



Haarlem

Gemeente Haarlem

Rob van Doorn

Wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Aan de commissie Beheer

Datum 13 december 2012
Ons kenmerk WZ//2012/481048
Contactpersoon MF Werkhoven
Doorkiesnummer (023) 511 3383
E-mail mwerkhoven@haarlem.nl
Bijlagen 1
Onderwerp 'Notitie en visie winkelcentrum Cronjéstraat' van Bureau Bodewes

Geachte commissieleden,

Tijdens de vergadering van de commissie Beheer van 6 december jongstleden werd ingesproken over de Cronjéstraat. Ook kwam de 'Notitie en visie winkelcentrum Cronjé' van Bureau Bodewes ter sprake. Daarbij heb ik aangegeven dat ik u deze notitie zou doen toekomen voor de commissievergadering van 13 december aanstaande. Bij deze treft u de notitie als bijlage aan.

Verder vroeg u om toezending van de opzet van de enquête die ik laat verrichten. Deze opzet is nog niet gereed, die krijgt u voor de eerstvolgende commissievergadering in het nieuwe jaar toegezonden. Ook de winkeliersvereniging Cronjé krijgt die ter becommentariëring.

Tenslotte meldde ik u dat er nog deze maand geënquêteerd zou worden. Voor een representatief beeld (kerstdrukke) wordt de enquête echter tot eind januari, begin februari uitgesteld. Dit past uiteraard binnen de planning van de motie *Cronjé Hupsakee* (nr. 38). Daarin vraagt u het college namelijk uiterlijk maart 2013 een studie over de bereikbaarheid en de vitaliteit van de Cronjéstraat te presenteren.

Ik hoop u met het voorgaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Rob van Doorn

Aan: gemeente Haarlem
Melvin Werkhoven
afdeling OGV Beleid, wijkzaken

Van: Bureau Bodewes
Jan Bodewes

Betreft: Notitie en visie winkelcentrum Cronjé

Datum: 03 oktober 2012

Opdracht en inleiding

De gemeente Haarlem heeft mij verzocht een notitie te schrijven over winkelcentrum Cronjé met de aanloop, besluitvorming en invoering van de huidige autoluwe status van het winkelcentrum als onderwerp. Ook is mij gevraagd de notitie te besluiten met mijn visie op het huidige functioneren en de toekomst van het winkelcentrum en op de oplossingsrichtingen die op dit moment kunnen worden overwogen.

Het is niet mijn gewoonte mijzelf een positie te geven in mijn notities. Hier moet ik een uitzondering maken want ik ben juist gevraagd vanwege mijn eerdere betrokkenheid. Ik was de voorzitter van het bestuur van de winkeliersvereniging gedurende vrijwel de gehele periode van discussie vooraf, de afstemming met de gemeente tot aan de invoering van het autoluwe regime, samen een periode van tien jaar. Ook mijn aantreden als voorzitter was autoluw gerelateerd. Mijn voorganger kon niet verder met zijn leden na een confrontatie over een proefafsluiting voor autoverkeer.

Mijn bureau is actief in relaties tussen overheden en groepen van ondernemers en onder andere gespecialiseerd in detailhandelsconcentraties. Op dit moment ben ik adviseur van de gemeente Den Haag in haar streven de belangrijkste 40 winkelcentra in die stad te voorzien van centrale ondersteuning.

Weergave historie Cronjé autoluw

De jaartelling is circa

19.. De oorsprong van een autoluwe Cronjé is politiek bepaald. Ooit, ik weet niet precies wanneer, is het autoluw- of autovrijmaken van het winkelcentrum opgenomen in een collegeprogramma. Waarschijnlijk was dat begin jaren 90 al het geval zonder een prominent punt te zijn, het voornemen werd niet vertaald in beleid, laat staan dat er toen al werd gesproken over invoering van een autoluw regime;

1993 Gemeente en het bestuur van de winkeliersvereniging werken op initiatief van de laatste intensief samen aan een heel andere klus, de vervanging van de oude en in negatieve zin zeer beeldbepalende luifels. Die operatie slaagt glansrijk met bijna 100% vervanging. De straat kon met een nieuwe uitstraling en elan in grote eensgezindheid verder. Als beleidsmedewerker EZ was ik voor de gemeente projectverantwoordelijk, het begin van mijn relatie met de Cronjé;

1994 Begin 1994 verliet ik de dienst van de gemeente Haarlem, werkte aanvankelijk nog voor de gemeente Leiden en begon begin 1995 Bureau Bodewes;

1995 De gemeente Haarlem maakt werk van haar autoluwe voornemen en gaat met de winkeliersvereniging in overleg. De toenmalige voorzitter begrijpt de lading van het voorstel. Een wijziging van verkeersregime is ingrijpend voor ieder winkelcentrum, het verdeelt de ondernemers en niet in de laatste plaats, een winkeliersvereniging of de ondernemers hebben niet het laatste woord. Dat is aan de gemeente in de afweging van meer belangen. Tegen deze achtergrond gaat het bestuur van de winkeliersvereniging accoord met een proefafsluiting van een jaar met een open einde van een definitieve afsluiting of een minder ingrijpende wijziging van het verkeersregime. Deze keuze wordt niet geaccepteerd door de leden.

Voorzitter en leden kunnen niet samen verder. Er volgt overleg met de gemeente. De proef gaat van tafel, maar niet het autoluwe voornemen. De gemeente ondersteunt de winkeliersvereniging in het aanstellen van een onafhankelijke interim voorzitter, ondergetekende;

1996 De Cronjé werkt aan het herstel van de onderlinge banden in het winkelcentrum, het opnieuw opbouwen van de in korte tijd afgekalfde ledenparticipatie. Als inhoudelijke bijdrage plaatst de gemeente haar autoluwe voornemen in de ijskast;

1999 Na enige jaren van rust en opbouw komt het onderwerp autoluw terug op de agenda. Door wijzigingen in het parkeerregime in de woonomgeving van het winkelcentrum, door de planvorming voor het Ripperdatterrein en doordat de gemeente een autoluwe Cronjé bij beide onderwerpen wenst te betrekken. Het bestuur van de winkeliersvereniging staat voor een lastige keuze. Strijden met de gemeente over het afwenden van autoluw of toch autoluw accepteren onder de voorwaarden van voldoende alternatieve parkeerplaatsen en een set van aanpassingen in en om het winkelcentrum.

Alle winkeliers bijeengeroepen, leden en niet leden, kiezen voor het laatste. Het is zeer de vraag of autoluw nog kan worden afgewend en deze keuze biedt in ieder geval zicht op voldoende parkeerplaatsen. Deze opstelling betaalt uit met de realisatie van de parkeergarage. Ondertussen onderhandelen winkeliersvereniging en gemeente over regime en verblijfsklimaat van een vanaf dat moment onafwendbaar autoluw winkelcentrum.

2006 In de aanloop van de afsluiting worden een aantal aanpassingen aan een autoluw verblijfsklimaat in het winkelcentrum gerealiseerd. De meeste horecabedrijven krijgen terrasruimte voor of zo dicht mogelijk bij het bedrijf, er komt extra straatmeubilair vooral fietsparkeervoorzieningen, het rijvlak wordt zoveel mogelijk van kuilen en butsen ontdaan en de stoepen worden opnieuw gelegd met oud materiaal.

Het ziet er best aardig uit, maar het heeft geen autoluwe kwaliteit. De gemeente heeft geen geld en de winkeliers zien op tegen een aan het autoluwe regime voorafgaande ingrijpende herprofilering die een maandenlange afsluiting vóór de afsluiting zou betekenen. Er wordt wel gesproken over een volledige herprofilering ná de afsluiting, maar daarover kunnen met de gemeente geen harde afspraken worden gemaakt.

2007 Het autoluwe regime gaat in.

Achter de weergave

Het is niet zo dat een autovrije winkelstraat per definitie beter functioneert dan een met auto's. In de centra van binnensteden en in moderne winkelcentra werkt autoluw uitstekend onder de voorwaarden van de juiste branchering, een goed verblijfsklimaat en de nabijheid van goede parkeervoorzieningen. Maar de Cronjé ligt niet in het stadscentrum, staat op zichzelf en lijkt op vrijwel geen enkele andere winkelstraat in Nederland. De oorspronkelijke proefafsluiting was zo gek nog niet.

Dat alle winkeliers uiteindelijk hebben ingestemd met de invoering van autoluw is dan ook zeker geen kwestie van een unanieme overtuiging. De helft bleef van bevreesd tot uitgesproken tegen. Maar er werd wèl samen opgetrokken. Het ledenpercentage loopt op tot boven de 90% net voor de afsluiting. Dat de invoering van autoluw ook goed zou kunnen aflopen wordt bevestigd door de komst van ketens van buiten met de Hema als hoogtepunt.

In deze notitie is tot nu toe alleen over auto's gesproken maar het fietsen speelt een heel belangrijke rol in dit dossier. De gemeente wilde graag maximale toegankelijkheid voor fietsers. Die gedachte wordt wel ondersteund door ondernemers - veel klanten komen op de fiets - maar er zijn ook kantekeningen. Hoe pakt fietsen in 2 richtingen uit, wat doet het met het verblijfsklimaat?

Mijn beeld van na de afsluiting; heel veel fietsbezoekers, het aantal fietsparkeervoorzieningen dat steeds achter de feiten aanloopt, overal fietsen in en buiten de stallingplaatsen. Er is geen sprake van een traditionele autoluwe straat waar de voetganger de baas is en het verblijfsklimaat leidend. Al direct na het vertrek van de auto's is te zien dat ondanks de opknap, het de straat ontbreekt aan voldoende kwaliteit in de openbare ruimte. Het Cronjé gedeelte van de mooiste parkeergarage van Haarlem staat ondertussen vrijwel leeg.

Parkeergarage Cronjé

Er is heel lang gedacht of gehoopt dat het vullen van het openbare gedeelte van de parkeergarage een kwestie van gewenning, van tijd zou zijn. Maar inmiddels mag wel worden geconcludeerd dat die verwachting niet meer zal uitkomen.

Het aantal autoklanten binnen het autoluwe regime valt tegen. Ik zie daar twee redenen voor. In de eerste plaats ligt het glazen voetgangershuisje verder van de meeste winkels dan de gemiddelde klant wil lopen. Overigens was het de wens van de winkeliersvereniging om de in- en uitgang voor voetgangers in de nieuwbouw op de hoek van de Schoterweg – Kleverlaan te situeren. Deze wens werd afgewezen. De tweede plaats gaat ook over de afstand maar nu gerelateerd aan het verblijfsklimaat in de winkelstraat. Ver willen lopen veronderstelt een langer verblijf. Dat heeft een verblijfsklimaat nodig dat op funshoppende voetgangers is afgesteld. Terwijl de keuze op de fietser is gevallen, de benodigde kwaliteit achterbleef en de opwaardse beweging in de branchering stokte.

Winkelcentrum Cronjé en detailhandelsstructuur Haarlem

In alle detailhandelsnota's van Haarlem die ik ken behoort de Cronjé met het centrum van Haarlem en winkelcentrum Schalkwijk tot de grote drie. De Cronjé is steeds zonder discussie het stadsdeelcentrum van Haarlem-Noord. De overige winkelcentra in Noord zijn aanvullend.

In de praktijk is die werkelijkheid gaan schuiven. De Spaarneboog, ooit bedoeld voor uitsluitend grootschalige detailhandel is afgezien van mode aanzienlijk versterkt. Met een met de Cronjé concurrerend prijssegment en met een welkom klimaat voor de autobezoeker.

De kop van Haarlem-Noord ondergaat een metamorfose en het winkelcentrum daar gaat mee met een aanzienlijke uitbreiding van verkoopoppervlak, met ondergronds parkeren direct onder het winkelcentrum en met een opgaande lijn in branchering. Veel supermarkten, ook in stadsdeel noord, nemen een steeds breder assortiment.

Het lijkt ook wel of de Cronjé steeds meer met zichzelf concurreert. Er is een sterker noordelijk gedeelte met de belangrijkste trekkers die niet toevallig dicht bij het Soendaplein zijn gevestigd. Er is een minder sterk zuidelijk gedeelte. Ook in deze zin werkt de parkeergarage die het meest in de nabijheid van het zuidelijke gedeelte ligt niet.

In een nieuwe detailhandelsnota zal ongetwijfeld de vraag worden gesteld wat de positie van de Cronjé in de toekomstige detailhandelsstructuur van Haarlem zou kunnen zijn. Ik denk dat er een toekomst ligt, de brede mix van aanbod in een groot aantal winkels is nog steeds uniek in Haarlem-Noord. Maar de positie van de Cronjé is niet langer onaantastbaar of vanzelfsprekend en ook haar omvang staat niet langer vast. Het is de consument die kiest en in en om Haarlem steeds meer te kiezen heeft gekregen.

Toekomst van het winkelcentrum gerelateerd aan de toekomst van de detailhandel

Het is in het bestek van deze notitie onmogelijk om een compleet beeld te schetsen van de omslag die de Nederlandse detailhandel te wachten staat. Heel toegankelijk in dit kader zijn de publicaties van het HBD, 'Het nieuwe winkelen' en '2020'.

Nog los van de huidige crisis zal er steeds meer anders worden gekozen en gekocht. Daarbij is het niet zo dat het online winkelen de traditionele winkel zal verdrijven. Het is veel meer zo dat de consument steeds meer combinaties van 'kunnen aankopen' verwacht, de traditionele winkel ook als showroom ziet en steeds opnieuw bepaalt waar en hoe er zal worden aangekocht. Dat heeft gevolgen voor individuele winkels en nog meer voor winkelcentra. Van 'ik koop van alles in de Cronjé' zal nooit meer sprake zijn tenzij het winkelcentrum heel veel van die individuele aankoopbeslissingen steeds opnieuw in de richting van het winkelcentrum kan buigen. Dat vraagt meer dan ooit om winkelcentra waarin winkeliers samen optrekken, waarin er combinaties (cross-overs) van aankoopmogelijkheden zijn, met een uitstekende service en goed uitgewerkte kortingsacties voor consumenten. Steeds meer wordt er gedacht dat deze zaken collectief zullen moeten worden opgelost en aangeboden. Dat er meer dan ooit samenwerking van winkeliers noodzakelijk is. Dan blijft er ook nog de basis, een sterke branchering en een goed verblijfsklimaat met een optimale kwaliteit van de openbare ruimte. Zaken die winkeliers niet uitsluitend met elkaar kunnen regelen omdat dit buiten hun invloed en financiële bereik ligt.

Ook in het 'nieuwe winkelen' wordt autobereikbaarheid en parkeren als een belangrijke blijvende factor gezien. Het is echter ook een gegeven dat de consument tegelijkertijd het verblijven, de beleving steeds belangrijker gaat vinden. Het is een vraag of de auto tot in de Cronjé bijdraagt aan deze beleving van de consument.

Tenslotte past een opmerking over het winkelareaal van Nederland. Nederland is overbewinkeld en het benodigde aantal winkelmeters gaat afnemen. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat de beste winkelcentra sterker zullen worden en er op andere plekken sprake zal zijn van ingrijpende krimp en functiewijziging.

Mijn conclusies

Ik heb waardering voor het oude en het nieuwe bestuur van de winkeliersvereniging. Het valt niet mee om winkelcentra te besturen waar iedereen het altijd beter weet en maar weinigen collectieve verantwoordelijkheid nemen. Het is ook zo dat de controverse over autoluw nu al jaren de kwaliteit en kracht van de collectieve organisatie van de Cronjé aantast. Het oude bestuur kon onmogelijk nog iedereen meekrijgen. Het nieuwe bestuur maakt zich met het dominant inzetten op het wijzigen van het autoregime op voorhand kwetsbaar. Omdat er met deze inzet nog maar één oplossing mogelijk is, omdat het in deze niet aan hen is om te besluiten, omdat autoluw veel minder zwart-wit deel uitmaakt van de beste toekomst voor het winkelcentrum;

De Cronjé is door haar lengte niet alleen een opvallende, maar ook een bijzonder kwetsbare straat. Insiders en publiek weten waar de loop zit. Al jaren is er in deze zin sprake van een drukker en minder druk gedeelte. In dit onderscheid is het huidige regime met optimale fietsbereikbaarheid wel logisch. Alle fietsers kunnen optimaal overal komen. Of dat ook zo is voor automobilisten in het geval van autoparkeren is de vraag. Het aantal parkeerplaatsen in de straat is gering en 'voor de deur' kunnen parkeren zal op de betere tijdstippen een utopie blijven;

Bij het handhaven van de huidige patstelling zal de winkeliersvereniging geen bepalende stappen kunnen zetten in het verbeteren van de voor het 'nieuwe winkelen' benodigde collectieve organisatie. Terwijl de aandacht naar de auto uitgaat raakt het winkelcentrum in de benodigde innovatie en ontwikkeling steeds verder achterop. Inmiddels is ook de kwaliteit van de openbare ruimte tot een dramatisch niveau gedaald en daarin stelt de gemeente geen investeringen te kunnen doen. Er is al jaren geen sprake meer van een opwaardse ontwikkeling in de komst van nieuwe, betere winkels. Als er niets gebeurt dan gaat winkelcentrum Cronjé definitief tot de verliezers behoren;

Mijn overtuiging is dat de terugkeer van de auto in de straat een aantal bedrijven verbetering zal brengen, maar het winkelcentrum als geheel niet. Het laatste dat deze notitie echter moet doen is bijdragen aan het spel van voor of tegen. De Cronjé is atypisch, de parkeergarage is niet de oplossing gebleken. Er moet in ieder geval veel gebeuren en dat kan pas beginnen als de gemeente en het bestuur van de winkeliersvereniging hun strikte patstellingen verlaten. Dan is er weer alles mogelijk in de Cronjé en dat verhoogt de kans op het beste;

Het is de consument die kiest. Dat klinkt logisch maar vraagt toch om een belangrijke omslag in het denken van winkeliers. Met deze omslag kom je op veel meer factoren die van belang zijn voor een winkelcentrum en ook op het feit dat de auto deels conflicteert met andere belangrijke voorkeuren van consumenten.

Naar een oplossing

Afzien van patstellingen kan een begin zijn. Ik denk ook dat het goed is om als gemeente en bestuur van de winkeliersvereniging nog een keer **samen** een bureau te vragen om een expertvisie of samen één plan te trekken als dat nu al mogelijk is. Ik begrijp dat er al sprake is van overleg en er gesproken wordt over een onderzoek;

Het is ook te overwegen om een winkelcentrummanager toe te voegen aan het winkelcentrum. Met de steun van de gemeente kan dat een sterke kandidaat zijn die bestuur en straat verder helpt in het overstijgen van patstellingen en het aanvaarden van moeilijke conclusies;

Er is nu al een regime waarin de auto tijdens de winkeltijden gedurende twee tijdsblokken over de volle lengte van het winkelcentrum wordt toegelaten. Dat regime zou in tijd nog kunnen worden uitgebreid zonder dat het autoluwe karakter en het verblijfsklimaat op de meest drukke momenten wordt aangetast.

Er is ook een oplossing mogelijk waarin een gedeelte van de straat geheel voor auto's wordt opengesteld en een ander gedeelte geheel autovrij blijft;

In de laatste oplossing komt er een aanloopgedeelte en een kerngedeelte. In beide gedeelten valt geld te verdienen voor de juiste zaken. Dat is een heel ingrijpende operatie, maar wel een die het beste van meer visies combineert;

In alle oplossingen is er een ingrijpende kwalitatieve ingreep in de openbare ruimte noodzakelijk en daarmee komen we op het probleem van het geld. Een herprofilering behoort tot het domein van gemeentelijke financiering. Het is ongetwijfeld zo dat er daarvoor nu geen geld is, maar dat laat onverlet dat er met het reserveren van een uitgave voor over een aantal jaren weer perspectief kan worden geboden;

De winkeliersvereniging is afhankelijk van contributie. De gemeente kan helpen met het oprichten van een ondernemersfonds. Dat maakt de winkeliersvereniging minder afhankelijk van ledenbijdragen en het fonds kan worden ingezet voor het implementeren van 'het nieuwe winkelen'. Voor een opwaardse beweging die onmiddellijk kan worden ingezet en die kan worden ondersteunend door de eerder genoemde manager.

Tenslotte vraagt ook de toekomst van de parkeergarage om aandacht. Die komt niet vol met klanten van de Cronjé en er moet dus ook aan andere gebruik worden gedacht. Als direct omwonende kan ik mij voorstellen dat overdekt parkeren in de garage tegen een aanvaardbare extra uitgave op de kosten van mijn parkeervergunning een optie kan zijn. Een andere optie is dat er tegenwoordig veel wordt betaald voor tijdelijke extra opslagmogelijkheden. Bezie ook hier alle mogelijkheden met en zonder winkelcentrum en er ontstaan meer kansen dan die het huidige gebruik biedt.

Bureau Bodewes
03 oktober 2012