



Mobiliteit en duurzaamheid in de binnenstad: De Coronacrisis als ‘gamechanger’?

Door Hans Broekman, Bestuurslid Platform Binnenstadsmanagement en medeopsteller van publicatie ‘Binnenstad in 2035’

Covid-19 heeft ons denken en doen behoorlijk in de war geschud. Wonen in binnenstad is minder populair, in ieder geval wat betreft het bezit van koopappartementen zonder buitenruimte met een koopprijs vergelijkbaar met een villa in het buitengebied. Ook winkelen in de binnenstad heeft aan populariteit ingeboet. Door de gedwongen éénrichtingsroutes moet er tweemaal zo ver gelopen worden in een winkelgebied waar nu één op de acht winkels leegstaat: dat dus voelt als één op vier. In het weekend met de bus of trein naar de grote binnenstad is geen optie. Door het Will Smith-gevoel, waarbij het voelt alsof je de laatste mens op de aarde bent, vormt het eens zo aantrekkelijke stationsgebied geen fijne plek om te lopen. Alles wordt anders. Of was alles al anders aan het worden?

Perspectief voor de binnenstad

Vijf jaar geleden presenteerde het Platform Binnenstadsmanagement de jubileumpublicatie ter gelegenheid van haar 20-jarige bestaan, waarbij op basis van trends en ontwikkelingen een voorspelling is gedaan ten aanzien van het functioneren van de binnenstad in 2035. Voor de destijds geïnterviewde trendwatcher geen eenvoudige opgave omdat we ons in 2015 bevonden in het staartje van de tot dan toe grootste naoorlogse economische crisis en het na-ijleffect nog niet tot rust was gekomen. Beknopt de drijvende krachten uit 2015 op een rij: toenemende leegstand winkels; idem populariteit wonen in de stad; populariteit thuiswerken en flexkantoren; opmars deelsystemen; vergroening binnenstad; revival (elektrische) fiets en; blurring en verhipsterisering van commercie. Hetgeen het beeld geeft van een binnenstad in 2035 waar wonen en winkelen meer in evenwicht zijn, waar auto heeft plaatsgemaakt voor groen, en waar de kwaliteit van openbare ruimte en het culturele aanbod doorslaggevend zijn voor de aantrekkingskracht van de binnenstad, in plaats van de zoveelste buitenlandse winkelketen. Vraag nu is of de coronacrisis, die ook in 2015 niet werd voorzien, het voor 2035 voorziene beeld van de binnenstad heeft veranderd?

Mobiliteit van de toekomst

Het beeld ten aanzien van autogebruik bij bezoek aan de binnenstad is diffuus. Nu zelfs de beton- en autostad Tilburg haar binnenstadsring doorknipt en vergroent, lijkt de positie van de auto als dominante ruimtegebruiker in de binnenstad passé. Vele gemeenten zien Covid-19 als een gerechtvaardigd argument om de lokale politiek en winkeliersvereniging te bewegen om het laatste deel van de Markt en de Dorpsstraat autovrij te maken, om ruimte te bieden voor de voetganger en het terras. Bestaande parkeergarages lijken hiervan te profiteren, mede doordat bezoekers het OV nog mijden en kiezen voor eigen autogebruik. Maar ook daarbij geldt dat “vol is vol”. Het inzetten op het uitbreiden van de capaciteit van parkeergarages, met dus meer autoverkeer naar en in de binnenstad, zal geen politieke punten scoren en op weerstand van eigen kiezers kunnen rekenen. Bovendien blijken parkeergarages zich prima te lenen voor andersoortig stedelijk gebruik. Waar het dubbelgebruik eens voorbehouden leek te zijn aan Miami en Frankfurt, is nu ook een strandbad op de bovenverdieping van de lelijkste parkeergarage van Nederland gewoon. Daarbij kan mogelijk wonen een gat in de binnenstad invullen. Absolute winnaar lijkt de fiets, waarbij de toename van de verkoop van elektrische fietsen in de pas loopt met toename



van het aantal coronabesmettingen. Meer eigen en veelal ook kostbaar fietsbezit zal de vraag verminderen naar deelfietsystemen, mits de beschikbaarheid van betaalbare fietsenstallingen met voldoende tappunten voor de e-bike op orde is. Bij inrichting van de openbare en publieke ruimte zal een heldere markering moeten worden gemaakt tussen voetganger en fietser om evidente conflicten te voorkomen. Auto's in parkeergarages maken plaats voor fietsen. Naast de trambaan ook de fietsbaan.

Nieuwe invulling van de openbare ruimte

Een andere ontwikkeling die niet meer te stuiten valt, is de vergroening van de binnenstad. Bewoners claimen, na maanden opgesloten te zijn geweest, 'haar' openbare ruimte en koesteren daarbij de relatieve rust en ruimte gedurende de lockdown. Bestaande parken blijken op zomerdagen overvol. Stenige en onbestemde ruimten worden getransformeerd tot stadscamping, volleybalveld en buurttuin. Beeldkwaliteitsplannen voor de openbare ruimte verdwijnen in de prullenbak en natuurstenen stoepen worden getransformeerd tot Praxis-gevel-tuin en een parkeerveld wordt pocket-park. Ook de ondernemer zoekt de weg naar buiten. Kostbare investeringen in winkelvastgoed, cultuurpaleizen en leisure-centra blijken niet voldoende te renderen in een maatschappij waarbij het met elkaar binnen zijn als groot gevaar wordt geduid. Nieuwe verdienmodellen worden gezocht waarbij publieke ruimte wordt ge-semi-privatiseerd: terras op de weg, modeshow op straat, buitentheater en openluchtbioscoop op het Cultuurplein.

Toekomstperspectief

De coronacrisis lijkt wel de genadeklap voor mkb-ondernemers in de binnenstad en ketens die door hedgefondsen bestuurd worden. Verdere afname van winkelareaal lijkt onomkeerbaar, ook omdat nu echt iedereen de weg naar e-commerce heeft gevonden en internetverkoop verder is gestegen. Verdere concentratievorming van commercieel vastgoed in het stadhart gekoppeld aan de transformatie van winkels naar wonen is evident. Kopers zijn meer kritisch over de kwaliteit van hun woning en leefomgeving. De binnenstadsbewoners koesteren door de crisis meer de waarden die eigenlijk behoren aan het buitengebied: rust, ruimte, groen en "eigen" grond. De waarden van de binnenstad, zoals de beschikbaarheid van voorzieningen met 24-uurs-reuring, zullen anders gewogen worden. Bewoners zijn meer gespist op nieuwe parkeer- en verkeersplannen, nieuwe evenementenvergunningen en inrichtingsplannen voor het openbaar gebied. Bovendien zullen ook de bestaande elementen ter discussie komen te staan: de kwaliteit en het gebruik van bestaande openbare ruimte, de indeling van het straatprofiel, het bouwbesluit en de welstandwoning.

Conclusie

Vraag in inleiding was: is de Coronacrisis nu een "gamechanger"? In de publicatie in 2035 zullen we met gepaste afstand nog eens 15 jaar terugkijken maar voor nu lijkt het erop dat de crisis met name een aantal trends/ontwikkelingen in een versnelling heeft gebracht, zoals de autoluwe binnenstad en de wens voor meer groen. Daarbij lijkt de strijd om de openbare ruimte tussen bewoner, (fiets)bezoeker en ondernemer fors aangescherpt. Deze vraagstukken moeten gestuurd worden: doordacht en met een passend participatie- en besluitvormingsproces. Niet alleen vanuit overheid, maar ook vanuit de overige partijen zoals de ondernemingsvereniging en het bewonerscollectief. Mooie taak voor het binnenstadsmanagement om ook dit vraagstuk voortvarend op te pakken.