

<p>Onderwerp</p> <p>Voorgenomen besluit - Winkelstraat Cronjé voor autoverkeer open van maandag tot en met vrijdag; autovrije winkelstraat Cronjé beperkt tot weekend</p>	<p>Bestuurlijk behandelvoorstel (2013/467186)</p> <p>GOB/NOORD</p>
<p>Collegebesluit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het college besluit voor de inspraak vrij te geven het voornemen om de autovrije winkelstraat Cronjé te beperken tot de zaterdag en de zondag en op maandag tot en met vrijdag de winkelstraat weer open te stellen voor autoverkeer met laad- en losplekken voor de winkels en betaald parkeren. 2. Dit besluit heeft geen extra financiële consequenties; de met de uitvoering van dit besluit gemoeide kosten worden gedekt uit de daarvoor beschikbare begrotingsposten. 3. Het besluit over het autoluw maken van de Cronjéstraat (WZ/OGV/22127 d.d. 26-2-2008) wordt hiermee ingetrokken. 4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht; 5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie 6. Beheer en Ontwikkeling. 	<p>Auteur: Evers, M.</p> <p>Email:</p> <p>Telefoonnr 023-5113357</p>
<p>Samenvatting/Doel/grond besluit</p> <p><u>Vitaliteit winkelstraat Cronjé versterkt</u> Bij de werkconferentie is gebleken dat de vitaliteit van de winkelstraat Cronjé versterkt wordt door het voorgenomen besluit.</p> <p><u>Draagvlak voor het beperken van de autovrije winkelstraat tot het weekend</u> Bij de werkconferentie is tevens gebleken dat het grootste gedeelte van de ondernemers en de meest betrokken wijkraad zich kunnen vinden in het voorgenomen besluit.</p>	<p>B&W vergadering</p> <p>Vergadering BenW d.d. 19-11-2013</p> <p>Bijlagen</p>



Collegebesluit

**Onderwerp: Voorgenomen besluit - Winkelstraat Cronjé voor autoverkeer open van maandag tot en met vrijdag; autovrije winkelstraat Cronjé beperkt tot weekend
BBV nr: 2013/467186**

1. Inleiding

In de motie Cronjé hupsakee van 8 november 2012 heeft de Raad aan het College gevraagd om een studie te presenteren aan de Raad (commissie beheer) met betrekking tot de toekomst van de bereikbaarheid en vitaliteit van de Cronjéstraat.

Na de ontvangst van de toekomstvisie van de winkeliersvereniging Cronjé in november 2012 is begin dit jaar een enquête gehouden onder de passanten van de Cronjéstraat en het digipanel. Tenslotte is een werkconferentie gehouden waarin de zienswijzen van de ondernemers, stakeholders en de wijkraad voor de bereikbaarheid en vitaliteit van de Cronjéstraat zijn geïnventariseerd. Hierbij waren ook het college van Burgemeester en Wethouders en de raadsleden uitgenodigd.

Nu de participatiefase is afgesloten kan een besluit worden genomen dat vrij wordt gegeven voor de inspraak.

2. Besluitpunten college

1. Het college besluit voor de inspraak vrij te geven het voornemen om de autovrije winkelstraat Cronjé te beperken tot de zaterdag en de zondag en op maandag tot en met vrijdag de winkelstraat weer open te stellen voor autoverkeer met laad- en losplekken voor de winkels en betaald parkeren.
2. Dit besluit heeft geen extra financiële consequenties; de met de uitvoering van dit besluit gemoeide kosten worden gedekt uit de daarvoor beschikbare begrotingsposten.
3. Het besluit over het autoluw maken van de Cronjéstraat (WZ/OGV/22127 d.d. 26-2-2008) wordt hiermee ingetrokken.
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht;
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer en Ontwikkeling.

3. Beoogd resultaat

Met het beperken van de autovrije winkelstraat Cronjé tot de zaterdag en de zondag neemt de bereikbaarheid voor het kort parkeren voor de winkels die hiervan afhankelijk zijn op de door de weekse dagen toe. Daarnaast blijft voor de dagen in het weekend de winkelstraat Cronjé autovrij omdat op die dagen de klanten langer in de winkelstraat verblijven.

4. Argumenten

Vitaliteit winkelstraat Cronjé versterkt

Bij de werkconferentie is gebleken dat de vitaliteit van de winkelstraat Cronjé versterkt wordt door het voorgenomen besluit.

2013/467186 Voorgenomen besluit - Winkelstraat Cronjé voor autoverkeer open van maandag tot en met vrijdag; autovrije winkelstraat Cronjé beperkt tot weekend
2

Draagvlak voor het beperken van de autovrije winkelstraat tot het weekend

Bij de werkconferentie is tevens gebleken dat het grootste gedeelte van de ondernemers en de meest betrokken wijkraad zich kunnen vinden in het voorgenomen besluit.

5. Kanttekeningen

Onbekend is wat het draagvlak is bij de respondenten uit de enquête voor het alleen door de weeks openstellen voor auto's.

Uit de enquête komt wel een beeld dat voor het helemaal (dus ook in het weekend) openstellen voor auto's het draagvlak lager is dan voor het handhaven van de huidige autovrije situatie.

6. Uitvoering

Het concept verkeersbesluit zal gepubliceerd worden in de stadskrant. Binnen 6 weken kunnen zienswijzen worden ingediend. Ook zal een informatieavond worden georganiseerd.

Het college van B & W legt met de nota van zienswijze een definitief besluit voor aan de Raad.

6. Tot slot

Met de winkeliersvereniging Cronjé is afgesproken dat met hen en de gemeente in een gezamenlijke werkgroep het uitvoeringsplan wordt opgesteld.

7. Bijlagen

- Verkeersbesluit
- Verslag werkconferentie Cronje 21 mei 2013 (digitaal)
- De toekomstvisie van de winkeliersvereniging Cronjé van november 2012 (digitaal)
- Enquête

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



Ontwerp - verkeersbesluit aanpassing voetgangerszone Generaal Cronjéstraat en Julianapark Haarlem

Nr. 2013/450846

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

Gelet op de Wegenwet, de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WWV 1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW);

Gelet op afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht waarin de uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt beschreven.

Overwegende:

dat de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark gelegen zijn binnen de bebouwde kom van Haarlem;

dat deze wegen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark wegen zijn als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de WWV 1994;

dat gelet op dit artikel het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem bevoegd is tot het nemen van verkeersbesluiten voor de genoemde wegen;

dat de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem is opgenomen in het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (hierna: HVVP);

dat deze categorisering aansluit op de categorisering, zoals bedoeld in het landelijk beleid Duurzaam Veilig;

dat wegen gelegen zijn in een verblijfsgebied, waarbij de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de verblijfsfunctie;

dat de wegen in de huidige situatie zijn aangewezen als een voetpad dat van kracht is op maandag tot en met zaterdag van 11.00 – 17.00 uur en op koopavonden en –zondagen;

dat het fietsverkeer (geen snorfietsers) is toegestaan op deze wegen;

dat de genoemde wegen daarnaast zijn aangewezen als een eenrichtingsweg in noordelijke richting met uitzondering van het fietsverkeer (geen snorfietsers);

dat de winkeliersvereniging Cronjé in 2012 en 2013 een onderzoek heeft uitgevoerd met betrekking tot de vitaliteit en bereikbaarheid van de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark;

dat de winkeliersvereniging daarnaast een werkconferentie heeft georganiseerd om de resultaten van het onderzoek te bespreken;

dat de winkeliersvereniging op basis van dit onderzoek het college verzocht heeft om de geldigheidsduur van het voetpad zodanig te beperken dat het voetpad enkel nog van kracht is op zaterdag en zondag van 11.00 – 17.00 uur;

dat het college besloten heeft dit verzoek te honoreren;

dat hierdoor het gemotoriseerd verkeer op werkdagen gedurende alle tijden gebruik kan maken van de genoemde wegen;

dat om te voorzien in de bereikbaarheid van het bevoorradend verkeer een vijftal laad- en losgelegenheden voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen wordt aangewezen;

dat om het voorzien in de bereikbaarheid van bestuurders vanuit en richting de Generaal de Wetstraat en de Generaal Joubertstraat het daarnaast wenselijk is om de eenrichtingsweg op het gedeelte van de Generaal Cronjéstraat tussen de aansluitingen met de Schoterweg en de Generaal de Wetstraat op te heffen;

dat in de huidige situatie op de onderborden van de eenrichtingsweg op de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark tussen de aansluitingen met de Generaal de Wetstraat en het Soendaplein is aangegeven dat snorfietsen verboden zijn;

dat deze onderborden niet juist zijn, aangezien snorfietsen wel gebruik mogen maken van dit weggedeelte in noordelijke richting;

dat de tekst op deze onderborden dan ook hierop worden aangepast;

dat het in het kader van bordensanering wenselijk is om de verplichte rijrichtingen (die enkel van kracht zijn tijdens het van kracht zijn van de voetgangerszone) die ter ondersteuning aanwezig zijn op de zijwegen van de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark op te heffen;

dat de hiervoor benoemde verkeersmaatregelen gerealiseerd kunnen worden door middel van het plaatsen van de verkeersborden E7 van bijlage 1 van het RVV 1990, het aanpassen van de onderborden onder de borden C2 en G7 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van de verkeersborden C3, C4, D4 en D6 van bijlage 1 van het RVV 1990;

dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het uitvoeren van de hiervoor beschreven verkeersmaatregelen een verkeersbesluit vereist is;

dat gelet op artikel 2 van de WWW 1994 de verkeersmaatregelen strekken tot het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemandateerde van de politie;

dat de politie heeft ingestemd met de hierna genoemde maatregelen;

dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht op dit besluit van toepassing wordt verklaard;

dat tijdens de ter inzage termijn een inloopavond voor belanghebbenden wordt georganiseerd, waardoor belanghebbenden inzicht krijgen in de voorgenomen verkeersmaatregelen.

Het ontwerp - besluit:

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem is voornemens te besluiten:

- door het vervangen van de tekst 'ma t/m za 11.00 – 17.00 h' op de onderborden onder de verkeersborden G7 van bijlage 1 van het RVV 1990 voor de tekst 'za & zo 11.00 – 17.00 h' op de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark tussen de aansluitingen met de Generaal de Wetstraat en het Soendaplein een voetpad aan te wijzen dat enkel van kracht is op zaterdag en zondag van 11.00 – 17.00 uur;
- door het plaatsen van de verkeersborden E7 van bijlage 1 van het RVV 1990 met de onderborden OB504 op de hierna genoemde locaties een vijftal gelegenheden aan te wijzen voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen:
 - o op de Generaal Cronjéstraat ter hoogte van het perceel Generaal Cronjéstraat 35;
 - o op de Generaal Cronjéstraat ter hoogte van het perceel Generaal Cronjéstraat 88;
 - o op de Generaal Cronjéstraat ter hoogte van het perceel Generaal Cronjéstraat 113;
 - o op het Julianapark ter hoogte van het perceel Julianapark 32;
 - o op het Julianapark ter hoogte van het perceel Julianapark 66.
- door het verwijderen van de verkeersborden C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 op de Generaal Cronjéstraat tussen de aansluitingen met de Schoterweg en de Generaal de Wetstraat de eenrichtingsweg in noordelijke richting op het benoemde weggedeelte op te heffen;

- door het vervangen van de tekst 'fietsen uitgezonderd, voor snorfietsen verboden' op de onderborden onder de verkeersborden C2 van bijlage 1 van het RVV 1990 voor de tekst 'fietsen uitgezonderd, voor snorfietsen gesloten' op de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark tussen de aansluitingen met de Generaal de Wetstraat en het Soendaplein de betreffende eenrichtingsweg ook van toepassing te verklaren voor snorfietsen;
- door het verwijderen van de verkeersborden D4 van bijlage 1 van het RVV 1990 met de bijbehorende onderborden op de Spaansevaartstraat, de Dr. Leijdsstraat, de Kloosterstraat en de Paul Krugerstraat ter hoogte van de aansluitingen met de Generaal Cronjéstraat en het verkeersbord D6 van bijlage 1 van het RVV 1990 met het bijbehorende onderbord op de Schoterweg ter hoogte van de aansluiting met de Generaal Cronjéstraat de geboden tot het volgen van de rijrichting die op de borden zijn aangegeven op te heffen.

Haarlem,

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem

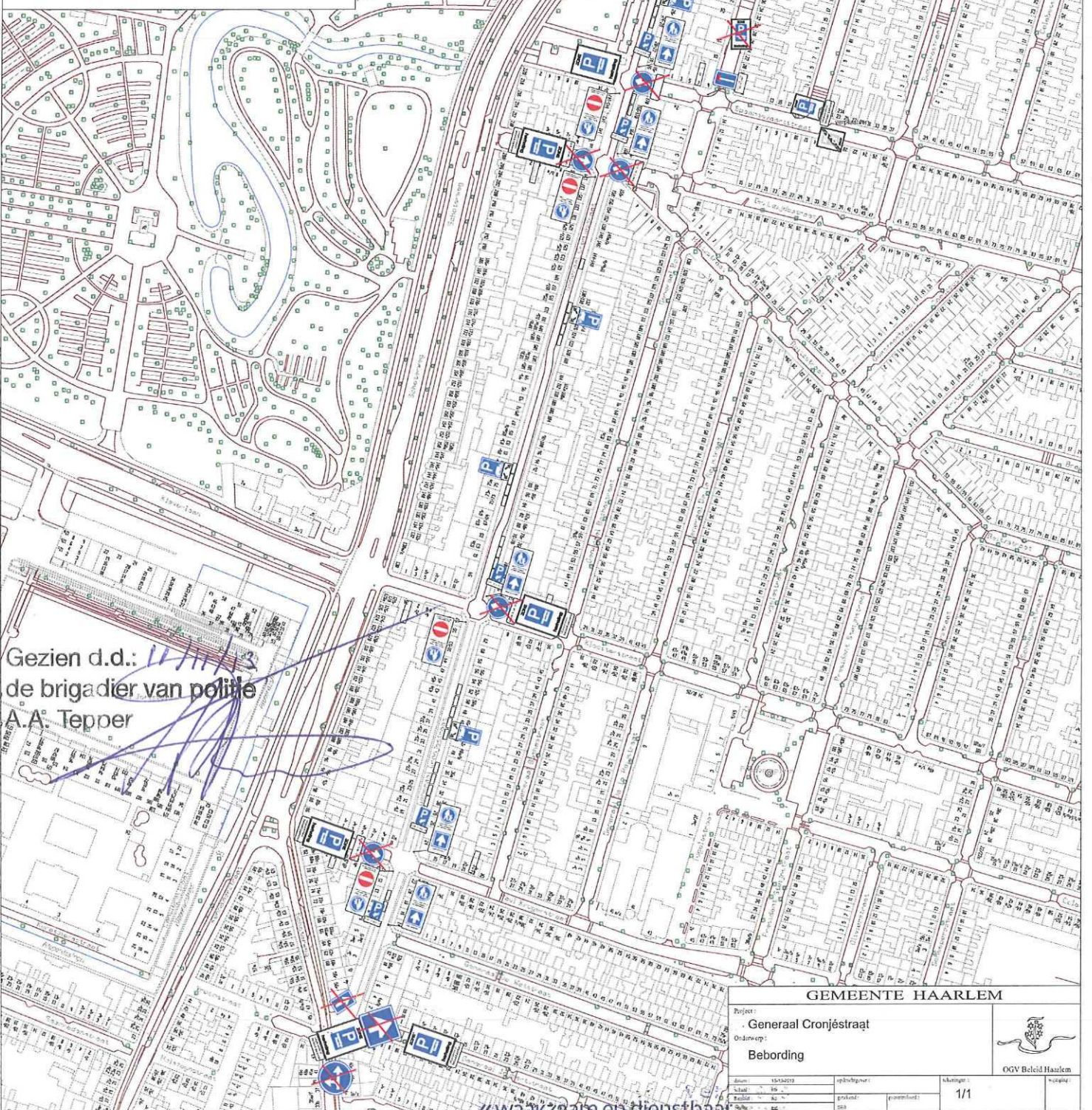
Burgemeester,

secretaris,

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4. algemene wet bestuursrecht) is op dit besluit van toepassing. Dit ontwerp - verkeersbesluit ligt gedurende zes weken ter inzage voor zienswijzen, belanghebbenden kunnen gedurende deze termijn hun zienswijzen kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders, na afloop van de ter inzage termijn wordt een notitie van zienswijzen opgesteld.



<p>uitgezonderd betaald parkeren</p>	<p>van 8 uur tot 17.00 uur uitgezonderd</p>



Gezien d.d.: 14/11/23
de brigadier van politie
A.A. Tepper

GEMEENTE HAARLEM			
Project: Generaal Cronjestraat			
Onderswerp: Bebording			
datum: 19/04/2019	opdrachtnummer:	schakelnummer:	pagina: 1/1
schakelnummer:	plaatnummer:	plaatnummer:	plaatnummer:

Ontwerp – aanwijzingsbesluit betaald parkeren Generaal Cronjéstraat en Julianapark

Nr. 2013-467348

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

gelet op de Parkeerverordening 2012, de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2013 en het Besluit parkeerregulering 2011,

gelet op afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht waarin de uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt beschreven.

Het ontwerp – besluit:

- de openbare parkeerplaatsen die aanwezig zijn op de Generaal Cronjéstraat en het Julianapark tussen de aansluitingen met de Generaal de Wetstraat en het Soendaplein worden op basis van artikel 8 van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2013 aangewezen als plaatsen waarop tegen betaling van belasting mag worden geparkeerd;
- de betreffende belasting is op de genoemde parkeerplaatsen verschuldigd op maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 21.00 uur, met uitzondering van Nieuwjaarsdag, Tweede Paasdag, Koningsdag, Bevrijdingsdag, Hemelvaartsdag, Tweede Pinksterdag en Eerste en Tweede Kerstdag;
- houders van een parkeervergunning Noord mogen van maandag tot en met zaterdag van 18.00 – 21.00 uur parkeren op de genoemde parkeerplaatsen zonder dat belasting op grond van artikel 2 onder a van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2013 is verschuldigd;
- afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure) wordt op dit besluit van toepassing verklaard.

Haarlem,

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem,

Burgemeester,

secretaris,

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4, algemene wet bestuursrecht) is op dit besluit van toepassing. Dit ontwerp – verkeersbesluit ligt gedurende zes weken ter inzage voor zienswijzen, belanghebbenden kunnen gedurende deze termijn hun zienswijzen kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders, na afloop van de ter inzage termijn wordt een notitie van zienswijzen opgesteld.



Aan geadresseerde

Betreft

verslag werkconferentie over de toekomst van de Cronjéstraat, 21 mei 2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij doe ik u toekomen het verslag van de werkconferentie over de toekomst van de Cronjéstraat, gehouden op 21 mei j.l.

Dit verslag, met bijlagen, wordt toegezonden aan alle 75 aanwezigen en aan genodigden die niet aanwezig waren. Het verslag c.a wordt meer in het bijzonder toegestuurd aan het college van B&W, individuele collegeleden, de raadscommissies beheer en ontwikkeling en aan alle (schaduw)raadsleden.

Bij het verslag zijn vijf bijlagen gevoegd:

Bijl. 1: Toespraak H. van Niel, bestuurslid Winkeliersvereniging Cronjé:

Visie op de toekomst van de Cronjé.

Bijl. 2: Rapport van Prof. Dr. C. Molenaar d.d. 15 mei 2013,

uitgebracht aan het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé.

Bijl. 3: Sheets behorende bij de presentatie van Casper van Gein,

adviseur Hoofdbedrijfsschap Detailhandel

Bijl. 4: Sheets behorende bij de presentatie van Tijmen Siermann van Bureau I&O research

over het recente Cronjé-onderzoek

Bijl. 5: Brief d.d. 22 mei 2013 van het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé

aan B&W van Haarlem met het standpunt van het bestuur over

het recente onderzoeksrapport.

Op onderstaande link kunt de videopresentatie van de heer Molenaar terug zien:

http://youtu.be/UZ-bjNbk_pw (door middel van klikken opent de link)

Wij menen dat het verslag c.a. wezenlijke informatie verschaft voor een goede bestuurlijke en politieke besluitvorming over de Cronjé-problematiek.

Met vriendelijke groet,

namens de winkeliersvereniging Cronjé

Martin Hop
secretaris

Datum

23 mei 2013

Pagina

1-1

Beknopt verslag van de werkconferentie over de toekomst van de Cronjéstraat, Janskerk, Haarlem, 21 mei 2013

Aanwezig: ca. 75 personen, te weten:

Conferentievoorzitter: Th. Bonsen

Bestuur Winkeliersvereniging: V. Spanjaard, P. Mel, H. van Niel, M. Hop

B&W en gemeenteraad: B. Schneiders, R. van Doorn (GLH), G.J. Stapelkamp (HP), C.V. Wiersma (CDA), L. Mulder (GLH), L. van Zetten (D'66), M. Pippel (D'66), M. Otten (VVD), P. Bosma (VVD), F. de Leeuw (Ouderenpartij), J. Baaijens (Actiepartij), R. Schaart (PvdA), R. Hiltemann (Sociaal Lokaal), J. v.d. Manakker (Sociaal Lokaal)

Ambtenaren gemeente Haarlem: J. Appelman, A. Kuiper, J. Kersloot, S. Verstraete, M. Werkhoven

MKB: F. Kersbergen, J. Rijbroek, hr. Cramer

HBD: C. van Gein

Ondernemers/winkeliers Cronjé: Dhr. Zanto/J. Zandbergen, K. Hoogenbosch, R. v.d. Geest, H. Kroskinski, P. Wisker, K. Paulissen, S. de Voogt, P. van den Nouwland, H. en H. de Boer, A. Mulderij, J. Kramer, J. Buikman, S. Baars, W. en E. Demmers, FitFit Outdoor, P. Williem, C. Kanis, W. Haasbeek, H. Steenkist, H. Vriend, M. Selier, E. Terstal, E. Kraaijkamp, A. Schaap, E. en S. Dilek, D. Visser, S. Meinen, R. Zeemnet, H. Jansen, P. Weihs, mevr. Groenveld, hr. Goldsteen, E. Hop

Wijkraden: H. Brants, J. Kuijper v.d. Duin, D. Root,

Bureau I&O research: T. Siermann, J. Bouwmeester,

Overigen: G. Stenzler, M. van den Nouwland, W. Cerutti, R. Timp, J. Baris

Haarlems Dagblad: A. Molducci

1. Opening

Conferentievoorzitter Theo Bonsen opent de bijeenkomst met een woord van welkom. De bijeenkomst is belegd door het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé, dat ook vanavond aanwezig is met uitzondering van Ilse Huijg die zich helaas vanwege familieomstandigheden als voorzitter heeft moeten terugtrekken.

Als achtergrondinformatie meldt de heer Bonsen dat hij o.a. voorzitter van de Winkeliersvereniging Amsterdamstraat, voorzitter van de commissie Samen Veilig Ondernemen en bestuurslid van het MKB is geweest.

Hij is door het bestuur van de WV Cronjé gevraagd om tijdens deze werkconferentie als voorzitter op te treden.

Hij merkt op dat deze bijeenkomst belangrijk is voor de toekomst van de Cronjé.

Voor de pauze is er een aantal sprekers. Aanwezigen worden verzocht hun vragen en discussiepunten tot na de pauze op te sparen. Na de pauze is er ruim gelegenheid tot het stellen van vragen en tot discussie.

2. Burgemeester Bernt Schneiders

Burgemeester Schneiders geeft aan het belangrijk te vinden dat deze bijeenkomst door de Winkeliersvereniging is georganiseerd, overigens na goed overleg met de gemeente.

Hij wil graag aangeven hoe op dit moment het college van B&W tegen de Cronjé-problematiek aankijkt.

Indertijd is door de gemeente besloten tot het autoluw maken van de Cronjéstraat in de veronderstelling dat de Cronjéstraat daar in velerlei opzichten baat bij zou hebben. Deze verwachtingen zijn echter, daar kunnen we het wel over eens zijn, niet uitgekomen. De vraag doet zich nu voor of het verstandig is om aan het huidige autoluwe beleid vast te houden dan wel te concluderen: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, en terug te keren naar een Cronjéstraat die weer het grootste deel van de week toegankelijk voor auto's is. In beide opties lijken investeringen in passende verkeers- en inrichtingsmaatregelen noodzakelijk.

De gemeente heeft indertijd het besluit tot autoluw maken niet lichtvaardig genomen. Ook een beleidswijziging op dit punt zal zorgvuldig moeten worden genomen. Het college van burgemeester en wethouders zal op niet al te lange termijn een besluit nemen hoe verder te gaan met de Cronjé.

De burgemeester hoopt op een open presentatie en discussie vanavond, zodat de gemeente mede op basis van deze avond argumenten op een rij kan zetten en tot zorgvuldige besluitvorming kan komen.

Wethouder Van Doorn is vanavond aanwezig en kan desgewenst vragen beantwoorden of toelichting geven.

3. Bestuur Winkeliersvereniging Cronjé: Visie op de toekomst van de Cronjé.

Hans van Niel, bestuurslid en ondernemer, houdt namens het bestuur van de Winkeliersvereniging een uiteenzetting over de visie van de Winkeliersvereniging op de toekomst van de Cronjé. 75 van de winkeliers stat achter dit bestuursstandpunt.

Kern daarvan is dat de Cronjéstraat vooral een koopstraat is, voor korte doelgerichte bezoeken en aankopen, waarbij de bezoeker zeer goede bereikbaarheid, ook per auto, wil anders blijft hij weg. De Cronjéstraat heeft daarnaast voor een bescheiden deel ook de potentie van een winkelstraat waar emotie-/funshoppen en langer verblijf voorop staan. Vanuit deze visie wordt voorgesteld de straat van maandag tot vrijdagavond of -middag open te stellen voor auto's (auto te gast) en zaterdag (of vrijdagmiddag en zaterdag) autoluw te maken. De inrichting van de straat in de meest brede zin (autoparkeren, fietsparkeren, laden en lossen, terrasjes etc.) dient op dit duaal karakter te worden afgestemd.

De toespraak van de heer Van Niel is als bijlage 1 bij dit verslag gevoegd.

4. Prof. Dr. Cor Molenaar

Zoals de heer Van Niel in zijn toespraak aangaf, heeft het bestuur van de inkeliersvereniging contact gezocht met een van de belangrijkste deskundigen in Nederland op het gebied van winkels en winkeleconomie en van moderne ontwikkelingen op dit gebied. Het gaat hier om Cor Molenaar, hoogleraar in Rotterdam, schrijver van talloze boeken op dit terrein. Aan hem is gevraagd een analyse te maken van de Cronjé en een rapport uit te brengen met zijn visie op de toekomst van de Cronjé. Na bezoeken aan de Cronjé en gesprekken met het bestuur, heeft hij enkele dagen geleden zijn rapport uitgebracht. Dit advies blijkt, zoals de heer Van Niel opmerkte 'een steun in de rug van de winkeliersvereniging en van alle winkeliers die de bereikbaarheid van de Cronjé willen verbeteren.' De heer Molenaar verblijft in het buitenland en geeft zijn visie via een videoboodschap. Zijn visie en de opvattingen van de Winkeliersvereniging (zoals hierboven onder 3 geformuleerd) komen sterk overeen.

Aan het slot van zijn betoog doet de heer Molenaar een appèl op het college van B&W van Haarlem om samen met de Winkeliersvereniging en met hem een en ander uit te werken volgens de hoofdlijnen van het Beleidsplan van de Winkeliersvereniging en van zijn rapport.

Het rapport van de heer Molenaar, zoals op 15 mei door hem aan het bestuur van de Winkeliersvereniging uitgebracht, is als bijlage 2 bij dit verslag gevoegd.

5. Martin van den Nouwland-ondernemer/belegger

De heer Van den Nouwland is ondernemer met deelnames in verschillende ondernemingen en belegger in vastgoed met meerdere panden in de Cronjé.

Spreker geeft eerst enkele cijfers. Er zijn winkelgebieden waar de omzet is gestegen. Dat betekent dat er zeker kansen liggen. In Nederland zijn het meer de grote boven de 40.000 m² en kleine centra onder de 10.000 m² die het goed doen, maar de middencentra kennen een algehele omzetzakking. De Cronjé behoort tot deze categorie.

In de periode 2008-2012 is de totale omzet met 9% gezakt, de non food het meest met 15%. Vooral food en in het bijzonder de supermarkten doen het nog goed. In 2012 zijn de internetaankopen tot boven de 31% gestegen, wat aanzienlijk is. In 2009 was dat nog 23%. De leegstand landelijk is van 1,7 mio m² in 2003 naar 3 mio m² in 2012 gestegen; dat is 75% meer. Dit betekent dat de leegstand is gestegen van 4,5% naar 6,6% van de totale winkelvoorraad; bij sommige centra is het percentage veel hoger dan bij andere. Dit betekent dat steeds vaker ondernemers moeten onderhandelen met de pandeigenaren om gezamenlijk te kijken naar oplossingen.

Het is van belang de Cronjé stabiliteit te geven, uitstroom van ondernemers tegen te gaan en daarmee de winkelleegstand het hoofd te bieden.

Daarvoor zijn drie dingen van belang. Van den Nouwland:

a. Inspelen op je doelgroepen. De consument wil bijv. beleving, evenementen, uitstraling, horeca, veiligheid. In het Beleidsplan van de Winkeliersvereniging staan goede verbeterpunten op deze gebieden.

b. Collectiviteit. De consument zoekt beleving van een collectiviteit. Als de Cronjé open is, dan zouden ook alle winkels daar open moeten zijn. Muziek in de straat, acties, kinderfestiviteiten etc. Wij van de Cronjé. Daar ontbreekt het nog wel eens aan, volgens spreker.

c. Toekomstbestendigheid. Gemak en snelheid (fun en functie) zijn heel belangrijk. Zorg dat je door consumenten gevonden wordt door de vindbaarheid via internet, webshop, collectieve webshops, internetsite (met nadruk op updaten) te verbeteren. Ken je koper en speel in op zijn wensen. Voor de Cronjé betekent dit dat je je profileert als koopstraat, waar gemak en snelheid het motto zijn, door de straat 100% open te stellen voor de auto. Consumenten kunnen naast het internet hier snel en trefzeker hun aankopen doen.

Op deze manier hoop ik dat we de winkelleegstand het hoofd kunnen bieden en de straat als collectief beter kunnen maken.'

6. Peter Wisker, winkelier in de Cronjéstraat

De paardenslagerij Wisker bestaat sinds 1934, vanaf 1970 staat Peter Wisker in de zaak die een van de oudste winkels in de straat is. De veranderingen de laatste veertig jaar heeft hij persoonlijk meegemaakt, zo ook de afsluiting van de straat.

Wisker: 'De Generaal Cronjéstraat is altijd een straat geweest waar men gauw even de auto kon parkeren om een snelle boodschap te doen. Het was ook de enige grote winkelstraat in Haarlem waar dit mogelijk was. Het beeld dat voor ogen stond aan degenen die de straat wilden afsluiten, was dat men er moest gaan winkelen. De auto parkeren in de garage, en lekker gaan winkelen zoals men dat bijvoorbeeld in het centrum ook doet. Echter, het merendeel van onze klanten wil zijn auto gewoon niet in de parkeergarage parkeren, ze

vinden het teveel "gedoe". Ik kan veel klanten opnoemen die van ver moeten komen en gewoon wegblijven, of hun bezoek aan mijn winkel verminderen. In ons geval is de parkeergarage praktisch om de hoek, en als mensen het dan al te veel "gedoe" vinden, hoe zit het dan met de rest van de Cronjé ? Door de afsluiting van de straat krijgen fietsers uit beide richtingen vrij spel, iets wat voor de bezoekers in de straat totaal niet aangenaam is met oversteken. Ook wordt de stoep vaak als fietspad gebruikt waardoor je vanuit het portiek al wordt aangereden door alleen al een winkel uit te lopen. Uit ervaring kan ik zeggen dat er gewoonweg geen toezicht en handhaving is. Ik denk dat ik niet alleen voor mijzelf spreek als ik zeg dat ik door de afsluiting van de straat er zeker geen klanten bij heb gekregen, en terwijl dit wel zou moeten als ik kijk naar alle nieuwe woningen op het Ripperda-terrein. Ik zeg met volle overtuiging dat de Cronjé van mij morgen weer open mag!!'

7. Han Brants, wijkraad Schoten

De heer Brants, bestuurslid van de wijkraad Schoten houdt namens de wijkraad een toespraak.

De wijkraad steunt het bestuur van de Winkeliersvereniging in het streven naar weer openstellen van de straat. Men deelt de visie om de auto van maandag tot en met vrijdag toe te laten en zaterdag van de Cronjé een wandel-/winkelstraat te maken. Fietsen zou alleen in zuid-noord richting moeten worden toegestaan. De Schoterweg is een prima alternatief voor de Noord-Zuid richting.

Renovatie van de straat is nodig, want verloedering ligt op de loer. Er is, constateert de heer Brants, sprake van een goede samenwerking tussen de Winkeliersvereniging en de Wijkraad.

In de afgesloten Cronjé en omgeving is sprake van een parkeerproblematiek door zoekende automobilisten in de wijk en door parkeren van bezoekers en auto's van winkeliers in de wijk. Kortparkeeders zouden in de Cronjéstraat zelf moeten kunnegaan parkeren, langparkeeders in de Parkeergarage, waar ook winkeliers een plek zouden moeten krijgen.

Er is ook sprake van een veiligheidsprobleem. Passanten rijden regelmatig met de fiets tegen de paaltjes en fietsers in twee richtingen is zeer onoverzichtelijk. Door onduidelijkheid in de weginrichting gaan fietsers ook onder de luifels rijden, vooral bij slecht weer, wat gevaarlijk is voor voetgangers en kinderen.

Verschillende kruisingen zijn gevaarlijk en onoverzichtelijk, zoals de kruising dr. Leydstraat, de kruising Paul Krugerstraat en de kruising Julianapark-Soendastraat.

Na weer openstelling van de Cronjé zouden deze punten naar de mening van de wijkraad aangepakt dienen te worden.

8. Fred Kersbergen, MKB-Haarlem

De heer Kersbergen, voorzitter van het MKB-afdeling Haarlem, gaat allereerst kort in op de taken van het MKB. Het MKB-afdeling Haarlem heeft tot belangrijkste taak het ondernemersklimaat in Haarlem te verbeteren en belangen van ondernemers richting het bevoegd gezag te behartigen, o.a.. door netwerkbijeenkomsten voor ondernemers te organiseren en het bevorderen van kennisoverdracht van en voor de ondernemers.

De heer Kersbergen wil, als achtste spreker, niet nog eens inhoudelijk ingaan op een aantal al eerder behandelde onderwerpen. Hij constateert dat de consument minder koopt, mede door de crisis. Dat er sprake is van veranderend koopgedrag door internet. Dat de Cronjé niet te vergelijken is met het centrum van Haarlem; het is geen shopping gebied, maar een winkelstraat waar je snel zaken doet. Voor een dergelijk gebied zijn bereikbaarheid en parkeergemak belangrijk.

De heer Kersbergen: ‘Als MKB-Haarlem weten we dat veel ondernemers in Haarlem het moeilijk hebben. Veel ondernemers zijn dan ook al vertrokken, wat tot leegstand van winkelpanden leidt. MKB-Haarlem verzoekt het bevoegd gezag te luisteren naar de winkeliers in de Cronjé. Zij hebben ervaring in de straat en zij weten hoe ze klanten moeten binnen halen.

We vragen daarbij snel een besluit te nemen. Het is één minuut voor twaalf en voor sommige winkeliers al te laat.

9. Casper van Gein, adviseur Hoofdbedrijfsschap Detailhandel

De heer Van Gein geeft een powerpointpresentatie waarin hij zijn visie op de Cronjé uiteenzet. Kern daarvan is dat bij een winkelgebied in een stadsdeelcentrum, zoals de Cronjé, waarbij kort, doelgericht kopen voorop staat, bezoekers vanaf hun auto max. 100 m. willen lopen. Dat is een kritische grens, waarboven men alternatieve winkellokaties gaat overwegen. Eenmaal in een winkelstraat of winkelcentrum wil de gemiddelde bezoeker max. 400 m. afleggen. Daarna wil hij terugkeren. Dit betekent voor de Cronjéstraat dat hij van oordeel is dat de auto daarin weer moet worden toegelaten voor kort parkeerders, m.n. bezoekers die kort doelgericht boodschappen willen doen. De parkeerduur zou tot max. 1 uur moeten worden beperkt. Voor de regulering zijn verschillende opties. In Schagen bijv. functioneert een blauwe zone uitstekend. Lang parkeren zou in de Parkeergarage Ripperda dienen plaats te vinden. Hij doet ook enkele suggesties m.b.t. (fiets) parkeren en de inrichting van de straat. De sheets van zijn presentatie zijn als bijlage 3 bij dit verslag gevoegd.

10. Tijmen Siermann, Bureau I&O research

De heer Siermann van bureau I&O research is een van de auteurs van een onderzoeksrapport over de Cronjé dat zeer recent is verschenen. Opdrachtgever is de gemeente Haarlem. Het rapport is op te vragen bij de gemeente. De heer Siermann geeft een powerpointpresentatie met een samenvatting van het rapport. Daar hij in woorden nauwelijks wezenlijk afweek van de gepresenteerde sheets en teneinde aan deze presentatie (met veel cijfers en grafieken) recht te doen, is de complete set sheets bij dit verslag gevoegd als bijlage 4.

De conclusies volgen ook hieronder:

1. Het beeld dat bezoek en uitgaven teruglopen wordt bevestigd.
2. Het bezoek van met name automobilisten neemt af.
3. Het is onduidelijk of dit komt door de autoluwe situatie of dat dit komt doordat het publiek een afname van de kwaliteit en de variatie in winkelaanbod ervaart.
4. Openstelling van de Cronjé voor auto's kan niet op een groot draagvlak rekenen.
5. Openstelling van de Cronjé voor auto's leidt naar verwachting niet tot een toename van het bezoek.

Bij de laatste twee conclusies brengt de heer Siermann een nuancering aan. Men dient te bedenken dat deze uitspraken zijn gedaan door de passanten die vooral bestonden uit voetgangers en fietsers (samen 401) en veel minder uit mensen die met de auto waren gekomen (105). Een tweede nuancering die hij aanbrengt is dat bij de vraagstelling was aangegeven dat er als alternatief sprake zou zijn van een *totale* openstelling voor auto's van de Cronjé. Nu het bestuur van de Winkeliersvereniging voorstelt de zaterdag autoluw te houden, komen de uitspraken van de passanten in deze in een ander licht te staan. Zie hierover ook de opmerkingen van de conferentievoorzitter, hieronder onder 12g-d.

11. Bestuur WV Cronjé: reactie op rapport van I&O research

Patrick Mel, ondernemer en bestuurslid geeft namens het bestuur een reactie op het onderzoeksrapport. Kern daarvan is dat het bestuur nogal wat bezwaren heeft tegen de opzet en uitwerking van het onderzoek en het daarop gebaseerde rapport en dat men op grond van deze bezwaren dit een onvoldoende basis acht voor voortzetting of wijziging van bestaand beleid. Aanbevolen wordt niet teveel aandacht aan het onderzoeksrapport te schenken, maar te luisteren naar winkeliers, deskundigen en betrokkenen zoals tijdens de werkconferentie bijeen zijn.

Deze reactie is, zoals in de toespraak aangekondigd, in de vorm van een brief d.d. 22 mei, aan B&W en de gemeenteraad toegezonden. Deze brief is bij dit verslag gevoegd als bijlage 5.

Pauze

12. Discussie

De heer Bonsen merkt op dat het vrijwel onmogelijk lijkt om de tien toespraken samen te vatten.

De kern is z.i. dat vrijwel alle sprekers om allerlei redenen voor verbetering van de bereikbaarheid van de Cronjé zijn, door gedurende de week de straat weer voor auto's open te stellen. Uiteraard moet er veel meer gebeuren, maar openstelling zou volgens vrijwel iedereen een eerste stap op de goede weg kunnen zijn.

Hij is benieuwd of er tegenstanders van de visie van de Winkeliersvereniging en van Professor Molenaar zijn en wat voor argumenten zij daarvoor hebben. Hij daagt de aanwezigen uit tot reactie en discussie.

12a. De heer Cramer (MKB-Haarlem) verklaart zich voorstander van een (proef)openstelling van de Cronjé voor auto's. Hij had vanavond op meer vuurwerk gehoopt, meer geluiden van tegenstanders. Hij vindt dat het onderzoeksrapport van I&O research wel erg is afgebroken.

12b. Harry Jansen, die een fietswinkel in de Cronjé heeft, merkt op dat hij, gezien zijn onderneming, voorstander is van het voor auto's afgesloten houden van de Cronjé. Over eventuele openstelling heeft hij gemengde gevoelens. Hij plaatst vraagtekens bij het feit dat de enquête van I&O research in januari bij sneeuw en vrieskou is gehouden. Hij merkt op dat er nieuwe wettelijke regels op komst zijn m.b.t. stikstof/fijnstofvervuiling. Hij ziet niet goed hoe een straat waar auto's zijn toegestaan, gelijktijdig een leuke groene straat kan zijn. Hij meent dat de toezeggingen die indertijd door de gemeente gedaan zijn tot verbetering van de inrichting van de straat moeten worden nagekomen.

12c. Hans Kroskinski, die een sportwinkel in de Cronjéstraat heeft en lid was van het vorige Cronjé-bestuur, verklaart zich een tegenstander van openstelling. Nadat de straat ruim 5 jaar geleden autoluw werd gemaakt, heeft de gemeente niet veel meer gedaan dan afsluitpaaltjes plaatsen. De gemeente heeft verzuimd om de Cronjéstraat in te richten als winkelgebied. Hij vindt dat een slechte zaak. Dat zou z.i. alsnog moeten gebeuren.

12d. Hans Vriend, die een lunchroom in de Cronjé heeft, verklaart zich, mede n.a.v. een vraag van het raadslid Mirjam Otten (VVD) geen tegenstander van eventuele openstelling voor auto's, maar maakt zich wel zorgen over zijn terras als de auto zou terugkeren. Hij vindt daghoreca en terrasjes belangrijk voor de Cronjé en vindt dat, als de auto zou terugkeren, hij mag verwachten dat bij de hele inrichting en verkeersmaatregelen, er terdege rekening wordt gehouden met zijn terras en onderneming. Hij benadrukt dat indien de auto weer zou

terugkeren, het laden en lossen met vrachtauto's niet moet worden vrijgegeven maar dat, net als nu, dit tot slechts tot 11.00 uur zou dienen te worden toegestaan.

12e . Casper van Gein (Hoofdbedrijfschap Detailhandel) merkt op dat bij weer toelaten van de auto het huidige parkeervergunningenstelsel moet worden ingetrokken en vervangen door een ander, nader te bepalen, parkeerregiem. Hij pleit ervoor voor winkeliers een flink aantal plaatsen (bijv. 50) in de Parkeergarage Ripperda ter beschikking te stellen.

12f. Johan Rijbroek (MKB-Haarlem) zou graag zien dat winkeliers en hun medewerkers een plek zouden krijgen in de Parkeergarage Ripperda. Daarnaast doet hij de suggestie om bij de eventuele ontwikkeling van een convenant tussen gemeente en Cronjé, goed te kijken naar het inmiddels afgesloten convenant binnenstad en dat mede als voorbeeld te gebruiken. Dan hoeft het wiel niet weer opnieuw te worden uitgevonden.

12g. Theo Bonsen werpt nog vier punten op:

a -in het betoog van de heer Siermann van I&O research worden herhaaldelijk een vergelijking gemaakt tussen het in januari 2013 verrichte onderzoek en het eerdere onderzoek dat in 2009 is verricht, waarbij de indruk wordt gewekt dat het onderzoek uit 2009 gehouden zou zijn toen de Cronjé nog voor auto's toegankelijk was. Maar naar de informatie van de heer Bonsen is de Cronjé in februari 2008 autoluw gemaakt. Hij vraagt zich af hoe dat zit. (De heer Siermann is niet meer aanwezig; de vraag blijft dus onbeantwoord).

b-De heer Bonsen vraagt zich af of er nog argumenten vóór openstelling van de Cronjé voor auto's zijn, die nog niet naar voren zijn gebracht. Vanuit de aanwezigen komt hierop geen respons.

c-De heer Bonsen wijst erop dat het parkeerregime in winkelcentra zoals Amsterdamstraat, Marsmanplein, Schalkwijk, Cronjé, Vomar etc. niet op elkaar is afgestemd en flinke verschillen vertoont. Dit werkt concurrentievervalsend.

d. Uit het I&O-rapport zou blijken dat 67% van de passanten en 45% van de panelleden voor handhaven van de huidige 'autoluwe' situatie zouden zijn. Zoals de heer Siermann al in zijn betoog aangaf zijn deze uitspraken gebaseerd op de aanname dat het alternatief zou zijn totale openstelling. De Winkeliersvereniging pleit echter voor een duaal systeem (open voor auto's maandag t/m vrijdag) en zaterdag autoluw (en naar het idee van Prof. Molenaar eventueel ook vrijdagmiddag). De heer Bonsen constateert dat indien deze nuancering in de vraagstelling zou zijn opgenomen, men mag aannemen dat het aantal passanten en panelleden dat voor handhaven van de huidige autoluwe situatie is, geringer zou zijn dan de 67% resp. 45%. Dit punt ware in de besluitvorming door het stadsbestuur mee te nemen.

13. Conclusie

De conferentievoorzitter daagt de aanwezigen nog eens uit tot nadere vragen en discussie. Hij constateert vervolgens dat er blijkbaar geen vragen of discussiepunten meer zijn.

Hij constateert dat er veel nuttige informatie is verschaft.

Hij meent ook dat de kern van de Cronjé-problematiek goed voor het voetlicht is gebracht.

Zijn eindconclusie is dat de meeste sprekers de visie van het Cronjé-bestuur/prof. Molenaar onderschrijven en dat slechts enkelen daar anders over denken.

De tweede eindconclusie die hij trekt is dat college van B&W en gemeenteraad, gewapend met dit alles, tot goede beslissingen kunnen komen.

14. Sluiting

De heer Bonsen dankt de aanwezigen nogmaals voor hun komst en voor hun inbreng. Hij dankt ook José Baris van PR- bureau Membersince, die het bestuur en de conferentievoorzitter tijdens deze bijeenkomst en bij de voorbereiding heeft bijgestaan. Hij dankt de sprekers voor hun toespraken. Om deze dank te onderstrepen krijgen zij een exemplaar van het boek van Prof. Molenaar 'Red de winkel' aangereikt. Hij is blij met het feit dat de avond in een goede en open sfeer is verlopen.

Hij meent dat het bestuur van de Winkeliersvereniging lof verdient voor het initiatief om deze avond te organiseren en wenst de Cronjé het allerbeste.

Haarlem, 22 mei 2013

Bijl. 1: Toespraak H. van Niel, bestuurslid Winkeliersvereniging Cronjé:
Visie op de toekomst van de Cronjé.

Toespraak namens het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé op de Werkconferentie over de toekomst van de Cronjéstraat op 21 mei 2013, in de Janskerk in Haarlem, door Hans van Niel, bestuurslid

Dames en heren,

Het bestuur van de Winkeliersvereniging is blij dat zovelen gehoor hebben gegeven aan onze uitnodiging. Voor 140 ondernemers, samen de derde winkelmotor van onze stedelijke economie (na Haarlem centrum en winkelcentrum Schalkwijk), is dit een belangrijke avond. Deze bijeenkomst is vooral bedoeld, het is al gezegd, om collegeleden en gemeenteraadsleden te laten luisteren naar opvattingen uit het veld en van deskundigen, om gewapend met deze informatie goed gefundeerd te kunnen beslissen over eventuele beleidswijzigingen. Van mij krijgt u de opvattingen van de meest betrokkenen te horen, die van 75% van de winkeliers.

Ik wil allereerst kort iets zeggen over de voorgeschiedenis. Dan over hoe de Winkeliersvereniging de toekomst van de Cronjé ziet. En tenslotte over de vraag: hoe nu verder?

1. Allereerst een stukje historie

Na een hele voorgeschiedenis, besloot het college van burgemeester en wethouders op 17 mei 2005 tot wat werd genoemd het 'autoluw maken van het Winkelcentrum Cronjé'. Deze beslissing was nauw verbonden met de ontwikkeling van de woningbouw op het Ripperdaterrein en met de bouw van de ondergrondse parkeergarage daar, die er voor de Ripperda-bewoners toch moest komen. Deze plande men groter omdat men verwachtte dat, ik citeer het B&W-stuk: 'de bereikbaarheid met de auto van het winkelcentrum Cronjé door de parkeergarage sterk zal worden verbeterd'. Einde citaat. Een verwachting die, dat weten we allemaal, niet is uitgekomen, want Cronjékanten parkeren weinig in de parkeergarage Ripperda.

Een tweede reden om de Cronjé voor auto's af te sluiten, was indertijd het toestaan van fietsverkeer in twee richtingen. Ook hier was niet voorzien dat dit zou leiden tot veel onveiligheid voor fietsers en winkelend publiek. Winkeliers merken dat dagelijks.

Meer dan de helft van de winkeliers, aldus het B&W-stuk, namelijk 70 ondernemers, maakten indertijd bezwaar tegen het autoluw maken omdat, ik citeer hetzelfde stuk 'zij vrezen dat na afsluiting een groot aantal winkels klanten zal verliezen. Bereikbaarheid van de middenstand is essentieel. Zij zijn ook van mening dat de parkeergarage onvoldoende stimulans zal bieden om de generaal Cronjéstraat te bezoeken'. Einde citaat. De gemeente wees de bezwaren echter van de hand, het besluit werd genomen en uiteindelijk ging bij de opening van de parkeergarage, de Cronjé in februari 2008 voor auto's dicht, vijfenhalf jaar geleden dus.

Natuurlijk zijn door de gemeente en het bestuur van de Winkeliersvereniging indertijd de besluiten met de beste intenties en inzichten van toen genomen. U zult ons daar dan ook niet over horen. Wij kijken graag vooruit, niet terug. De vraag is dus **niet**: was het oude besluit goed of slecht? De vraag is: dient naar hedendaagse inzichten op het gebied van winkelen en winkeconomie afsluiting gehandhaafd te blijven of dient de toegankelijkheid verbeterd te worden onder andere door openstelling voor auto's.

Het toenmalige bestuur van de Winkeliersvereniging kon zich in de afsluiting vinden, maar uit een grote enquête die in 2011 door de winkeliers zelf onder alle winkeliers werd

gehouden, bleek dat 75% van de winkeliers de afsluiting niet zagen zitten en de straat weer optimaal bereikbaar wilden maken voor hun klanten. Openstellen voor auto's dus.

Er trad ruim een jaar geleden een nieuw bestuur aan dat de wensen van de meerderheid van de winkeliers tot uitgangspunt heeft genomen. Na veel gesprekken met winkeliers en derden is het bestuur gekomen met een Beleidsnota, 'Een nieuwe visie op de toekomst van de Cronjé' die door de ledenvergadering is vastgesteld en op 1 november 2012 aan de gemeente is toegezonden. Als het goed is, heeft u allen indertijd deze nota ontvangen. De gemeente dient hierop nog te reageren. Mede ter voorbereiding daarop is deze werkconferentie georganiseerd.

2. De visie van de winkeliers

Het is goed om te onderstrepen dat deze visie mede gebaseerd is op soms tientallen jaren ervaring van heel veel ondernemers. Het is hún vak klantenwensen in te schatten en daaraan, waar enigszins mogelijk te, voldoen. Het is hún vak om trends in het moderne winkelen, bijvoorbeeld via internet, bij te houden en daarop in te spelen.

In de theorie, onderzoek en praktijk van de winkeleconomie wordt een belangrijk onderscheid gemaakt tussen ratiowinkelen (waarbij mensen heel bewust iets gaan kopen, bijvoorbeeld dagelijkse artikelen) en emotiewinkelen of funshoppen. Funshoppen doe je bijvoorbeeld in Haarlem centrum, maar de Cronjé is vooral een **koopstraat**. Bij ratiowinkelen in een koopstraat als de Cronjé is bereikbaarheid met de auto erg belangrijk, dat weten we uit heel veel onderzoeken. Bij funshoppen zijn mensen bereid hun auto wat verder weg te parkeren.

Vanuit de visie dat de Cronjé vooral een koopstraat is, hebben we voor de winkeliersvereniging de volgende beleidsdoelen vastgesteld:

- verbetering van de bereikbaarheid van de Cronjéstraat door openstelling van de straat van maandag t/m vrijdag voor autoverkeer, met de auto te gast.
- eenrichtingsverkeer voor fietsers
- verbetering van de situatie met betrekking tot het parkeren van auto's en fietsen en het laden en lossen
- verbetering van de inrichting van de straat
- meer groen in de straat.

Om de Cronjéstraat weer een aantrekkelijke en gezellige koop- en winkelstraat te maken, is overigens méér nodig, zoals kwalitatief hoogwaardige evenementen, een goede website met alle winkeliers, enz. enz. We werken daar hard aan.

In het weekend zou de Cronjé ons inziens meer het karakter van een winkelstraat kunnen krijgen, waar het goed toeven is. Dan staat funshoppen voorop. De straat zou dan zaterdag, en mogelijk al vrijdagmiddag afgesloten kunnen worden.

Nog even iets over de parkeergarage Cronjé. Dat deze parkeergarage met verlies draait, komt natuurlijk niet door de ondernemers. Dat dit verlies groter zou worden indien de Cronjé weer voor de auto zou worden opengesteld, is maar helemaal de vraag. Wij menen dat de parkeergarage juist gebaat is bij een bloeiende Cronjé.

Natuurlijk weten we dat de teruggang en dalende omzetten bij nogal wat winkels in de Cronjé, ook te maken hebben met allerlei economische factoren (zoals de crisis) en een veranderd winkelgedrag van consumenten. Daar kunnen we vaak weinig aan doen. Maar de

ervaring van veel winkeliers leert ook dat daarnaast door de afsluiting veel klanten weg blijven. En aan die bereikbaarheid kunnen we wél wat doen.

Als argument voor het voor auto's afgesloten houden van de Cronjé hoor je wel eens dat openstelling slecht voor het milieu zou zijn omdat fijnstof, uitgestoten door auto's, onder de luifels zou blijven hangen. Inmiddels is ons gebleken dat bij terugkeer van de auto in de Cronjé de situatie zeer ruim binnen de normen zal blijven. Dit argument kan nu echt van tafel.

3. Hoe nu verder?

Dat zien we ons vrij helder voor ogen. Van deze bijeenkomst zal een verslag worden gemaakt, dat u allen op korte termijn zal worden toegezonden. Wij gaan ervan uit dat het college van burgemeester en wethouders vervolgens binnen afzienbare tijd met voorstellen met betrekking tot de Cronjé in de richting van commissies en gemeenteraad komt, inclusief voorstellen over de noodzakelijke investeringen. Hopelijk kunnen die stukken in nauw overleg met de meest betrokkenen (winkeliers en bestuur winkeliersvereniging) worden voorbereid. Er hoeven ons inziens geen nadere onderzoeken te worden verricht, geen proefperioden, geen uitstel van hoognodige besluitvorming. Al ruim twee jaar geleden hebben we dringend om openstelling van de Cronjé verzocht. Het water staat velen aan de lippen.

Er is wel gesteld dat er twee alternatieven zouden zijn:

- a. de Cronjéstraat weer openstellen, en vervolgens de noodzakelijke inrichtingsmaatregelen nemen.
- b. de Cronjéstraat afgesloten houden, maar dan wel allerlei noodzakelijke investeringen doen. Wij menen dat dit laatste geen optie is. Als je de Cronjé afgesloten houdt, dan moet je daarvan een winkel-/funshoppingstraat maken. Maar ook al investeer je 10 miljoen, de Cronjé blijft door zijn fysieke kenmerken en de soort winkels vooral een koopstraat. Wil je daar een funshoppingstraat van maken dan zou je een concurrentie aangaan met Haarlem-centrum. Dat is onwenselijk en je wint dat nooit.

Vandaar ons voorstel: maak van de Cronjé weer wat het is, vooral een koopstraat, en maak de Cronjé weer bereikbaar..

4. Tot slot

Het bestuur van de winkeliersvereniging heeft contact gezocht met een van de belangrijkste deskundigen in Nederland op het gebied van winkels en winkeconomie en van moderne ontwikkelingen op dit gebied, die een bedreiging vormen voor de traditionele winkel maar ook kansen bieden. Het gaat hier om Cor Molenaar, hoogleraar in Rotterdam, schrijver van talloze boeken op dit gebied. Aan hem hebben we gevraagd een analyse te maken van de Cronjé en een rapport uit te brengen met zijn visie op de toekomst van de Cronjé. Na bezoeken aan de Cronjé en gesprekken met ons, heeft hij enkele dagen geleden zijn rapport uitgebracht. U krijgt, met het verslag van deze bijeenkomst, een exemplaar toegezonden. Dit belangrijke advies blijkt een steun in de rug van de winkeliersvereniging en van alle winkeliers die de bereikbaarheid van de Cronjé willen verbeteren. Het gerenommeerde economisch onderzoeksinstituut van de Rabobank heeft zeer recent een belangrijk rapport geproduceerd over dit onderwerp, getiteld 'Fun of functie'. Dit bevestigt de opvattingen van prof. Molenaar over bereikbaarheid.

Ik citeer uit de conclusie van het Rabo-rapport: *‘Gemeenten en winkeliers kunnen zich niet verschuilen achter de tegenzittende conjunctuur of het toenemende belang van online winkelen. Zij zullen moeten beseffen dat winnen of verliezen vooral afhangt van de mate waarin zij inspelen op de (veranderende) behoeften van consumenten en het daaruit voortvloeiende gedrag. Zowel individuele winkeliers als winkelgebieden of gemeenten moeten zich afvragen voor wie ze er zijn, wie hun doelgroep is, en op basis daarvan hun product bepalen. Dat gold voorheen ook, maar is des te belangrijker als de te verdelen koek kleiner wordt’*. Einde citaat.

De heer Molenaar zou hier in persoon zijn visie met ons delen, maar hij is een veelgevraagd adviseur, ook in het buitenland, waar hij op dit moment verblijft. U zult hem dadelijk via een video zien. Hopelijk weet hij bestuurders, politici en winkeliers die openstelling niet zien zitten, te overtuigen. Nieuwe ontwikkelingen vergen nieuwe maatregelen en nieuw beleid.

Er wordt weleens gezegd: winnaars hebben een plan. Welnu de Winkeliersvereniging Cronjé heeft een Plan, dat we al aan de gemeente hebben aangeboden. Ruim 75% van de winkeliers kunnen zich hierin vinden. En deskundigen als Cor Molenaar.

Na vanavond is de gemeente aan zet. We hebben er alle vertrouwen in. De tijd dringt.

Bijl. 2: Rapport van Prof. Dr. C. Molenaar d.d. 15 mei 2013,
uitgebracht aan het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé.

Visie op de Cronjéstraat

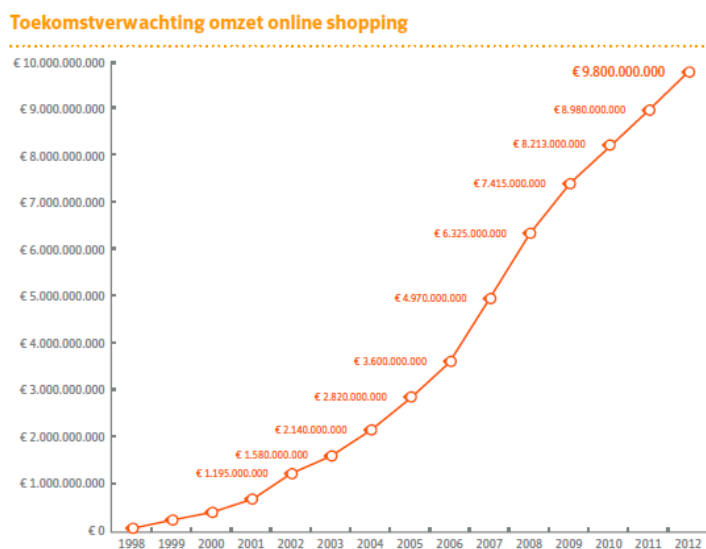
I.o.v. Het bestuur van de winkeliersvereniging Cronjé

Prof Dr C.N.A. Molenaar
cor@cormolenaar.nl

Algemeen

Het koopgedrag van klanten is de laatste jaren danig veranderd. Vooral onder invloed van internet wordt de rol en functie van winkels en winkelstraten anders. Vroeger was er geen keuze, om aan de behoefte te voldoen moest er in een winkel worden gekocht. Het aandeel van postorderaars binnen de retail in Nederland was te verwaarlozen. Vooral de laatste jaren heeft internet een dominante rol gekregen binnen het koopgedrag van klanten. Oriëntatie en informatie, wat vroeger belangrijke onderdelen waren van een winkelbezoek, vinden nu op internet plaats. Thuis wordt de keuze gemaakt of er in een winkel gekocht gaat worden of op internet. Soms wordt ook in de winkel gekeken (showrooming), maar toch op internet gekocht. Het bezoek aan een winkel is dus een keuze geworden, een afweging van belangen en inspanningen.

Daarnaast is ook gebleken dat de mobiele toepassingen als katalysator in het proces werken. Door de nieuwe generaties iPads, tablets en smartphones zullen de rol en functie van internet nog verder toenemen. Dit zal een grote impact krijgen op de fysieke winkels, het winkelaanbod en vooral het koopgedrag van klanten.



Omzet ontwikkeling internetverkoop 1998-2012

De cijfers over de eerste maanden 2013 laten een versterkt beeld zien: winkels gemiddeld min 8%, internetverkopen plus 18%

Koopgedrag

Internet is een reëel alternatief voor fysieke winkels geworden. De verwachting is dat de verkoop via internet (nu 10 miljard) tot 2020 zal verdubbelen tot een niveau van 20 miljard. Enige nuancering is op zijn plaats. Internet verkopen van levensmiddelen (dagelijkse boodschappen) zal ongeveer 7% van de totale markt bedragen, terwijl de internetverkopen van damesmode en bijvoorbeeld consumenten elektronica naar minimaal 40% zullen stijgen. Ook is een grote groei te verwachten van een geïntegreerde aanpak door bestaande, veelal de grote, winkels. De invloed die deze ontwikkeling zal hebben op winkels, winkelaanbod en winkelgebieden is nogal ingrijpend:

- Een vermindering van de winkeloppervlakte door nieuwe retail modellen en integratie van internet (WVO daalt met ongeveer 50%)
- Een afname van het aantal winkels (een daling van ongeveer 33%).
- Meer kleinschalige leveringen en minder voorraad door nieuwe samenwerkingsvormen met leveranciers en de integratie van internetconcepten.

De gevolgen laten zich nu al zien door het aantal winkelsluitingen, het overschot aan winkelruimten en in sommige gebieden het inkrimpen van winkelcentra en bestemmingplannen voor winkels. **Een heroriëntatie op bestaande winkels en winkelgebieden door de invloed van internet en het nieuwe koopgedrag is op zijn plaats.**

Onderscheid in koopgedrag

Binnen het koopgedrag kan enerzijds een splitsing worden gemaakt tussen dagelijkse aankopen en niet dagelijkse aankopen (de Rabobank spreekt in haar rapport, zie bijlage, over fun en functie winkelen). Vooral winkels voor niet dagelijkse aankopen hebben te maken met een omzet- en winsterosie door de internetaankopen en door de toegenomen kennis bij klanten en het zoekgedrag op internet. Dit leidt tot een prijsvergelijking en hierdoor een verlaging van marges voor de fysieke winkel.

Daarnaast kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen de vorm van winkelen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen ratio winkelen (functie) en emotie winkelen (fun). Bij ratio winkelen is er voor de klant een logische verklaring waarom op deze wijze wordt gekocht. Vooral dagelijkse boodschappen vallen onder ratio winkelen. Emotie winkelen is meer een onderdeel van een goed gevoel. Hierbij spelen vrije tijdsbesteding en recreatie een belangrijke rol. Emotie winkelen vindt vaak in stadscentra plaats, waarbij er een clustering is van gelijksoortige, op impuls en emotie ingestelde winkels. Dit is ook in Haarlem het geval in het centrum.

Consequenties van het koopgedrag

Dit nieuwe winkelgedrag heeft invloed op de winkellocaties en de type winkels die hierdoor aangetrokken worden. In koopstraten zijn vooral winkels die gericht zijn op ratio winkelen, waarbij sprake is van een functioneel koopgedrag. Winkelstraten met winkels voor emotie winkelen zijn vaak onderdeel van een winkelgebied. Dit winkelgebied moet attractief zijn om klanten te trekken. Onderdeel van een dergelijk gebied is ook kunst (zoals musea), bioscopen, avond horeca en dag horeca. In Haarlem voldoet het stadcentrum hier zeker aan. Aangezien het centrum een eigen aantrekkingskracht heeft, profiteren de winkels hiervan mee. Klanten hebben een (loop) inspanning ervoor over om bij het centrum te komen (wel binnen grenzen). Als de horeca en de recreatieve aspecten aantrekkelijk genoeg zijn, is men bereid hier langer voor te lopen (van een parkeerplaats of parkeergarage), als er alleen winkels zijn is de bereidheid er naar toe te lopen beduidend minder, zoals blijkt bij winkelcentra waarbij het parkeren een integraal onderdeel uitmaakt van het centrum. Voor dit soort gebieden zijn looproutes, looprondjes, erg belangrijk om aantrekkelijk te zijn voor het winkelende publiek. Bij functioneel winkelen is dit veel minder belangrijk, klanten gaan doelgericht naar winkels.

Voor koopstraten geldt het belang van bereikbaarheid nog meer. De loopafstand moet beperkt blijven om te voldoen aan het gerichte koopgedrag, zeker omdat er ook gelopen moet worden met de artikelen. Vaak zijn dit meerdere artikelen of zwaardere artikelen zoals levensmiddelen, dierenartikelen maar ook kleding. In feite willen klanten een korte loopafstand tussen de winkel en de auto. Als dit te ver weg is, in de ogen van klanten, zal de koopstraat gemeden worden.

Cronjéstraat

De Cronjéstraat voldoet aan de criteria van een koopstraat. Het aanbod bestaat veelal uit ratio winkels waar functioneel gekocht wordt. De loopafstand van winkel tot auto moet voor klanten beperkt blijven om in deze straat te kopen. De klanten willen eigenlijk voor de deur kunnen parkeren, uit ratio overwegingen: geen gesleep met de aankopen en klanten gaan doelgericht naar bepaalde winkels toe. Daarnaast is de lengte van de straat zodanig dat lopen over de straat ontmoedigd wordt. Klanten willen geen lange winkelstraten meer zonder een bewuste loopronde (emotie winkelen) of directe bereikbaarheid (ratio winkelen). Juist winkels die aan de randen zijn gevestigd en winkels die geen trekkers in de nabijheid hebben krijgen het hierdoor extra moeilijk (vaak leegstand als gevolg). Dit gedrag pleit voor parkeervoorzieningen in de straat dicht bij de winkels. Wel dient er een op tijd gebaseerde parkeerrestrictie te zijn om aan de genoemde doelstellingen te voldoen. Wellicht zijn parkeermeters of eigenlijk nog beter een blauwe zone aan te bevelen. Gezien de breedte van straat is eenrichtingsverkeer aan te bevelen.

De Cronjéstraat heeft een duaal karakter, de koopstraat kan vooral in het weekend ook ingericht worden als winkelstraat.. Hierdoor wordt aantrekkingskracht uitgeoefend voor functionele aankopen door de week, maar voor (fun) winkelen in het weekend. Het huidige winkelaanbod geeft dit ook al aan. Juist in het weekend kan de straat een andere uitstraling hebben en een ander soort klanten aan trekken. Om dit te bereiken stel ik voor om de gezelligheid te vergroten door meer horeca toe te staan en in het weekend meer terrassen te plaatsen op de straat zelf. Een gedoogbeleid is hiervoor ontoereikend. Daarnaast dient de inrichting ook deze twee functies te ondersteunen. Een investering in het winkelklimaat van de straat met licht, geluid en groenaankleding is minimaal vereist. Winkels moeten hierop in kunnen spelen door ook op straat kraampjes te plaatsen of andere activiteiten te ontplooiën. Hierdoor kan de straat optimaal gebruik maken van

het duale karakter van koopstraat door de week, met beperkt verkeersaanbod (eenrichtingsstraat en parkeerplekken voor kort parkeren). In het weekend is de straat

een winkelstraat, alleen toegankelijk voor fietsers, waarbij wel meer beleving en dag- en avondhoreca vereisten zijn. Daarnaast dient de toegang tot de straat verfraaid te worden en veel duidelijker gemaakt te worden. Een investering in verlichting, geluid en wellicht toegangspoorten o.i.d. is noodzakelijk. De open ruimte dient door de gemeente beter ontwikkeld te worden om ook als winkelstraat in weekenden te dienen.

De parkeer gelegenheid die in de straat wegvalt moet niet opgevuld gaan worden met parkeren in de aanliggende straten. Dit leidt alleen tot irritatie van de bewoners. De parkeergarage kan in het weekend als alternatieve parkeerruimte gezien worden, mits de looproute naar de straat beter wordt aangegeven en veilig wordt gemaakt voor wandelaars met kinderen. De huidige bewegwijzering en veiligheid schiet danig te kort.

Conclusie

Het koopgedrag van klanten is danig veranderd door internet. Klanten kunnen in de winkels kopen maar hoeven niet meer in de winkels te kopen. Daarnaast is een duidelijke splitsing te signaleren tussen bewust kopen, het ratio kopen van vooral dagelijkse aankopen, en het emotie kopen waarbij vooral ontspanning en recreatief winkelen belangrijk zijn. De Cronjéstraat is een koopstraat waarbij vooral ratio aankopen plaats vinden. Klanten willen dan direct naar de betreffende winkel gaan, ervoor parkeren om de artikelen meteen in te laden om daarna weg te rijden. De lengte van de straat alleen al leidt tot dit gedrag. De straat afsluiten voor autoverkeer heeft een zeer negatieve invloed op het klantgedrag en dus op de omzet van de winkels. Dit is juist de laatste paar jaar veel sterker geworden door de veranderingen in het koopgedrag door internet (winkels bezoeken is een keuze geworden) en natuurlijk de invloed van de recessie.

Geadviseerd wordt om:

- de straat door de week, maandag tot vrijdagochtend open te houden voor gemotoriseerd verkeer die in eenrichting door de straat kan rijden.
- De straat beter in te richten om het verkeer goed te laten doorstromen (ook voor de bevoorrading).
- In het weekend kan de straat meer als winkelgebied gezien worden als er voldoende activiteiten in de straat zijn, er voldoende dag horeca is aangevuld met gerichte avond horeca in de vorm van bars, cafés en restaurantjes. En als er geïnvesteerd wordt in aantrekkelijkheid door verlichting, geluid en specifieke aankleding (bijvoorbeeld groenvoorziening en een betere , mooiere toegang tot de straat.)
- Naast de fysieke aanpassingen is het goed als de ondernemersvereniging ook internet gaat integreren. Een webportal (internetsite) en mobiel internet zijn de eerste

vereisten, daarnaast een grotere klantgerichte toepassing met een actieve klantbenadering en interactieve schermen. Deze toepassing is echter alleen nuttig en

zinnig als de gemeente meewerkt om de toegankelijkheid van de straat en de bereikbaarheid van de winkels aan te passen door auto verkeer toe te staan gedurende werkdagen.

-Daarnaast moeten de winkeliers intensief samenwerken voor een aantrekkelijke recreatie functie in het weekend. De mogelijkheden, de vereisten en de redenen hiervoor heb ik reeds toegelicht.

Tenslotte

Door de week parkeren op de straat dicht bij de winkel. Wel is vereist dat door de week maar ook in het weekend het fietsen probleem wordt opgelost. Het is een chaos doordat fietsen overal maar worden neergezet ook op de looppaden.

Voor parkeren in het weekend kan gebruik gemaakt worden van de parkeergarage mits de bewegwijzering naar de straat adequaat wordt aangepast, de toegang tot de straat duidelijk en aantrekkelijk wordt gemaakt en de verkeersveiligheid voor de wandelaars danig wordt verbeterd. Op basis van mijn voorstel zal dit vooral in het weekend een reëel alternatief zijn. Als de straat in deze vorm gehandhaafd blijft, met de bestaande verkeer beperkende maatregelen. zal dit negatieve gevolgen hebben voor de ondernemers met een groeiende leegstand tot gevolg en uiteindelijk verpaupering van de straat en de wijk. Gelukkig hebben de ondernemers al duidelijke stappen genomen om dit te voorkomen. De visie zoals verwoord in de notitie van 1 november 2012 is hier een duidelijk en zeer goed voorbeeld van. Ik adviseer de gemeenten en de ondernemers om samen te werken op basis van dit advies voor een goed ondernemersklimaat in de Cronjé in het belang van de klanten en inwoners van de wijk. Graag wil ik hierbij een bemiddelende rol spelen als dit gewenst wordt.

Oosterbeek, 15 mei 2013

Prof Dr C.N.A. Molenaar

Bijzonder Hoogleraar eMarketing&distance selling

RSM/ErasmusUniversiteit Rotterdam

Directeur eXQuo consultancy Oosterbeek.

cor@cormolenaar.nl

te. 06-53357580

Bijlage uit Rapport Rabobank mei 2013

Functioneel winkelen stelt andere eisen aan een winkelgebied. Als de consument weet waar hij naar op zoek is en dus met een helderdoel winkelt (functioneel winkelen), staan gemak en snelheid voorop. Dit werkt bijvoorbeeld online winkelen in de hand wat, zoals gezegd, ten koste gaat van bestedingen bij de fysieke detailhandel. Maar ook als de consument kiest voor de fysieke detailhandel, oriënteert hij zich steeds vaker online. Meer dan 9 van de 10 consumenten doet onlineonderzoek voordat hij overgaat tot een aankoop (Blauw Research, 2011). Als de keuze is gemaakt, zijn gemak en snelheid leidend. Naast een geschikt winkelaanbod zijn zaken als bereikbaarheid, parkeermogelijkheden en de prijs van parkeren belangrijke factoren (I&O Research, 2011). Ook hier is het moeilijk om 'gemak' te operationaliseren. Het is onmogelijk om alle factoren die hierbij een rol spelen in één variabele te vatten. Om te illustreren hoe één factor van invloed is, toont figuur 11 de ontwikkeling van de omzet in de kleine winkel-gebieden (tot 10.000 vierkante meter niet-dagelijks wvo), waarbij onderscheid is gemaakt tussen gebieden met en gebieden zonder betaald parkeren. Zoals al bleek uit figuur 8 heeft de detailhandel in kleine winkelgebieden de omzetstijging te danken aan een groei van de bestedingen van de eigen bevolking (de oranje balken in figuur 11). Veel opvallender is echter dat de groei van de omzet voor verreweg het grootste deel voor rekening komt van kernwinkel-gebieden zonder betaald parkeren. Niet voor niets wordt door brancheorganisaties en winkeliersverenigingen geprotesteerd tegen de invoering, de verhoging of zelfs het bestaan van betaald parkeren in veel gebieden. Juist de kleinere winkelgebieden moeten het hebben van een goede bereikbaarheid en gemak. Betaald parkeren vormt een drempel voor consumenten, zo blijkt ook uit deze gegevens

Bron: Rabobank mei 2013

https://www.rabobank.com/nl/images/SP1306raa_Fun_of_functie.pdf

Bijl. 3: Sheets behorende bij de presentatie van Casper van Gein,
adviseur Hoofdbedrijfsschap Detailhandel

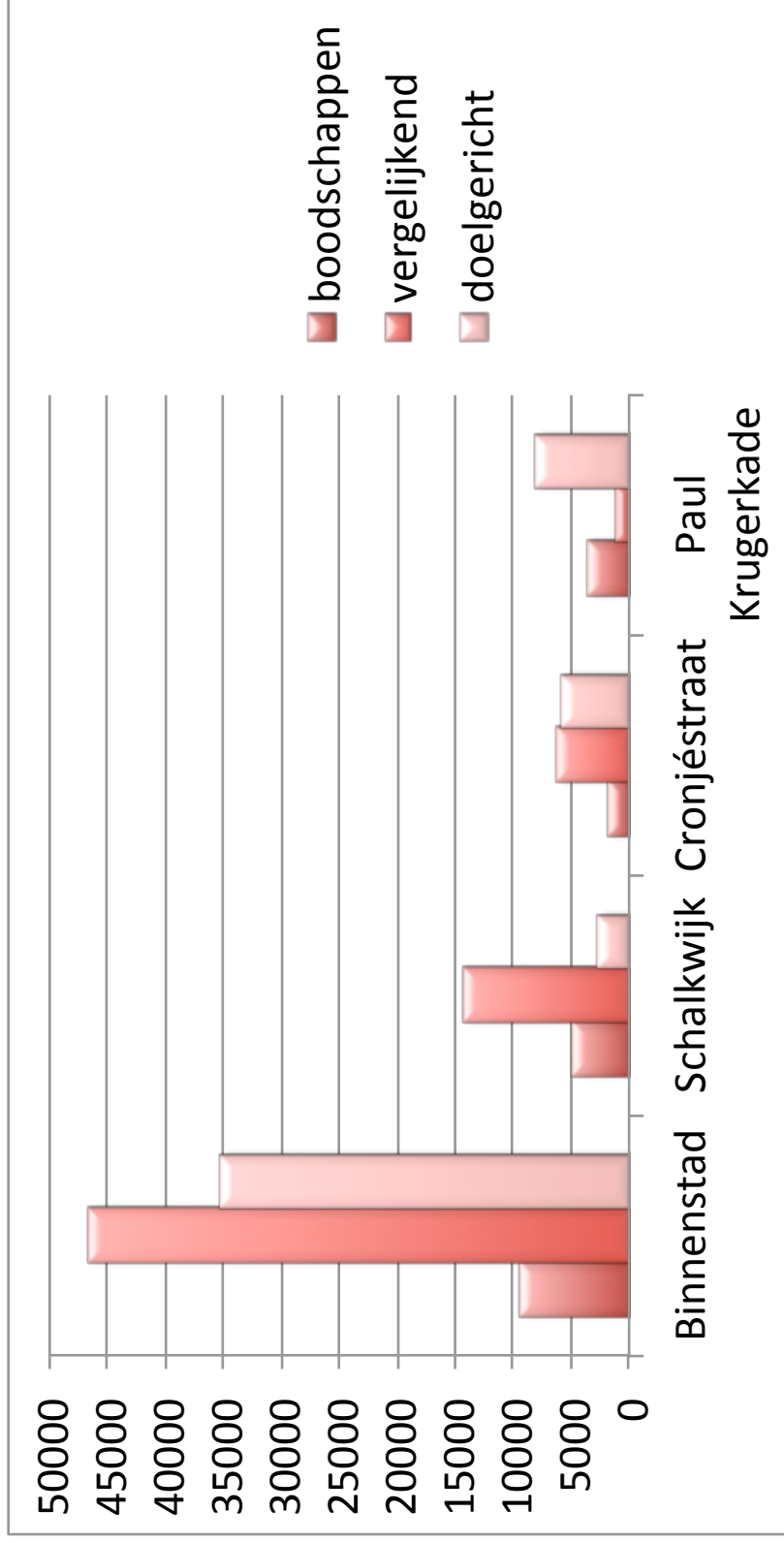
Werkveld

- Herinrichting van winkelgebieden
- Renovatie van winkelcentra
- Bereikbaarheids- / parkeerproblemen
- Begeleiden onderzoek
- Betrokkenheid bij winkelniewbouw
- Brancheselectiecommissies

Primaire functie winkelgebieden

WINKELGEBIED	BEZOEKDOEL	DUUR
• Binnenstad	winkelen/uitgaan	lang
• Wijk-/buurtcentra	boodschappen	kort
• PDV/GDV	doelgericht	kort/lang
• Stadsdeelcentra	combinatie	kort/lang

Opbouw winkelaanbod



Aandeel auto + OV in vervoerswijzen

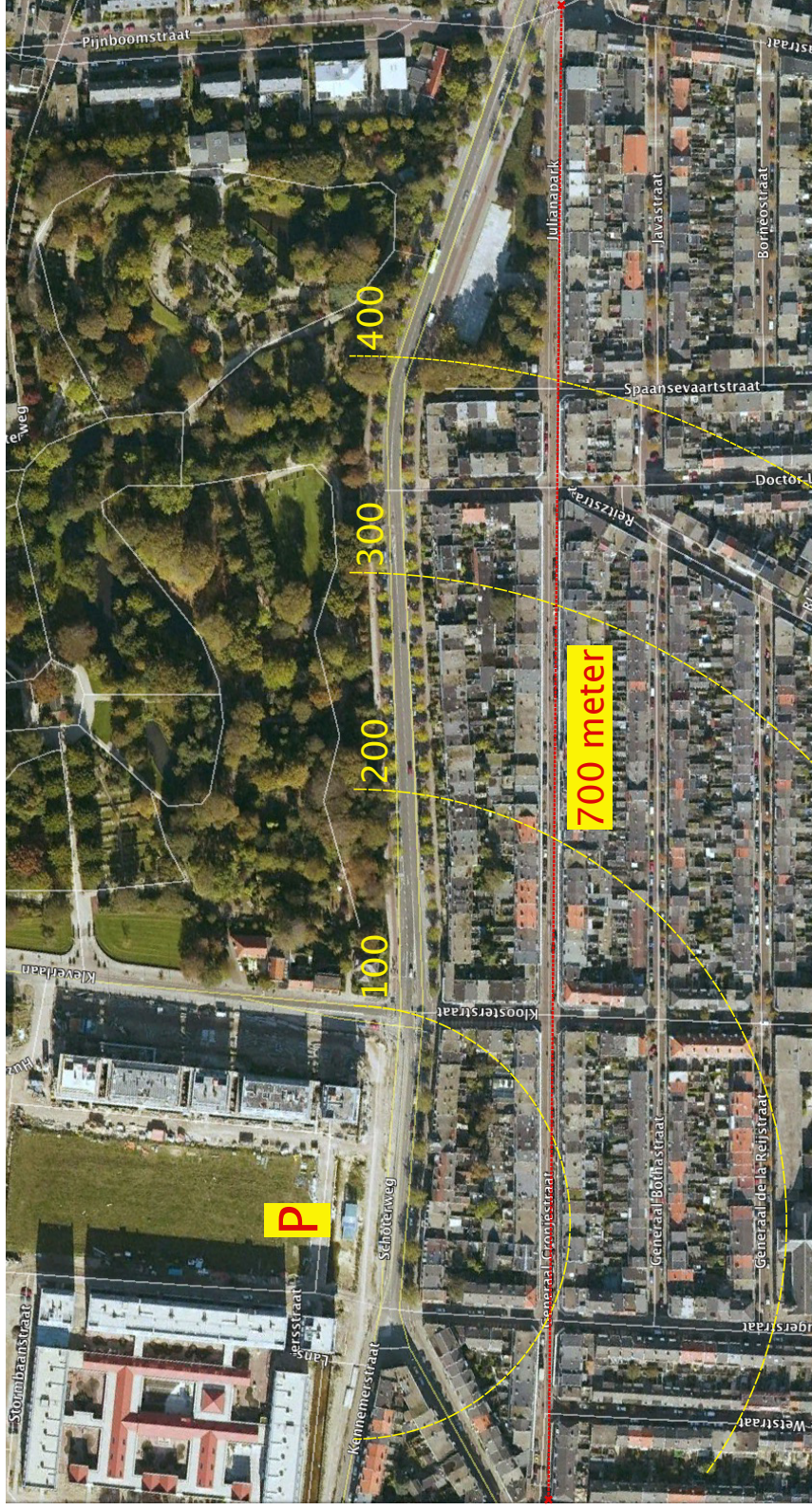
	AUTO	OV	AUTO+OV
Binnenstad	22%	30%	50%
Schalkwijk	35%	12%	47%
Cronjéstraat	27%	7%	34%

* bron: Winkelen in Haarlem - 2010

Bereikbaarheid auto

- WINKELGEBIED PARKEREN
- Binnenstad rand gebied/in P-garage
- Buurt/wijkcentra bij winkels/voor de deur
- PDV/GDV bij winkels/voor de deur
- Stadsdeelcentra combinatie bovenstaande

Loopafstanden Parkeergarage



Cronjéstraat parkeren

MOTIEF	DUUR	PARKEREN
• Winkelen	lang	P-garage (afstand!)
• Doelgericht	lang	P-garage (afstand!)
	kort	<i>bij winkels/voor deur</i>
• Boodschappen	kort	<i>bij winkels/voor deur</i>

Economische Effecten, gevolg van gewijzigd bezoekgedrag

- Bezoek wordt primair bepaald door attractie-waarde winkelgebied
- Bereikbaarheid en parkeren weerstandsfactoren
- Als weerstand te groot verschuiving bezoekpatroon
- Daardoor ontstaan economische gevolgen

WENSELIJKE SITUATIE BEREIKBAARHEID CRONJESTRAAT

- Lang parkeren in P-garage
- Kort parkeren in Cronjéstraat
 - Parkeerduur beperken tot maximaal 1 uur
 - Regulering via parkeermeters/blauwe zone of kraskaarten
 - ultrakort parkeren mogelijk via laad-en losplaatsen

INRICHTING WINKELGEBIED CRONJESTRAAT

- Opheffen deel parkeerplaatsen
- Geclusterd fietsparkeren
- Ruimte voor terrassen/activiteiten
- Meer groen in straat

**Dank voor uw
aandacht**

Bijl 4: Sheets behorende bij de presentatie van Tijmen Siermann van Bureau I&O research
over het recente Cronjé-onderzoek



Vragen en luisteren.

Analyse Winkelgebied Cronjéstraat

21 mei 2013

I&O Research



Aanleiding



- **Periodiek onderzoek, laatste in 2009**
- **Deel ondernemers constateert teruglopende omzet**
- **Invloed veranderde verkeerssituatie onduidelijk**
- **Januari 2013 herhalingsmeting:**
 - **Bezoekersenquête**
 - **Peiling digipanel Haarlem**

Onderzoeksopzet



Bezoekersenquête

- **Ter plaatse afgenomen op vijf dagen**
- **Respons: 572 bezoekers**
 - **buiten autoluwe uren (140)**
 - **binnen autoluwe uren (432)**
 - **voetgangers (272)**
 - **fietzers (129)**
 - **automobilisten (105)**
 - **overig (66)**

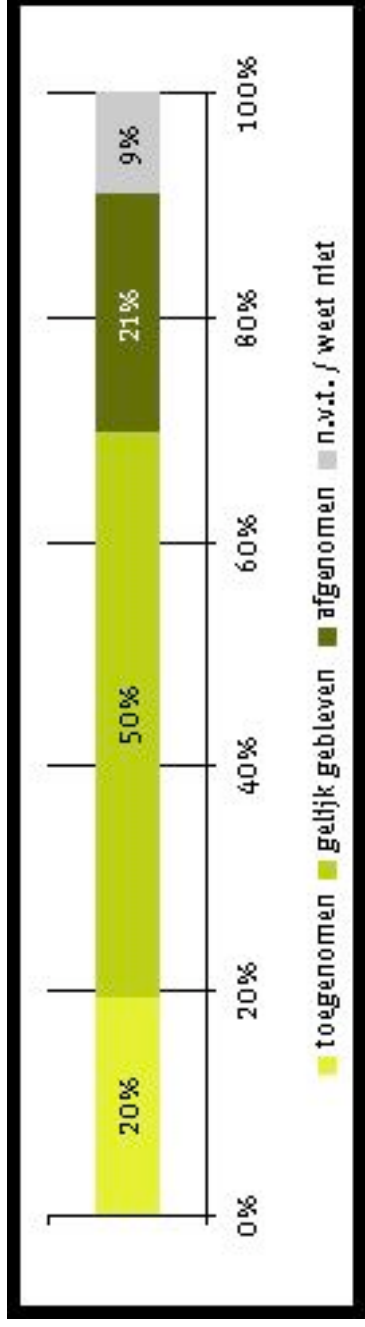
Resultaten

Ontwikkelingen afgelopen 5 jaar

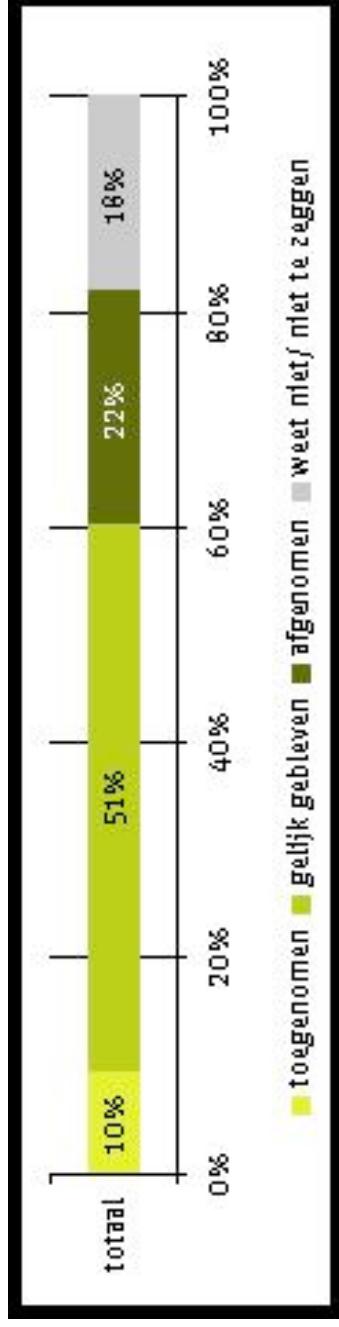


- Meeste bezoekers komen even vaak als vijf jaar geleden; per saldo lichte afname van bezoekfrequentie

bezoekers



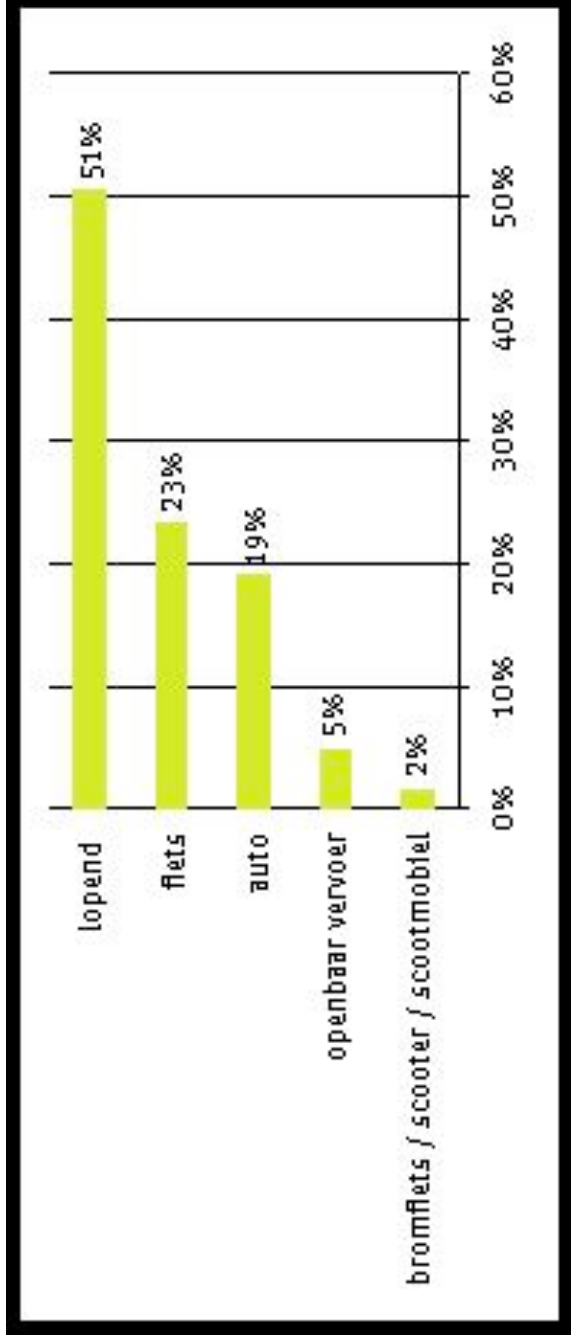
panel



Vervoermiddel



- **Bezoekers:** voetgangers vormen grootste groep
- **Bezoekers:** bezoek met auto afgelopen jaren afgenomen



Bereikbaarheid



- **Bezoekers:**
 - meest positief over bereikbaarheid
- **Panel:**
 - Bereikbaarheid sterkste punt
 - Meerderheid ervaart positief effect autoluwe situatie op bereikbaarheid

Kwaliteit winkelaanbod



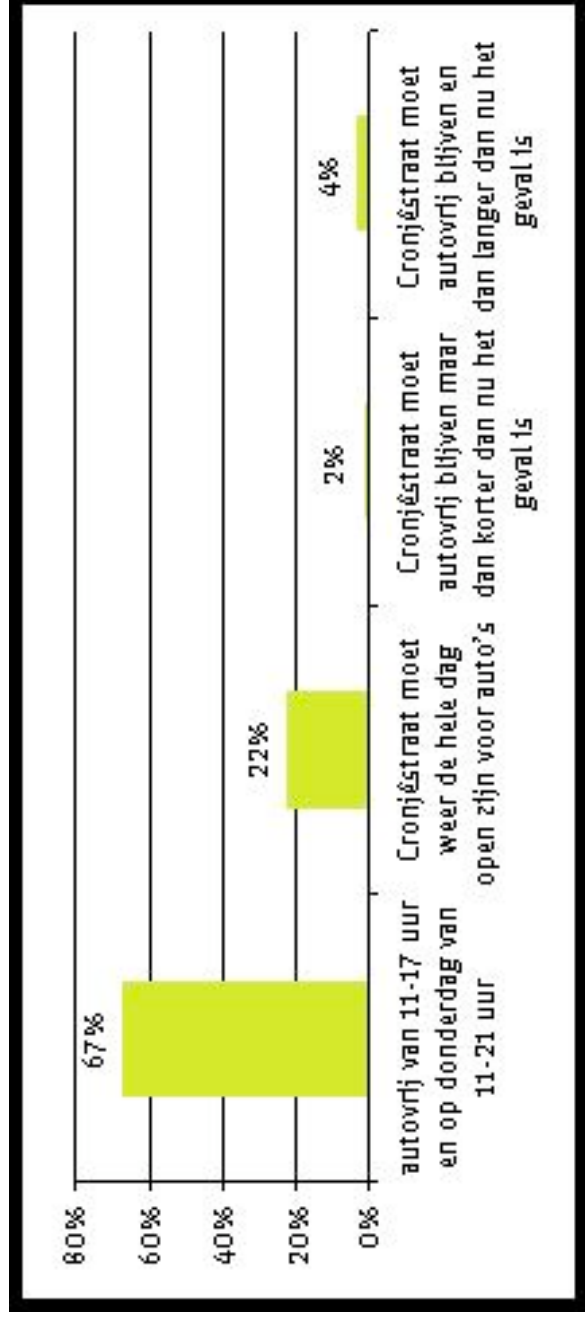
- **Bezoekers**
 - kwaliteit winkels en diversiteit winkelaanbod krijgen hoge waardering; wel flink afgenomen sinds 2009
- **Panel**
 - kritischer over kwaliteit winkels; verschaald aanbod

Autoluwe situatie



Bezoekers:

- Veel draagvlak voor handhaven huidige autoluwe situatie

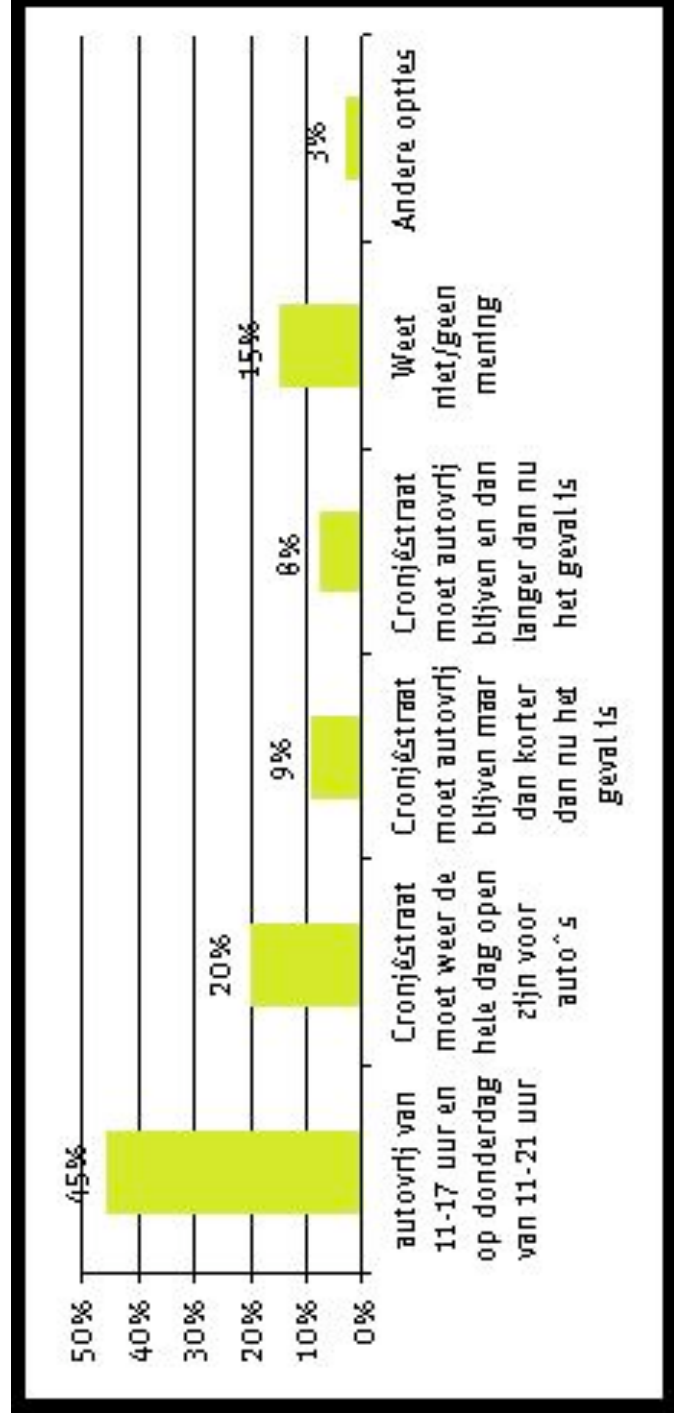


Autoluwe situatie



Panelleden:

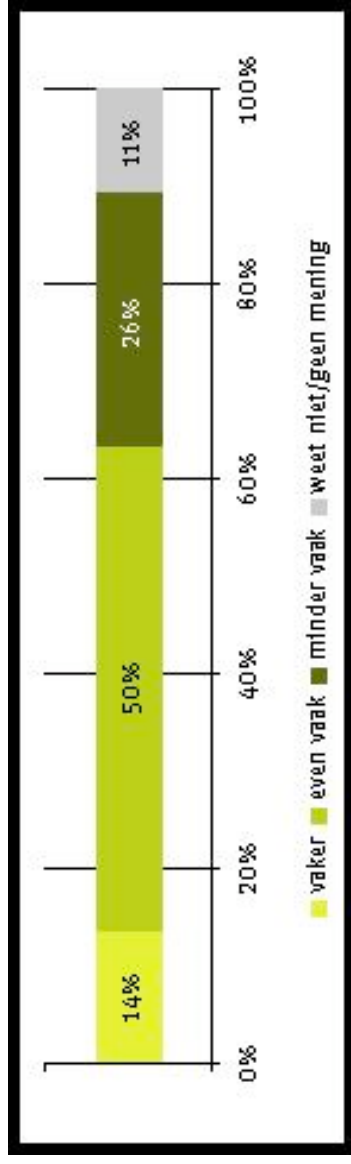
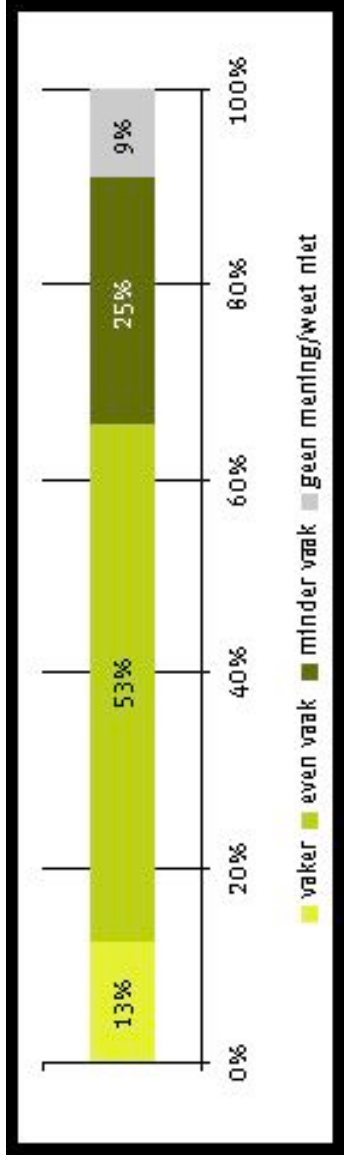
- Veel draagvlak voor handhaven huidige autoluwe situatie



Autoluwe situatie



- Openstelling voor auto's leidt naar verwachting niet tot een toename van het bezoek



Conclusies

Conclusies



- Beeld dat bezoek/uitgaven teruglopen bevestigd
- Met name bezoek automobilisten neemt af
- Op basis onderzoeksresultaten onduidelijk of dit komt door autoluwe situatie of ervaren afname kwaliteit, variatie in winkelaanbod
- Publiek lijkt gewend aan nieuwe situatie: openstelling Cronjé voor auto's kan niet op groot draagvlak rekenen
- Openstelling zal niet noodzakelijk zorgen voor terugkeer naar oude situatie

Bijl. 5: Brief d.d. 22 mei 2013 van het bestuur van de Winkeliersvereniging Cronjé
aan B&W van Haarlem met het standpunt van het bestuur over
het recente onderzoeksrapport.



College van B&W van Haarlem
Stadhuis
Haarlem

Betreft

reactie Winkeliersvereniging Cronjé op I&O research rapport 'Bezoek en waardering winkelcentrum Cronjéstraat'

Geacht college,

Ter voorbereiding van een gesprek van een vertegenwoordiging van ons bestuur, burgemeester Schneiders en wethouder Van Doorn dat recent plaatsvond, ontvingen wij het in hoofde genoemde rapport.

Tijdens de op 21 mei jl. door Winkeliersvereniging Cronjé georganiseerde werkconferentie over de toekomst van de Cronjé heeft onderzoeksbureau I en O-research een samenvatting gegeven van het rapport dat zij in opdracht van de gemeente hebben uitgebracht. Ons bestuur heeft toen, bij monde van het bestuurslid Patrick Mel, op het rapport gereageerd. Een iets meer uitgebreide reactie treft u hieronder aan.

Over de wijze van totstandkoming van dit onderzoeksrapport en het hele voortraject is veel te vertellen. Daarop gaan we hier niet in. Wij hebben daarover op 15 januari en 1 februari twee uitgebreide brieven aan uw college gezonden. Kern daarvan was dat om een aantal redenen wij dit onderzoek niet zagen zitten. Wij komen over die redenen zo dadelijk te spreken.

Het is goed om hier te herhalen dat er over de enquête kort overleg tussen gemeente en winkeliersvereniging is geweest, maar dat dit niet tot overeenstemming heeft geleid. Voor alle duidelijkheid merken we hier ook op dat de gemeente als opdrachtgever als enige verantwoordelijk is voor deze enquête.

Bezwaren

Wat zijn dan onze bezwaren tegen deze enquête en dit onderzoek? Wij noemen de belangrijkste.

1. Winkeliers hebben de laatste jaren geconstateerd dat veel klanten wegbleven omdat de Cronjé slecht voor auto's bereikbaar is. Klanten bijvoorbeeld die met de auto 1x per 2 weken 25 kg. kattenbakvulling kwamen halen, kwamen niet meer. Vandaar dat 75% van de winkeliers het 'experiment afsluiting Cronjé' als mislukt beschouwen en opteren voor een sterk verbeterde bereikbaarheid. Als er al een onderzoek gehouden had moeten worden, dan waren we vooral geïnteresseerd geweest in een

Datum

23 mei 2013

Pagina

1-4



onderzoek naar klanten die de laatste jaren wegblijven. En niet in een passanten-onderzoek zoals nu is gehouden. Trouwens, klanten die weg zijn gebleven zijn via een enquête niet of nauwelijks te traceren.

2. Naast het passantenonderzoek heeft ook een enquête via het Digipanel plaatsgevonden. Echter, dit digipanel is alleen toegankelijk voor Haarlemmers, terwijl uit het laatste koopstromenonderzoek (Randstad 2011) blijkt dat 10% van de omzet aan dagelijkse goederen en 23% van de niet-dagelijkse goederen wordt gekocht door kopers van buiten Haarlem. Die zijn dus helemaal niet meegenomen in het onderzoek.

3. De kern van de enquête is dat passanten is gevraagd om een vergelijking te maken tussen de situatie nu en de situatie van ruim 5 jaar en langer geleden toen de Cronjé nog niet was afgesloten. Het komt ons voor dat het voor zeer veel passanten vrijwel onmogelijk is om die vraag zinnig te beantwoorden. Mensen weten veelal helemaal niet meer wat 5 jaar geleden precies hun eigen gedrag was en waarom. Deze vragen zijn onderzoekstechnisch ons inziens uit den boze. Of ze hadden veel concreter moeten worden gesteld. Bijv.: Kwam u hier toen ook te voet? Of: kwam u toen in dezelfde winkels? Zo nee, wat is de reden van de verandering.

4. Wij achten een aantal vragen erg tendentiekus geformuleerd, waarbij sterk wordt uitgegaan van het huidige gemeentelijk beleid. Wij geven een voorbeeld: In een van de vragen wordt passanten een aantal stellingen voorgelegd waarover ze hun mening moeten geven (eens, niet eens, geen mening).

De stellingen luiden onder andere:

- 'Het verblijf in de Cronjé is niet prettig als er auto's staan geparkeerd.'* en
- 'In de buurt van de Cronjé kan ik goed parkeren'* en
- 'De parkeergarage Cronjé ligt niet te ver van winkelcentrum de Cronjéstraat af.'*

Waarom deze stellingen niet geformuleerd als?:

- 'Het verblijf in de Cronjé is niet prettig want je kan er niet met de auto komen'.*
- 'In de buurt van de Cronjé kan ik moeilijk parkeren'*
- 'De parkeergarage Cronjé is voor niet-recreatief winkelen en boodschappen doen te ver van de Cronjéstraat af.'*

Op zich is het niet ongebruikelijk om bepaalde uitgesproken stellingen te poneren, maar dan is het in de onderzoekswetenschap goed gebruik om elders zogenaamde controlevragen op te nemen die de stelling op een andere wijze formuleren. Dat is hier niet gedaan.

Datum

23 mei 2013

Pagina

2-4



5. Een onderzoek houd je omdat je iets te weten wilt komen. De probleemstelling is in dit onderzoek echter onduidelijk. Wat wilde de gemeente nu eigenlijk weten? Het is ook niet echt een herhalingsonderzoek want een belangrijk gegeven dat uit eerdere onderzoeken kwam, namelijk het totaal aantal bezoekers aan de Cronjé, ontbreekt in dit onderzoek. Dat is heel jammer want voor winkeliers, maar ook voor de gemeente, is dit een zeer belangrijk gegeven.

6. Het verzorgingsgebied van de Cronjé is de laatste vijf jaar kleiner geworden. Bezoekers zijn vooral buurtbewoners. Helaas is niet onderzocht of hier ook een relatie is met veranderingen in het winkelaanbod, bijv. in dagelijkse en niet-dagelijkse goederen.

7. De gemeente weet dat 75% van de winkeliers de Cronjé weer open willen hebben. Waarom dan niet een vraag opgenomen als: 'de Winkeliersvereniging wil de bereikbaarheid van de Cronjé verbeteren door weer auto's toe te laten. Wat vindt u daarvan?' De gemeente als opdrachtgever heeft deze hamvraag niet opgenomen. Jammer.

8. De gemeente vindt blijkbaar het oordeel van passanten, dat zijn vooral voetgangers en fietsers uit de buurt, erg belangrijk. Wij vinden het oordeel en deskundigheid van de winkeliers (met hun kennis van hun klanten), van bewoners, eigenaren, makelaars, winkelstraatdeskundigen, wijkraad en van anderen belangrijker.

De enige reden voor een gemeente om onderzoek te doen of te laten doen, is om op basis van de resultaten conclusies te trekken die moeten leiden tot nieuw beleid, beleidsaanpassingen of juist handhaving van bestaand beleid. Op basis van de serie argumenten die hierboven zijn genoemd, achten wij het rapport een onvoldoende basis tot voortzetting of wijziging van bestaand beleid.

Tot slot: een extern bureau heeft een onderzoek verricht en trekt daaruit zelfs enkele conclusies. Het is natuurlijk niet aan dit bureau om beleidsconclusies te trekken of aanbevelingen te doen over te handhaven of te wijzigen beleid. Dat moet de gemeente als opdrachtgever zelf doen. Maar dat gedeelte ontbreekt nog. Hoe de gemeente over dit rapport denkt weten we nog niet. Een B&W-standpunt hebben we nog niet vernomen.

Het Bureau I&O constateert dat op basis van het onderzoek twee belangrijke conclusies zouden zijn te trekken:

1. Er zou veel draagvlak zijn voor een autoluwe situatie. Immers driekwart van de passanten toont zich tevreden met de huidige situatie.

Een dergelijke onderzoeksuitkomst is niet verwonderlijk, want het zijn vooral voetgangers en fietsers die in de buurt wonen die zijn ondervraagd.

Passanten kregen overigens bij deze vraag als keuze: autoluw of een totale openstel-

Datum

23 mei 2013

Pagina

3-4



ling voor auto's. Maar de Winkeliersvereniging wil helemaal geen totale openstelling. Op zaterdag stellen wij juist voor de Cronjé autoluw te houden. Als passanten deels niet aan de orde zijnde keuzen voorlegt, dan lijkt ons de uitkomst van weinig waarde. Tijdens de werkconferentie op 21 mei zijn door de conferentievoorzitter en overigens ook door de vertegenwoordiger van I&O research behartenswaardige uitspraken gedaan. We verwijzen naar dit verslag.

2. Openstelling voor auto's zou naar verwachting niet tot meer bezoek leiden. Hiervoor geldt hetzelfde als onder punt 1: hier zijn vooral buurtbewoners, (voetgangers en fietsers) ondervraagd. De mensen die niet meer komen omdat ze de auto-bereikbaarheid slecht vonden, zijn met de enquête niet bereikt.

Buurtbewoners tonen zich tevreden. Wij echter zijn niet tevreden. Wij willen werken aan een veel betere Cronjé.

Onze aanbeveling zou zijn: schenk niet teveel aandacht aan het onderzoeksrapport, maar luister naar winkeliers, deskundigen en betrokkenen zoals op 21 mei tijdens de werkconferentie aanwezig waren.

Graag vernemen wij uw standpunt over het rapport en over bovenstaande.

Met vriendelijke groet,
namens de winkeliersvereniging Cronjé

Martin Hop
secretaris

Datum

23 mei 2013

Pagina

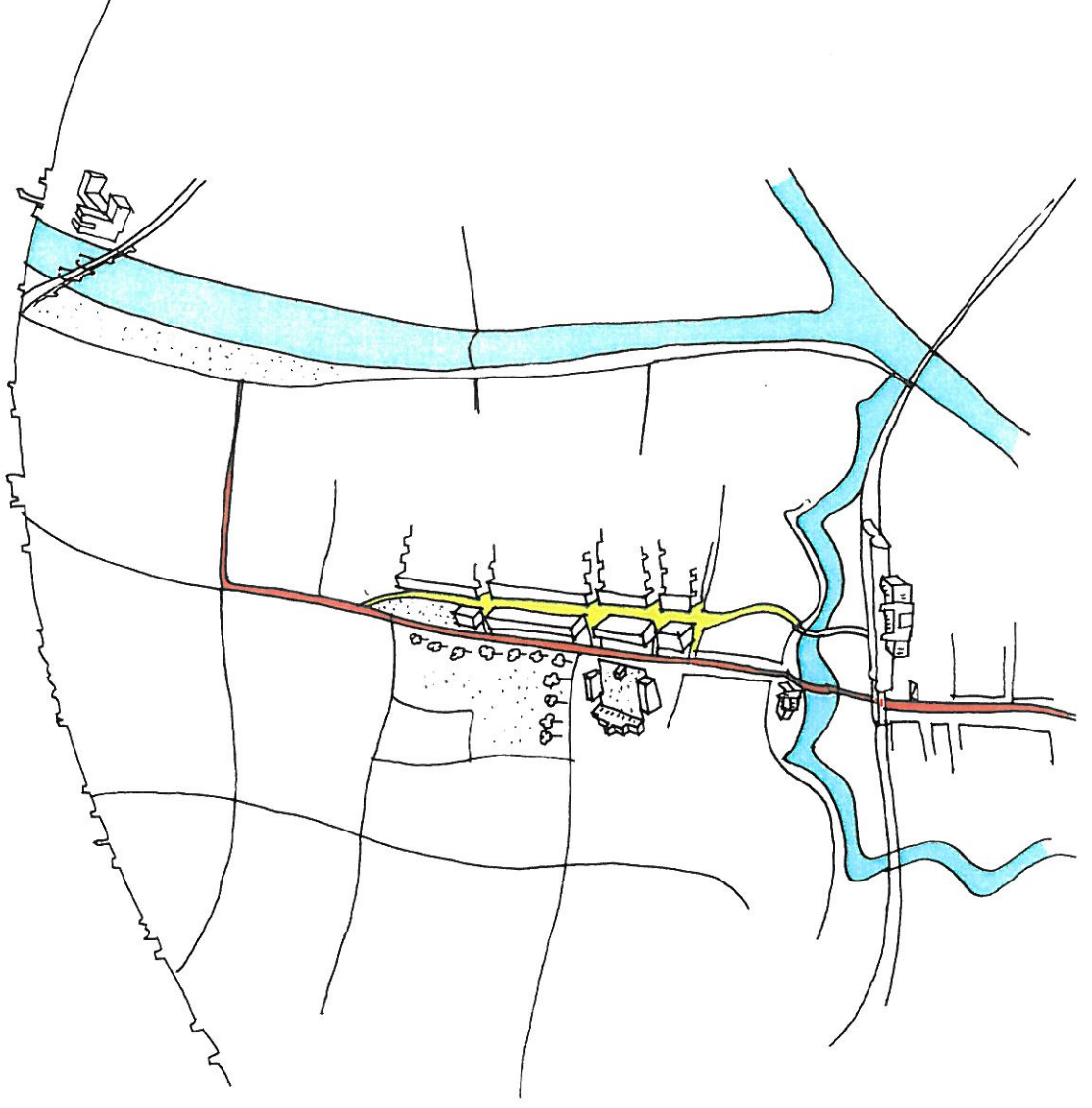
4-4

Notitie

“Een nieuwe visie op de toekomst van de Cronjé”

september 2012

bestuur winkeliersvereniging Cronjé



TOEKOMSTVISIE

Cronjéstraat Haarlem, september 2012
bestuur winkeliersvereniging Cronjé

De Cronjé is bijzonder

De Generaal Cronjéstraat in Haarlem Noord, vlak achter het Haarlemse station, is een straat met een bijzonder karakter. Verdeeld over de Generaal Cronjéstraat, Julianapark en Soendaplein vinden bezoekers een keur aan winkels en horeca. Van kleine specialisten tot grote landelijke namen waaronder Hema, Blokker Dixons, Zeeman, Kruidvat, Etos, etc.

In opdracht van de winkeliersvereniging Cronjé worden de eerste mogelijkheden voor het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid van de Generaal Cronjéstraat onderzocht en aan de gemeente Haarlem getoond.

De straat heeft een beperkte breedte en is het grootste gedeelte van de dag alleen bereikbaar voor voetgangers en fietsers.

De Cronjéstraat heeft een regionale functie. Zo blijkt uit het koopstroombonderzoek van 2011 dat op het gebied van dagelijkse artikelen circa 10% van de omzet van buiten komt en op het gebied van niet dagelijkse goederen circa 20 à 25%. Met name uit Velsen, Bloemendaal, Santpoort, Aerdenhout, IJmuiden en de Haarlemmerliede vloeit omzet naar de Generaal Cronjéstraat.



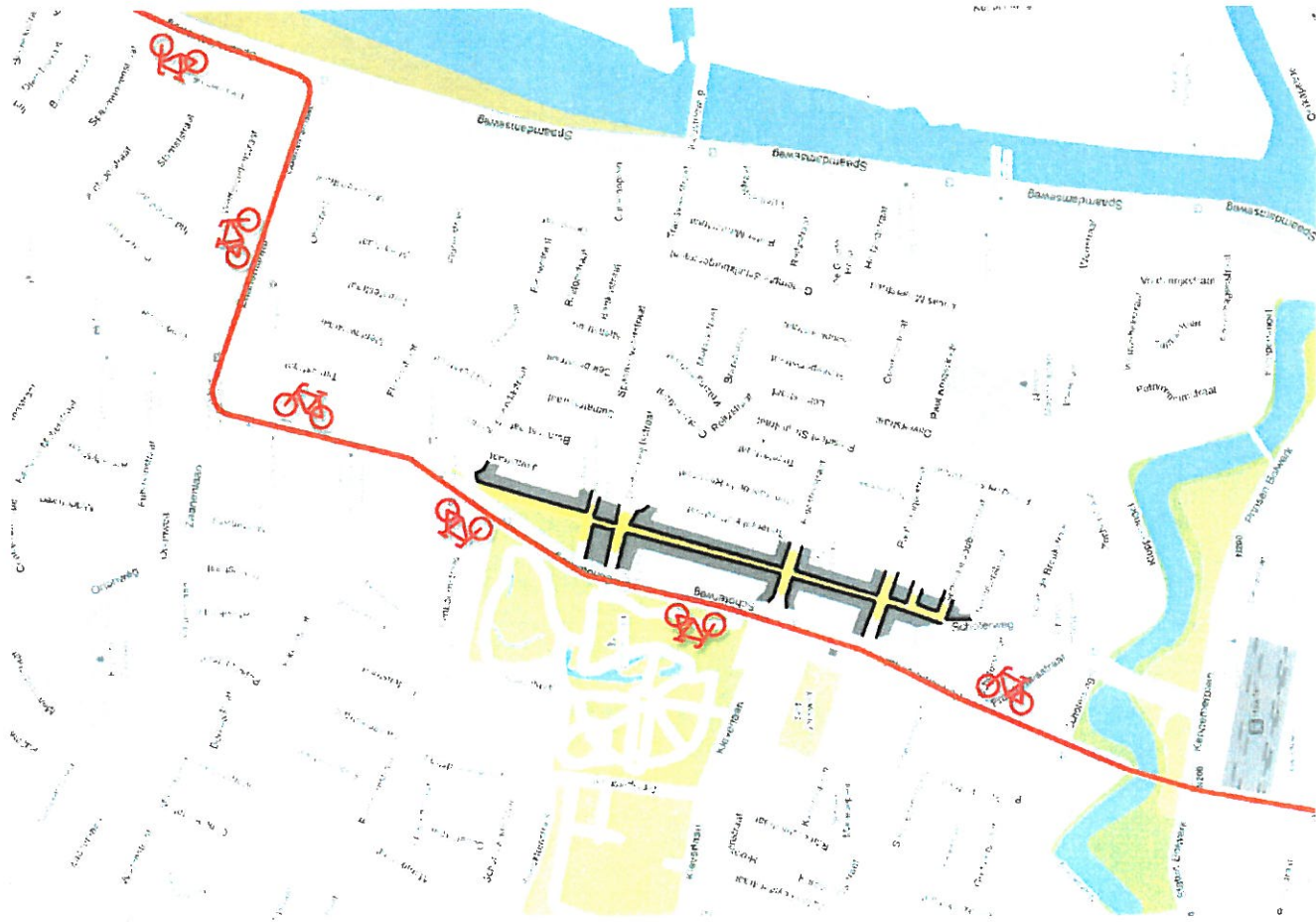
Cronjéstraat in Haarlem

De Rode loper in Haarlem-Noord

Vrijwel Parallel aan de Cronjéstraat loopt de Schoterweg, die wel een doorgaande verkeersfunctie heeft voor auto's maar ook een tweezijdig vrijliggend fietspad.

Westelijk van de Schoterweg ligt de parkeergarage Cronjé met deels een functie voor woningbouw op het bovenliggende terrein en deels een functie ten behoeve van de bezoekers van de Cronjéstraat.

De rode loper wordt de primaire fietsroute vanuit en naar het centrum. Aansluitend op de bestaande rode loper vanuit de Kruisstraat verloopt de route langs de fietsenkelder op het Stationsplein. Via de rode-loper-brug bij het Dolhuys legt deze een verbinding naar Haarlem-Noord. Langs de Schoterweg gaat het fietspad over de Zaanenlaan tot aan de nieuwe steigers en jachthaven.



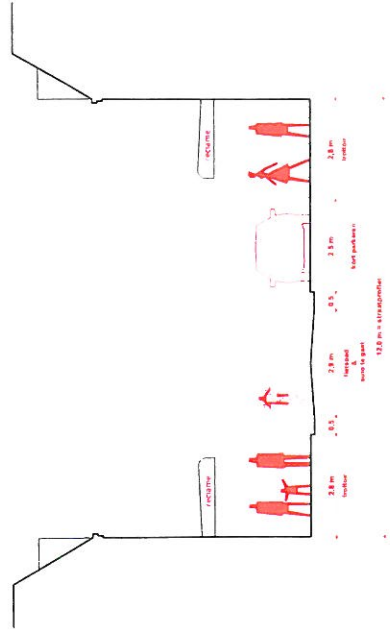
Overzicht van de rode loper met de Cronjéstraat

De Rode loper samen met de Cronjé

De fietsroute op de winkelstraat de Generaal Cronjéstraat is via veelvoudige aftakkingen met de primaire route op de Schoterweg verbonden. Over de lengte van de Generaal Cronjéstraat is een fietsstraat met "auto te gast" aangelegd. Hierbij geleid éénrichtingsverkeer van zuid naar noord voor auto's en fietsers.

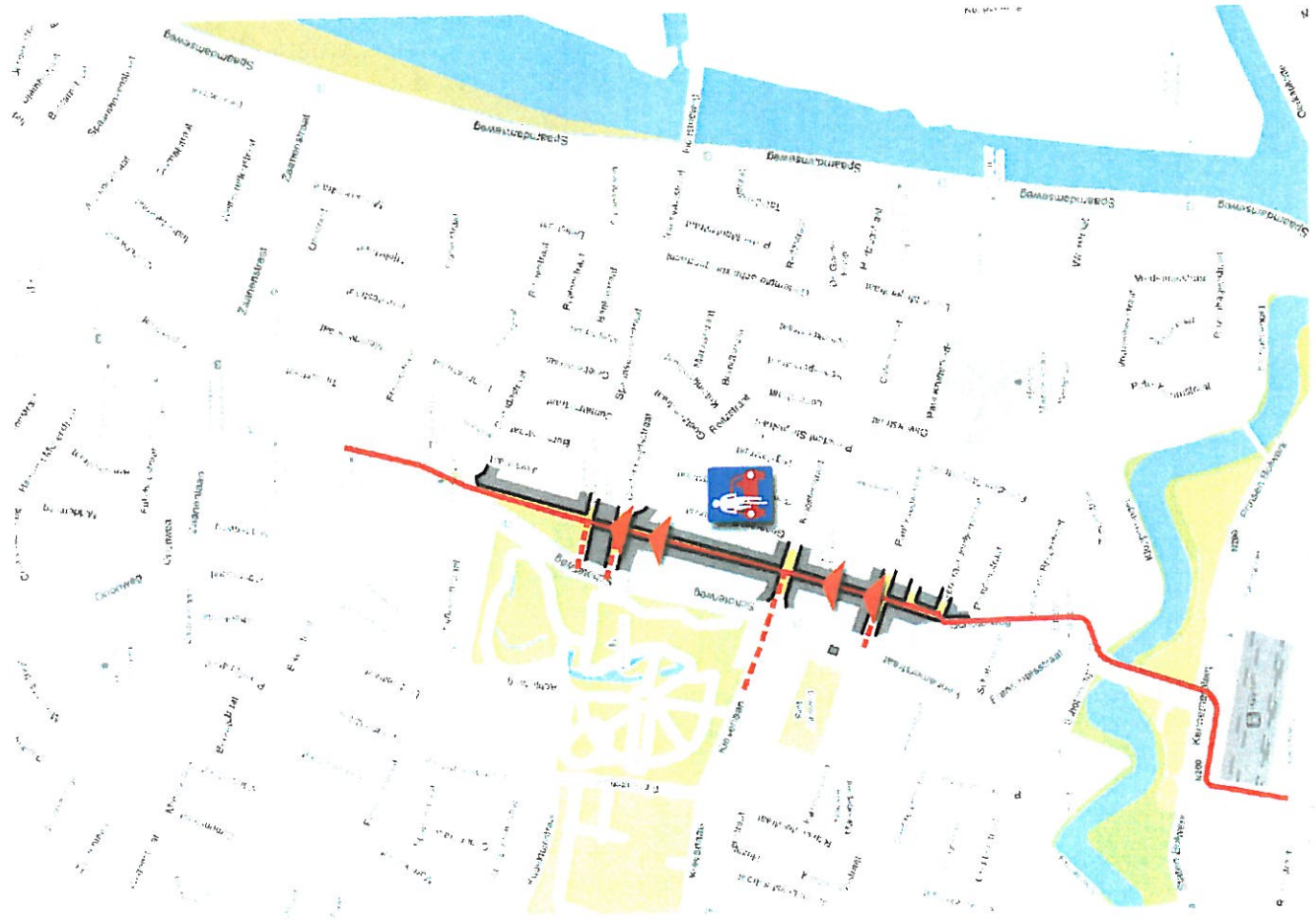


Overzicht van de rode loper verbonden met de Cronjéstraat

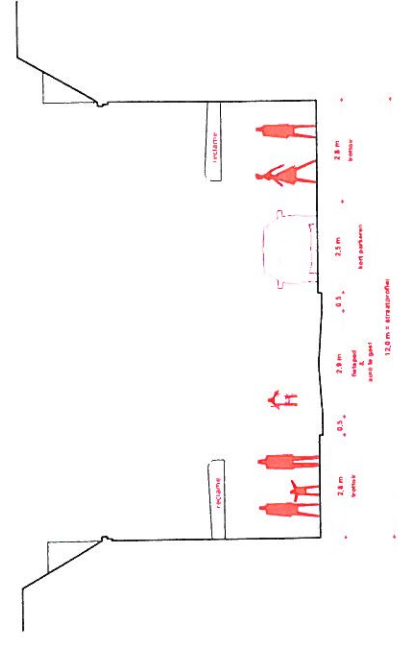
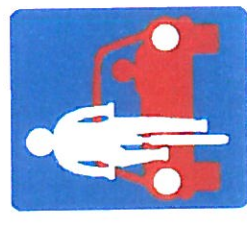


Fietsstraat in de Cronjé

In de plannen van de winkeliers wordt de Generaal Cronjéstraat getransformeerd tot fietsstraat. In Haarlem zijn succesvolle voorbeelden te vinden. De éénrichtingsstraat loopt van zuid naar noord, waarbij de automobilist via de Schoterweg de straat inrijdt en bij het Julianapark via de Schoterweg zijn weg kan vervolgen.



Auto te gast in de Cronjéstraat



Fietsstraat in de Cronjé

Wenselijke situatie

1. geen fietsers onder de luifel
2. fietsers in één richting
3. ruimere of gehele openstelling van de Cronjéstraat
4. geen doorstromingsproblemen door laden/lossen op de rijbaan met mogelijkheden tot laden/lossen

Uitwerking

Geen fietsers onder de luifels

Huidige situatie: Fietsers gebruiken het weggedeelte onder de luifels en rijden daarbij zeer dicht langs de uitgangen van winkels. Aanleiding hiertoe is voornamelijk:

- a. de mogelijkheid om bij regenachtig weer droog te fietsen;
- b. het passeren van midden op de rijbaan stilstaande voertuigen, met laad- of losactiviteiten nabij die voertuigen.

Juridisch

De huidige weginrichting van de Cronjéstraat is zodanig dat er (juridisch) van gevel tot gevel sprake is van een rijbaan. Dit wordt veroorzaakt door een bestrating op één niveau over de gehele breedte van de weg. Er is dus geen sprake van een (verhoogd) trottoir. Een fietser onder de luifel rijdt daardoor (legaal) op een rijbaan. Sterker nog, volgens de verkeersregels is hij verplicht zo veel mogelijk rechts te rijden en komt automatisch onder de luifel uit.

Overwegingen

- a. Door onder de luifel verhoogde weggedeeltes aan te brengen, die met een haakse trottoirband aansluiten op de rijbaan in het midden van de weg, ontstaan trottoirs. Het rijden over een trottoir is verboden. Handhaving is hierdoor mogelijk.
- b. Door naast de rijbaan gelegen parkeergelegenheden als laad- en loshavens aan te duiden én een stopverbod in te stellen, wordt het larend/lossend verkeer verplicht naast de rijbaan te gaan staan. Hiermee wordt de doorstroming van de Cronjéstraat aanzienlijk verbeterd en de fietser niet gehinderd. Handhaving op het stopverbod en het gebruik van de laad- en loshavens zijn mogelijk.

Nadeel van de overweging

Een haakse trottoirband verslechtert de oversteekbaarheid van het ene naar het andere trottoir, met name voor rolstoelgebruikers, scootmobielen, rollators en kinderwagens.

Dit kan verbeterd worden door het aanleggen van een aantal, niet te brede, oversteek-mogelijkheden (door ter plekke de trottoirband te verlagen). Het oprijden van deze verlaging door onwettigwillende fietsers kan ontmoedigd worden door wegmeubilair aan beide zijden van de oversteek te plaatsen.

Conclusie

Door trottoirs aan te brengen, wordt het onder de luifel rijden verboden voor de fietser. Een haakse trottoirband maakt het bijna onmogelijk voor de fietser om het trottoir op te rijden.

Zonder fietsers onder de luifels verbetert de veiligheid voor voetgangers.

Door laden en lossen naast de rijbaan te laten plaatsvinden, is er voor fietsers geen reden om voertuigen, die midden op de rijbaan stilstaan, te omzeilen over het weggedeelte onder de luifels.

Parkeren in de Cronjé

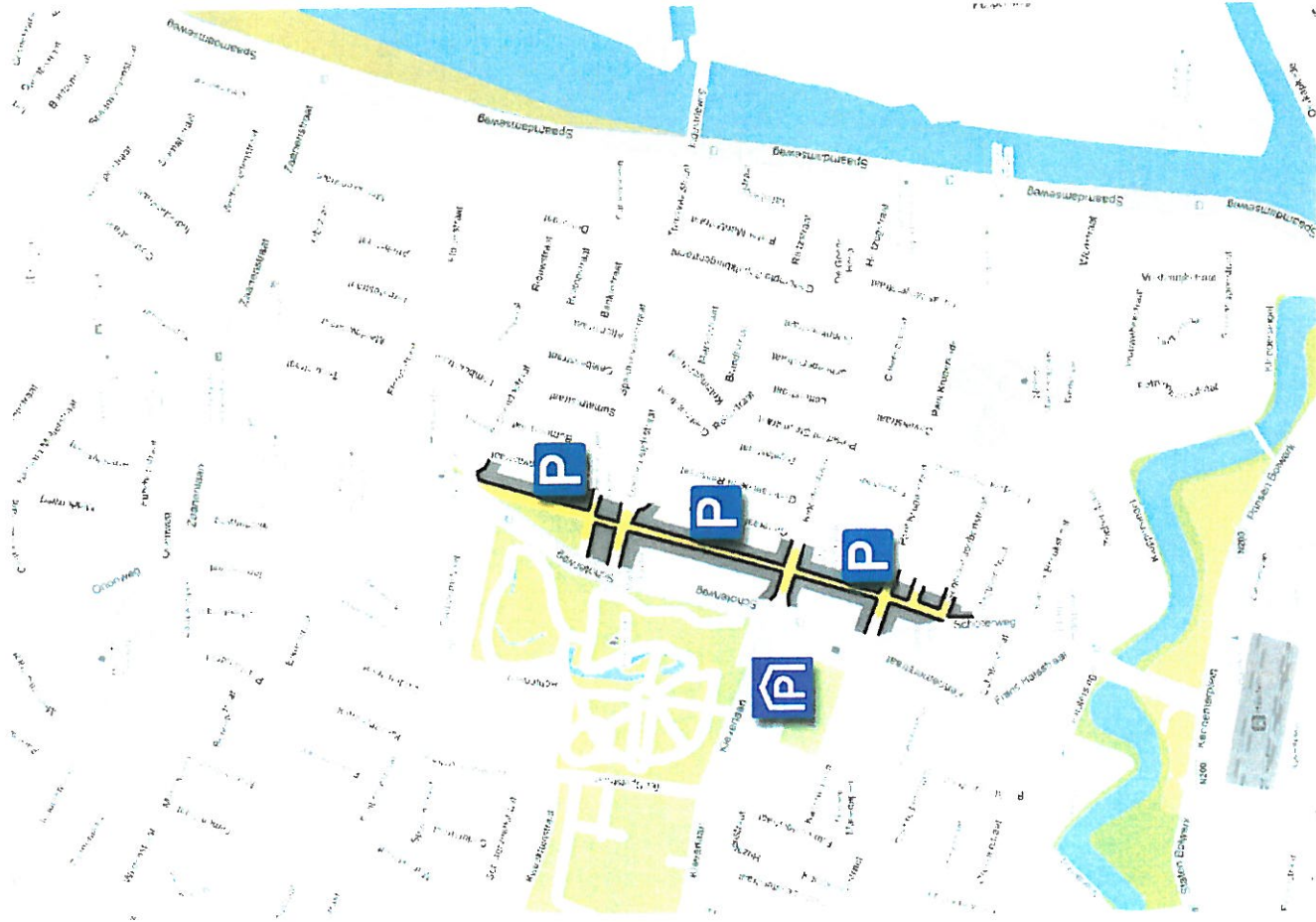
De parkeergarage onder de Ripperda biedt plaats aan 400 openbare parkeerplaatsen. Tegen een tarief van € 0,50 per half uur kan het publiek, dat uitgebreid in de Generaal Cronjéstraat wil gaan winkelen, hiervan gebruik maken.

Aandachtspunt is dat de winkeliersvereniging de politiek al in 2005 heeft verzocht om een collectieve parkeerovereenkomst voor ondernemers. Hierop heeft de gemeente altijd afwijzend gereageerd. Een soepeler opstelling hierin zou veel parkeerverlast in de directe omgeving kunnen voorkomen.

In de Generaal Cronjéstraat is in het voorstel aliëen kort parkeren toegestaan. Lang parkeren wordt ontmoedigd door het tarief in de straat fors hoger te maken in vergelijking tot de parkeergarage. Een maatregel kan dus zijn dat parkeren in de straat bijvoorbeeld € 1,- per 10 minuten bedraagt. Door deze maatregel hopen de winkeliers het publiek buiten Haarlem-Noord beter van dienst te kunnen zijn, ook wordt de service naar ouderen verbeterd.

Aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling:

1. Een inpassende fietsstalling voor de bewoners van de Cronjéstraat en de zogenoemde "langparkeerders".
2. De mogelijkheid voor een laadpunt voor elektrische voertuigen in de parkeergarage Cronjé.



Overzicht parkeermogelijkheden nabij de Cronjéstraat



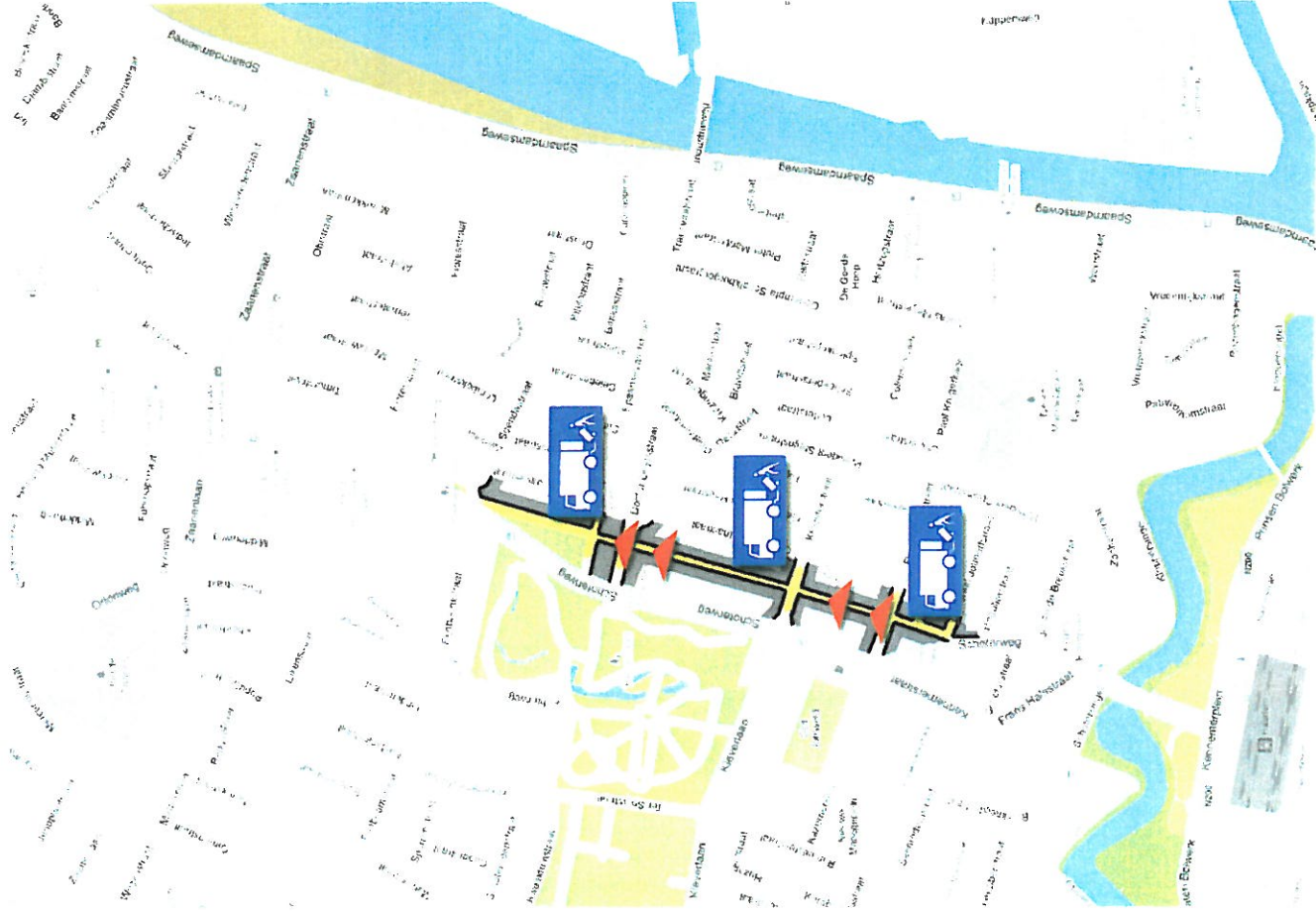
Laden en Lossen in de Cronjé

Het laden en lossen van de winkels vindt plaats van 07.00 tot 11.00 uur, de opstelplaats voor de vrachtwagens is gereserveerd/geschikt op de plekken voor kort-parkeren. De opstelplaatsen zijn dusdanig geëxponeerd in het profiel dat het doorgaande verkeer hiervan geen hinder ondervindt.

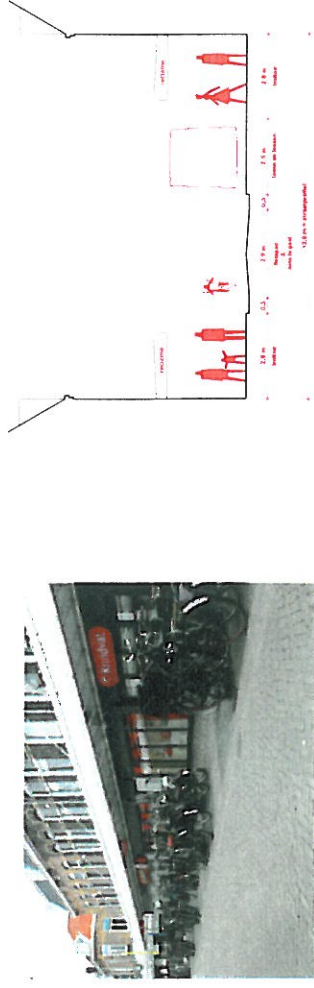


Aantal en positie zijn in deze studie niet meegenomen.

Aandachtspunt in de verdere ontwikkelingen van de Generaal Cronjéstraat zijn wel de laad & losplaatsen ter plaatse van de grote landelijke namen. Hier ontstaat momenteel veel overlast in de straat. Door het verplaatsen/verwijderen van fietsstallingen en/of het creëren van een inpanninge fietsstalling kan de veiligheid, de bereikbaarheid en vermindering van de fijnstof in de straat worden verbeterd.



Overzicht van mogelijke laad- en lospunten in de Cronjéstraat



Laden en Lossen in de Cronjé

Huidige situatie

De doorstroming wordt voornamelijk geblokkeerd door laad/losverkeer. Deze voertuigen staan midden op de rijbaan en zelfs fietsers kunnen amper passeren.

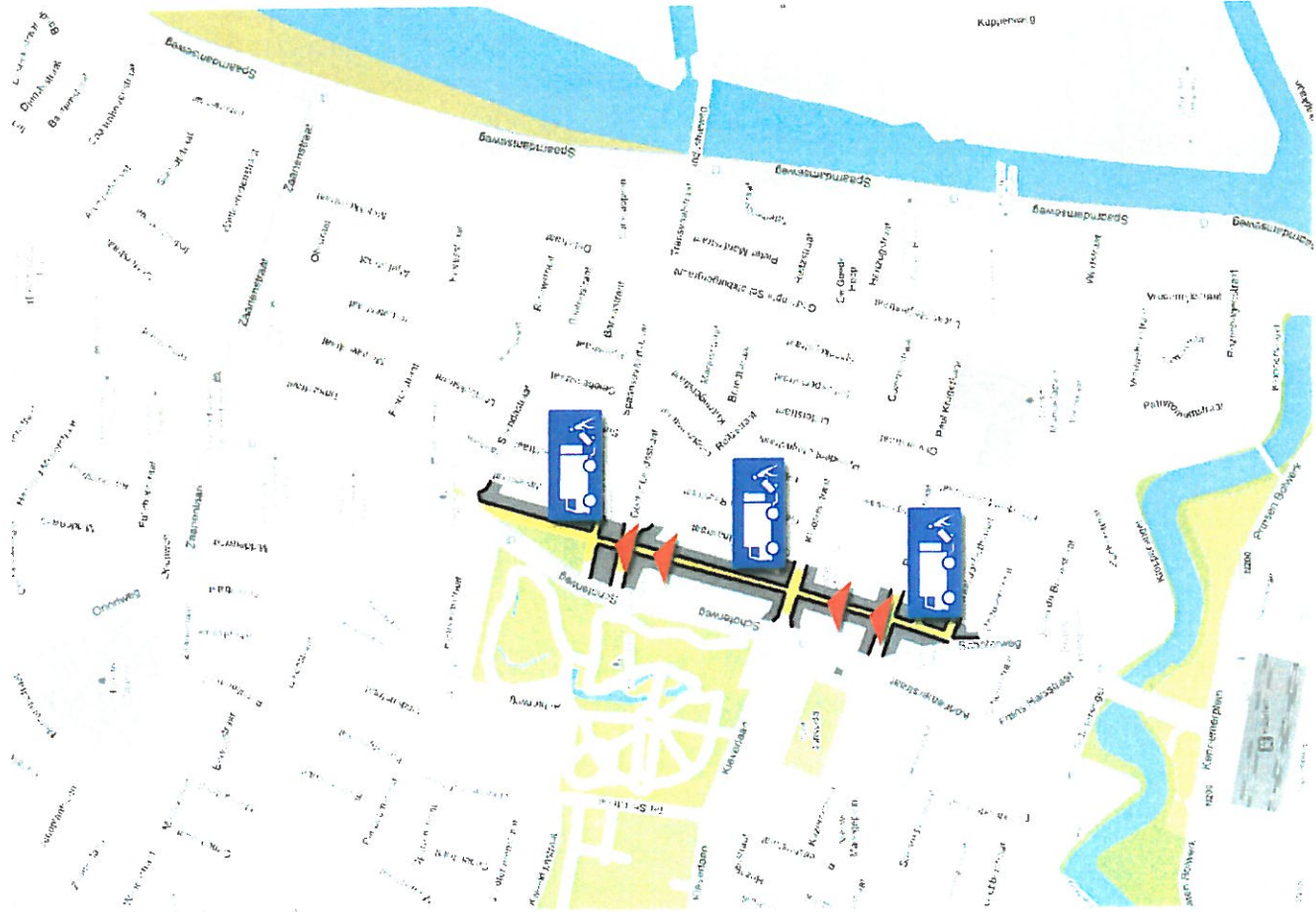
Overwegingen

Door het instellen van een stopverbod mag er niet meer midden op de rijbaan stilstaan worden. Ook niet om te laden/lossen of iemand uit te laten stappen. Dit bevordert de verkeersveiligheid aanzienlijk. Er ontstaat geen blokkade van de rijbaan meer en geen opeenhoping van (wachtende) auto's. Daardoor zal het aanbod van autoverkeer over de beschikbare ruimte en verblijftijd verspreid worden. Het zal het milieu overigens ook ten goede komen door minder uitlaatgassen van wachtende auto's.

Bij een stopverbod zullen voor het bevoorradend verkeer naast de rijbaan laad- en loshavens aangewezen moeten worden. Daarmee kunnen parkeerplaatsen en fietsenstallingen verloren gaan. Als alternatief kan aan deze laad/loshavens een tijdsvenster gegeven worden, waarbuiten wel geparkeerd mag worden. Zo zouden bewoners 's avonds wel kunnen parkeren in de straat. Ook mogelijk is de locatie 's morgens als laad/loshaven aan te wijzen en daarna als parkeerplaats te laten gelden. Het laden en lossen op een parkeerplaats blijft overigens altijd toegestaan. Bij het toepassen van trottoirs dienen de havens voorzien te zijn van een trottoirband en niet op het trottoir of met een schuine oprijband uitgevoerd te worden.

Conclusie

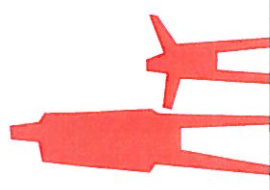
Door het instellen van een stopverbod en aanwijzen van laad/loshavens worden de doorstroming en de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd.



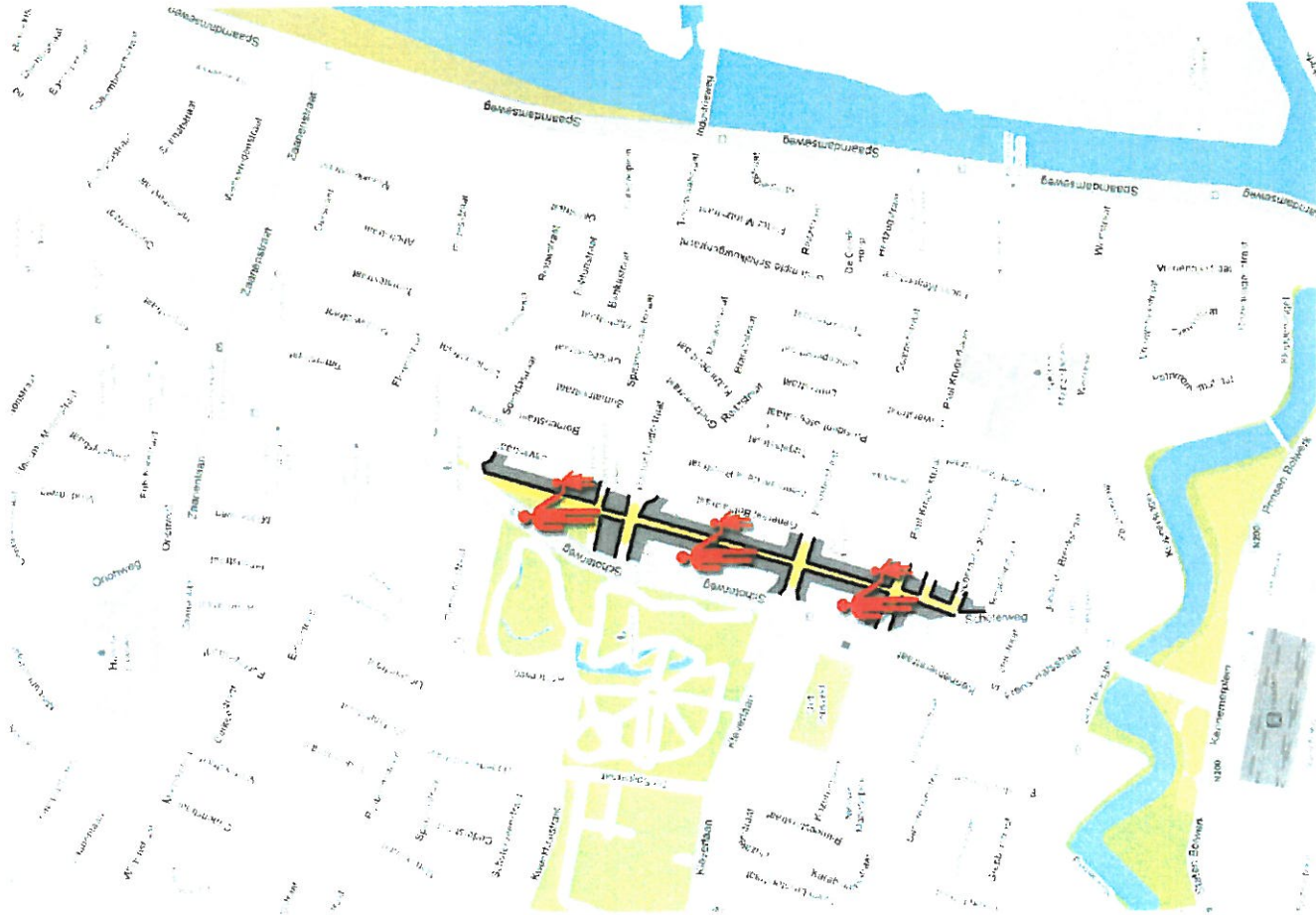
Overzicht van mogelijke laad- en lospunten in de Cronjéstraat

Voetgangers veilig in de Cronjé

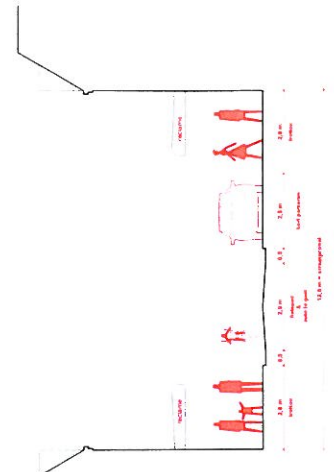
In het gewenste stedenbouwkundige profiel van de winkeliers worden de verschillende verkeersstromen duidelijk gescheiden. De trottoirs onder de luifels worden verhoogd ten opzichte van de fietsstraat aangelegd. Hierdoor ontstaat voor alle gebruikers een helder en veilig gebruik van de openbare ruimte.



Aandachtspunt in de verdere ontwikkelingen van de Generaal Cronjéstraat vormt het onveilige trottoir voor met name ouderen in de Paul Krugerstraat ter hoogte van de Schoterweg en de Generaal Cronjéstraat.



Voetgangers veilig in de Cronjéstraat



Overzicht Cronjéstraat

Aanbevelingen op korte termijn:

- De afsluiting van de Generaal Cronjéstraat van maandag t/m vrijdag opheffen.
- De automobilist te gast in de Generaal Cronjéstraat.
- Voor het auto- en fietsverkeer geldt éénrichtingsverkeer van zuid naar noord.
- Laden en lossen uitsluitend in de daluren, van 07.00 tot 11.00 uur.
- Kort parkeertarief instellen van 1.00 tot 18.00 uur.
- Stopverbod instellen in de Cronjéstraat
- Voldoende laad- en loshavens realiseren

Aanbevelingen lange termijn:

- De veiligheid verbeteren door herprofilering van de Generaal Cronjéstraat.
- Fietsstrook aan de linkerzijde positioneren.
- Het creëren van een inbandige fietsstalling.
- Trottoir realiseren.

Aandachtspunten

- Laad- en losplaatsen creëren bij het Kruidvat en Etos.
- Een soepele opstelling van de gemeente om voor de ondernemers 50 parkeerplaatsen in de parkeergarage Cronjé te faciliteren om parkeerverlast in de directe omgeving te verminderen.
- Het trottoir in de Paul Krugerstraat.

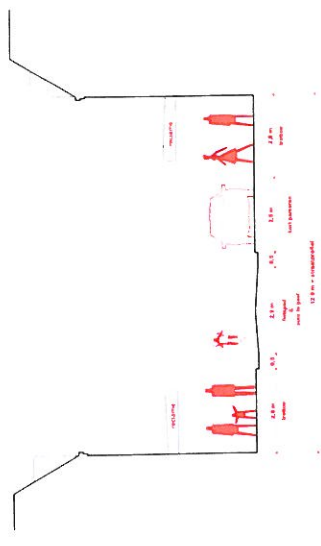
Fietsoverlast:

- De fietsstallingen met de vele langparkeerders.
- Fietsen onder de luifels bij het laden en lossen en slecht weer.



Overzicht gewenste stedenbouwkundig situatie in de Cronjéstraat

de Cronjé verrassend veelzijdig

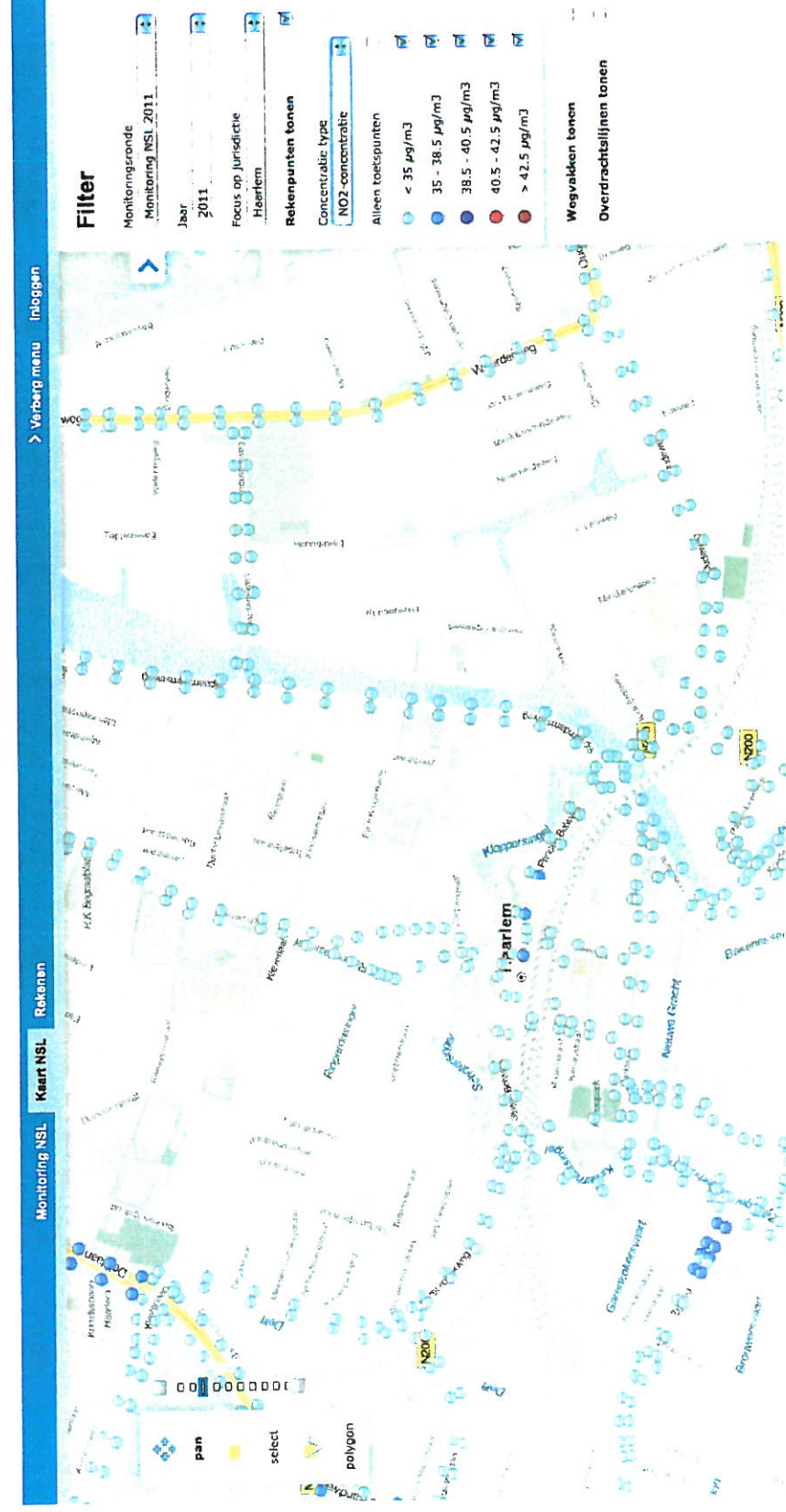


Fijnstof in en om de Cronjéstraat.

CO2 is niet aan de orde inzake luchtkwaliteit. Nulmetingen aan fijnstof en stikstofdioxide (NO2) zijn niet uitgevoerd omdat een nul situatie geen toetsingskader is indien voldaan blijft worden aan de grenswaarden en omdat metingen te weinig extra informatie opleveren.




Berekeningen op grond van verkeerscijfers geven voldoende inzicht in de luchtkwaliteit ter plekke. Bovendien kan er direct mee inzichtelijk gemaakt worden hoe gehalten variëren tussen verschillende plekken langs een weg en in de toekomst. Metingen zijn zeer kostbaar, moeten tenminste een jaar continu doorlopen, geven dan nog slechts een beeld van één bepaald punt en er kunnen geen prognoses mee gemaakt worden.

Uit de verkeersintensiteiten en verkeerssamenstelling in de omgeving Cronjéstraat wordt ruim aan de normen voldaan, zowel vóór als na de afsluiting. In heel Haarlem zijn de concentraties ruim beneden de norm.

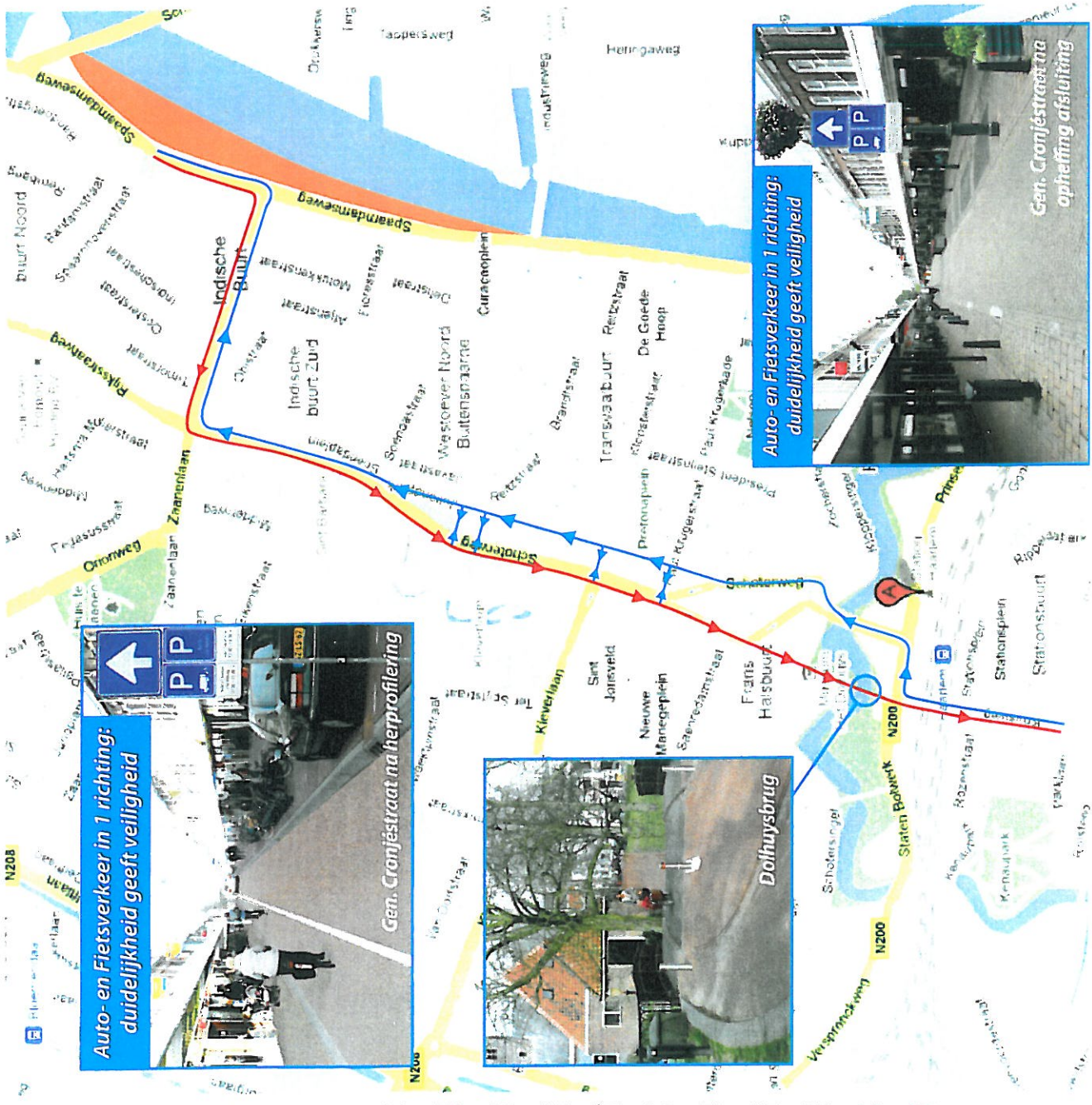


Bron RIVM meetnet. <http://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/inleiding/>

Visualisatie Gen. Cronjéstraat en omgeving
Datum: 03-09-2012
Samenstelling: Winkeliersvereniging Cronjé

-  Aanlegsteiger
-  Route van Noord naar Zuid
-  Route van Zuid naar Noord

- De afsluiting Gen. Cronjéstraat van ma. t/m vr. opheffen
- Auto- en fietsverkeer in 1-richting; duidelijkheid geeft veiligheid
- Laden en lossen Van 07.00 - 11.00 uur
- Kort parkeertarief bijv. € 1,- per 10 min. van 11.00 - 18.00 h.
- Goede doorstroming d.m.v. meer laad en los-havens
- Fietsstrook door de Cronjéstraat aan de linkerzijde van de rijbaan in 1-richting van Zuid naar Noord
- De veiligheid verbeteren door herprofilering Gen. Cronjéstraat (o.a. verhoogd voetpad creëren : veiligheid voetgangers)



Auto- en Fietsverkeer in 1-richting; duidelijkheid geeft veiligheid

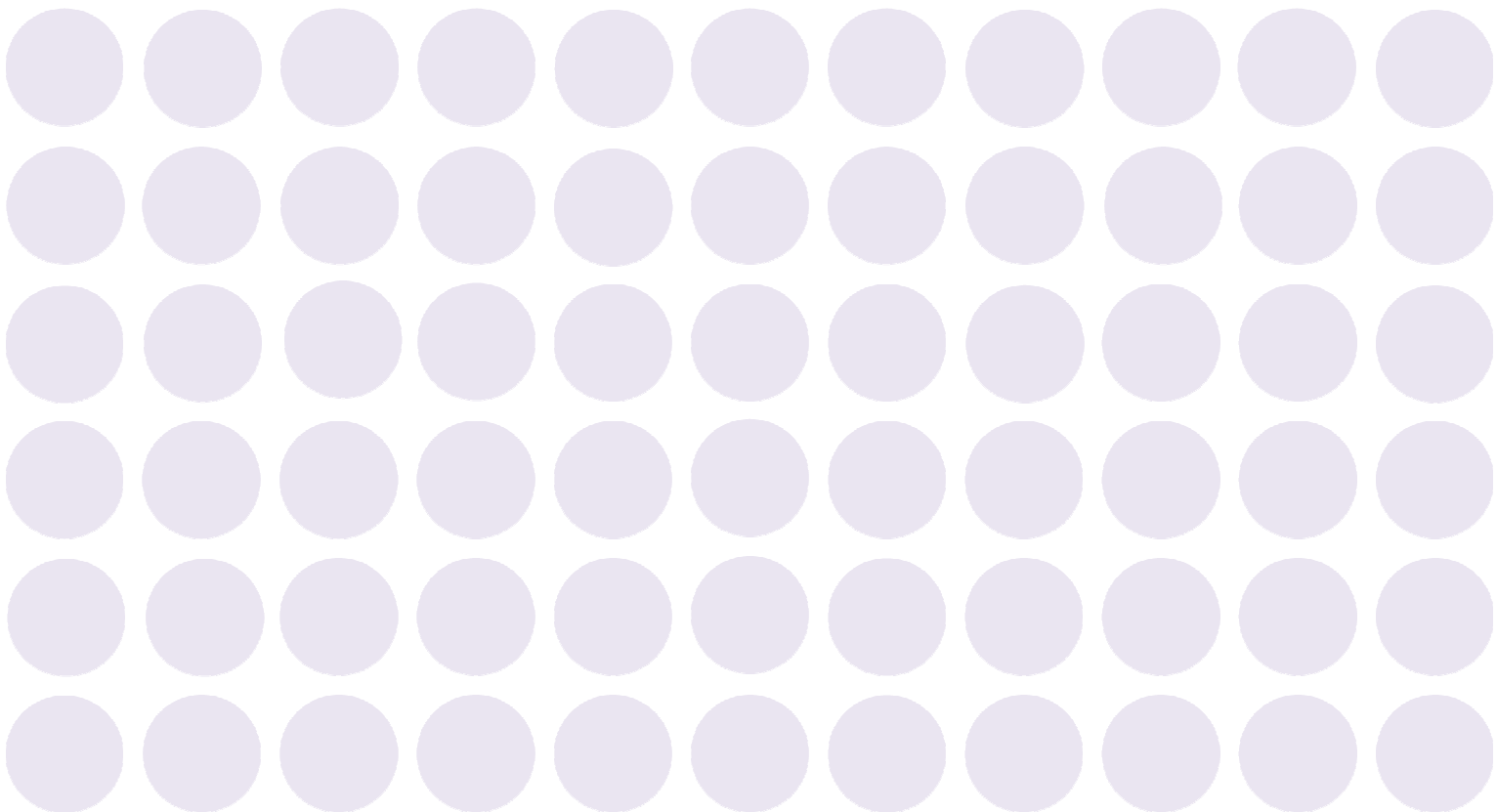
Verbeteren van bereikbaarheid



Bezoek en waardering winkelcentrum Cronjéstraat

Bezoekersenquête en peiling digipanel Haarlem

April 2013





Colofon

Uitgave

I&O Research
Van Dedemstraat 6C
1624 NN Hoorn
Tel.nr. 0229-282555

Rapportnummer

2013-1931

Datum

April 2013

Oprachtgever

Gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Auteurs

Drs. Jaap Bouwmeester
Tijmen Siermann MSc.

Bestellingen

Exemplaren zijn verkrijgbaar bij de opdrachtgever

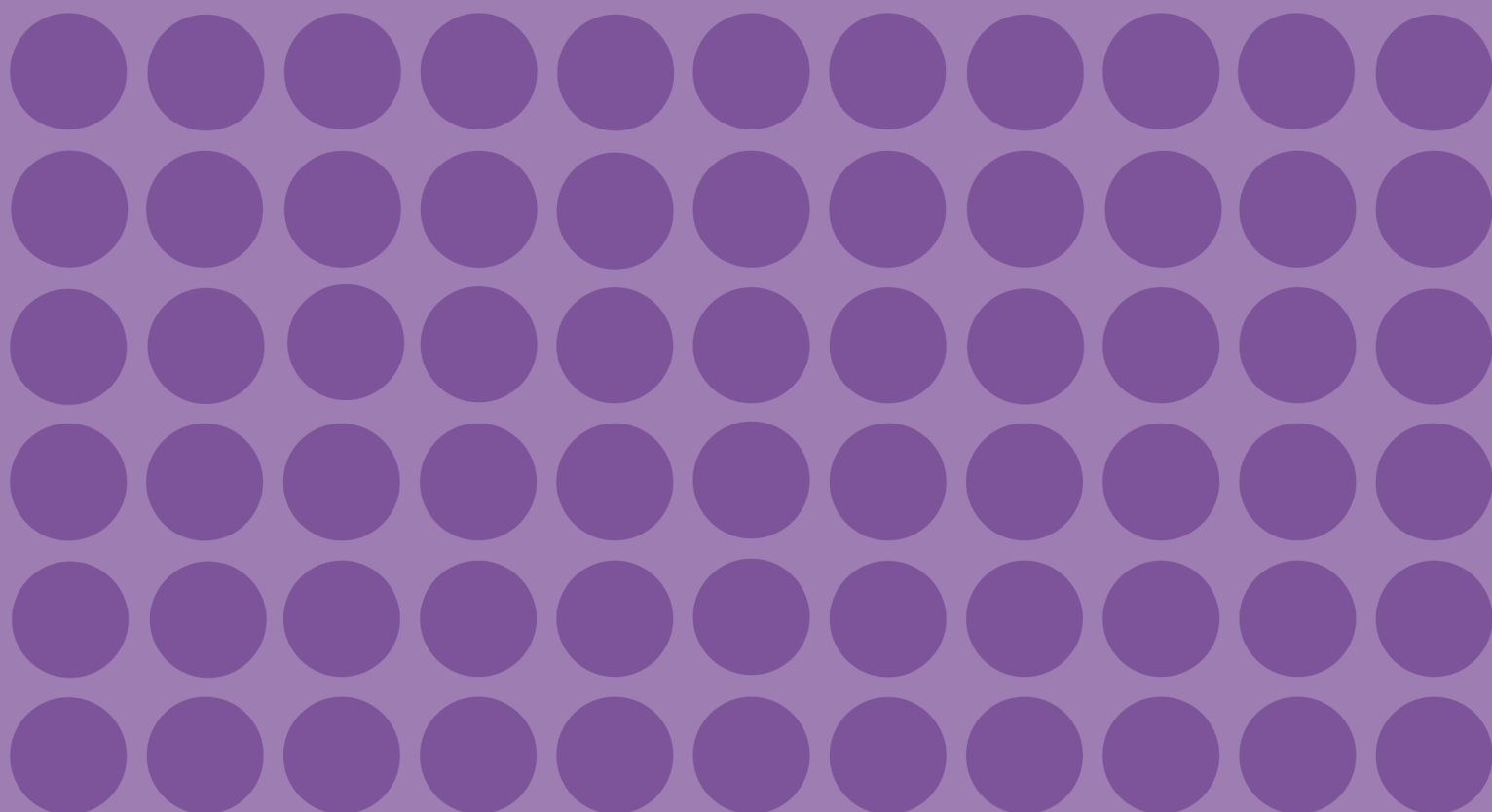
Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave pag.

Samenvatting	I
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Onderzoeksopzet	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Uitkomsten van de bezoekersenquête	4
2.1 Bezoek en vervoermiddelen	4
2.2 Beoordeling winkelgebied	6
2.3 Verkeerssituatie	9
2.4 Ontwikkelingen afgelopen vijf jaar	11
2.5 Afsluiting Cronjéstraat voor auto's	14
3. Peiling Digipanel	17
3.1 Bezoek en vervoermiddelen	17
3.2 Beoordeling winkelgebied	20
3.3 Verkeerssituatie	22
3.4 Ontwikkelingen afgelopen vijf jaar	23
3.5 Afsluiting Cronjéstraat voor auto's	27
Bijlage Vragenlijsten	34

Samenvatting





Samenvatting

Achtergrond en uitvoering van het onderzoek

De gemeente Haarlem onderzoekt periodiek de waardering voor de winkelgebieden in de stad. De onderzoeken geven een beeld van het kwalitatieve oordeel van de bezoekers over de winkelcentra. In het winkelgebied Cronjéstraat constateert een deel van de ondernemers al enkele jaren een teruglopende omzet. Om meer duidelijkheid te krijgen over de achtergronden van deze ontwikkeling heeft de gemeente Haarlem begin 2013 een onderzoek gedaan naar het bezoek aan en de waardering voor het winkelgebied. Dat is gedaan door middel van twee enquêtes. Door middel van een bezoekersenquête in het winkelgebied is een beeld verkregen van de kenmerken en het winkelgedrag van de bezoekers, zoals al eerder was gedaan in 2009. Hiermee zijn vergelijkingen in de tijd mogelijk. De uiteindelijke respons is uitgekomen op 572, waarvan ruim 140 buiten de autoluwe uren zijn afgenomen. Tegelijkertijd liep er een peiling onder het digipanel van Haarlem. Deze peiling geeft een beeld van de niet-bezoekers van de Cronjéstraat en de redenen waarom zij eventueel minder in het gebied komen. Van de 2.453 panelleden hebben 1.190 de vragenlijst volledig ingevuld. Dit komt neer op een respons van 49 procent.

Doel en frequentie bezoek

Bijna driekwart van de Haarlemmers winkelt wel eens in Cronjéstraat

Bijna driekwart van de Haarlemmers komt wel eens in de Cronjéstraat, hoewel het grootste deel van deze bezoekers niet vaker dan één keer per maand het winkelgebied bezoekt. De meeste bezoekers komen uit stadsdeel Noord, waar de Cronjéstraat gelegen is. Deze bezoekers komen ook het meest frequent. Inwoners uit Schalkwijk en Zuid-West zijn het minst vaak in de Cronjéstraat te vinden. Afgaande op het aantal inwoners dat wel eens een bezoek brengt aan het winkelgebied is de Cronjéstraat na Haarlem-Centrum het belangrijkste winkelgebied in de stad. Het winkelgebied Spaarneboog is een belangrijke concurrent van de Cronjéstraat. Bijna de helft van de bezoekers van de Cronjéstraat bezoekt tenminste maandelijks de Spaarneboog. Het Marsmanplein en winkelcentrum Schalkwijk worden minder gebruikt als alternatief voor de Cronjéstraat.

Bezoekers komen voor een groot deel van dichtbij

Veruit de meeste bezoekers van de Cronjéstraat komen om boodschappen te doen of te shoppen. Bezoeken aan de markt of horecagelegenheden komen veel minder vaak voor. Meer dan de helft van de huidige bezoekers winkelt minimaal 2 à 3 keer per week in het gebied. Eén op de tien komt incidenteel in de Cronjéstraat; zij komen hier één keer per maand of minder. Dit zijn voornamelijk bezoekers die van verder komen.

Het aantal bezoeken van inwoners die van verder weg komen is de afgelopen jaren afgenomen. De Cronjéstraat trekt dus procentueel steeds meer buurtbewoners aan. Het lijkt er daarmee op dat het verzorgingsgebied van het winkelgebied beperkter is geworden.



Bezoekers komen veelal lopend naar Cronjéstraat

De Haarlemmers die van verder komen, gebruiken relatief vaak de auto. Het autogebruik is het hoogst onder inwoners van Schalkwijk (43 procent), Zuid-West (40 procent) en Oost (33 procent). Eén op de zes inwoners van het Centrum of Noord komt met de auto. Voetgangers vormen ook de grootste groep bezoekers aan de Cronjéstraat. Ruim de helft van de bezoekers in de Cronjéstraat komt te voet naar het winkelgebied. Iets minder dan een kwart fietst naar de Cronjéstraat. Ook uit het panelonderzoek blijkt dat Haarlemmers vaak de fiets nemen om naar de Cronjéstraat te gaan. Deze groep bezoekt de Cronjéstraat echter niet erg frequent.

Waardering winkelgebied

Bereikbaarheid sterkste punt Cronjéstraat

Van de tien voorgelegde aspecten waarop bezoekers de Cronjéstraat konden beoordelen, waren zij het meest positief over de bereikbaarheid. Met name voetgangers en fietsers zijn hierover te spreken, maar ook automobilisten geven een voldoende. Ook de panelleden vinden de bereikbaarheid het sterkste punt. De panelleden zijn ook van mening dat de bereikbaarheid in de huidige situatie beter is dan de situatie vóór de autoafsluiting tussen 11.00 en 17.00 uur. Met name lopend en fietsend winkelpubliek vindt de nieuwe situatie een vooruitgang, maar ook automobilisten zijn vaker positief dan negatief over de impact van de aanpassing op de bereikbaarheid.

Aanbod en kwaliteit winkels stemt bezoekers nog tevreden, maar is aandachtspunt onder panelleden

Ook de kwaliteit van de winkels en de diversiteit van het winkelaanbod krijgen een hoge waardering van de bezoekers, hoewel deze waardering wel flink is afgenomen sinds 2009. De panelleden zijn een stuk kritischer over met name de kwaliteit van de winkels. Zij vinden –nog vaker dan de bezoekers in de bezoekersenquête– dat het aanbod de afgelopen jaren is verschaald en een aantal interessante winkels zijn weggevallen.

Panelleden en bezoekers tevreden over fietsklimaat

Het fietsklimaat wordt ook goed beoordeeld door panelleden en bezoekers, maar zou nog verbeterd kunnen worden door meer fietsenrekken te plaatsen: 44 procent vindt dat er nu nog onvoldoende fietsenrekken aanwezig zijn. Een groep van vergelijkbare grootte vindt echter dat er voldoende fietsenrekken zijn. De huidige situatie zorgt echter niet voor grote problemen. Twee op de drie bezoekers stoort zich niet aan de geparkeerde fietsen in de Cronjéstraat. Het zijn met name de bezoekers die te voet naar de Cronjéstraat komen die zich storen aan het fietsverkeer.

Parkeergelegenheid aandachtspunt; parkeergarage te duur en te ver van winkelstraat

De parkeergelegenheid wordt door het winkelend publiek het minst beoordeeld; één op de drie is ontevreden. Ongeveer de helft van de bezoekers vindt dat ze in de buurt van de Cronjéstraat goed kunnen parkeren. Dit is mede door de parkeergarage Cronjé, die volgens bijna driekwart van de bezoekers niet ver van het winkelcentrum af ligt. Toch zijn er ook automobilisten die de parkeergarage te ver weg vinden. Automobilisten parkeren dan ook vaker in de wijk rondom het winkelgebied of nabij Albert Heijn.



Behalve de locatie zijn ook de kosten van de parkeergarage voor sommige automobilisten een reden om deze te mijden. Parkeren in de Cronjéstraat zelf vindt bijna de helft van de bezoekers – met name voetgangers en fietsers – geen goed alternatief.

Waardering horecaterrassen neemt toe, maar blijft zwak punt

Ook de horecaterrassen krijgen een ondergemiddelde waardering van zowel bezoekers als panelleden. Met name de panelleden zijn kritisch. Daar staat tegenover dat bezoekers positiever over de terrassen zijn dan in 2009.

Ontwikkelingen afgelopen vijf jaar

Meeste bezoekers komen even vaak als vijf jaar geleden; per saldo lichte afname van bezoekfrequentie
De helft van de bezoekers aan de Cronjéstraat komt naar eigen zeggen momenteel ongeveer even vaak als vijf jaar geleden. Eén op de vijf zegt vaker te komen dan voorheen. In deze groep bevinden zich vooral fietsers en voetgangers. De groep die minder vaak komt is vergelijkbaar groot. In deze groep zitten relatief veel automobilisten. Iets minder dan een kwart kan niet aangeven of hun bezoekfrequentie is af- of toegenomen.

Onder de panelleden is de groep die minder naar de Cronjéstraat gaat groter (22 procent) dan de groep die vaker gaat (10 procent). De grootste groep gaat echter even vaak als voorheen. Dit komt waarschijnlijk omdat het autogebruik onder de panelleden hoger ligt.

Uitgavenpatroon in de afgelopen vijf jaar niet sterk veranderd: groepen die meer of juist minder uitgeven houden elkaar in balans

Een per saldo hogere of lagere bezoekfrequentie houdt niet automatisch in dat de bestedingen ook veranderen. Daarom is aan bezoekers ook de vraag gesteld of zij in de afgelopen jaren meer of juist minder zijn gaan uitgeven. Het blijkt dat meer dan de helft van de bezoekers ongeveer evenveel uitgeeft in de Cronjéstraat als vijf jaar geleden. Bijna één op de tien zegt het niet meer precies te weten. Daarnaast zijn er twee ongeveer even grote groepen van bijna 20 procent die zeggen in vergelijking met vijf jaar geleden meer of juist minder uit te geven in de Cronjéstraat.

Autoluwe situatie Cronjéstraat

Autoluwe situatie heeft voor de meerderheid een positief effect op de bereikbaarheid

Sinds 2008 is de Cronjéstraat een deel van de dag dicht voor auto's. Dat heeft volgens een krappe meerderheid (51%) van de panelleden een positief effect gehad op de bereikbaarheid van het winkelgebied. Inwoners van Haarlem die doorgaans met de auto naar de Cronjéstraat gaan zijn hierbij minder positief dan het publiek dat per fiets of te voet komt. Bijna één op de tien panelleden gebruikt naar aanleiding van de afsluiting een ander vervoermiddel om naar de Cronjéstraat te gaan. Onder deze groep wordt meer de gefietst en gelopen en maakt men minder gebruik van de auto.



Veranderde situatie heeft bij één op de drie Haarlemmers effect gehad op bezoek aan Cronjéstraat

Eén op de drie panelleden zegt dat de afsluiting voor het autoverkeer invloed heeft gehad op hun bezoek aan het winkelgebied. Haarlemmers die sinds de afsluiting de Cronjéstraat minder vaak bezoeken, geven in ruim één op de drie gevallen aan dat de autoafsluiting hier een rol in speelt. Dit geldt echter andersom ook. Ruim een derde van degenen die vaker komen, zegt dat dit komt door het autoluwe karakter van de straat.

Veel animo voor handhaving huidige situatie autoluweheid

Zowel onder de panelleden als onder de bezoekers zijn er meer voor- dan tegenstanders van de huidige situatie in de Cronjéstraat, waarbij deze tussen 11.00 en 17.00 uur autovrij is. Onder het digipanel vindt 45% dat de huidige situatie moet blijven bestaan. Daarnaast is 17% van mening dat de straat autoluw moet blijven maar dat de tijden waarop er geen auto's mogen komen, kunnen worden aangepast. Een vijfde vindt dat de straat weer de hele dag open moet voor het autoverkeer. Onder bezoekers is bijna driekwart voorstander van een autoluwe Cronjéstraat: 67% wil de huidige autoluwe tijden handhaven en 6% geeft de voorkeur aan andere tijden. De tegenstanders van het autoluwe karakter zijn met 22% in de minderheid. Hoewel de animo onder fietsers en voetgangers het grootst is, zijn ook veel automobilisten voor het handhaven van de huidige situatie. Onder de bezoekers is dit ruim de helft, onder de panelleden iets minder dan de helft.

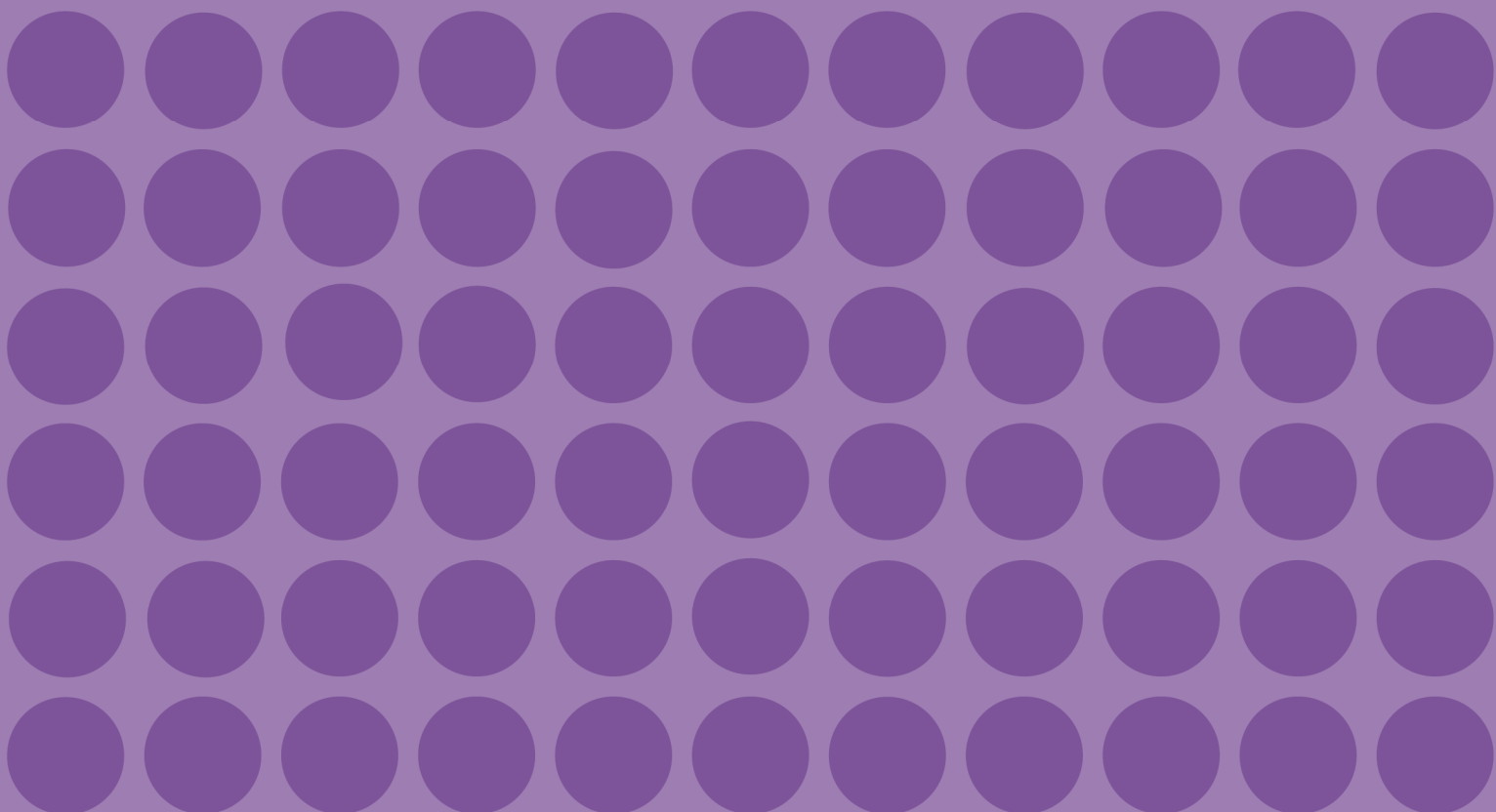
Openstelling voor auto's leidt naar verwachting niet tot een toename van het bezoek

Wanneer eventueel besloten zou worden de Cronjéstraat hernieuwd open te stellen voor autoverkeer, zijn de effecten daarvan op de bezoekers tegengesteld. Een kwart van zowel de bezoekers als de panelleden zegt dan minder vaak te gaan winkelen, terwijl circa één op de acht verwacht één op de acht verwacht dan juist vaker naar de Cronjéstraat te gaan. Per saldo zou dat een afname zijn. Ook voor de verwachte bestedingen geldt dat het aantal bezoekers en panelleden dat een afname verwacht groter is dan het aantal dat door de openstelling verwacht meer te gaan uitgeven.

1

Hoofdstuk

Inleiding





1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Haarlem onderzoekt periodiek de waardering voor de belangrijke winkelgebieden in de stad, zoals het centrum, Schalkwijk en de Cronjéstraat. De onderzoeken geven een beeld van het kwalitatieve oordeel van de bezoekers over de winkelcentra. In 2009 is een bezoekersonderzoek uitgevoerd in de drie genoemde winkelgebieden. Dit was vlak na een ingrijpende aanpassing in de verkeerssituatie van de Cronjéstraat. Vanaf 2008 worden hier een groot deel van de dag geen auto's toegelaten. Momenteel worden auto's tussen 11.00 en 17.00 uur geweerd uit de Cronjéstraat.

In de Cronjéstraat constateert een deel van de ondernemers in het winkelgebied al enkele jaren een teruglopende omzet. Als verklaring voor deze trend kunnen de economische crisis en de opkomst van webwinkels worden aangevoerd, maar wellicht heeft de veranderde verkeerssituatie hier invloed op gehad. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen heeft de gemeente Haarlem in januari 2013 een herhalingsmeting laten uitvoeren onder bezoekers van de Cronjéstraat.

Door de herhalingsmeting kunnen ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt worden. Het onderzoek sluit daarom aan op de meting uit 2009 en kan als 1-meting worden beschouwd. In 1997 is er ook een soortgelijk onderzoek geweest in de Cronjéstraat, maar in 2009 is gekozen voor zelfstandige koers. Daarom zijn de resultaten veelal niet vergelijkbaar.

Tegelijkertijd met het bezoekersonderzoek liep er een peiling onder het digipanel van Haarlem, eveneens gericht op winkelcentra en in het bijzonder op de Cronjéstraat. Het Digipanel Haarlem bestaat uit een vaste groep stadgenoten die via internet hun mening geven over onderwerpen waar de gemeente zich mee bezighoudt. OenS Haarlem, het onderzoeksbureau van de gemeente, voerde deze enquête uit. De vragen hiervan zijn deels overlappend met de bezoekersenquête, maar wijken op enkele punten ook af. Dit onderzoek zorgt ervoor dat ook niet-bezoekers van de Cronjéstraat bereikt worden.



1.2 Onderzoeksopzet

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van een schriftelijke vragenlijst. Deze is sterk gebaseerd op de vragenlijst die gebruikt is bij de O-meting in 2009. De vragenlijst richt zich op de aantrekkelijkheid van het winkelgebied, maar richt zich ook op een voor de Cronjéstraat specifiek thema: de bereikbaarheid voor fietsers en auto's.

De schriftelijke vragenlijsten zijn ter plaatse afgenomen. In de Cronjéstraat is door vier tot zes enquêteurs op vijf verschillende dagen geënuquêteerd;

- dinsdag 15 januari (van 13.00-17.00 uur)
- donderdag 17 januari (inclusief de koopavond van 16.00-18.00 uur en van 19.00-21.00 uur)
- zaterdag 19 januari (van 09.30-15.00 uur)
- donderdag 24 januari (van 09.00-14.30 uur)
- vrijdag 25 januari (van 10.00-14.30 uur)

In de eerste enquêtheweek was er sprake van zeer koud weer. Op dinsdag 15 januari ging dit gepaard met sneeuwval. De tweede enquêtheweek had beduidend beter weer.

Er is rekening gehouden met de autoluwe periode. Tussen 11.00 en 17.00 mogen er geen auto's in de Cronjéstraat. Het doel was om van de 500 geënuquêteerde bezoekers, tenminste 115 bezoekers buiten deze autoluwe uren te benaderen.

De uiteindelijke respons is uitgekomen op 572, waarvan ruim 140 buiten de autoluwe uren zijn afgenomen. Op basis van deze omvang kunnen er betrouwbare uitspraken worden gedaan over de totale groep. Als vuistregel wordt vastgehouden aan een omvang van 80 à 100 personen om van betrouwbare uitspraken te spreken. Daarom zijn er eveneens betrouwbare uitspraken mogelijk over verschillende subgroepen, zoals voetgangers (272), fietsers (129) en automobilisten (105).

Er is een analyse gemaakt van het databestand, waarbij bleek dat er geen opvallende verschillen waren in beantwoording tussen de verschillende dagen waarop geënuquêteerd is. Daarom was een weging niet nodig.

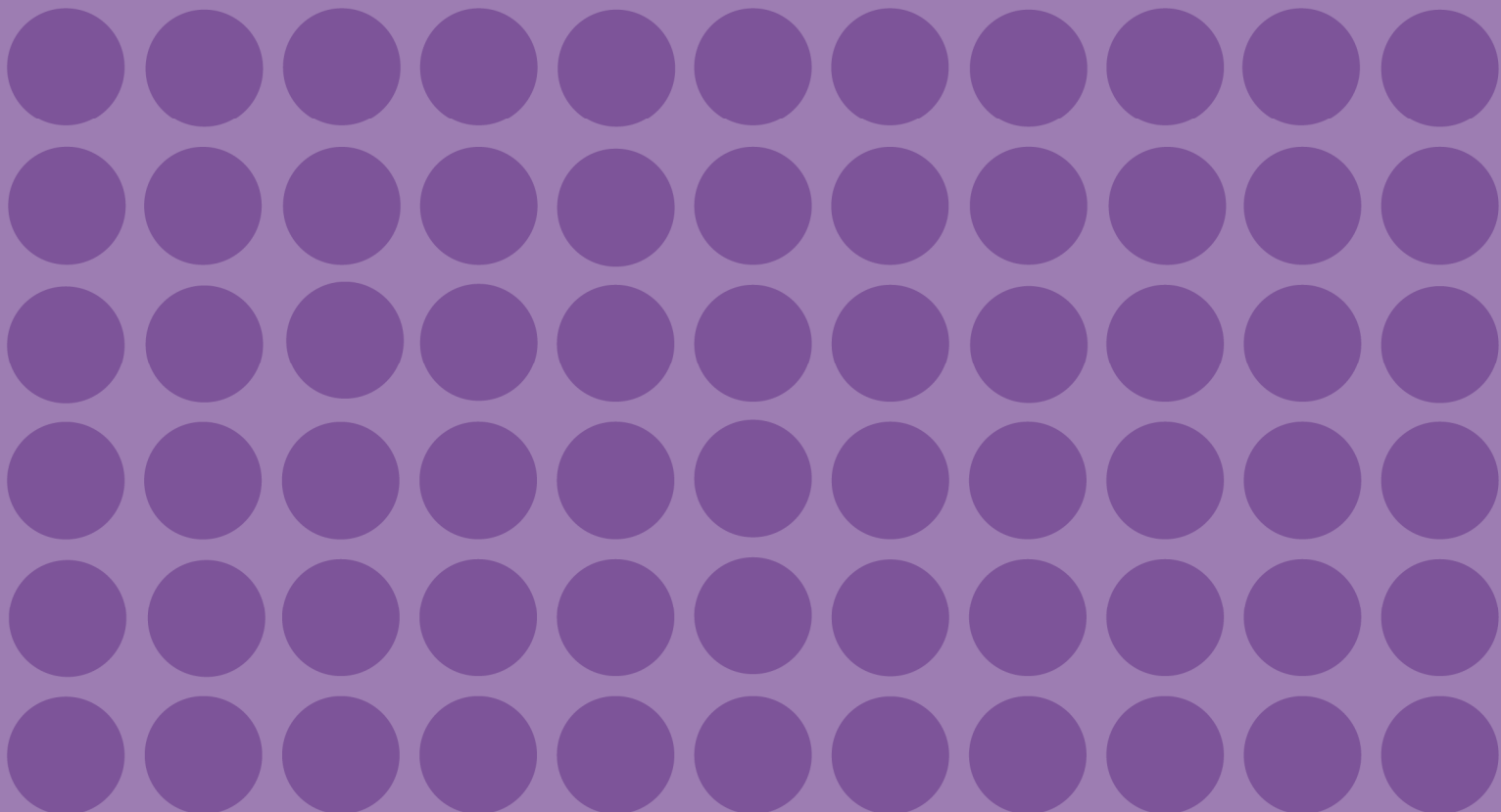
1.3 Leeswijzer

Dit rapport wordt vooraf gegaan door een samenvatting en conclusies op hoofdlijnen. Hoofdstuk 2 behandelt de resultaten van de bezoekersenquête. Hoofdstuk 3 richt zich op de uitkomsten van de peiling onder het digipanel van Haarlem.

2

Hoofdstuk

Uitkomsten van de bezoekersenquête





2. Uitkomsten van de bezoekersenquête

In januari 2013 is er een bezoekersenquête gehouden onder het winkelend publiek in de Cronjéstraat. Er zijn in totaal 572 enquêtes afgenomen. De meeste bezoekers kwamen uit Haarlem (91 procent), in de meeste gevallen uit stadsdeel Noord. Zeven procent kwam uit de regio, twee procent van buiten de regio. Van de bezoekers was 63 procent vrouw en 37 procent man. De helft van de bezoekers bracht een half uur of minder door in het winkelgebied. Veertien procent bleef langer dan een uur. Waar mogelijk worden verschillende groepen (voetgangers, fietsers, automobilisten) vergeleken. Ook wordt er gekeken naar de bezoekersenquête in de Cronjéstraat in 2009.

2.1 Bezoek en vervoermiddelen

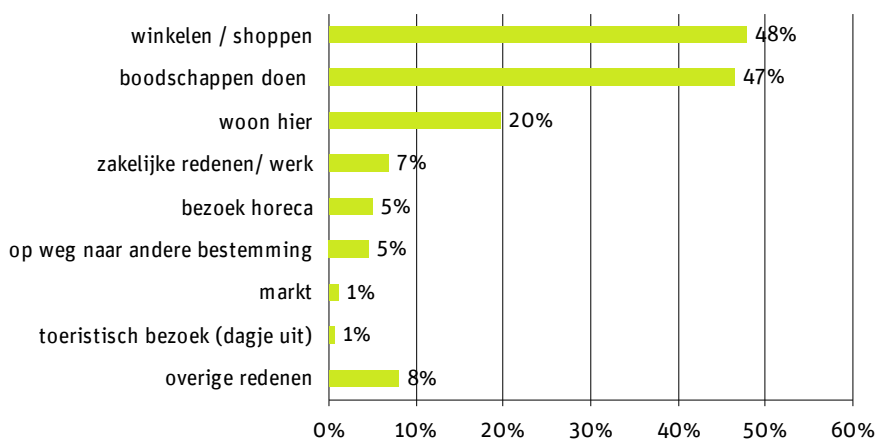
Gros bezoekers komt voor aankoop dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen

De meeste bezoekers aan de Cronjéstraat komen om te winkelen (48 procent) of boodschappen te doen (47 procent). Bezoek aan de horeca of markt komt minder vaak voor; respectievelijk vijf en één procent. Verder wordt door de bezoekers redelijk vaak aangekaart dat men in de omgeving woont (20 procent), werkt (7 procent) of op weg is naar een andere bestemming (5 procent).

Boodschappen worden meer gedaan door mensen die in de buurt wonen. Winkelen trekt juist relatief veel bezoekers van verder weg. Mede daardoor zijn het ook meer bezoekers te voet en per fiets die boodschappen doen, terwijl automobilisten meer winkelen.

Figuur 2.1

Doel bezoek (maximaal drie antwoorden mogelijk)



Ruim driekwart bezoekers komt wekelijks in Cronjéstraat

Een groot deel van de bezoekers van de Cronjéstraat komt hier regelmatig. Meer dan de helft (61 procent) bezoekt het winkelgebied minimaal twee à drie keer per week. Eén op de tien is juist weinig in de Cronjéstraat te vinden; zij komen hier één keer per maand of minder.

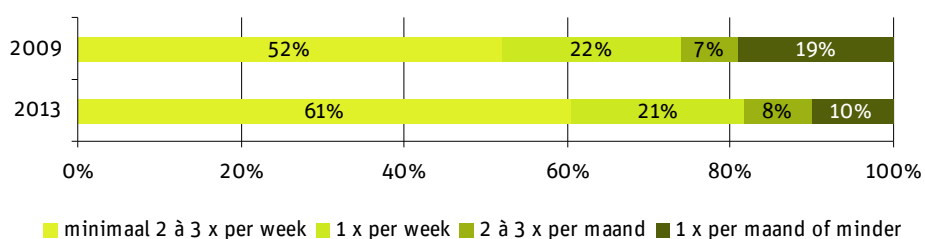


Bezoekers die dichterbij wonen komen vaker in de Cronjéstraat. Daarom zijn voetgangers en fietsers sterk vertegenwoordigd in de groep die meer dan wekelijks komt. Automobilisten komen relatief vaak twee of drie keer per maand, of nog minder vaak.

Ten opzichte van de eerdere peilingen zijn er meer bezoekers die meer dan één keer per week de Cronjéstraat bezoeken. In 2009 was dit 52 procent. In 2013 gaat het om 61 procent van het totaal.

Figuur 2.2

Frequentie bezoek 2009 en 2013

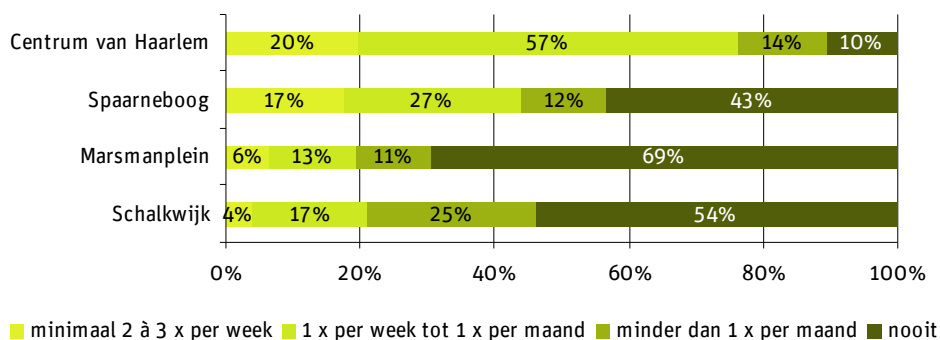


Bezoekers Cronjéstraat winkelen ook regelmatig in Centrum Haarlem en Spaarneboog

De bezoekers van de Cronjéstraat bezoeken regelmatig andere winkelgebieden in Haarlem. Het Centrum van Haarlem wordt door driekwart van de bezoekers tenminste één keer per maand bezocht. Ook het winkelgebied Spaarneboog trekt bijna de helft van de bezoekers van de Cronjéstraat tenminste maandelijks aan. Het Marsmanplein en winkelcentrum Schalkwijk worden minder gebruikt als alternatief voor de Cronjéstraat.

Figuur 2.3

Frequentie bezoek overige winkelgebieden Haarlem



Publiek Cronjéstraat komt veelal te voet

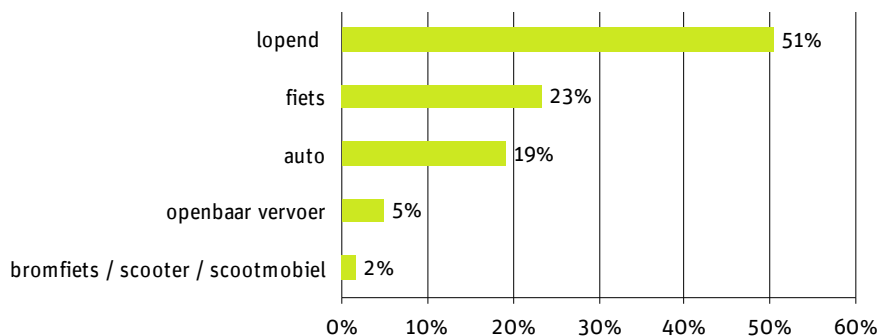
Ruim de helft van de bezoekers in de Cronjéstraat is te voet naar het winkelgebied gekomen. Het gebruik van de fiets en de auto ligt stukken lager; respectievelijk 23 en 19 procent. Vijf procent komt met het openbaar vervoer.



Ten opzichte van de vorige meting is het vervoermiddelengebruik veranderd. Het aandeel automobilisten is afgenomen (2009; 27 procent, 2013; 19 procent) en er is sprake van een procentuele toename van het aantal bezoekers dat te voet komt (2009; 42 procent, 2013; 51 procent). Het aandeel fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer zijn stabiel.

Figuur 2.4

Gebruikte vervoermiddelen



2.2 Beoordeling winkelgebied

Bereikbaarheid sterkste punt Cronjéstraat;
parkeergelegenheid aandachtspunt

Aan de bezoekers is gevraagd een rapportcijfer te geven aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat. Gemiddeld geven zij een 7,6. Met name bezoekers die te voet komen geven een hoog cijfer (8,0), maar ook fietsers zijn zeer tevreden (7,8). Zij zullen met name te spreken zijn over de toegankelijkheid van het gebied. Automobilisten geven een aanzienlijk lager rapportcijfer (6,8).

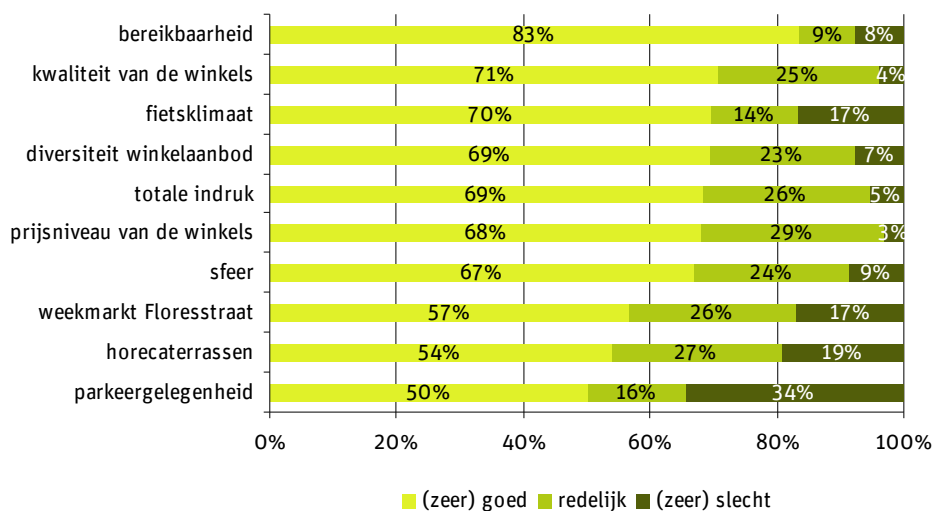


Gemiddeld rapportcijfer voor de bereikbaarheid van de Cronjéstraat

Wanneer de bezoekers hun oordeel mogen geven over tien aspecten van het winkelgebied, blijkt de bereikbaarheid ook het sterkste punt van de Cronjéstraat. De bereikbaarheid van het winkelgebied Cronjéstraat wordt door 83 procent van de bezoekers als (zeer) goed gezien. De bereikbaarheid wordt gevolgd door de kwaliteit van de winkels, het fietsklimaat en de diversiteit van het winkelaanbod. Deze aspecten worden – net als de totale indruk – door ongeveer zeven op de tien bezoekers goed gewaardeerd. De weekmarkt in de Floresstraat, de horecaterrassen en de parkeergelegenheid worden het minst gewaardeerd, maar ook over deze aspecten is tenminste de helft van de bezoekers te spreken. De parkeergelegenheid wordt door de meeste bezoekers als '(zeer) slecht' bestempeld; één op de drie is ontevreden. Daarnaast valt op dat het fietsklimaat –hoewel het veel mensen positief stemt – ook relatief veel negatieve beoordelingen krijgt.



Figuur 2.5
Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat



Tussen de bezoekers die te voet, met de fiets of met de auto naar de Cronjéstraat komen zitten enkele verschillen in beoordeling. Bezoekers te voet zijn het meest enthousiast over de horecaterrassen, waar vooral automobilisten minder over te spreken zijn. Verder zijn voetgangers en fietsers beduidend meer tevreden over het fietsklimaat en de bereikbaarheid dan automobilisten. Als gevraagd wordt naar de totale indruk is met name de waardering van de bezoekers die te voet naar de Cronjéstraat komen goed.

Tabel 2.1
Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat per type vervoermiddel (% (zeer) goed)

	voetgangers	fietsers	automobilisten	totaal
diversiteit winkelaanbod	69%	71%	67%	69%
kwaliteit van de winkels	69%	71%	71%	71%
prijsniveau van de winkels	70%	71%	64%	68%
weekmarkt Floresstraat	60%	56%	54%	57%
horecaterrassen	62%	48%	39%	54%
parkeergelegenheid	51%	53%	48%	50%
fietsklimaat	70%	77%	66%	70%
bereikbaarheid	88%	91%	64%	83%
sfeer	69%	70%	58%	67%
totale indruk	72%	71%	57%	69%

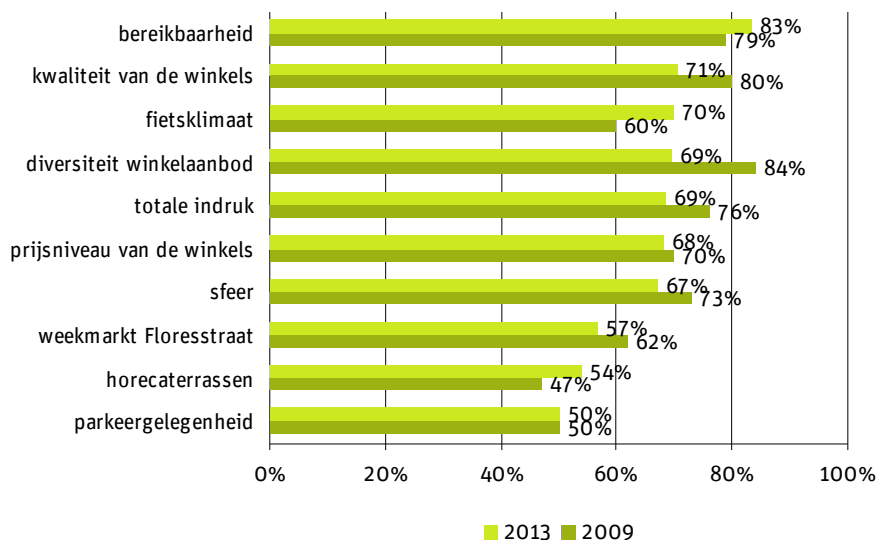
Ten opzichte van 2009 is er een aantal flinke verschuivingen zichtbaar in de waardering voor bepaalde aspecten. Met name de beoordeling van de diversiteit van het winkelaanbod en de kwaliteit van de winkels zijn lager dan in 2009.



Mede hierdoor is ook de score voor de totale indruk achteruit gegaan. In 2009 vond 76 procent deze nog (zeer) goed, in 2013 was dit nog maar 69 procent. Er zijn ook twee aspecten verbeterd in de ogen van de bezoekers, namelijk het fietsklimaat (van 60 procent naar 70 procent) en de horecaterrassen (van 47 procent naar 54 procent).

Figuur 2.6

Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat (% (zeer) goed); verschil 2009 en 2013



De bezoekers hebben zeer uiteenlopende suggesties om de Cronjéstraat aantrekkelijker te maken als winkelgebied. Er is een groep die pleit voor de openstelling van de Cronjéstraat voor auto's, maar er zijn ook bezoekers die hier fel tegen zijn. Daarnaast zijn er suggesties om het laden en lossen alleen toe te staan op uren waar de overlast beperkt is.

Een aantal bezoekers vindt de muziek geen toegevoegde waarde hebben, of zelfs storend. In de openbare ruimte is onder andere behoefte aan meer groen, meer bankjes en meer fietsenrekken. Er zijn echter ook bezoekers die pleiten voor een fietsvrije winkelstraat.

Qua winkelaanbod is men uiteraard voor de bestrijding van leegstand. Het liefst ziet men meer kledingwinkels, zoals de H&M. Ook de komst van een Lidl of een postkantoor kan bijdragen aan een beter totaaloordeel. Tot slot zijn er meerdere bezoekers die graag unieke winkels in de straat willen zien en geen grote winkelketens.



2.3 Verkeerssituatie

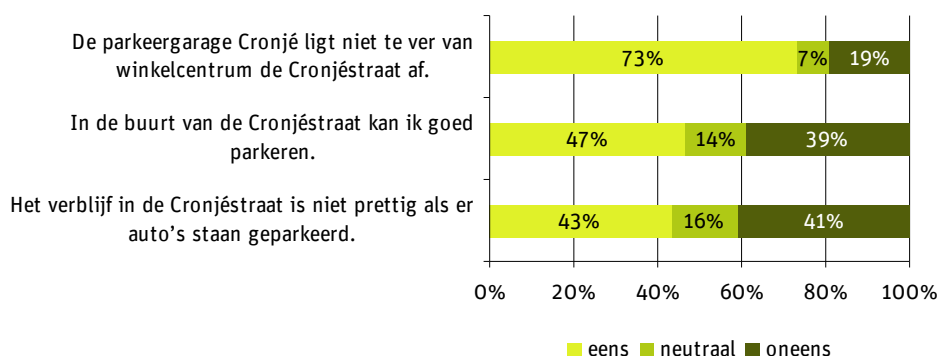
Bijna helft bezoekers tevreden over parkeermogelijkheden

Ongeveer de helft van de bezoekers (47 procent) vindt dat ze in de buurt van de Cronjéstraat goed kunnen parkeren. Dit is mede door de parkeergarage Cronjé, die volgens bijna driekwart van de bezoekers niet ver van het winkelcentrum af ligt. Eén op de vijf vindt deze parkeergarage te ver lopen. Parkeren in de Cronjéstraat verdeelt de bezoekers; 43 procent vindt dit niet prettig, maar 41 procent heeft hiermee geen probleem.

Met name de bezoekers die te voet naar de Cronjéstraat komen vinden het verblijf minder prettig als er auto's in de Cronjéstraat zouden staan. Automobilisten hebben hier minder moeite mee. Opvallend is ook dat automobilisten vaker vinden dat de parkeergarage Cronjé te ver van het winkelcentrum af ligt.

Figuur 2.7

Stellingen verkeerssituatie (parkeren auto's)



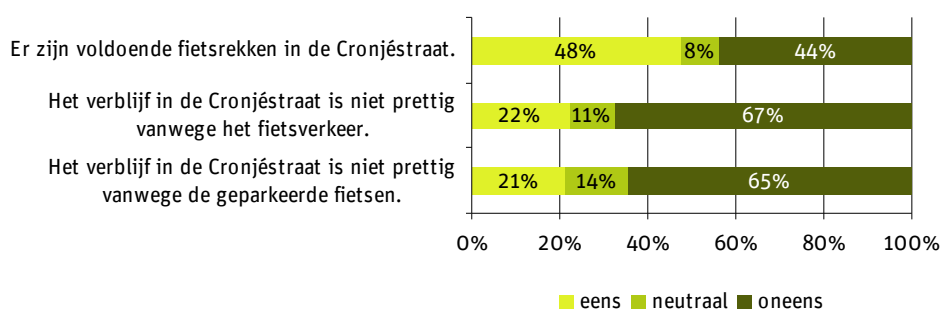
Bezoekers vinden meer fietsenrekken wenselijk; kleine groep stoort zich aan fietsverkeer

De verkeerssituatie voor fietsers zou volgens bezoekers verbeterd kunnen worden door meer fietsenrekken te plaatsen; 44 procent vindt dat er nu nog onvoldoende fietsenrekken aanwezig zijn. Een groep van vergelijkbare grootte vindt echter dat er voldoende fietsenrekken zijn. De meeste bezoekers ervaren in de huidige situatie geen grote problemen. Twee op de drie bezoekers stoort zich niet aan de geparkeerde fietsen in de Cronjéstraat. Eén op de vijf vindt deze wel hinderlijk. Ongeveer evenveel bezoekers vinden het fietsverkeer in het algemeen storend.



Fietsers vinden beduidend vaker dat er een gebrek aan fietsenrekken in de Cronjéstraat is. Het zijn met name de bezoekers die te voet naar de Cronjéstraat komen die zich storen aan het fietsverkeer.

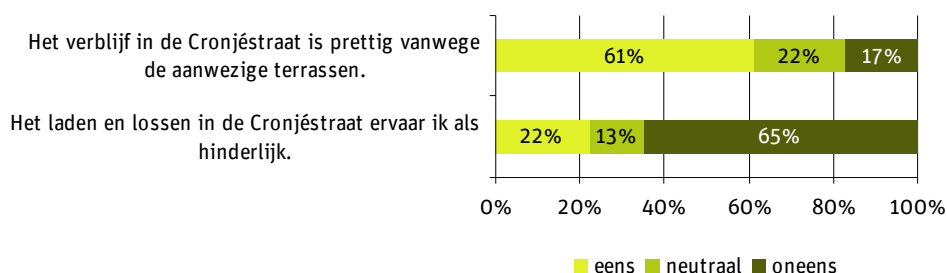
Figuur 2.8
Stellingen verkeerssituatie (fietsen)



Een klein kwart vindt laden en lossen hinderlijk

Het laden en lossen in de Cronjéstraat wordt door 22 procent van de bezoekers als hinderlijk gezien. Verder wordt volgens 61 procent het verblijf juist prettiger gemaakt door de aanwezigheid van terrassen; 17 procent is het hier niet mee eens. Bezoekers die lopend naar de Cronjéstraat komen zijn het meest enthousiast over de aanwezige terrassen in het winkelgebied.

Figuur 2.9
Stellingen verkeerssituatie





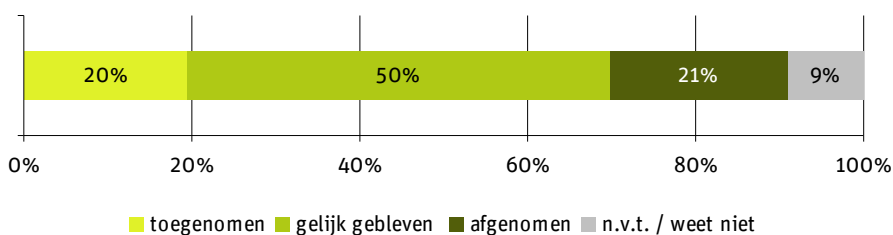
2.4 Ontwikkelingen afgelopen vijf jaar

Bezoekfrequentie in meeste gevallen gelijk gebleven

De helft van de bezoekers aan de Cronjéstraat komt nog even vaak in het winkelgebied als vijf jaar geleden. De groep die nu vaker komt dan vijf jaar geleden is even groot als de groep die juist minder vaak komt. Er hebben zich dus geen verschuivingen voorgedaan in de bezoekfrequentie.

Figuur 2.10

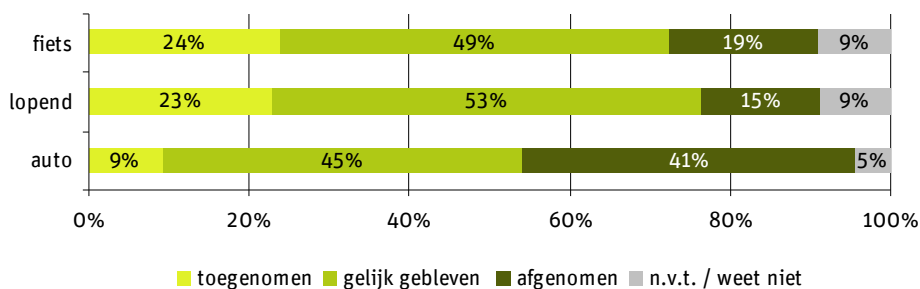
Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen vijf jaar



De ontwikkeling van de bezoekfrequentie blijkt samen te hangen met het gebruikte vervoermiddel. Bezoekers die met de auto naar de Cronjéstraat komen, schatten in dat zij de afgelopen vijf jaar minder zijn komen winkelen in dit winkelgebied. Onder bezoekers die te voet of per fiets naar de Cronjéstraat komen is de groep die vaker komt dan voorheen juist groter dan de groep die minder vaak komt.

Figuur 2.11

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel





Wanneer de bezoekers wordt gevraagd naar de belangrijkste reden dat zij méér in de Cronjéstraat winkelen, wordt in twee op de drie gevallen persoonlijke redenen genoemd, zoals een verhuizing, een verandering in de financiële situatie, in de werksituatie of een verandering in de gezinssamenstelling.

- “Ik ben hier sinds kort komen wonen.”
- “Omdat ik hier nu werk en daarvoor of daarna nog even ga winkelen.”
- “Vanwege mijn pensioen heb ik hier nu tijd voor.”
- “Ik verdien nu meer geld.”

Ongeveer één op de vijf noemt de kwaliteit van de winkels en het winkelaanbod. Er wordt door een groep van zeven procent gerefereerd aan het autovrij maken van de Cronjéstraat.

- “Sinds het autovrij is, is het hier vriendelijker.”
- “Omdat er geen auto's meer zijn en omdat je in twee richtingen mag fietsen.”
- “Het is autovrij geworden, en blijft een gezellige winkelstraat met braderieën en kerstverlichting.”
- “Omdat het autovrij is, is het beter geschikt voor kinderen.”

Wanneer de bezoekers wordt gevraagd naar de belangrijkste reden dat zij mínder in de Cronjéstraat winkelen, noemt ongeveer één op de drie een persoonlijke reden. Sommige bezoekers zijn verhuisd, anderen hebben last van de economische crisis.

- “Ik ben verhuisd naar een ander deel van Haarlem.”
- “Dat komt met name door mijn financiële situatie.”
- “Door de economische crisis.”

Een vergelijkbare groep bezoekers kaart de sfeer en de veiligheid in het winkelgebied aan. Zij kiezen nu voor alternatieven, zoals het Centrum van Haarlem of het internet.

- “Ik vind de Cronjéstraat verpauperd.”
- “Zo leuk is het niet meer. De veiligheid is ook afgenomen.”
- “Ik ga meer naar de stad en bestel producten online.”
- “Ik koop meer via internet.”

Daarnaast worden het autovrij maken van de Cronjéstraat (25 procent) en het parkeerbeleid (12 procent) regelmatig genoemd als beweegredenen om minder in dit winkelgebied te winkelen.

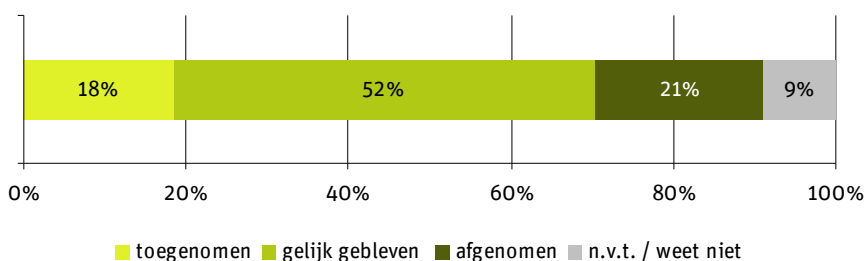
- “Vanwege het parkeerbeleid.
- “Met name door de parkeerproblemen.”
- “De parkeergarage staat te ver.”
- “Sinds de straat autovrij is kom ik er minder
- “De Cronjéstraat is niet meer met de auto toegankelijk.”
- “Nu ik niet meer met de auto in de straat kan.”



Geen duidelijke trend in uitgavenpatroon bezoekers

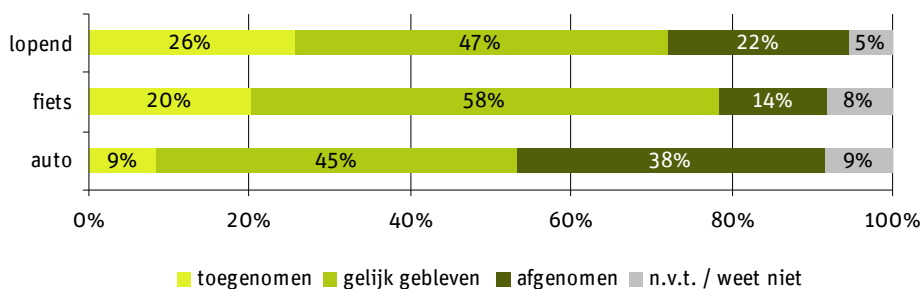
Ruim de helft van de bezoekers heeft geen verandering aangebracht in het uitgavenpatroon in de Cronjéstraat. Eén op de vijf zegt minder uit te geven dan vijf jaar geleden. Een iets kleinere groep (18 procent) ziet juist een toename van de bestedingen over de afgelopen vijf jaar. Negen procent heeft geen mening.

Figuur 2.12
Ontwikkeling bestedingen afgelopen vijf jaar



Het zijn vooral bezoekers die met de auto naar de Cronjéstraat komen die een afname in bestedingen constateren, terwijl het publiek dat te voet of met de fiets komt een ander beeld schetsen. Hier is juist de groep die hun bestedingen zag toenemen groter dan de groep die een afname in uitgaven constateerde.

Figuur 2.13
Ontwikkeling bestedingen afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel





2.5 Afsluiting Cronjéstraat voor auto's

Huidige autoluwe situatie krijgt voorkeur van tweederde bezoekers

Twee op de drie bezoekers ziet de huidige situatie in de Cronjéstraat, waarbij deze tussen 11.00 en 17.00 uur autovrij is, als de beste optie. Een klein kwart wil liever dat de Cronjéstraat weer helemaal open gaat voor auto's.

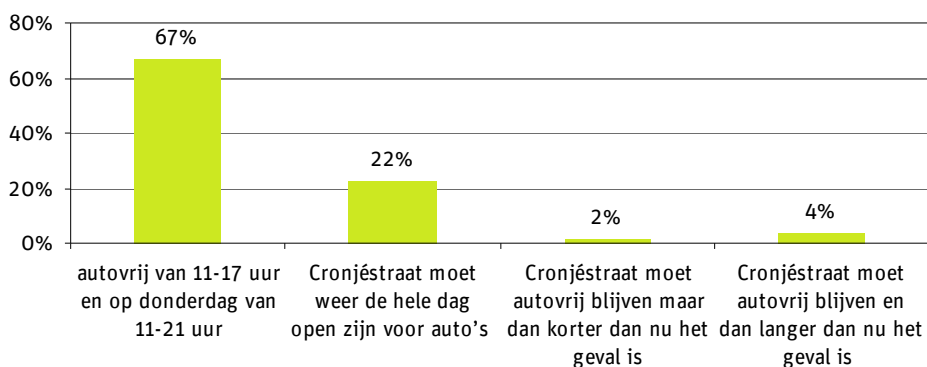
Kleine groepen mensen pleiten voor de autovrije uren, maar dan langer dan de huidige situatie (4 procent) of juist korter (2 procent).



Automobilisten zijn vaker te spreken over een mogelijke totale openstelling van de Cronjéstraat voor auto's. De groep voorstanders hiervan bedraagt 39 procent van het totaal. Toch is ook onder de automobilisten de groep die voor het handhaven van de huidige situatie is het grootst (51 procent).

Figuur 2.14

Voorkeurssituatie Cronjéstraat



Auto-openstelling zou voor ruim een kwart bezoekers aanleiding zijn om minder vaak te komen

Een eventuele auto openstelling van de Cronjéstraat zou ertoe leiden dat dertien procent van de huidige bezoekers de winkelstraat vaker bezoekt. Een kwart verwacht echter minder vaak naar de Cronjéstraat te gaan als deze niet langer autovrij is tussen 11.00 en 17.00 uur. Ruim de helft van de bezoekers denkt dat een auto openstelling geen invloed zal hebben op hun bezoekgedrag. Negen procent weet niet welk effect dit zal hebben.

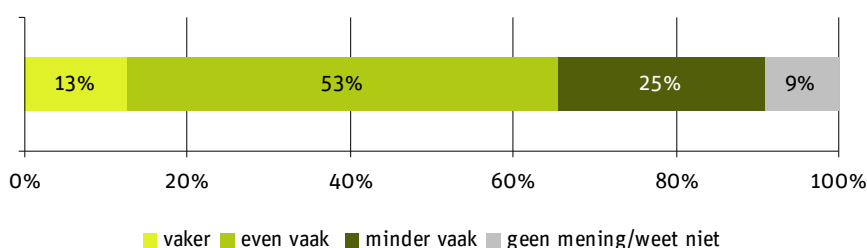
Onder automobilisten is de groep die verwacht vaker te komen wanneer er weer auto's de straat in mogen beduidend groter (37 procent) dan bij de voetgangers (6 procent) en fietsers (5 procent). Fietsers en voetgangers komen juist minder vaak (respectievelijk 31 en 27 procent). Veertien procent van de automobilisten denkt minder vaak te komen bij een openstelling van de Cronjéstraat voor auto's.



Er zit ook een duidelijk verschil tussen de regiobezoekers¹ -waarvan 28 procent aangeeft vaker te zullen komen- en de Haarlemmers, waar dit elf procent is.

Figuur 2.15

Effect openstelling Cronjéstraat voor auto's op frequentie bezoek



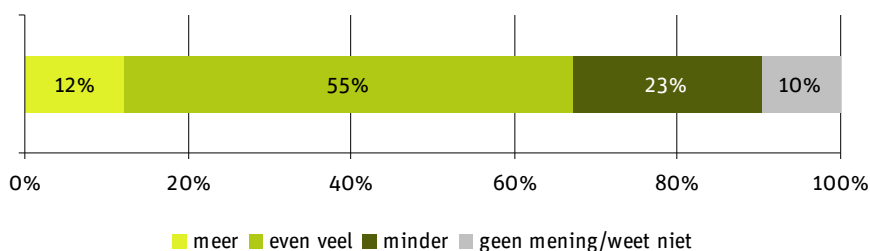
Auto openstelling zou voor ruim een kwart bezoekers aanleiding zijn om minder te besteden

Wanneer de Cronjéstraat wordt opengesteld voor auto's zegt 23 procent van de bezoekers minder te zullen gaan besteden. Twaalf procent verwacht juist een toename van bestedingen. Ruim de helft denkt dat er geen verandering op zal treden. Tien procent weet niet welke invloed de auto openstelling op hun uitgavenpatroon in de Cronjéstraat zal hebben.

Met name automobilisten verwachten meer uit te geven (35 procent). Voetgangers (7 procent) en fietsers (5 procent) blijven hier ver bij achter. Fietsers en voetgangers verwachten een afname in de uitgaven (respectievelijk 32 en 24 procent). Dertien procent van de automobilisten denkt minder te besteden in de Cronjéstraat bij een openstelling voor auto's.

Figuur 2.16

Effect openstelling Cronjéstraat voor auto's op bestedingen

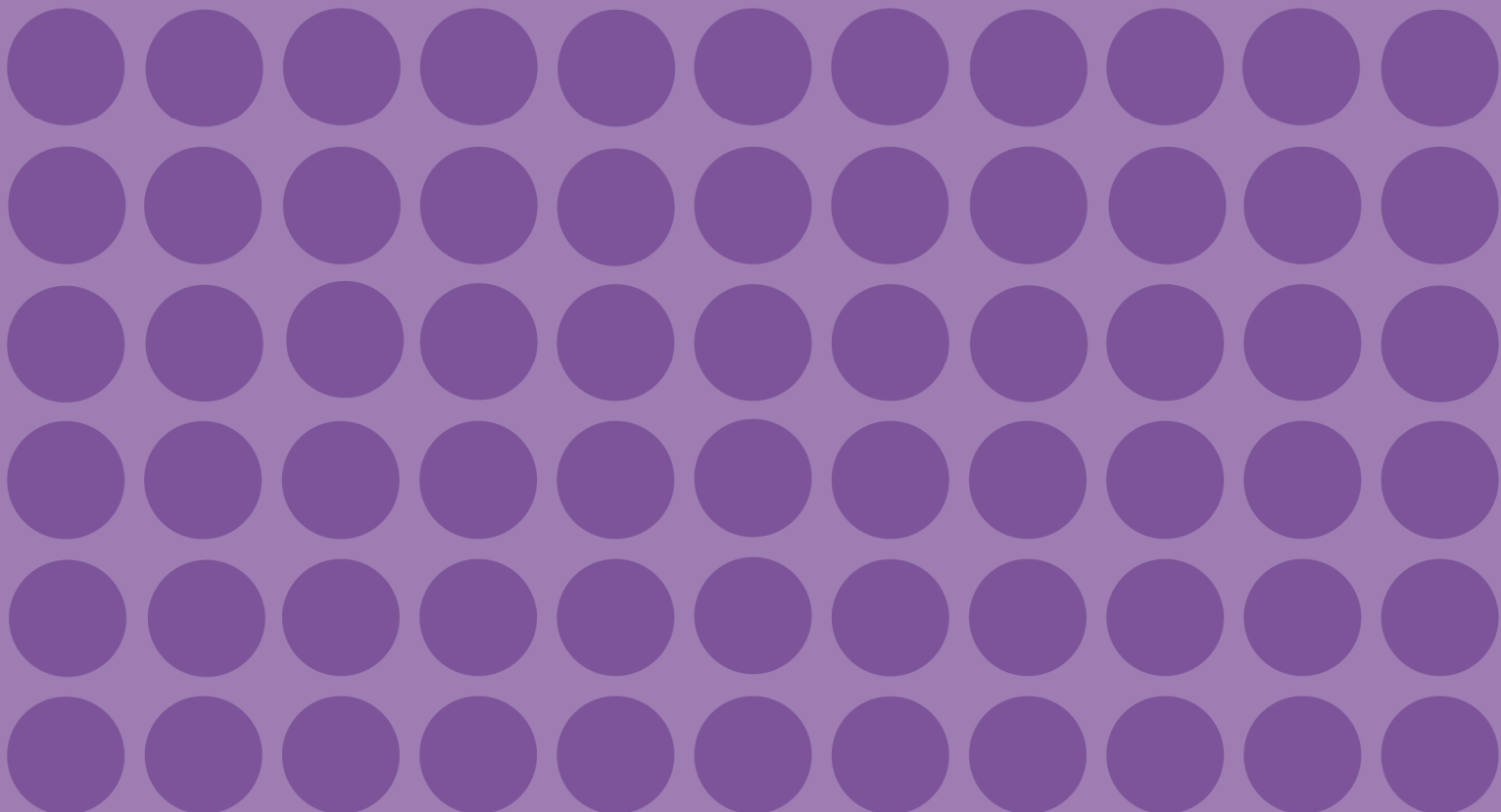


¹ Bezoekers van buiten Haarlem; vanwege de beperkte omvang van deze groep regiobezoekers (39 respondenten) moeten deze resultaten voorzichtig worden geïnterpreteerd.

3

Hoofdstuk

Peiling Digipanel





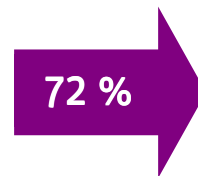
3. Peiling Digipanel

In januari 2013 is er een peiling gehouden onder het digipanel van de gemeente Haarlem. Van de 2.453 panelleden hebben 1.190 de vragenlijst volledig ingevuld. Dit komt neer op een respons van 49 procent. Er hebben iets meer mannen gerepondeerd dan vrouwen (56 om 44 procent). Waar mogelijk worden er vergelijkingen gemaakt met de bezoekersenquête (zie hoofdstuk 2).

3.1 Bezoek en vervoermiddelen

Driekwart Haarlemmers bezoekt Cronjéstraat

Bijna driekwart van de Haarlemmers komt wel eens in het winkelgebied Cronjéstraat. Hiermee is het na het Centrum het meest bezochte winkelgebied van Haarlem. Veel panelleden komen niet vaker dan één keer per maand (42 procent) in de Cronjéstraat. Achttien procent komt wekelijks in het winkelgebied.



van de Haarlemmers komt wel eens in het winkelgebied Cronjéstraat

De meest frequente bezoekers komen uit stadsdeel Noord, terwijl inwoners uit Schalkwijk en Zuid-West het minst vaak in de Cronjéstraat zijn te vinden.

Fiets meest gebruikte vervoermiddel voor bezoek aan Cronjéstraat

Ruim de helft van de panelleden gaat met de fiets naar de Cronjéstraat. Hiermee is dit veruit het meest gebruikte vervoermiddel. De auto wordt door ruim een kwart van de Haarlemmers gebruikt. Vijftien procent komt lopend naar de Cronjéstraat.

Het autogebruik is het hoogst onder inwoners van Schalkwijk (43 procent), Zuid-West (40 procent) en Oost (33 procent). Eén op de zes inwoners van het Centrum of Noord komen met de auto.

Dit beeld wijkt vrij sterk af van de bezoekersenquête, waaruit blijkt dat het merendeel van de bezoekers te voet naar de Cronjéstraat komt. Dit heeft te maken met bezoekfrequentie. De panelleden die met de fiets naar de Cronjéstraat gaan, komen hier beduidend minder vaak dan de panelleden die te voet komen. De panelleden die wel eens met de auto naar de Cronjéstraat komen, doen dit vaak één keer per maand of minder. In de meeste gevallen gaat dit om Haarlemmers uit Schalkwijk, Zuid-West of het Centrum. Automobilisten uit stadsdelen Oost en –met name– Noord komen frequenter met de auto.

Tabel 3.1

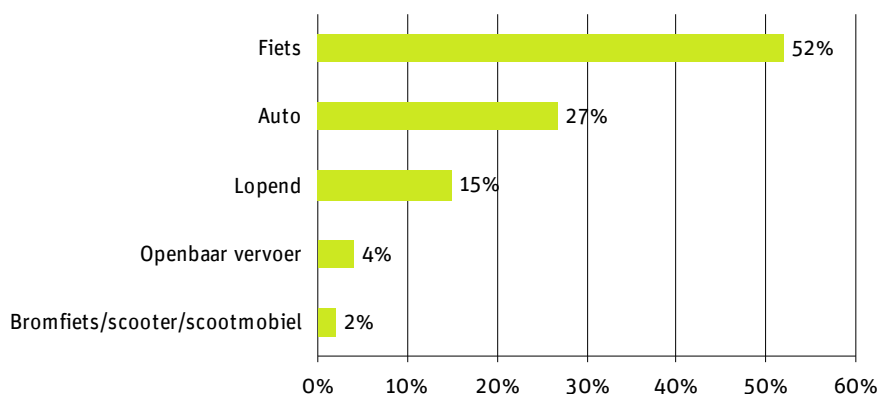
Frequentie bezoek Cronjéstraat met de auto (onder panelleden die wel eens met de auto komen)

	Centrum		Zuid-West		Oost		Noord		Schalkwijk		totaal	
minimaal 2 à 3 x per week	1	3%	1	1%	0	0%	8	8%	0	0%	10	3%
1 x per week	1	3%	1	1%	7	12%	15	14%	1	2%	25	7%
2 à 3 x per maand	1	3%	7	8%	8	14%	29	27%	2	3%	47	13%
1 x per maand of minder	29	91%	84	90%	43	74%	54	51%	59	95%	269	77%
totaal	32	100%	93	100%	58	100%	106	100%	62	100%	351	100%



Figuur 3.1

Gebruikte vervoermiddelen



Ruim de helft van de automobilisten maakt nooit gebruik van parkeergarage Cronjé

De panelleden die met de auto komen, kiezen vaak voor een parkeerlocatie in de straten rondom het winkelgebied (36 procent) of nabij Albert Heijn (30 procent). Een kwart kiest meestal voor de parkeergarage Cronjé.

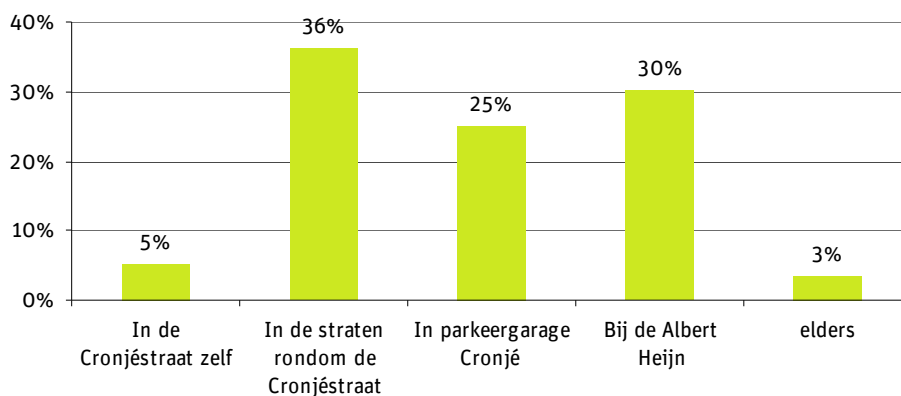
Aan de respondenten die meestal niet in de parkeergarage parkeren is gevraagd of ze dit soms wel eens doen. Deze garage wordt in totaal door ruim veertig procent van alle automobilisten wel eens gebruikt.



van de automobilisten parkeert wel eens in de parkeergarage Cronjé

Figuur 3.2

Meest gebruikte parkeerplek





Aan de automobilisten is gevraagd waarom zij niet (vaker) gebruik maken van de parkeergarage Cronjé. Een groot deel van de reacties gaat in op de relatief hoge kosten die hiermee gepaard gaan. Ook is het voor bezoekers van Albert Heijn te ver uit de richting. Daarnaast is voor veel bezoekers een alternatief gemakkelijker. Tot slot zijn enkele respondenten niet bekend met de parkeergarage.

- “Er zitten te veel kosten aan verbonden en het is te ver weg voor de boodschappen van de Albert Heijn.”
- “Ik heb geen zin om geld te betalen als ik ergens anders gratis kan staan.”
- “Het is er duur en je hebt er grote kans op schade.”
- “Als ik met de auto ga, ga ik met name voor de Albert Heijn.”
- “Als ik in de Cronjé kom, dan combineer ik dat met een bezoek aan Albert Heijn. Parkeren bij Albert Heijn is dan makkelijker.”
- “Te veel gedoe om daar te parkeren als ik bij Albert Heijn boodschappen ga doen. Als ik in de straat zelf moet zijn, ga ik met de fiets.”
- “Het is dan nog erg ver lopen.”
- “De bereikbaarheid is mij niet geheel duidelijk.”
- “De toegang tot de parkeergarage is omslachtig.”
- “Andere straten zijn dichterbij en makkelijker bereikbaar.”
- “Het ligt aan de andere kant van de weg; andere parkeermogelijkheden zijn gemakkelijker.”
- “Ik wist niet dat deze toegankelijk was voor publiek.”
- “Ben ik niet bekend mee.”

Om deze bezoekers van de Cronjéstraat vaker naar de parkeergarage te krijgen moeten met name de kosten omlaag. Dit kan door het uurtarief te verlagen, maar ook bijvoorbeeld door de eerste twee uur gratis te maken, zodat winkelend publiek hier makkelijker gebruik van kan maken. Een enkeling pleit voor een grotere bekendheid van de garage, of een tunnel onder de weg door, zodat het toegankelijker wordt. Andere bezoekers geven aan geen idee te hebben hoe ze kunnen worden overtuigd om naar de parkeergarage te gaan.

- “Er zijn dan lagere parkeertarieven nodig.”
- “Gratis parkeren of op bepaalde uren gratis parkeren.”
- “Parkeren gratis gedurende de eerste 2 uur.”
- “Leuke tunnel met winkeltjes onder de weg door.”
- “Makkelijker oversteken of meer oversteek mogelijkheden. Het liefst een tunnel onder de weg door.”
- “Misschien een tijdje gratis en meer reclame maken want volgens mij is deze garage nog niet zo bekend bij de burger.”



3.2 Beoordeling winkelgebied

Bereikbaarheid volgens panelleden sterkste punt Cronjéstraat

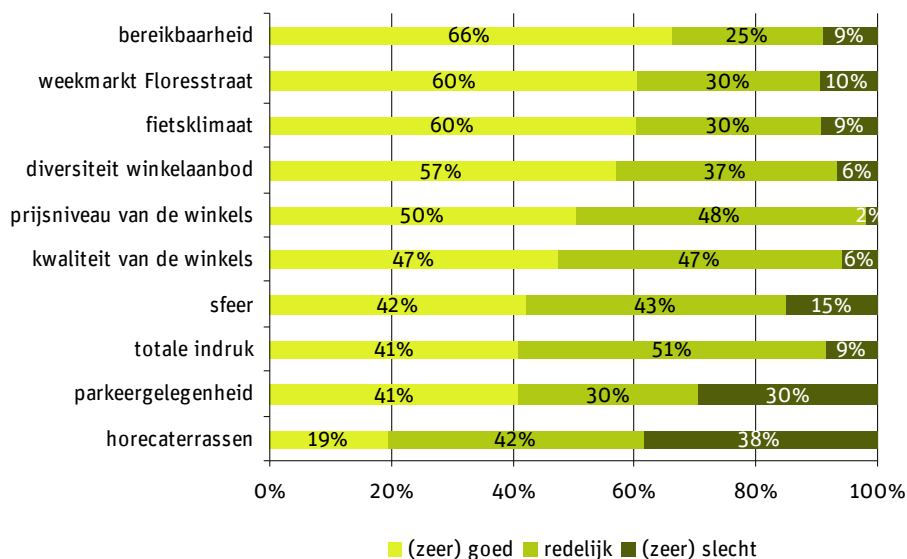
Aan de panelleden is gevraagd een rapportcijfer te geven aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat. Gemiddeld geven zij een 7,5. Haarlemmers die te voet komen geven het hoogste gemiddelde rapportcijfer (7,9), maar ook fietsers hebben veel waardering voor de bereikbaarheid (7,6). Automobilisten beoordelen de bereikbaarheid minder goed, maar nog steeds met een voldoende (6,9).

De panelleden hebben vervolgens tien aspecten van het winkelgebied Cronjéstraat langs de meetlat gelegd. De sterke punten van het winkelgebied Cronjéstraat zitten hem volgens de panelleden vooral in de bereikbaarheid (66 procent), de weekmarkt in de Floresstraat (60 procent) en het fietsklimaat (60 procent). Ook de diversiteit van het winkelaanbod stemt nog ruim de helft van de panelleden tevreden. Zwakkere punten zijn de horecaterrassen, de sfeer, de parkeergelegenheid en de totale indruk. De horecaterrassen en de parkeergelegenheid worden door ten minste drie op de tien panelleden als (zeer) slecht aangekaart.

Ten opzichte van de scores van de bezoekers uit de bezoekersenquête zijn de panelleden vrij kritisch over het winkelgebied Cronjéstraat. De grootste afwijkingen tussen de bezoekersenquête en de peiling van het digipanel zijn te vinden bij de kwaliteit van de winkels (respectievelijk 71 en 47 procent '(zeer) goed') en de horecaterrassen (respectievelijk 54 en 19 procent '(zeer) goed'). De totale indruk scoort dan ook lager onder de panelleden (41 procent '(zeer) goed') dan onder de bezoekers uit de bezoekersenquête (69 procent '(zeer) goed'). Het enige aspect dat in het panel hoger scoort is de weekmarkt Floresstraat.

Figuur 3.3

Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat





De verbeteringsuggesties voor de Cronjéstraat zijn zeer divers. Een groot deel van de opmerkingen gaat over het uiterlijk en de sfeer. De overkapping is veel panelleden een doorn in het oog, hoewel de oplossingen voor dit probleem uiteenlopen. Daarnaast gaan een aantal opmerkingen over de overlast van geparkeerde fietsen tegen de winkels. Ook pleit men voor meer groen. Er zijn verschillende ideeën over de terrassen langs de weg. Waar de één deze graag uitgebreid ziet, vindt de ander het juist prettiger om deze te verkleinen en zo de loopruimte te vergroten.

- “De overkapping weghalen. Ziet er armoedig uit.”
- “Overkapping weghalen en in stijl reconstrueren.”
- “Helemaal overkappen en er een volwaardig winkelcentrum van maken.”
- “Het ziet er nu slordig en onaantrekkelijk uit, met name door lelijke overkapping met oude uithangborden.”
- “Meer fietsenrekken zodat deze niet voor de winkelruiten worden geplaatst.”
- “Wat meer groen, beplanting, bloemen en meer fietsenrekken.”
- “Perkjes met planten en bloemen.”
- “Zorg voor meer loopruimte (terrassen kleiner, meer fietsenrekken en bredere stoep)”
- “Meer horeca gelegenheden (restaurants) & terrassen in de zomer die ook tot laat open zijn.”
- “Permanente voetgangerszone van de Cronjé maken, zodat terrassen nog meer ruimte kunnen krijgen.”

Over de toelating van auto's in de Cronjéstraat zijn de meningen eveneens verdeeld. Daarnaast zijn er ook oproepen om ook scooters en fietsers uit het straatbeeld te krijgen.

- “Zo snel mogelijk de Cronjéstraat weer open stellen voor verkeer!”
- “Toegang voor auto's.”
- “Geef de Cronjé de oude situatie terug, dan lopen de mensen op de stoepen, en fietsen de fietsers op de Middenweg.”
- “Auto's weer door laten, fietsverkeer weer gewoon éénrichting. De fietsers komen je nu van alle kanten voorbij, er is een verschrikkelijke fietsoverlast.”
- “Zeker geen auto's toelaten.”
- “ik denk niet dat het toelaten van autoverkeer in de Cronjé bijdraagt aan de verkoopcijfers.”
- “Geen scooters meer door de straat te laten rijden,”
- “Geen fietsen en brommers in de Cronjé als de auto's er ook niet rijden.”
- “Auto's hebben er op zaterdag niets te zoeken.”

Tot slot zijn er opmerkingen die zich richten op het winkelaanbod. Een diverser, uitgebreider aanbod zou de winkelstraat volgens de panelleden ten goede komen:

- “Het winkelaanbod mag wat meer verrassing bieden, ik hou wel van eigenwijze winkeliers. De straat mag zich beter onderscheiden door niet alleen maar de Blokkers en Etossen van deze wereld.”
- “Meer variatie in het winkel aanbod.”
- “Meer diversiteit in winkels, waardoor meer en verschillend publiek wordt aangetrokken.”



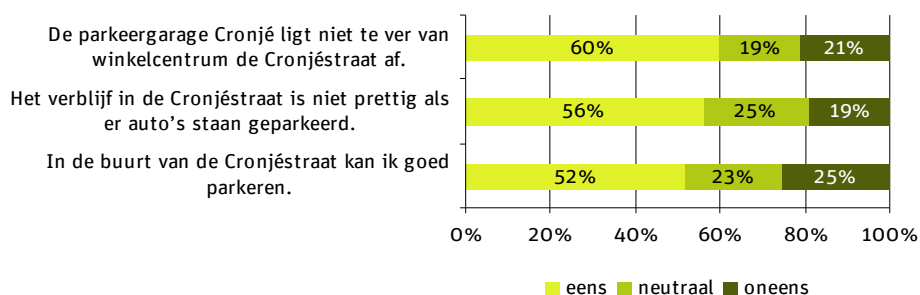
3.3 Verkeerssituatie

Meerderheid vindt geparkeerde auto's in Cronjéstraat niet prettig

Ruim de helft van de panelleden is te spreken over de parkeermogelijkheden in de buurt van de Cronjéstraat. Dit is mede door de parkeergarage Cronjé, die volgens een kleine meerderheid niet ver van het winkelcentrum af ligt. Eén op de vijf vindt deze parkeergarage wel te ver lopen. Er zijn kleine verschillen waarneembaar ten opzichte van de bezoekers in de bezoekersenquête. De panelleden zijn minder negatief over de parkeergelegenheid in de buurt en storen zich minder aan geparkeerde auto's in de Cronjéstraat.

Figuur 3.4

Stellingen verkeerssituatie (parkeren auto's)

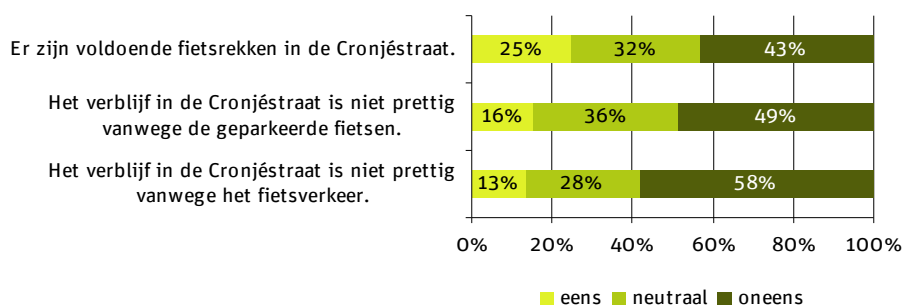


Meer fietsenrekken wenselijk; kleine groep stoort zich aan fietsverkeer

Het plaatsen van extra fietsenrekken zou volgens een kwart van de panelleden de situatie in de Cronjéstraat verbeteren. De huidige situatie zorgt echter niet voor grote problemen. De helft van de panelleden stoort zich niet aan de geparkeerde fietsen in de Cronjéstraat. Eén op de zes vindt deze wel hinderlijk. Ongeveer één op de acht vindt het fietsverkeer in de Cronjéstraat storend. Er zijn weinig verschillen met de bezoekersenquête, behalve dat de respondenten daar minder vaak neutraal antwoordden. Hierdoor vinden de bezoekers bijvoorbeeld vaker dan de panelleden dat er voldoende fietsenrekken zijn.

Figuur 3.5

Stellingen verkeerssituatie (fietsen)





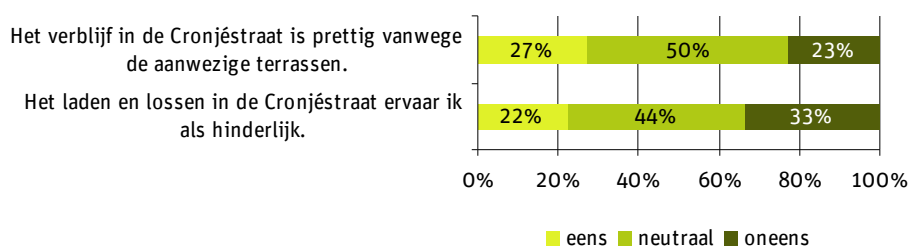
Een klein kwart vindt laden en lossen hinderlijk

Het laden en lossen in de Cronjéstraat wordt door 22 procent van de panelleden als hinderlijk gezien. Eén op de drie ondervindt hier geen hinder van. Verder wordt volgens 27 procent het verblijf juist prettiger gemaakt door de aanwezigheid van terrassen; 23 procent is het hier niet mee eens.

Opvallend verschil met de bezoekersenquête is dat de panelleden veel minder te spreken zijn over de aanwezige terrassen.

Figuur 3.6

Stellingen verkeerssituatie



3.4 Ontwikkelingen afgelopen vijf jaar

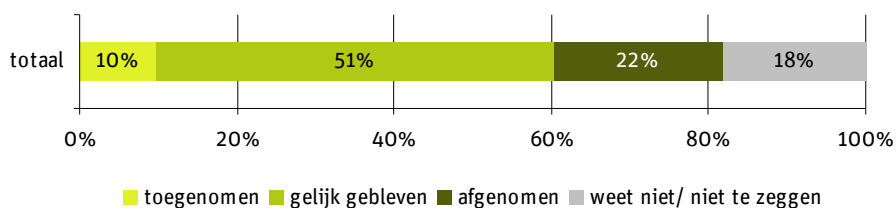
Bezoekfrequentie in meeste gevallen gelijk gebleven

Ruim de helft van de panelleden komt momenteel ongeveer even vaak als vijf jaar geleden. Eén op de tien komt vaker dan voorheen. De groep die minder vaak komt is groter (22 procent). Achttien procent weet niet of hun bezoek is af- of toegenomen; dit zijn veelal mensen die niet (vaak) in de Cronjéstraat komen.

Vergeleken met de bezoekers in de bezoekersenquête, is vooral de groep die vaker in de Cronjéstraat te vinden is kleiner onder de panelleden. Verder is de groep 'weet niet/ niet te zeggen' groter. De groep die een afname of een stabiele situatie vaststellen is nagenoeg gelijk.

Figuur 3.7

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen vijf jaar



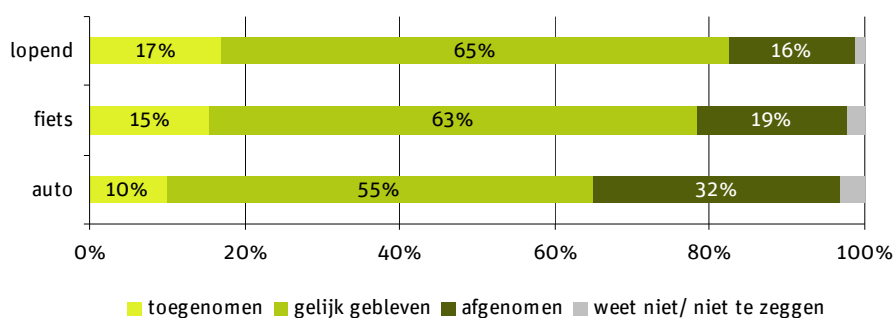


Onder automobilisten is de groep die minder vaak naar de Cronjéstraat komt dan vijf jaar geleden groter (32 procent) dan onder fietsers (19 procent) en Haarlemmers die te voet naar het winkelgebied komen (16 procent).

Opvallend is verder dat vooral Haarlemmers uit stadsdeel Oost minder vaak naar de Cronjéstraat gaan (30 procent). In stadsdeel Noord is deze groep het kleinst (19 procent). Stadsdeel Noord heeft een vergelijkbare groep bewoners die juist vaker naar de Cronjéstraat komen. In andere stadsdelen blijft dit onder de acht procent.

Figuur 3.8

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel



Wanneer de panelleden wordt gevraagd naar de belangrijkste reden dat zij vaker in de Cronjéstraat winkelen, noemen veel panelleden de nabijheid als belangrijkste reden. Ook de diversiteit van het winkelaanbod wordt regelmatig genoemd. Sommige panelleden komen niet vanwege de kwantiteit, maar de kwaliteit van de winkels. Zij bezoeken de Cronjéstraat dan ook vanwege de aanwezigheid van deze winkels. Verder noemen sommige panelleden ook de bereikbaarheid en de gezelligheid.

- “Lekker dichtbij en makkelijker bereikbaar dan de stad waar je ook schandalig veel parkeergeld moet betalen. Daarnaast heeft de Cronjé ook veel soorten winkels.”
- “Verhuizing, waardoor ik verder van het centrum woon.”
- “Het is dichtbij en heeft een redelijke variatie aan winkels.”
- “Dichtbij, makkelijk op de fiets te bereiken en er is genoeg keus.”
- “Goed te bereiken, met alleen fietsers en wandelaars.”
- “Een gezellige winkelstraat met groot assortiment winkels.”
- “Het aanbod is completer, te voet is het rustiger en veiliger, per fiets is het dichterbij dan de stad voor ons, onze favoriete schoenenwinkel is er gevestigd en de speelgoedwinkel Game Time is geweldig.”
- “Ik kom er vanwege specifieke winkels, met name de Copyshop.”
- “Het is makkelijker en goedkoper dan de binnenstad. Bovendien heeft Cronjé kwaliteitwinkels als Piet Huigsport.”
- “Door de kralenwinkel.”



Wanneer de panelleden wordt gevraagd naar de belangrijkste reden dat zij minder in de Cronjéstraat winkelen, noemen veel panelleden de verschraling van het winkelaanbod. Ook de sfeer in het winkelgebied is voor veel bezoekers een reden geweest minder vaak naar dit winkelgebied te gaan. Het gedrag van fietsers en scooters wordt ook door enkele panelleden genoemd als reden om de Cronjéstraat vaker te mijden. Tot slot is er een groep die de verslechterde bereikbaarheid na de afsluiting voor auto's als reden aankaart.

- “Het is er niet meer zo gezellig als voorheen.”
- “Vind het een verpauperde indruk geven, Haarlem centrum is zo dichtbij de Cronjé en zo mooi; waarom zou ik dan in zo'n lelijke straat gaan lopen.”
- “Vind het doorgaans een puinhoop, daar komt bij dat ik over het algemeen te veel en te vaak de zelfde (soort) winkels aantref.”
- “Negatief veranderd winkelaanbod en sfeer.”
- “De fietsers en scooters mogen zowel van links en rechts de straat gebruiken en als het regent dan gebruiken zij gewoon het voetpad om droog te blijven.”
- “Bereikbaarheid (met de auto) is verslechterd.”
- “De slechte bereikbaarheid. Daarnaast is het ongezelliger geworden doordat de auto's geweerd worden.”
- “Parkeerproblemen, want je kunt er niet meer doorheen rijden overdag.”

Bij panelleden nemen uitgaven in Cronjéstraat vaker af dan toe

Hoewel bijna de helft van de panelleden geen verandering heeft aangebracht in het uitgavenpatroon in de Cronjéstraat, lijken per saldo de bestedingen te zijn teruggelopen. Bijna drie op de tien zegt minder uit te geven dan vijf jaar geleden, terwijl slechts dertien procent zegt meer uit te geven.

27 %

van de bezoekers die minder besteden noemt de bereikbaarheid als reden

Het zijn vooral panelleden die met de auto naar de Cronjéstraat komen die een afname in bestedingen constateren. Daarom is de afname in bestedingen in stadsdeel Noord lager dan in de overige stadsdelen (respectievelijk 23 om 32 procent).

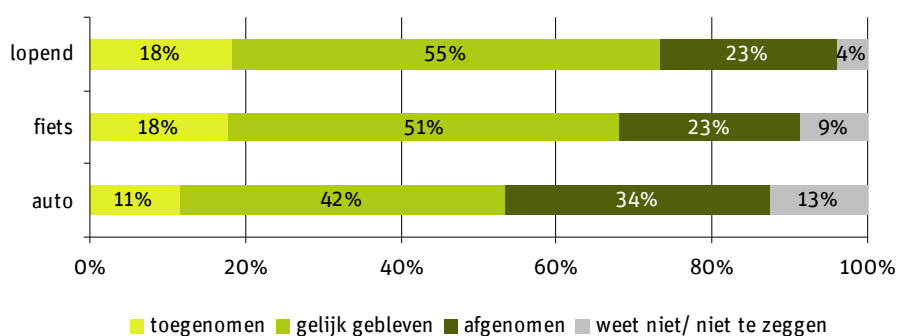
De bereikbaarheid is dan ook de meest genoemde reden voor de afname van de bestedingen (27 procent). Onder automobilisten noemt zelf 39 procent de bereikbaarheid als reden. Andere veelgenoemde redenen zijn persoonlijke omstandigheden (18 procent), 'minder te besteden' (10 procent) of meer aankopen via internet (6 procent).

Overigens wordt de toename van de bestedingen ook vaak toegeschreven aan persoonlijke omstandigheden (24 procent) en bereikbaarheid (18 procent). Zeven procent zegt meer uit te geven, omdat ze meer te besteden hebben.



Figuur 3.9

Ontwikkeling bestedingen afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel



Panelleden die minder uitgeven, zijn in sommige gevallen simpelweg minder in de Cronjéstraat te vinden dan voorheen. Dit komt bijvoorbeeld omdat ze zijn verhuisd of vanwege het verschaalde winkelaanbod. Dit laatste gaat gepaard met leegstand, wat weer invloed heeft op de sfeer in het winkelgebied. Ook zijn er panelleden die minder uitgeven vanwege de economische crisis. De afsluiting van de Cronjéstraat voor auto's wordt ook genoemd, al zijn er ook respondenten die duidelijk maken dat dit juist niet de reden van de afgenomen bestedingen is.

- “Vroeger moest ik daar vaker in de buurt zijn omdat er vrienden van mij woonden. Die zijn verhuisd, dus ik kom nu minder in die buurt. En wat ik nodig heb kan ik hier in het Centrum ook vinden.”
- “Winkelaanbod verslechterd voor mijn smaak.”
- “Vertrek van populaire winkels.”
- “De winkel waar ik regelmatig kleding kocht bestaat niet meer omdat de omzet vreselijk was teruggelopen de laatste jaren.”
- “Omdat het geen gezellige winkelstraat is. Veel leegstand en weinig interessante winkels.”
- “Vind het er niet gezellig en vind het leven te kort om naar ongezellige plaatsen te gaan, terwijl Haarlem Centrum en Amsterdam voor het grijpen liggen.”
- “Ik geef minder geld uit aan winkelen in het algemeen, dus ook daar.”
- “Ook ongezelliger geworden door slechte bereikbaarheid. Veel winkels zijn gesloten door crisis of omdat men er niet meer met de auto kan komen.”
- “Het is crisis! Laat alsjeblieft niet weer die gore auto's in de Cronjé toe. Winkeliers klagen dat het minder wordt met de inkomsten. Dat komt niet door dat de auto's niet kunnen parkeren, maar mensen hebben minder geld!”



De panelleden die meer zijn gaan uitgeven in de Cronjéstraat, doen dit vooral omdat ze hier meer te vinden zijn. Dat kan omdat ze zijn verhuisd, maar ook vanwege het specifieke winkelaanbod in de Cronjéstraat. Enkele panelleden vinden de autoluwe uren van doorslag op de sfeer, en daarmee hun bestedingenniveau. Er zijn ook panelleden die niet noodzakelijk vaker komen, maar wel meer uitgeven. Dit omdat zij zien dat de producten die ze aanschaffen steeds duurder worden.

- “Ik kwam er nooit en woon er nu iets dichterbij in de buurt.”
- “Door het Spaans winkeltje, dingen die ik in Spanje gebruik, en ook hier wil gebruiken.”
- “Ik wilde iets kopen waarvoor ik speciaal naar de Cronjéstraat moest. Anders kom ik er nooit.”
- “Enkele leuke winkels ontdekt waar ik speciaal naartoe ga als ik in de buurt ben.”
- “Ik vind het prettiger winkelen nu deze autovrij is.”
- “De sfeer is beter zonder auto’s.”
- “Alles is duurder geworden.”
- “Alles wordt toch duurder, dat merk je zelfs met kleine uitgaven.”

3.5 Afsluiting Cronjéstraat voor auto’s

Autoafsluiting Cronjéstraat heeft gedrag één op de drie panelleden veranderd

Sinds 2008 is de Cronjéstraat een deel van de dag dicht voor auto’s. Wanneer dit wordt voorgelegd aan de panelleden geeft één op de drie aan dat dit (heel) veel invloed heeft gehad op de frequentie van hun bezoek en/of de bestedingen bij hun bezoek.

33 %

zegt dat de afsluiting van de Cronjéstraat voor auto’s invloed heeft op de bezoekfrequentie

Panelleden die een afname in hun bezoek constateren schrijven dat in ruim één op de drie gevallen (deels) toe aan de afsluiting van de Cronjéstraat voor auto’s. Onder de groep die vaker naar de Cronjéstraat komt is deze autoluwheid eveneens voor ruim één op de drie een belangrijke invloed geweest.

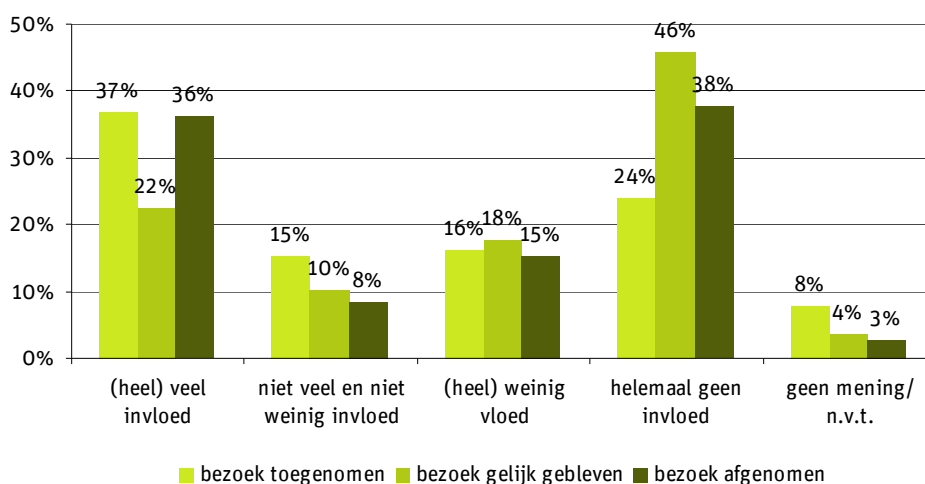
Eenzelfde beeld is terug te vinden bij de invloed van de autoluwe situatie op de bestedingen. Zowel de groep die meer uitgeeft, als de groep die minder uitgeeft vindt in ruim één op de drie gevallen dat het autovrij maken van de Cronjéstraat (heel) veel invloed hierop heeft gehad.

Opvallend is dat met name de inwoners die verder weg wonen –namelijk niet in stadsdeel Noord– vaker (42 procent) stellen dat de auto-openstelling helemaal geen invloed heeft gehad op de toe- of afname van hun bezoek dan inwoners van stadsdeel Noord (25 procent).



Figuur 3.10

Invloed autoluwe uren op bezoek

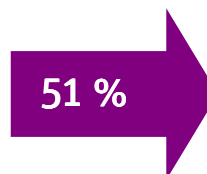


Helft panelleden ziet nieuwe situatie

Cronjéstraat als verbetering voor bereikbaarheid

Ruim de helft van de panelleden ziet de huidige situatie, waarbij de Cronjéstraat autovrij is van 11.00 tot 17.00 uur en op donderdag van 11.00 tot 21.00 uur, als een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de situatie in 2008.

Met name lopend en fietsend winkelpubliek vindt de nieuwe situatie een vooruitgang, maar ook onder automobilisten is een groep die de situatie verslechterd vindt (19 procent) kleiner dan de groep die een verbetering ziet (41 procent).



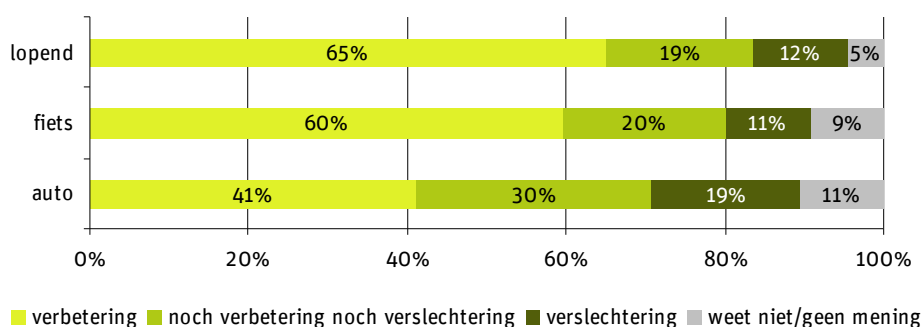
vindt dat de nieuwe situatie in de Cronjéstraat zorgt voor een betere bereikbaarheid

Logischerwijs is men in de stadsdelen die nabij de Cronjéstraat liggen dan ook enthousiaster over de nieuwe situatie, omdat de bewoners van deze stadsdelen vaker met de fiets of lopend komen. In Noord (63 procent) en Oost (54 procent) spreekt meer dan de helft van een verbetering. Bewoners van Schalkwijk zijn het minst enthousiast; 37 procent ziet een verbetering, 26 procent vindt de situatie verslechterd.



Figuur 3.11

Oordeel verandering bereikbaarheidssituatie na autoafsluiting Cronjéstraat, uitgesplitst naar vervoermiddelgebruik



Kleine groep panelleden heeft vervoermiddelgebruik aangepast

Sinds de Cronjéstraat autovrij is van 11.00 tot 17.00 uur en op donderdag van 11.00 tot 21.00 uur, komt negen procent van het winkelend publiek in de Cronjéstraat met een ander vervoermiddel.

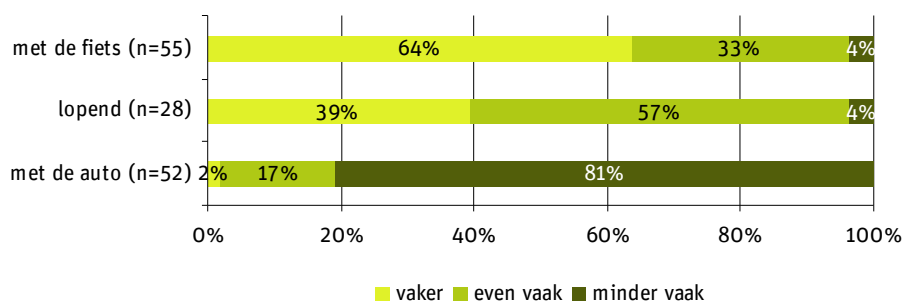
Uiteraard is met name het autogebruik teruggelopen. Deze autogebruikers komen nu lopend of met de fiets.



is door het autovrij maken van de Cronjéstraat een ander vervoermiddel gaan gebruiken

Figuur 3.12

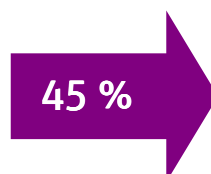
Verandering in vervoermiddelgedrag





Meeste animo voor in stand houden huidige situatie

De huidige situatie in de Cronjéstraat, waarbij auto's tussen 11.00 en 17.00 uur (op donderdag tot 21.00 uur) niet de straat in kunnen, spreekt een groot deel van de panelleden aan. Bijna de helft spreekt een voorkeur uit voor de huidige situatie. Acht procent ziet graag een uitbreiding van het aantal autovrije uren.



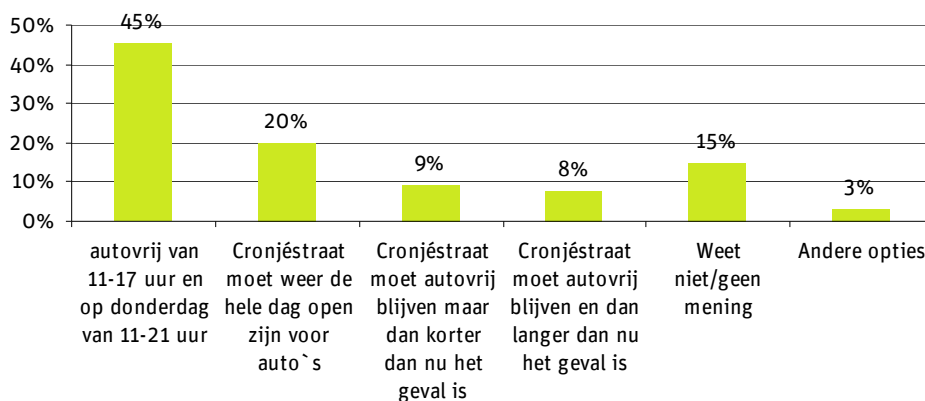
heeft voorkeur voor de huidige 'autovrije' situatie in de Cronjéstraat

Er zijn ook voorstanders om het aantal autovrije uren in te perken. Negen procent vindt dat de autoluwe periode op de dag korter moet en twintig procent heeft de voorkeur voor een opheffing van de autovrije uren. Vijftien procent heeft geen mening en drie procent komt nog met alternatieve opties. Hierin wordt onder meer gepleit voor het creëren van duidelijkheid. Enkele panelleden maakt het niet veel uit of het autovrij is of niet, maar zij willen dan wel dat het altijd zo is. Andere panelleden pleiten voor het fietsvrij maken van de Cronjéstraat.

Onder de automobilisten is ruim veertig procent tevreden met de huidige situatie. Dertig procent wil dat de Cronjéstraat weer helemaal open gaat voor auto's. Circa tien procent wil een afname van het aantal autovrije uren, terwijl vier procent juist een uitbreiding van deze autovrije uren wil. De rest heeft geen uitgesproken mening.

De resultaten van het panel zijn sterk vergelijkbaar met de resultaten van de bezoekersenquête. Ook daar was een grote groep voor handhaving van het huidige beleid en was ongeveer één op de vijf voor een volledige openstelling voor auto's.

Figuur 3.13
Voorkeursituatie Cronjéstraat





Auto openstelling zou voor ruim een kwart panelleden aanleiding zijn om minder vaak te komen

Een eventuele auto openstelling van de Cronjéstraat zou ertoe leiden dat veertien procent de winkelstraat vaker bezoekt. Ruim een kwart verwacht echter minder vaak naar de Cronjéstraat te gaan als deze niet langer autovrij is tussen 11.00 en 17.00 uur. De helft van de Haarlemmers denkt dat een auto openstelling geen invloed zal hebben op hun bezoekgedrag. Elf procent weet niet welk effect dit zal hebben.

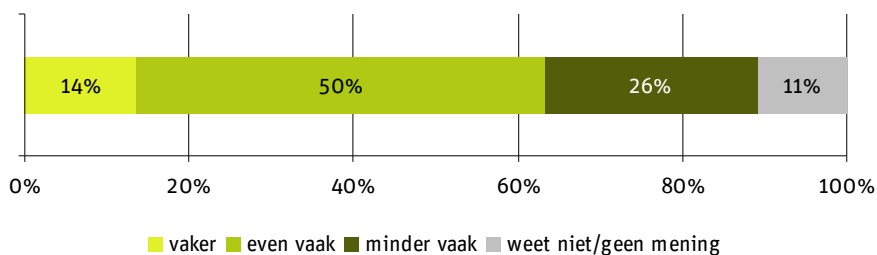
Met name automobilisten zullen vaker gaan winkelen in de Cronjéstraat (24 procent), hoewel ook één op de vijf automobilisten denkt minder de Cronjéstraat te bezoeken bij een volledige auto openstelling. Onder fietsers en voetgangers is het aandeel dat minder vaak zou komen beduidend groter (respectievelijk 37 en 32 procent) dan het aandeel dat vaker zou komen (bij beiden 10 procent).

Inwoners van stadsdeel Noord en inwoners van de overige stadsdelen geven evenveel aan vaker te willen winkelen. Inwoners van stadsdeel Noord zijn wel vaker kritisch over een eventuele openstelling; zij noemen vaker dat ze van plan zijn minder te winkelen (37 procent) dan inwoners uit overige delen van Haarlem (20 procent).

De panelleden zitten hiermee volledig op de lijn met de bezoekers uit de bezoekersenquête.

Figuur 3.14

Effect openstelling Cronjéstraat voor auto's op frequentie bezoek





Auto openstelling zou voor ruim één op de vijf panelleden reden zijn om minder uit te geven

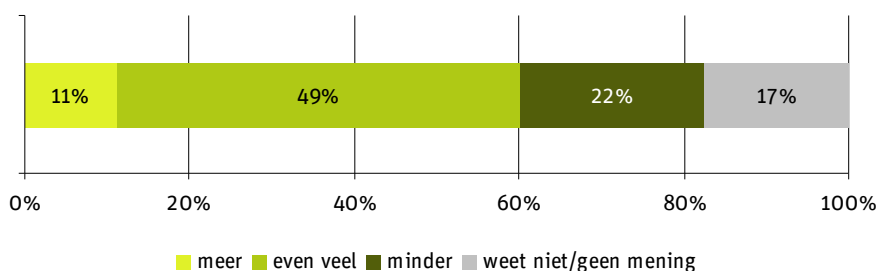
Wanneer de Cronjéstraat wordt opengesteld voor auto's zullen de bestedingen van 22 procent van de panelleden gaan afnemen. Elf procent verwacht juist een toename van bestedingen. Ongeveer de helft denkt dat er geen verandering op zal treden. Zeventien procent weet niet welke invloed de auto openstelling op hun uitgavenpatroon in de Cronjéstraat zal hebben.

Bezoekers uit Noord geven net zo vaak aan meer te zullen uitgeven als inwoners uit de overige stadsdelen. Wel zijn bezoekers van Noord vaker van plan minder te zullen besteden bij een auto-openstelling (31 om 18 procent).

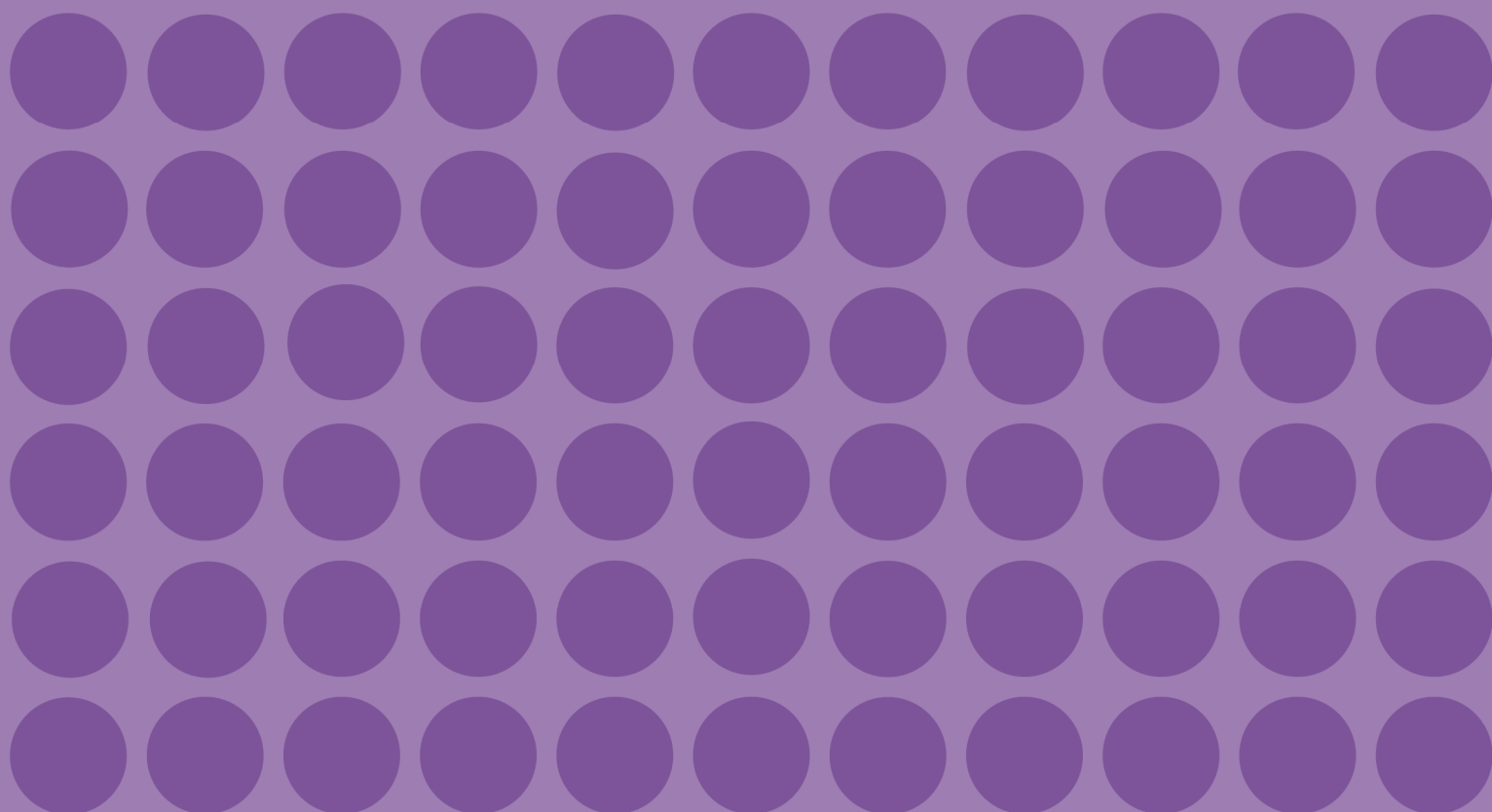
De panelleden scoren hiermee grotendeels hetzelfde als de bezoekers uit de bezoekersenquête, met het verschil dat er in het panel meer mensen 'weet niet' of 'geen mening' zeggen.

Figuur 3.15

Effect openstelling Cronjéstraat voor auto's op bestedingen



bijlagen



Vragenlijst bezoekersenquête

Vragenlijst Cronjéstraat passanten

ENQ.NR:		DATUM:		TIJDSTIP:	
---------	--	--------	--	-----------	--

1. Wat is het exacte doel van uw bezoek aan de Cronjéstraat >ENQ.: let op maximaal 3 doelen !!!

<input type="checkbox"/>	winkelen / shoppen	<input type="checkbox"/>	toeristisch bezoek (dagje uit)
<input type="checkbox"/>	boodschappen doen	<input type="checkbox"/>	woon hier
<input type="checkbox"/>	markt	<input type="checkbox"/>	verblijf hier (hotel e.d.)
<input type="checkbox"/>	zakelijke redenen/ werk	<input type="checkbox"/>	op weg naar andere bestemming
<input type="checkbox"/>	bezoek horeca	<input type="checkbox"/>	overige redenen

2a. Hoe vaak bezoekt u de Cronjéstraat?

	vrijwel dagelijks	2 à 3 x per week	1 x per week	2 à 3 x per maand	1 x per maand	minder vaak
Cronjéstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2b. Haarlem kent nog vier andere grote winkelgebieden: Schalkwijk, het centrum van Haarlem, Spaarneboog en Marsmanplein. Hoe vaak bezoekt u deze centra?

	vrijwel dagelijks	2 à 3 x per week	1 x per week	2 à 3 x per mnd	1 x per maand	minder vaak	nooit
Schalkwijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Centrum van Haarlem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spaarneboog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marsmanplein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Met welk vervoermiddel bent u hier gekomen?

<input type="checkbox"/>	lopend	<input type="checkbox"/>	motor
<input type="checkbox"/>	fiets	<input type="checkbox"/>	trein
<input type="checkbox"/>	bromfiets / scooter	<input type="checkbox"/>	taxi
<input type="checkbox"/>	bus	<input type="checkbox"/>	rolstoel / scootmobiel e.d.
<input type="checkbox"/>	auto		

4. Welk rapportcijfer geeft u aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat? >ENQ.: cijfer van 1 t/m 10

Rapportcijfer
---------------	------

5. Is het aantal keren dat u gaat winkelen in de Cronjéstraat toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven in de afgelopen vijf jaren?

<input type="checkbox"/>	toegenomen	<input type="checkbox"/>	is niet te zeggen → v7
<input type="checkbox"/>	afgenomen	<input type="checkbox"/>	geen mening/weet niet → v7
<input type="checkbox"/>	gelijk gebleven	<input type="checkbox"/>	n.v.t. kom hier korter dan 5 jr.: -> v9

>ENQ: Indien toegenomen of afgenomen

6. Wat is de belangrijkste reden dat u minder/meer naar de Cronjéstraat gaat om daar te winkelen?

--

7. Zijn uw uitgaven in de winkels aan de Cronjéstraat toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven in de afgelopen vijf jaren?

<input type="checkbox"/>	toegenomen	<input type="checkbox"/>	is niet te zeggen -> v9
<input type="checkbox"/>	afgenomen	<input type="checkbox"/>	geen mening/weet niet -> v9
<input type="checkbox"/>	gelijk gebleven		

>ENQ: Indien toegenomen of afgenomen

8. Wat is de belangrijkste reden dat u minder/meer besteedt in winkels aan de Cronjéstraat?

--

9. De Cronjéstraat is autovrij van 11-17 uur en op donderdag van 11-21 uur. Wat is uw mening hierover? Welke van de onderstaande situaties spreekt u het meeste aan? (s.v.p. één antwoord geven)

<input type="checkbox"/>	Het moet blijven zoals het nu is: autovrij van 11-17 uur en op donderdag van 11-21 uur	<input type="checkbox"/>	Cronjéstraat moet autovrij blijven maar dan korter dan nu het geval is
<input type="checkbox"/>	Cronjéstraat moet weer de hele dag open zijn voor auto's	<input type="checkbox"/>	Cronjéstraat moet autovrij blijven en dan langer dan nu het geval is
<input type="checkbox"/>	Geen mening/weet niet		

10. Stel dat de Cronjéstraat weer de hele dag open is voor auto's. Zult u dan vaker, minder vaak of even vaak in de Cronjéstraat komen winkelen?

<input type="checkbox"/>	vaker	<input type="checkbox"/>	even vaak
<input type="checkbox"/>	minder vaak	<input type="checkbox"/>	geen mening/weet niet (naar vraag 12)

11. Stel dat de Cronjéstraat weer de hele dag open is voor auto's. Zult u dan meer, minder of even veel uitgeven in de winkels in de Cronjéstraat?

<input type="checkbox"/>	meer	<input type="checkbox"/>	even veel
<input type="checkbox"/>	minder	<input type="checkbox"/>	geen mening/weet niet

12. Ik wil uw oordeel vragen over een aantal aspecten van de Cronjéstraat. Wilt u antwoorden in termen van zeer goed, goed, redelijk, slecht of zeer slecht.

	zeer goed	goed	redelijk	slecht	zeer slecht	weet niet
diversiteit winkelaanbod	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kwaliteit van de winkels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
prijsniveau van de winkels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weekmarkt Floresstraat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
horecaterrassen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
parkeergelegenheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
fietsklimaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bereikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sfeer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
totale indruk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Ik wil u een aantal stellingen voorleggen over de Cronjéstraat. Kunt u zeggen of u het er mee eens of oneens bent? (1= eens, 2=neutraal, 3=oneens, 9=geen mening/weet niet)

	eens	neutraal	oneens	geen mening
In de buurt van de Cronjéstraat kan ik goed parkeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is niet prettig als er auto's staan geparkeerd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De parkeergarage Cronjé ligt niet te ver van winkelcentrum de Cronjéstraat af.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is niet prettig vanwege het fietsverkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er zijn voldoende fietsrekken in de Cronjéstraat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is niet prettig vanwege de geparkeerde fietsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is prettig vanwege de aanwezige terrassen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het laden en lossen in de Cronjéstraat ervaar ik als hinderlijk.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Heeft u nog een suggestie om het winkelen in de Cronjéstraat prettiger te maken? > (ENQ. De belangrijkste suggesties noteren; maximaal twee suggesties)?			
1 ^e suggestie.....			
2 ^e suggestie.....			
mist niets	<input type="checkbox"/>	weet niet	<input type="checkbox"/>

TENSLOTTE NOG ENKELE VRAGEN VOOR DE STATISTIEK:

15. Mag ik vragen naar uw leeftijd?						
15-19 jaar	20-24 jaar	25-34 jaar	35-44 jaar	45-54 jaar	55-64 jaar	65 jaar e.o.
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Er wordt weleens gesproken over verschillende inkomensgroepen. Rekent u uw huishouden tot de groep met een laag inkomen, een gemiddeld inkomen of een hoger inkomen?			
<input type="checkbox"/>	laag inkomen (tot €2000)	<input type="checkbox"/>	hoger inkomen (meer dan €3000)
<input type="checkbox"/>	gemiddeld inkomen (€2000 tot €3000)	<input type="checkbox"/>	weet niet

>ENQ.: WEET MEN DE POSTCODE NIET NOTEER DAN DE WIJK/WOONPLAATS

17 Mag ik u vragen naar de postcode van uw huisadres?						
cijfers					letters	
wijk				woonplaats		

En dan nog de laatste vraag.

18. Hoe lang zal uw bezoek aan de Cronjéstraat naar schatting duren?		
aantal minuten:		<input type="checkbox"/> n.v.t. woon/verblijf hier

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

Enquêteur: noteer zelf, geslacht respondent:			
<input type="checkbox"/>	man	<input type="checkbox"/>	vrouw

Vragenlijst digipanel

Onderstaand onderzoek gaat over het winkelgedrag van Haarlemmers. De meeste vragen gaan over winkelcentrum Cronjéstraat. Ook als u daar niet of weinig komt is uw mening in het onderzoek van groot belang.

Kunt u aangeven hoe vaak u in de onderstaande winkelcentra winkelt?

	vrijwel dagelijks	2 à 3 x per week	1 x per week	2 à 3 x per maand	1 x per maand of minder	Nooit
Haarlem-Centrum	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
winkelcentrum Schalkwijk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
winkelcentrum Spaarneboog	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marsmanplein	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
buiten Haarlem	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
winkelcentrum Cronjéstraat	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

---- Pagina-einde -----

Welke vervoermiddelen gebruikt u om winkelcentrum Cronjéstraat te bezoeken?
(meer antwoorden zijn mogelijk)

- Lopend
- Fiets
- Bromfiets/scooter
- Bus
- Auto
- Motor
- Trein
- Taxi
- Rolstoel/scootmobiel e.d.

Met welk vervoermiddel heeft u de laatste keer winkelcentrum Cronjéstraat bezocht?

(s.v.p. één antwoord geven)

- Lopend
- Fiets
- Bromfiets/scooter
- Bus
- Auto
- Motor
- Trein
- Taxi
- Rolstoel/scootmobiel e.d.

Welk rapportcijfer geeft u aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat?

(cijfer van 1 t/m 10)

- weet niet/geen mening

---- Pagina-einde ----

Hoe vaak bezoekt u winkelcentrum Cronjéstraat met de auto?

- vrijwel dagelijks
- 2 à 3 x per week
- 1 x per week
- 2 à 3 x per maand
- 1 x per maand of minder

Waar parkeert u – als u winkelcentrum Cronjéstraat met de auto bezoekt – meestal uw auto?

- In de Cronjéstraat zelf
- In de straten rondom de Cronjéstraat
- In parkeergarage Cronjé (onder terrein voormalig Ripperda kazerne)
- Bij de Albert Heijn
- Elders

---- Pagina-einde ----

Parkeert u uw auto weleens in parkeergarage Cronjé (onder terrein voormalige Ripperdakazerne)?

- Ja
- Nee, nooit
- Weet niet

Waarom maakt u geen/niet zo vaak gebruik van parkeergarage Cronjé?



Wat zou er moeten veranderen zodat u (vaker) gebruik gaat maken van parkeergarage Cronjé?



---- Pagina-einde ----

Is het aantal keren dat U gaat winkelen in de Cronjéstraat toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven in de afgelopen vijf jaren?

- toegenomen
- afgenomen
- gelijk gebleven
- kwam in de afgelopen vijf jaren nooit in de Cronjéstraat
- weet ik niet/is niet te zeggen

---- Pagina-einde ----

Wat is de belangrijkste reden dat u meer naar de Cronjéstraat gaat om daar te winkelen?



---- Pagina-einde ----

Wat is de belangrijkste reden dat u minder naar de Cronjéstraat gaat om daar te winkelen?



---- Pagina-einde ----

Zijn uw uitgaven in winkels aan de Cronjéstraat toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven in de afgelopen vijf jaren?

- toegenomen
- afgenomen
- gelijk gebleven
- Weet ik niet/is niet te zeggen

---- Pagina-einde ----

Wat is de belangrijkste reden dat u minder uitgeeft in de winkels aan de Cronjéstraat dan vijf jaar geleden?

(s.v.p. één antwoord geven)

- Ik heb minder te besteden
- Ik heb nog evenveel te besteden maar geef minder uit door de economische recessie
- Ik koop meer via internet
- Door persoonlijke omstandigheden (verhuizing, gezondheid, verandering in huishoudensamenstelling etc.)
- Bereikbaarheid (omdat ik moeilijker bij de winkels in de Cronjéstraat kan komen)
- Weet ik niet precies/verschillende redenen
- Anders,

namelijk:



---- Pagina-einde ----

Wat is de belangrijkste reden dat u meer uitgeeft in de winkels aan de Cronjéstraat dan vijf jaar geleden?

(s.v.p. één antwoord geven)

- Ik heb meer te besteden
- Ik geef meer uit
- Door persoonlijke omstandigheden (verhuizing, gezondheid, verandering in huishoudensamenstelling etc.)
- Bereikbaarheid (omdat ik gemakkelijker bij de winkels in de Cronjéstraat kan komen)
- Weet ik niet precies/verschillende redenen
- Anders,

namelijk:



---- Pagina-einde ----

Sinds 2008 is de Cronjéstraat een deel van de dag dicht voor auto's. In welke mate speelt dit een rol bij de hiervoor genoemde veranderingen van uw winkelgedrag (aantal bezoeken en/of hoeveelheid uitgaven in winkelgebied in winkelgebied Cronjéstraat)?

- heel veel
- veel
- niet veel en niet weinig
- weinig
- heel weinig
- helemaal niet
- n.v.t. ken oude situatie niet

---- Pagina-einde ----

Sinds 2008 is de Cronjéstraat een deel van de dag dicht voor auto's. Vindt u dat voor uw situatie een verbetering of een verslechtering van de bereikbaarheid van de Cronjéstraat?

- verbetering
- verslechtering
- noch verbetering noch verslechtering
- weet niet/geen mening

Is de vervoerswijze (auto, fiets, bus, lopend, etc.) waarop u naar de Cronjéstraat gaat om daar te winkelen in de afgelopen vijf jaren veranderd?

- Ja
- Nee
- Weet niet

---- Pagina-einde ----

Komt u, sinds de Cronjéstraat autovrij is gemaakt, vaker, even vaak of minder vaak met de volgende vervoermiddelen naar de Cronjéstraat?

	vaker	even vaak	minder vaak	weet niet	n.v.t.
lopend	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de brommer/scooter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de motor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
met de taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
per rolstoel/scootmobiel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

---- Pagina-einde ----

De Cronjéstraat is autovrij van 11-17-uur en op donderdag van 11-21 uur. Wat is uw mening hierover? Welke van de onderstaande situaties spreekt u het meeste aan?

(s.v.p. één antwoord geven)

- Het moet blijven zoals het nu is: autovrij van 11-17 uur en op donderdag van 11-21 uur
- Cronjéstraat moet weer de hele dag open zijn voor auto`s
- Cronjéstraat moet autovrij blijven maar dan *korter* dan nu het geval is
- Cronjéstraat moet autovrij blijven en dan *langer* dan nu het geval is
- Weet niet/geen mening
- Anders,

namelijk

---- Pagina-einde ----

Stel dat de Cronjéstraat weer de hele dag open is voor auto's. Zal u dan vaker, minder vaak of even vaak in de Cronjéstraat komen winkelen?

- vaker
- minder vaak
- even vaak
- weet niet/geen mening

Stel dat de Cronjéstraat weer de hele dag open is voor auto's. Zal u dan meer, minder of even veel uitgeven in de winkels in de Cronjéstraat?

- meer
- minder
- even veel
- weet niet/geen mening

---- Pagina-einde ----

Ik wil uw oordeel vragen over een aantal aspecten van de Cronjéstraat.

(Wilt u antwoorden geven in termen van: zeer goed, goed, matig, slecht of zeer slecht)

	zeer goed	goed	redelijk	slecht	zeer slecht	weet niet
diversiteit winkelaanbod	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kwaliteit van de winkels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
prijsniveau van de winkels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
weekmarkt Floresstraat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
horecaterassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
parkeergelegenheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
fietsklimaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bereikbaarheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sfeer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
totale indruk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

---- Pagina-einde ----

Ik wil u een aantal stellingen voorleggen over de Cronjéstraat. Kunt u zeggen of u het er mee eens of oneens bent?

	eens	neutraal	on-eens	weet niet
In de buurt van de Cronjéstraat kan ik goed parkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is <u>niet</u> prettig als er auto's staan geparkeerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De parkeergarage Cronjé ligt <u>niet</u> te ver van winkelcentrum de Cronjéstraat af	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is <u>niet</u> prettig vanwege het fietsverkeer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn voldoende fietsrekken in de Cronjéstraat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is <u>niet</u> prettig vanwege de geparkeerde fietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het verblijf in de Cronjéstraat is prettig vanwege de aanwezige terrassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het laden en lossen in de Cronjéstraat ervaar ik als hinderlijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

---- Pagina-einde -----

Heeft u nog een suggestie om het winkelen in de Cronjéstraat prettiger te maken?

1e suggestie:

2e suggestie:

- mis niets
- weet niet

Wilt u nog iets kwijt over winkelcentrum Cronjéstraat?

Rekent u uw huishouden tot de groep met een laag inkomen, een gemiddeld inkomen of een hoger inkomen?

- Laag inkomen
- Gemiddeld inkomen
- Hoger inkomen
- Weet niet