (geel gebied op de kaart) behoort tot het kernwinkelgebied maar zal ook in de toekomst bereikbaar zijn met de auto tot "voor de deur". Qua branchering zou hier waar mogelijk rekening mee moeten worden gehouden. Het gebied aan de noordzijde van het Schip (groene gebied) wordt gekenmerkt door een mix van detailhandel en dienstverlening. Daar waar invulling en (her)ontwikkeling gestuurd kan worden zou deze categorisering leidend kunnen zijn. Bij de categorisering is rekening gehouden met verkeer- en



parkeerdruk, door de markt gewenste clustering en de aanwezigheid/wenselijkheid van kleinschalige en grootschalige (winkel)ruimtes.

Voorstel (her)ontwikkeling

Voorgesteld wordt 3.500 m² commerciële ruimte binnen het gedefinieerde kernwinkelgebied van Klazienaveen toe te voegen. Het overgrote deel van deze meters kan na realisatie als gevolg van verplaatsingen "uit de markt genomen worden" op plaatsen buiten het aangewezen kernwinkelgebied. MKB Reva stelt voor hiervan 500 m² te reserveren om herontwikkeling van de bestaande bebouwing in de Langestraat in het middengebied (bibliotheek en omgeving) mogelijk c.q. rendabel te maken. De in het ontwerp Masterplan opgenomen optie voor een nieuwe ontwikkeling als de tegenhanger van het Schip zal daarmee maximaal ongeveer 3.000 m² VVO kunnen omvatten. Nadat deze ontwikkeling is gerealiseerd of in ieder geval qua planvorming in een definitief stadium is beland, dienen de mogelijkheden voor herontwikkeling van het middengebied in de Langestraat (bibliotheek en omgeving) nader verkend te worden. Een mogelijke verplaatsing van de bibliotheek naar het in het kaartje met groen aangeduide gebied waarin een invulling met een mix van dienstverlening/detailhandel wordt voorgesteld, dient hierbij uitdrukkelijk betrokken te worden.

In diverse vergaderingen is gesproken over het creëren van een evenementenplein in het hartje van Klazienaveen. Mits kwalitatief toegevoegde waarde acht MKB Reva het logisch dat een weekmarkt op een dergelijk plein haar vaste plek vindt. Binnen de te maken plannen voor het de nieuwe ontwikkeling zou eveneens over de invulling van een dergelijk multifunctioneel plein nagedacht moeten worden.

Beeldkwaliteit

Voorgenomen herontwikkelingen kennen niet alleen een kwantitatieve kant maar zeker ook een kwalitatieve. Zowel de horizontale als verticale inrichting vragen aandacht. Conform de vastgestelde effecten van het Schip zal ook een nieuwe ontwikkeling ten oosten van het Schip een duidelijk kwalitatief versterkend effect met zich mee kunnen en moeten brengen.

Naast het meewerken en deels meefinancieren vanuit de gemeente zullen er, conform de procedure bij de totstandkoming van het Schip, afspraken gemaakt moeten worden op welke wijze de ontwikkelingen bij zullen dragen aan een opwaardering van de horizontale inrichting. Dit zou kunnen gelden voor zowel commerciële als niet commerciële projecten in of nabij het centrum.

Er zijn inmiddels offertes opgevraagd ten behoeve van een nieuw luifelplan ten zuiden van het Schip. Deze worden na de zomervakantie aan de betrokkenen gepresenteerd. Zowel ondernemers als pandeigenaren hebben zich in meerderheid positief uitgelaten over hun bereidheid aan een dergelijk plan mee te werken.



Ook inzake de nieuwe bestrating aan de noordzijde van het Schip is vooruitgang geboekt; ondernemers en pandeigenaren zijn bereid gevonden een aanzienlijk aandeel in de meerkosten zelf te dragen waardoor de nieuwe bestrating mogelijk wordt gemaakt. Ook aan de Van Echtenstraat (westzijde) verdient de beluifeling aandacht. MKB Reva acht het wenselijk hiermee te wachten totdat de luifels nabij het Schip zijn gerealiseerd.

Tijdens haar rondgang heeft MKB Reva moeten constateren dat in een aantal gevallen het "normale onderhoud" eveneens achterwege is gebleven. Dit geldt zowel voor de gemeente, maar ook voor een aantal ondernemers/

pandeigenaren. Vuil, scheve stoeptegels, niet functionerende lantaarnpalen, beschadigde verkeersborden, onkruid, verveloes of beklad exterieur en gevels etc. zijn kleine onvolkomenheden die in totaliteit het beeld mede bepalen. In navolging van andere plaatsen zou overwogen kunnen worden om een "zwarte lijst" samen te stellen van dergelijke zaken en in goede samspraak met Gemeente, Waterschap etc. aandacht te vragen en actie te ondernemen. Ludieke acties (Clean up Klazienaveen) met pers, waarbij ook "prominenten" hun beste beentje voorzetten in het schoonmaken van Klazienaveen, kunnen de aansporing zijn zowel voor pandeigenaren, ondernemers als publiek en bewoners hier ook in de toekomst zorgvuldiger mee om te gaan.

Autobereikbaarheid en parkeren

De bereikbaarheid en het aanbod van (gratis) parkeervoorzieningen zijn belangrijke pijlers voor het functioneren van de detailhandel in Klazienaveen. Handhaving van de parkeerbalans en blijvende aandacht hiervoor ook bij de planning van nieuwe ontwikkelingen is noodzakelijk. Eventueel verloren gaande parkeerplaatsen als gevolg van de voorgestelde nieuwe ontwikkelingen dienen minimaal gecompenseerd te worden in de directe nabijheid. Het invoeren van betaald parkeren in Klazienaveen is vooralsnog geen optie.

In navolging van de gewitte mening in grote meerderheid van de ondernemers aldaar wordt positief aangekeken tegen het op termijn als promenade inrichten van het middenstuk van de Langestraat (doortrekken promenade ter hoogte van het Schip). Voorwaarde hiervoor is wel het compenseren van wegvallende parkeerplaatsen, het realiseren van de voorgestelde nieuwe ontwikkeling en het opwaarderen van de verticale en horizontale beeldkwaliteit. Voor een klein aantal ondernemers betekent dit dat de bereikbaarheid hetzij aan de achterzijde verbeterd dient te worden, hetzij een verplaatsing overwogen moet worden naar bijvoorbeeld de rand van het kernwinkelgebied. Conform de gehanteerde indeling acht MKB Reva het wenselijk de v. Echtenstraat wel autobereikbaar te houden.

Het realiseren van een goed aangegeven parkeerwijzing en routing en het weren van langparkeerders in het centrumgebied zijn wenselijk aanvullende maatregelen. Voor wat de langparkeerders betreft kunnen allereerst pogingen worden gedaan afspraken tussen bewoners, ondernemers en hun personeel gemaakt worden. Mocht dit onvoldoende effect sorteren kan overwogen worden tot het invoeren van een blauwe zone over te gaan.

Communicatie, promotie

Door de ondernemers werd de communicatie met de gemeente als zwak beoordeeld. In de ogen van veel ondernemers heeft Klazienaveen een duidelijk ondergeschikte rol binnen de gemeente. Met de vaststelling van het Masterplan wordt voor alle partijen in de ogen van MKB Reva een unieke kans geboden duidelijkheid te scheppen over rol en inspanningsverplichting ten aanzien van de te ondernemen acties en verantwoordelijkheden. De oprichting van de Stichting Masterplan Klazienaveen geeft aan dat partijen deze handschoen ook daadwerkelijk willen oppakken. De uitwerking en realisatie van een dergelijk Masterplan is een proces van jaren. Het is dan ook wenselijk een duidelijk communicatieplan naar ondernemers, pandeigenaren en bewoners op te stellen om de beeldvorming hierover ook in de toekomst niet te frustreren.

Met de komst van het Schip, hoe de bewoners er ook over denken, is Klazienaveen een attractie rijker. Door het organiseren van grote evenementen en festiviteiten probeert Klazienaveen nieuwe en bestaande consumenten aan zich te binden. Ook de ondernemers in bijvoorbeeld de modebranche hebben een actie opgezet ("city of fashion") om (potentiële) klanten te wijzen op het grote aanbod wat Klazienaveen biedt. Desondanks mist Klazienaveen een "gezicht". Er is geen bindend thema of element wat de promotieactiviteiten van de diverse groeperingen (ondernemers, VVV, gemeente, horeca & recreatie) kenmerkt, waardoor een versnipperd beeld ontstaat. Het zoeken naar een dergelijk thema of element (bv. "van Veen tot Fashion") en deze laten terugkeren in de diverse uitingen, aankleding openbare ruimte, productpresentaties (etalages), menukaarten horeca, folders, festiviteiten, acties en wervingscampagnes zou het effect van de diverse promotie-activiteiten kunnen versterken. MKB Reva adviseert Klazienaveen hiervan werk te maken.

"van Veen tot Fashion"



7 Plan van aanpak implementatie

De Stichting Masterplan Klazienaveen heeft, na bestudering van deze tussenrapportage en in samenspraak met MKB Reva bovenstaande conclusies en aanbevelingen samengevat, in deelprojecten ingedeeld, per project een eerstverantwoordelijke voorgesteld en op een tijdslijn geplaatst. Dit levert schematisch het volgende plan van aanpak op zoals afgebeeld hieronder.

Activiteit	Termijn:				Akte door:	opmerking:
	Kort(1-3jr)	middellang(3-7jr)	lang(>7jr)	continue		
Vaststellen Masterplan	x				gemeente	26/10/06 Raad
Opstellen bestemmingsplan		x			gemeente	
Opstellen beeldkwaliteitsplan		x			gemeente	
Plan procedures	x				gemeente	in relatie tot bouwinitiatieven
ontwikkeling Langestraat/ hoek Dordsedijk	x				projectontwikkelaar	
ontwikkeling Meridiaandam	x				projectontwikkelaar	
ontwikkeling Meridiaan/plusmarkt		x	x		wooncom/Reva	
ontwikkeling v. Echterskanaal n.zijde/ hoek Meridiaan		x	x		wooncom	
ontwikkeling Edah/Bristol		x	x			
herontwikkeling midden gebied L.straat		x	x		ontwikkelaar/Reva	omgeving bibliotheek
verplaatsen bibliotheek		x			gemeente/pbc	
herinvulling gebied S.d.B./Aldi	x				eigenaren/Reva	
herontwikkeling x	x				x	vertrouwelijk
ontwikkeling Scholtenszathe		x	x		projectontwikkelaar	synergie versterken idem Pollux, Rundedal
optimalisering branchering werving bedrijven				x	ondernemers/Reva	relatie naar ontwikkelingen
				x	Reva	zie witte vlekken
verbeteren verticale beeldkwaliteit	x			x	ondernemers/Reva	luifels, gevels etc.
verbeteren horizontale beeldkwaliteit:						
* ontsluiting centrum/autobereikbaarheid	x				gemeente	relatie bouwinitiatieven/p.norm
* parkeren				x	gemeente/ontwikkelaar	relatie bouwinitiatieven, nb weekmarkt
* creeren evenementenplein		x			gemeente/ontwikkelaar	
* terrassen	x	x			ondernemers/ontwikkelaar	
* verlichting	x				gemeente	
* waterpartijen		x	x		gemeente/Waterschap	
* voetpaden			x		gemeente	"flaneren langs het water"
* onderhoud straat(meubilair)/panden				x	gemeente/ondernemers	convenant?/actie?
promotiebeleid				x	ondernemers	relatie VVV etc.
communicatie				x	ieder	afspraken maken
relatiebeheer				x	St. Masterplan/Reva	stakeholders bijpraten

KuiperCompagnons

Masterplan Centrum Klazienaveen

Verkeerskundige beschouwing

Datum 21 december 2004
 Kenmerk KCS031/Abf/0245
 Eerste versie

Algemeen

KuiperCompagnons werkt in opdracht van de gemeente Emmen aan een Masterplan voor het centrum van Klazienaveen. Binnen de huidige stedenbouwkundige modellen (als opmaat voor het concept-Masterplan) speelt verkeer en parkeren, naast water, bebouwing en functies een belangrijke rol. Hoewel de stedenbouwkundige modellen voor het thema verkeer een aantal mogelijke oplossingsrichtingen aangegeven, heeft KuiperCompagnons Goudappel Coffeng BV gevraagd om deze oplossingsrichtingen nader verkeerskundig te beschouwen op basis van beschikbaar materiaal en een tweetal locatiebezoeken. Voorliggende notitie gaat in op de resultaten van deze opdracht.

Beschikbaarheid gegevens

Voorafgaand aan het eerste locatiebezoek heeft een overleg plaatsgevonden met mevrouw E. Ravens-van der Wal, een verkeerskundig medewerker van de afdeling verkeer, vervoer en wegen van de gemeente Emmen. Door een aantal interne omstandigheden is de afdeling verkeer van de gemeente tot op heden nog niet betrokken geweest bij het opstellen van de stedenbouwkundige modellen. Hoewel de gemeente Emmen beschikt over een recent verkeersmodel, geeft de gemeente aan dat de modellering van een zodanig 'schaalniveau' is dat vanuit het verkeersmodel op het gewenste gedetailleerde niveau van het centrum geen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan. Het houden van actuele intensiteitsmetingen in het centrum van Klazienaveen wordt dan ook noodzakelijk geacht voor het doen van onderbouwde uitspraken. Aanvullend wordt het van belang geacht dat er een representatief parkeeronderzoek wordt uitgevoerd. De beschikbare parkeergegevens zijn nog uit de periode dat betaald parkeren is ingevoerd (dat later is teruggedraaid). Zowel door het parkeerregime als de datum van de onderzoeken zijn deze gegevens niet bruikbaar in de huidige situatie. De genoemde onderzoeken kunnen in verband met het weer en de representativiteit van de periode pas in het voorjaar van 2005 uitgevoerd worden. Op basis van de genoemde onderzoeken kan ook pas dan een afgewogen oordeel worden gegeven over de verschillende stedenbouwkundige modellen (ten behoeve van het concept-Masterplan).

Hoewel Goudappel Coffeng BV de mening van de afdeling verkeer onderschrijft is middels een tweetal locatiebezoeken in december 2004 toch geprobeerd om op dit moment toch al een globale indruk te verkrijgen van de parkeer- en verkeerssituatie. Hierop wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

Resultaten locatiebezoek

Op donderdag 9 december 2004 (van 11.00-12.00 uur)¹ en op zaterdag 18 december 2004 (van 13.00-14.00 uur)² is het centrum van Klazienaveen bezocht door een ervaren verkeerskundig adviseur. Tijdens dit bezoek zijn zowel intensiteitindrukken verkregen op de belangrijkste in- en uitgangen van het centrum als dat de parkeerdruk is beschouwd. De belangrijkste resultaten uit de locatiebezoeken zijn weergegeven in navolgende tabellen.

naam/locatie	globale parkeercapaciteit	geparkeerde auto's donderdagochtend	bezettingsgraad donderdagochtend	geparkeerde auto's zaterdagmiddag	bezettingsgraad zaterdagmiddag
Van Echtskanaal-noordzijde en Langestraat ³	-	-	80%	-	100%
Plusmarkt	60	40	67%	60	100%
Marktlein	92	46	50%	74	80%
RK Kerkplein	66	3	5%	1	2%
Edah	52	28	54%	24	46%
Achterzijde C1000	105	87	83%	82	78%
Voorzijde C1000	40	40	100%	40	100%
Achterzijde zuidwestelijke wand Langestraat	84	29	35%	46	55%

Tabel 1: Indrukken parkeerdruk centrum Klazienaveen

naam/locatie	uurintensiteit donderdagochtend	uurintensiteit zaterdagmiddag	schatting etmaalintensiteit
In- en uitgang centrum westzijde	500	750	8.000-10.000
In- en uitgang centrum oostzijde ⁴	550	900	10.000-12.000

Tabel 2: Indrukken intensiteiten centrum Klazienaveen

Hoewel de bezoeken hebben plaatsgevonden tijdens de bouw van 'Het Schip' (waarvoor een deel van de parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden), valt de hoge parkeerdruk in het directe centrum en rondom de diverse supermarkten op, zowel op de donderdagochtend als de zaterdagmiddag, 'Achter het centrum' (op enige loopafstand) is ruimte genoeg, vooral bij het RK Kerkplein (beide dagen bijna volledig leeg). Tijdens het bezoek op zaterdag was er zelfs regelmatig sprake van 'filerijden' door het centrum heen. Bezoekers willen direct voor de winkel, waar zij moeten zijn, parkeren. Hierdoor is er sprake van zogenaamd zoekverkeer.

¹ droog weer, geen bijzondere opmerkingen;

² regen- en hagelbuien, tijdens einde markt in Echtenstraat, beide dagen tijdens bouw van 'Het Schip';
³ alleen bezetingsgraad bepaald;

⁴ zowel Echtskanaal-noordzijde als Langestraat, exclusief inkomend afslaand verkeer naar past. Joingeriusstraat.

Een tweede opvallend punt is de hoge intensiteit die zowel op de oostelijke als de westelijke in- en uitgang van het centrum is waargenomen. De gevonden intensiteiten zijn weliswaar passend bij een druk bezocht centrumgebied (ook al is het in een dorp als Klazienaveen), maar de indruk bestaat ook dat er doorgaand verkeer door het centrumgebied heenrijdt (niet alleen personenauto's maar ook bijvoorbeeld landbouwvoertuigen en vrachtwagens). Toch kan gesteld worden dat door de hoge intensiteit de 'leefbaarheid' in het centrumgebied (prettig winkelen, oversteken, maar ook kunnen in- en uitparkeren) onder druk staat.

Hierbij dient wel in het achterhoofd te worden gehouden dat het op sommige zeer drukke momenten juist de drukte is die de snelheid van gemotoriseerd laag houdt. Door de parkeer- en oversteekbewegingen in het centrumgebied ontstaat op sommige momenten een zeer langzaam rijdende stroom van auto's. Ook de 'rommeligheid' van de huidige inrichting (de weg 'slingert' door het centrum over het water heen) draagt hier in een bepaalde mate aan bij.

Al met al is de volgende indruk verkregen:

- het centrum kent een 'rommelig inrichting en verkeersstructuur', die echter op eigen wijze nu ook bijdraagt aan het 'centrumgevoel' (veel parkeerbewegingen, lage snelheid autoverkeer etc);
- de wegen door het centrum worden (zeer) intensief gebruikt, waarschijnlijk ook (voor een deel) door doorgaand verkeer;
- het centrum moet het voor een groot deel hebben van de combinatie van goedkope vierkante winkelmeters, een 'effectief winkelaanbod' en gratis parkeren 'direct voor de deur';
- bij het nemen van maatregelen dient er voor te worden gewaakt dat de huidige 'sterke kanten van de zwakte' niet gaan omslaan in 'zwakke kanten van de sterkte'. Met andere woorden: het moet wel beter worden...

Nadere verkeerskundige beschouwing

Door de historisch gegroeide verkeersstructuur is het zeer moeilijk om enerzijds doorgaand verkeer door het centrumgebied tegen te gaan. Verder weg gelegen verbindingen zoals Kruiwerk en de Kazerneweg zijn nauwelijks alternatieven en op kortere afstand zijn mogelijke verbindingen (zoals Evenaar en de Jongestraat) hier ook niet voor geschikt. Ook de bereikbaarheid van de diverse winkels vanaf de verschillende windrichtingen zou verslechteren indien doorgaand verkeer fysiek tegengegaan zou worden. Een volledige afsluiting van de doorgaande verbinding ligt ons inziens dan ook niet voor de hand.

Bij het handhaven van de verbinding door het centrum dient het functionele karakter voorop te staan; de bereikbaarheid van winkels en functies en de bijbehorende parkeervoorzieningen. Hoewel een bepaalde mate van 'informele' inrichting hierbij kan passen, zouden wij hier niet 'te ver' mee gaan. Er dient gezocht te worden naar een optimale balans tussen 'de functionaliteit van een normale rijbaan met parkeervakken'

en het 'verblijfskarakter van een informele stadsvloer'. Een definitieve afweging/discussie aan de hand van verschillende referentiebeelden is hierbij aan te raden.

Met betrekking tot het aantal rijlopers gaat onze voorkeur uit naar het toepassen van in principe twee rijlopers (voor elke richting één). Dit in verband met de oversteekbaarheid in etappes en het vergemakkelijken van in- en uitparkeren. Hoewel het huidige slingerende karakter van de wegen het verkeersbeeld niet zeer duidelijk maken, heeft dit wel het voordeel dat er in bepaalde mate een informeel gedrag plaatsvindt (bezoekers laten elkaar voor, in- en uitparkeren etc.). Te veel rechtstanden in een eventuele nieuwe ontsluiting zouden (in combinatie met een 'standaard-inrichting van wegen') kunnen leiden tot hoge rijsnelheden door het centrum heen en de huidige sterke kanten van het gedrag teniet kunnen doen.

Voor wat betreft parkeren wijzen wij op zowel de huidige kracht van Klazienaveen (gratis parkeren 'direct voor de deur'), als op de indrukken uit de locatiebezoeken, waarbij de parkeervoorzieningen op enige afstand niet of nauwelijks gebruikt worden. Onze voorkeur gaat dan ook uit naar parkeeroplossingen waarbij het overgrote deel van de capaciteit op maaiveld in het centrum wordt aangeboden. Oplossingen achter de winkels of op verder gelegen loopafstand mogen slechts een secundaire rol in het parkeren vervullen.

Voor wat betreft de inrichting gaat onze voorkeur dus uit naar:

- een optimale balans tussen 'de functionaliteit van een normale rijbaan met parkeervakken' en het 'verblijfskarakter van een informele stadsvloer';
- het toepassen van twee rijlopers (voor elke richting één);
- het parkeren primair in het directe centrumgebied aanbieden;
- een definitieve afweging/discussie aan de hand van verschillende referentiebeelden.
- waarbij wordt gewezen op het 'huidige delicate evenwicht', dat ook terug moet komen bij de keuze voor een inrichting.

Conclusies en aanbevelingen

Deze verkeerskundige notitie geeft (nog) geen kant-en-klare oplossing voor alle problemen. Wel is een duidelijk geworden dat de huidige inrichting verkeerskundig weliswaar rommelig is, maar toch haar eigen kracht heeft. Bij een herinrichting dient deze kracht terug te komen in opnieuw een balans tussen 'functionaliteit' en 'verblijfskarakter'. Het handhaven van de primaire parkeerfunctie in het directe centrum in combinatie met het toepassen van twee rijlopers (voor elke richting één) is ons inziens hierbij noodzakelijk. Vanwege het 'huidige delicate evenwicht' lijkt het ons goed om een definitieve afweging/discussie aan de hand van verschillende referentiebeelden te voeren.

Indien hierbij de relatie wordt gelegd naar de voorliggende stedenbouwkundige modellen kan gesteld worden dat:

1. Het 'model parkeerlussen/autovrij' teveel inzet op het willen weren van doorgaand verkeer door het centrum. Ook de centraal gelegen stadsvloer (waarover weliswaar gereden mag worden, maar centraal niet mag worden geparkeerd) is ons inziens te informeel en te weinig afgestemd op de gewenste functionaliteit.
2. Het model 'enkelzijdig' (dat eigenlijk niet enkelzijdig is, maar meer een scheiding in zich heeft in een 'normale verkeersweg' en een meer informele 'parkeerweg' over de stadsvloer, beide in twee richtingen te berijden) in principe aansluit bij de wens voor twee rijlopers (hoewel het geen éénrichtingswegen zijn en ze daarom minder overzichtelijk/veilig zullen zijn). Ook het aanbieden van naar verwachting voldoende parkeren op maaiveld is in dit model opgenomen. De uiteindelijke inrichting van zowel de 'verkeersweg' als de 'parkeerweg' is hierbij wel essentieel.
3. Het model 'dubbelzijdig' zowel de twee gewenste rijlopers (met éénrichtingsverkeer) in zich heeft als voldoende parkeergelegenheid op maaiveld in het directe centrumgebied. Binnen dit model wordt doorgaand verkeer met centrumverkeer meer 'gemixt'. Door een afgestemde inrichting moet wel worden voorkomen dat twee 'racebanen' door het centrum gaan ontstaan. De nog te kiezen inrichting is binnen dit model waarschijnlijk het meest essentieel.
4. Voor 'model autoluw' geldt dat deze, vergelijkbaar met model 'parkeerlussen/autovrij' teveel inzet op het willen weren van doorgaand verkeer door het centrum en een te informeel karakter heeft. Of het realiseren van een tweede gebouwde parkeervoorziening op de 'oostelijke kop' van het centrum noodzakelijk c.q. wenselijk is wordt betwijfeld. Mocht dit toch zo zijn, kan dit ons inziens in alle modellen worden toegepast.

Al met al gaat op dit moment een voorkeur uit naar model 2 of 3 ('enkelzijdig' of 'dubbelzijdig'), waarbinnen model 3 'dubbelzijdig' dan weer een lichte voorkeur heeft. Binnen model 'enkelzijdig' is met name de oversteekbaarheid (in relatie tot inrichting, intensiteiten en rijsnelheid) namelijk nog een belangrijk aandachtspunt. Bij model 'dubbelzijdig' is daarentegen met name de inrichting in relatie tot rijsnelheid en het verloop via de Jonkheer M.W.C. de Jongestraat nog een belangrijk aandachtspunt. Overigens dient in alle modellen nog specifiek aandacht te worden besteed aan de plek van fietsers binnen de profielen. Zo zullen binnen model 'enkelzijdig' voor fietsers langs de 'verkeersweg' fietsvoorzieningen gelegd moeten worden. Mogelijk is een volledige menging van verkeer binnen model 'dubbelzijdig' mogelijk. Overigens is binnen geen van de modellen het afschaffen van het geldende 30 km/uur-regime mogelijk (mede in verband met veiligheid en geluidsproblematiek).

Tot sluiten wij ons aan bij de mening van de afdeling verkeer van de gemeente Emmen voor het houden van actuele intensiteitsmetingen en representatief parkeeronderzoek in het centrum van Klazienaveen. De resultaten van dergelijke onderzoeken in combinatie met verschillende beelden voor mogelijke inrichtingen zullen leiden tot een nader door onderzoek en inzicht onderbouwde reactie op de gepresenteerde modellen.

Inspraakreacties en overige wijzigingen

In dit hoofdstuk zijn de reacties op het Voorontwerp Masterplan Centrum Klazienaveen d.d. juni 2005 verwerkt. Van de gemeente Emmen heeft de afdeling Fysiek Ruimtelijke Ontwikkeling (FRO) samen met de afdeling Inrichting en Beheer (I&B) een reactie geformuleerd. Ook de Stichting Masterplan Centrum Klazienaveen i.o. heeft een advies opgesteld. Beide reacties zijn hierna samengevat en als bijlage aan onderhavig boekwerk toegevoegd. In cursieve tekst zijn de reacties beantwoord en is aangegeven welke aanpassingen dat in het boekwerk tot gevolg hebben gehad.

Dit hoofdstuk sluit af met een korte opsomming van de aanpassingen die zijn verricht om het Voorontwerp te actualiseren zodat het Masterplan aansluit bij de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden sinds de afronding van het Voorontwerp.

Reactie op het Voorontwerp Masterplan Klazienaveen Centrum, Afd. FRO en Afd. I&B, d.d. 14.09.05

De gemeente Emmen heeft aangegeven dat in het algemeen de reacties betrekking hebben op het boekje en in mindere mate op de uiteindelijk gekozen tekening van het Masterplan. De reacties zijn onderverdeeld naar de verschillende hoofdstukken van het Voorontwerp.

Analyse, water- en groenstructuur

De afdelingen FRO en I&B hebben aangegeven dat de analyse van de groenstructuur te summier is. Benadrukt dient te worden dat de oorspronkelijke doorgaande bomenrijen langs het kanaal en de Dordsedijk niet meer als zodanig herkenbaar zijn en grotendeels ontbreekt. Hierdoor is het rechtlijnig karakter verloren gegaan.

De analyse van de water- en groenstructuur is uitgebreid waarbij de nadruk

is gelegd op de verknijpte water- en groenstructuur. Ook het groen langs de Dordsedijk en in de omringende woonwijken is verder uitgelicht.

Analyse, sterkte- en zwakteanalyse

De hiervoor benoemde verknijpte groenstructuur dient als knelpunt te worden opgenomen aangezien bomenrijen een belangrijk bouwsteen zijn voor de versterking van het centrum. Daarnaast geven de afdelingen FRO en I&B aan dat de aantrekkelijke groene uitstraling van het kanaal met zijn oevers ten westen van het centrum niet te ervaren is vanuit het centrum. Dit knelpunt mist de gemeente in de analyse.

Beide knelpunten zijn aan de sterkte- en zwakteanalyse van het Masterplan toegevoegd.

Bouwstenen

Bouwsteen groen ontbreekt, terwijl in de tekeningen van bouwsteen water en in de uiteindelijke tekening van het Masterplan wel bomen zijn getekend. Ook tekstueel komt de groenstructuur niet aan de orde waardoor de verantwoording van de gemaakte keuzes achterwege blijft.

In het Masterplan is de bouwsteen groen gekoppeld aan de bouwsteen water zodat de twee elementen elkaar versterken. Tekstueel is de bouwsteen water ook ten aanzien van groen toegelicht.

Modellen

De afdelingen FRO en I&B geven aan dat niet duidelijk is waar naar aanleiding van de bouwstenen en de modellen de keuzes voor het Masterplan op zijn gebaseerd.

Zoals in het Voorontwerp de voor- en nadelen van de verkeersmodellen zijn belicht, zijn ook de keuzes voor de overige elementen van het Masterplan verantwoord.

De hoeveelheid aan levendigheid, pleinen en verblijfsplekken die benodigd is om het centrum 'gezellig druk' te laten worden dient nader te worden bezien.

In het Masterplan is nadrukkelijk rekening gehouden met het voorkomen van een overdaad aan verblijfsruimten. Eén hoogwaardige plek waar de inwoners van Klazienaveen elkaar ontmoeten heeft meer waarde dan een versnipperde verblijfsruimte.

De afdelingen FRO en I&B zijn in de veronderstelling dat het poortgebouw op de plantekening gewoon onderdeel is van de zuidelijke wand. Daarnaast geven de afdelingen FRO en I&B aan dat het vinden van de juiste functies van belang is om het poortgebouw als tegenhanger van Het Schip te kunnen laten functioneren.

Een poortgebouw aan de oostzijde van het centrum vormt geen onderdeel van het Masterplan. Het poortgebouw is bedoeld als ruimtelijke markering van de oostelijke grens en heeft geen trekkersfunctie.

In de tekst missen de afdelingen FRO en I&B de omschrijving van de groenstructuur en een verbinding met het aantrekkelijke deel van het kanaal ten westen van het centrum.

De groenstructuur is in het Masterplan een nadrukkelijk onderdeel gaan uitmaken van de modellen. De aansluiting van de stadsvloer op de Dordsebrug verdient een verbijzondering in relatie tot het aantrekkelijke profiel van het kanaal, de verkeersstructuur en ter accentuering van de westelijke entree van het centrum.

De afdeling I&B zien de doorgaande rijloper, gecombineerd met parkeerplaatsen, als een ongewenste onderbreking van de stadsvloer. Het kunnen parkeren voor de winkels wordt niet beschouwd als bevorderend voor het winkelen. Juist het lopen langs winkels en het verblijven in het centrum heeft een positief effect op het winkelend gedrag.

Bezoekers van het centrum van Klazienaveen hebben nadrukkelijk aangegeven het parkeren voor de winkels als positief punt te beschouwen. *In het Masterplan is zodoende gekozen voor een combinatie van parkeermogelijkheden direct voor de winkels en aantrekkelijke looproutes en verblijfsplekken. Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van het middengebied zal bepaald worden waar het parkeren en de parkeerrotatie een plek krijgen.*

Fasering

Voordeel bij een fasering van west naar oost is dat de inrichting van de openbare ruimte onderdeel is van de ontwikkelingen en niet het sluitstuk. *In het Masterplan is opgenomen dat de herinrichting van de openbare ruimte gekoppeld is aan afzonderlijke projecten. Hiermee verband houdend heeft een fasering van west naar oost de voorkeur. In verband met een bepaalde 'aanjager functie', of ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen, moeten uitzonderingen mogelijk zijn. De fasering Kop en staart is niet meer opgenomen in het Masterplan.*

De afdelingen FRO en I&B raden aan om de realisering van de bomerrij vroeg in de herontwikkeling van het centrum plaats te laten vinden. *Conform het advies is in het Masterplan opgenomen dat de groenstructuur in een vroeg stadium en in zijn geheel gerealiseerd zal worden.*

Naast het gewenste kwaliteitsniveau dienen ook de financieringsmogelijkheden aan bod te komen. *Aangezien de betrokken partijen nog niet tot een intentieovereenkomst, dan wel een convenant, zijn gekomen, zijn de verschillende financieringsmogelijkheden en de verantwoordelijke partijen nog niet inzichtelijk gemaakt.*

De inrichting van de openbare ruimte dient gekoppeld te zijn aan bouwactiviteiten om hierdoor ook de financiering veilig te stellen.

Deze koppeling is opgenomen in het Masterplan. Onderhavig Masterplan betreft een integrale visie wat inhoud dat alle autonome ontwikkelingen binnen het centrum moeten bijdragen aan het centrummanagement en herinrichting van het centrum als geheel.

Klankbordgroep

Voor de afdeling I&B is het onduidelijk op welk punt het proces is beland, of er al een klankbordgroep is samengesteld en hoe de financiering van het herinrichtingsplan is geregeld.

De gemeente Emmen ziet de Stichting Masterplan Klazienaveen Centrum i.o. als klankbordgroep. Hoofdstuk 12 is aangepast en geactualiseerd naar de laatste stand van zaken.

Overig

Een korte toelichting van wat Het Schip precies inhoud wordt gemist. *Aan hoofdstuk 2. De Opgave is een beschrijving van Het Schip toegevoegd en de impact van de realisatie op het centrum van Klazienaveen toegelicht.*

Advies-Voorontwerp Masterplan Klazienaveen Centrum, Stichting Masterplan Centrum Klazienaveen i.o., d.d. 18.11.05

De Stichting i.o. geeft aan dat het positief is dat er een visie is voor het centrum van Klazienaveen die ondernemers en de gemeente moet uitdagen en verplichtingen schept.

Centrum

Het is voor het functioneren van het centrum van groot belang dat centrumfuncties ook daadwerkelijk zijn gehuisvest in het winkelgebied

tussen de Dordsedijk en Langestraat 145a. Ten oosten van het centrum dient verval voorkomen te worden en is in de toekomst alleen ruimte voor supermarkten en bouwmarkten.

Het Masterplan streeft een strikte concentratie van centrumfuncties na in het winkelgebied en een duidelijke profilering van de aangrenzende gebieden als woongebied (onder andere de Brugstraat en Dordsedijk), al dan niet met een geringe menging met zakelijke dienstverlening. Het Masterplan maakt supermarkten direct buiten het centrum louter mogelijk in het gebied tussen de Pastoor Jongeriusstraat en de Roedestraat. Hier kan aan de Langestraat een cluster ontstaan in het foodsegment met woningen boven de winkels. Op de hoek van de Langestraat met de Pastoor Jongeriusstraat is een hoogwaardige beeldkwaliteit noodzakelijk ter accentuering van de oostelijke entree van het centrum.

Het doel moet zijn de (verblijfs)kwaliteit te optimaliseren.

De hoogwaardige verblijfsgebieden zijn gebundeld tussen Het Schip en de nieuwbouw ten oosten van het te handhaven deel van het kanaal. De gehele stadsvloer krijgt een aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke inrichting.

Bebouwing

De zone ten westen van de Brugstraat en de Dordsedijk en de bebouwing aan de noordzijde tussen de Mr. Ovingstraat en de Venus blijft geschikt voor hoogwaardig wonen, eventueel te combineren met zakelijke dienstverlening, waarbij het historisch beeld herkenbaar moet blijven. Ook kan aan de noordzijde ruimte komen voor horeca.

Het Masterplan gaat uit van de hierboven genoemde profilering. Horeca kan een plek krijgen op of aan de stadsvloer, rond het te handhaven deel van het Van Echtenskanaal.

Verkeer en parkeren

Een goede routing voor auto's, fietsers en voetgangers is essentieel voor

het centrum.

Aan de bouwsteen verkeer en de beschrijving van het Masterplan is toegevoegd dat een duidelijke en verkeersveilige routing essentieel is. Bij de inrichting van de stadsvloer zal hier uitgebreid rekening mee worden gehouden. Voor fietsers blijven rijstroken aan de zuidzijde gehandhaafd.

Een rotonde bij de Dordsebrug zou voor een betere doorstroming van het verkeer kunnen zorgen.

De aanleg van een rotonde heeft de voorkeur. Randvoorwaarden zijn dat er voldoende ruimte is, de ruimtelijke en financiële consequenties gering zijn en de veiligheid van fietsers gewaarborgd is.

De Stichting i.o. stelt voor de ontsluiting van het centrum te concentreren aan de noordzijde tot aan de Plus supermarkt. De lange rechtstand mag er niet toe leiden dat de bebouwing aan de noordzijde slecht bereikbaar wordt. *De noodzaak van verkeersremmende maatregelen en veilige oversteekplaatsen is toegevoegd aan het Masterplan. Het Masterplan gaat uit van de door de Stichting i.o. voorgestelde verkeersstructuur. Ten behoeve van de realisatie van de voorgestelde verkeersstructuur is nader onderzoek nodig naar de geluidhinder voor omwonenden en de gevolgen voor de verkeerscirculatie.*

Parkeergelegenheid moet voldoende worden gewaarborgd, waar mogelijk uitgebreid. De bedieningswegen aan de achterzijde van het winkelgebied dienen te worden opgewaardeerd en er zullen voldoende doorsteken richting het centrum moeten komen.

Het Masterplan is zodanig aangepast dat de parkeervoorzieningen nog beter aansluiten op de wensen van de gebruikers. De bedieningswegen zijn losgekoppeld van de toegangswegen voor bezoekers van het centrum. Het Masterplan voorziet in duidelijke entrees naar het centrum vanuit de omliggende wijken in het verlengde van logische routes. De doorsteken zijn en blijven particulier initiatief.

Water/activiteiten

De resterende kanaaldelen in het centrum zullen niet verder worden overbouwd maar zullen zoveel mogelijk worden verfraaid, waardoor het langs deze waterpartijen aantrekkelijk verpozen is. Ook zal er ruimte in het centrum moeten blijven voor het organiseren van activiteiten en evenementen.

Het Masterplan is zodanig aangepast dat de resterende kanaaldelen worden gehandhaafd en gebruikt om aantrekkelijke verblijfsplekken te creëren. Het evenementenplein, eventueel met multidak, biedt een flexibel podium voor activiteiten en evenementen.

Nieuwbouw

De Stichting i.o. stelt voor om als tegenhanger van Het Schip hoogwaardige bebouwing te ontwikkelen op de plek van de huidige kiosken op de Meridiaandam. Om het centrum zo snel mogelijk compact te maken verdient dit nieuwe plan een hoge prioriteit.

Hierop aansluitend gaat het Masterplan uit van de ontwikkeling van een tegenhanger van Het Schip ten oosten van het centraal gelegen en te handhaven kanaaldeel. Hierdoor ontstaat een compact verblijfsgebied tussen Het Schip en de bebouwing ter plaatse van de huidige kiosken. De ontwikkeling van de tegenhanger van Het Schip is afhankelijk van initiatieven van ondernemers en de aantoonbare winkelbehoefte.

Nieuwbouw van winkels in combinatie met woningen kan een positieve invloed hebben op de lokale economie.

Het toevoegen van woningen vormt een essentieel onderdeel van het Masterplan aangezien dat de levendigheid, draagvlak en sociale controle kan vergroten. Het toevoegen van verkoopvloeroppervlakte boven aantoonbare winkelbehoefte is ongewenst vanwege de gespannen markt. Herontwikkeling en het verschuiven van commerciële oppervlakte binnen het centrum is van belang om een compact, compleet en comfortabel centrum te kunnen realiseren.

De Stichting i.o. geeft aan dat woningbouw kan worden toegevoegd in de Van Echtenstraat en ter plaatse van de Edah en de Bristol, die beide naar het centrum zullen moeten verhuizen.

Beide woningbouwlocaties zijn aan het Masterplan toegevoegd. Ter plaatse van de huidige Edah en Bristol streeft het Masterplan naar de realisatie van woningbouw, maar is handhaving van de huidige functie mogelijk.

Nieuwbouw mag een hoogte van vijf bouwlagen krijgen met accenten op beeldbepalende hoeken.

Het Masterplan gaat uit van vijf bouwlagen voor nieuwe bebouwing in het centrum. Niet overal in het centrum is vijf bouwlagen echter ruimtelijk in te passen. Op bepaalde plekken is een zorgvuldige ruimtelijke inpassing gewenst in verband met de overgang naar de aangrenzende woongebieden en smalle profielen zoals de Van Echtenstraat. Aan het Masterplan is toegevoegd waar niet hoger dan drie bouwlagen mag worden gebouwd.

Klankbordgroep

De Stichting i.o. geeft aan met voorstellen te komen omtrent een op te stellen klankbordgroep.

De gemeente Emmen ziet de Stichting i.o. (voorlopig) als klankbordgroep.

Convenant

De Stichting i.o. geeft aan pas heil te zien in een convenant bij het formuleren van concrete afspraken.

In het Masterplan is opgenomen dat het vervolgtraject aanvangt met een door een intermediair, dan wel centrummanager, op te stellen intentieovereenkomst. Deze overeenkomst moet uiteindelijk leiden naar een convenant dat door alle betrokken partijen wordt gedragen. Samen met een onderbouwing van de financiële haalbaarheid en verantwoordelijkheden is het mogelijk om het Masterplan tot uitvoer te brengen.

Actualisatie Voorontwerp aan ontwikkelingen

De hierboven beschreven reacties en de bijbehorende directe aanpassingen werken door in het gehele boekwerk. De volgende aanpassingen zijn aan het Voorontwerp verricht in verband met de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden sinds de vaststelling van het Voorontwerp:

Algemeen	<ul style="list-style-type: none">● foto's zijn vervangen door actuele foto's van de huidige situatie;● de lay-out is aangepast n.a.v. de doorontwikkeling naar Ontwerp;● nieuwe afbeelding in verband met de voltooiing van Het Schip;● geactualiseerd● gereedkomen van Het Schip en gewijzigde uitgangspunten;● toegevoegd dat de reacties zijn verwerkt;● aangegeven welke hoofdstukken zijn toegevoegd;● toegelicht is wat Het Schip is en welke impact het heeft op het centrum;● kaart en tekst functionele gebieden geactualiseerd;● de positieve uitstraling van Het Schip is toegevoegd aan de pluspunten;● de nieuwe inrichting als kans voor het gehele centrum is als positief punt toegevoegd;● hoogwaardig wonen in Het Schip is als sterk punt toegevoegd;● het contrast tussen de nieuwe en oude inrichting is als knelpunt toegevoegd;
Kaft	
Voorwoord	
Inleiding	
Leeswijzer	
Opgaven	
Analyse	
Ruimtelijk economisch kader	<ul style="list-style-type: none">● recente ontwikkelingen zijn toegevoegd;● voorziene toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen;● het hoofdstuk is aangepast aan de actuele inzichten en wensen;● een legenda is toegevoegd;● de kaart en tekst zijn aangepast conform de vernieuwde visie;● aan de tekst is toegevoegd dat het Masterplan flexibel is en geen stringente blauwdruk vormt;● de profielen zijn aangepast aan het vernieuwde visie;● de fasering is aangepast aan het vernieuwde eindbeeld;● volledig herzien in verband met de actualiteit (oprichting Stichting en verwerking reacties).
Uitgangspunten	
Modellen	
Masterplan	
Fasering	
Proces	

