

Rapport

BEZOEK EN WAARDERING CRONJÉSTRAAT

Bezoekersenquête en peiling Digipanel Haarlem
Juni 2015

COLOFON

Uitgave

I&O Research
Van Dedemstraat 6c
1624 NN Hoorn
0229-282555

Rapportnummer

2015/026

Datum

Juni 2015

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem

Auteur(s)

Drs. Jaap Bouwmeester
Roy van der Hoeve MSc.

Bestellingen

Exemplaren zijn verkrijgbaar bij de opdrachtgever.

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



INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting	5
2. Inleiding	8
3. Bezoekersenquête	10
3.1 Bezoek en vervoermiddelen	10
3.2 Beoordeling winkelgebied	12
3.3 Verkeerssituatie	14
3.4 Ontwikkeling afgelopen jaar	17
3.5 Meningen over openstelling Cronjéstraat voor auto's	19
4. Peiling Digipanel.....	23
4.1 Inleiding.....	23
4.2 Bezoek en vervoermiddelen.....	23
4.3 Beoordeling winkelgebied	25
4.4 Verkeerssituatie	26
4.5 Ontwikkelingen afgelopen jaar	29
4.6 Meningen veranderde openstelling Cronjéstraat voor auto's sinds april 2014.....	33



1

HOOFDSTUK

Samenvatting



1. Samenvatting

Aanleiding en uitvoering onderzoek

Op 13 maart 2014 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de gedeeltelijke openstelling van de Generaal Cronjéstraat voor autoverkeer. De gemeenteraad heeft aan die openstelling de voorwaarde verbonden dat na één jaar een evaluatie zal plaatsvinden. Onder andere dit onderzoek is bedoeld om de huidige situatie te evalueren. De focus ligt daarbij op de bezoekfrequentie en de waardering voor het winkelgebied. Hiervoor is gebruikt gemaakt van twee enquêtes. De bezoekersenquête in het winkelgebied geeft een beeld van de waardering door bezoekers. Hieraan hebben in totaal 539 bezoekers meegedaan. Tegelijkertijd liep er een peiling van het Haarlemse Digipanel. Hierin kwam onder meer de bezoekfrequentie en de bestedingen aan de orde. Van de in totaal 3.083 panelleden vulden 1.609 panelleden de vragenlijst volledig in.

Doel en frequentie bezoek

- Ongeveer drie op de vier inwoners van Haarlem komt wel eens in de Cronjéstraat. De meest frequente bezoekers komen uit Haarlem Noord. Inwoners van het centrum en verder weg gelegen wijken zoals Schalkwijk komen het minst vaak in het winkelgebied. Een groot deel van de bezoekers komt regelmatig in de Cronjéstraat. Zes op de tien komt meerdere keren per week of zelfs bijna dagelijks. Dit patroon is in vergelijking met 2013 niet of nauwelijks veranderd.
- De redenen om de Cronjéstraat te bezoeken zijn in vergelijking met 2013 niet veranderd. Het winkelgebied heeft zowel een functie als recreatief winkelgebied als voor het doen van dagelijkse boodschappen.
- De meeste bezoekers (twee op de drie) zeggen nog even vaak de Cronjéstraat te bezoeken als een jaar geleden. Onder een derde deel is de bezoekfrequentie wel veranderd. De meerderheid van deze groep zegt minder vaak te komen dan een jaar eerder. Dit geldt echter niet voor bezoekers die met de auto komen: zij komen per saldo vaker naar de Cronjéstraat dan in 2013.

Vervoermiddelgebruik

- Uit de peiling van het Digipanel blijkt dat het percentage dat met de auto naar de Cronjéstraat komt niet anders is in 2015 ten opzichte van 2013. In vergelijking met twee jaar eerder parkeert men de auto meer op straat in de Cronjéstraat zelf. De meeste automobilisten parkeren hun auto echter nog steeds in straten rondom de Cronjéstraat of bij de Albert Heijn.
- In de bezoekersenquête is dit beeld minder duidelijk. Het deel dat met de auto komt is vrijwel gelijk gebleven in vergelijking met 2013. Nog steeds komt een aanzienlijk deel van de bezoekers te voet of op de fiets.

Waardering winkelgebied

- Bezoekers van de Cronjéstraat zijn over het algemeen minder positief over het winkelgebied dan twee jaar eerder. Dat geldt voor de totale indruk maar ook voor aspecten als de sfeer, diversiteit van de winkels, het prijsniveau, de kwaliteit en het fietsklimaat. De enige uitzonderingen vormen de bereikbaarheid van het winkelgebied en de parkeergelegenheid. Op deze aspecten is de waardering wel toegenomen. Dit beeld is ook te zien bij de panelleden: de waardering voor de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid nam vergeleken met 2013 iets toe.

Bestedingen

- Het uitgavenpatroon in de Cronjéstraat is voor twee derde van de bezoekers niet anders dan een jaar geleden. Onder de groep die wel een verandering in uitgavenpatroon meldt, zijn degenen die minder uitgeven talrijker dan degenen die meer zijn gaan uitgeven.

Beoordeling huidige verkeerssituatie

- De helft van de panelleden zegt dat de verandering van de verkeerssituatie sinds 1 april 2014 geen invloed had op hun bezoekfrequentie en/of uitgavenpatroon. Ruim een derde zegt dat dit besluit wel invloed heeft gehad op de bezoekfrequentie. Voor een deel van hen heeft het geleid tot een toename van het bezoek en voor een ander deel was een afname het gevolg. Of dit per saldo van invloed is op het aantal bezoeken is niet te zeggen.
- De veranderde verkeerssituatie speelde een belangrijke rol voor panelleden die ander bezoekgedrag lieten zien in het afgelopen jaar. Dit geldt zowel voor bezoekers die de Cronjéstraat meer bezochten als degenen die minder zijn gekomen.
- Van de bezoekers is 44 procent voorstander van een autoluwe Cronjéstraat, onder panelleden is dit 39 procent. In 2013 gaf 67 procent van de bezoekers nog de voorkeur aan een autoluwe Cronjéstraat en dit was onder de panelleden nog 45 procent.

2

HOOFDSTUK

Inleiding



2. Inleiding

Aanleiding

Op 13 maart 2014 heeft de gemeenteraad van Haarlem een besluit genomen over de gedeeltelijke openstelling van de Generaal Cronjéstraat voor het autoverkeer. Per 1 april 2014 is de straat doordeweeks van autoluw naar vrij voor auto's gegaan, maar niet in het weekend.

De raad is toegezegd om de situatie na een jaar te evalueren. Onderdeel van deze evaluatie is een enquête onder bezoeker van de Cronjéstraat en een breder onderzoek onder de inwoners van Haarlem. De bezoekersenquête geeft een beeld van het kwalitatieve oordeel van de bezoekers over het winkelgebied en de ervaringen met de veranderde verkeerssituatie. Het bewonersonderzoek onder het Haarlemse Digipanel geeft inzicht in de mate waarin en met welke frequentie Haarlemmers de Cronjéstraat bezoeken. De enquêtes zijn op dezelfde wijze uitgevoerd in 2013, zodat vergelijking in de tijd mogelijk zijn.

Methode van onderzoek: bezoekersonderzoek

Het bezoekersonderzoek is uitgevoerd door middel van een vragenlijst die face-to-face bij bezoekers van het winkelgebied werd afgenomen. Hierbij zijn enquêteurs ingezet die op vier verschillende dagen de vragenlijst bij de bezoekers afnamen. Dit zijn enquêteurs die ervaring hebben met face-to-face onderzoek. Vooraf aan het onderzoek kregen zij een uitgebreide instructie. Hieronder is een overzicht gegeven van de meetdagen met bijbehorende tijden. Deze komen, met het oog op de vergelijkbaarheid, overeen met de meetdagen van de bezoekersenquête in 2013.

- Dinsdag 17 maart, 13.00-17.00 uur: 85 bezoekers
- Donderdag 19 maart, 9.00-14.30 uur en 16.00-21.00 uur: 189 bezoekers
- Vrijdag 20 maart, 10.00-14.30 uur: 88 bezoekers
- Zaterdag 21 maart 9.30-15.00 uur: 177 bezoekers

In totaal hebben 539 bezoekers deelgenomen aan het onderzoek. Hiervan kwamen er 226 te voet, 169 met de fiets en 97 met de auto naar de Cronjéstraat. Op basis van dit aantal kunnen betrouwbare uitspraken worden gedaan over de totale groep en de verschillende subgroepen van voetgangers, fietsers en automobilisten. Als vuistregel hiervoor wordt vastgehouden aan een omvang van minstens 80-100 personen.

De vragenlijst komt overeen met de vragenlijst die gebruikt is bij de 0-meting in 2013. Deze vragenlijst richt zich op de bereikbaarheid van het winkelgebied, maar ook op de aantrekkelijkheid en de invloed van de openstelling voor auto's in de Cronjéstraat.

Methode van onderzoek: peiling Digipanel

Om ook de mening van minder recente bezoekers van de Cronjéstraat in kaart te brengen, is een peiling gehouden onder het Digipanel van de gemeente Haarlem. Met behulp van het Digipanel voert de gemeente periodiek peilingen uit naar de mening van haar inwoners over uiteenlopende onderwerpen. Alle 3.083 leden van het Digipanel zijn benaderd. Via een e-mail kregen de panelleden een uitnodiging om mee te doen aan dit onderzoek. Na één week is er een herinneringsmail verstuurd. In totaal vulden 1.609 panelleden de vragenlijst volledig in, een respons van 52%. De vragenlijst komt deels overeen met de bezoekersenquête.

Analyse

De uitkomsten worden zoveel mogelijk vergeleken met de resultaten van 2013.

De antwoordcategorieën 'weet niet/n.v.t.' zijn (tenzij anders aangegeven) buiten de analyse gehouden. Indien de percentages niet optellen tot 100 procent, is dit het gevolg van afrondingsverschillen.

3

HOOFDSTUK

Uitkomsten van de bezoekersenquête



3. Uitkomsten van de bezoekersenquête

In maart 2015 is er een bezoekersenquête gehouden onder het winkelend publiek in de Cronjéstraat. Er zijn in totaal 539 enquêtes afgenomen. De meeste bezoekers kwamen uit Haarlem (86 procent), met name uit stadsdeel Noord. Tien procent kwam uit de regio, vier procent van buiten de regio. Van de bezoekers was 59 procent vrouw en 41 procent man. De helft van de bezoekers bracht een half uur of minder door in het winkelgebied. Zestien procent bleef langer dan een uur.

Waar mogelijk zijn verschillende groepen (voetgangers, fietsers, automobilisten) vergeleken. Ook is gekeken naar de uitkomsten van de bezoekersenquête in de Cronjéstraat in 2013.

3.1 Bezoek en vervoermiddelen

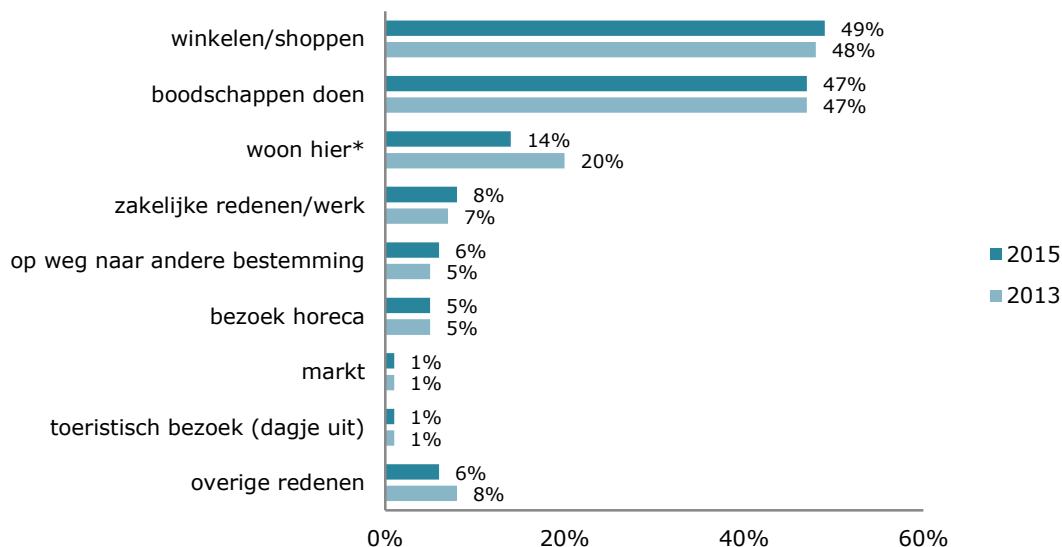
Voornaamste bezoekdoelen net als in 2013 winkelen en boodschappen

De meeste bezoekers aan de Cronjéstraat komen om te winkelen (49 procent) of boodschappen te doen (47 procent). Ten opzichte van 2013 is het voornaamste bezoekdoel weinig veranderd. Bezoek aan de markt of een dagje uit zijn (net als in 2013) minder vaak aanleiding om de Cronjéstraat te bezoeken.

Het type vervoermiddel heeft vrijwel geen invloed op de reden om de Cronjéstraat te bezoeken. Wel zijn voetgangers en fietsers vaker bewoners die in de buurt van het winkelgebied wonen.

Figuur 3.1

Doel bezoek (maximaal drie antwoorden mogelijk)



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

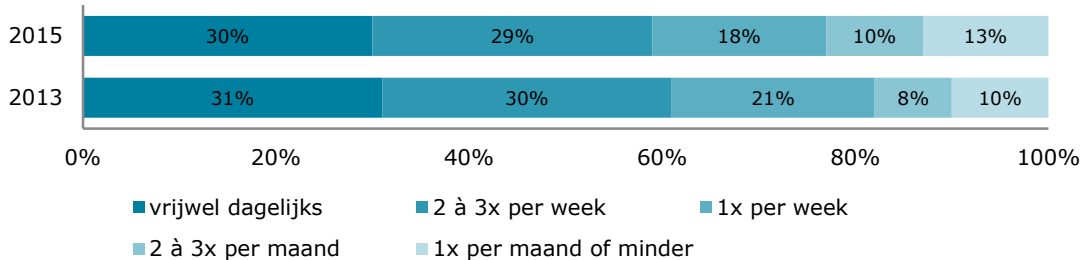
Zes op de tien bezoekers komen meerdere keren per week in de Cronjéstraat

Een groot deel van de bezoekers van de Cronjéstraat komt hier regelmatig. Meer dan de helft (59 procent) bezoekt het winkelgebied minimaal 2 à 3 keer per week. Dertig procent zelfs bijna dagelijks. Ongeveer een kwart weet de winkelstraat minder goed te vinden; zij komen enkele keren per maand of minder in de Cronjéstraat.

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. Vergelijken met de peiling uit 2013 zijn er geen significante verschillen zichtbaar in de bezoekfrequentie.

Figuur 3.2

Frequentie bezoek 2015 en 2013

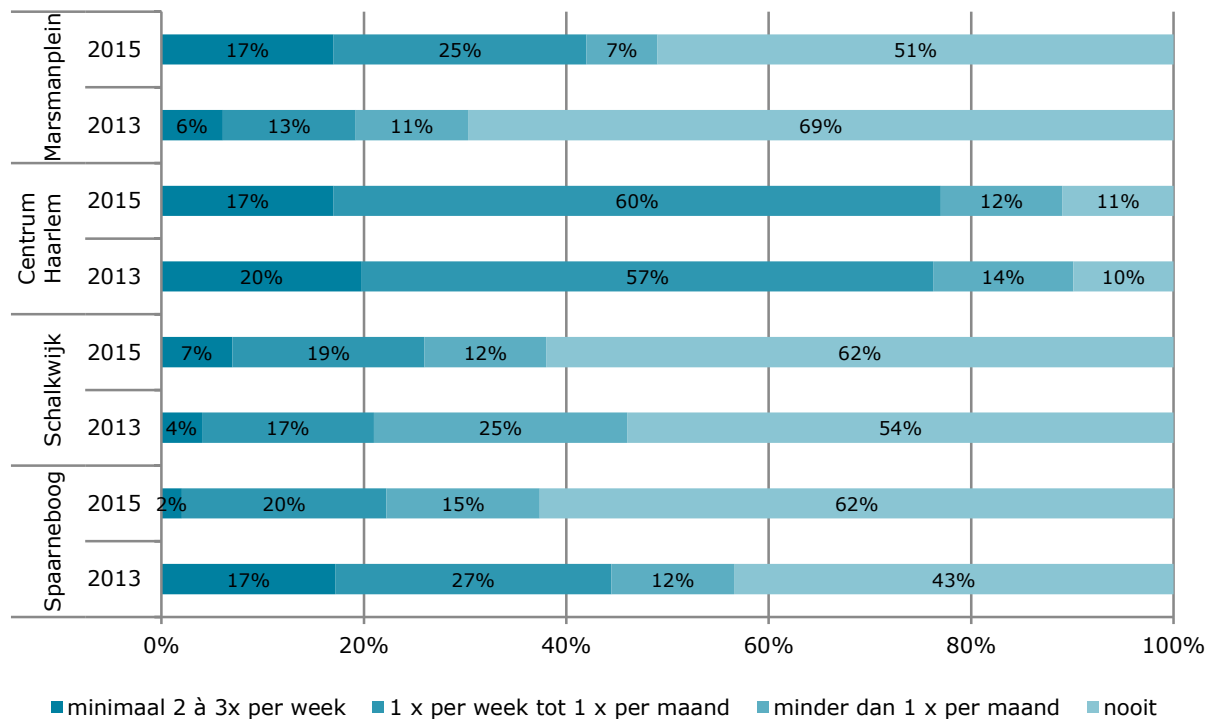


Centrum Haarlem meest populaire winkelgebied onder bezoekers

De bezoekers van de Cronjéstraat bezoeken regelmatig andere winkelgebieden in Haarlem. Het centrum van Haarlem wordt door meer dan driekwart van de bezoekers tenminste één keer per maand bezocht. Iets minder dan de helft van de bezoekers komt ook wel eens op het Marsmanplein. Hiermee doet dit winkelgebied het beter dan in 2013. Spaarneboog en Schalkwijk worden minder als alternatief gebruikt voor de Cronjéstraat om te winkelen. Vergelijken met 2013 is het deel van de bezoekers dat zegt hier nooit te komen groter.

Figuur 3.3

Frequentie bezoek overige winkelgebieden Haarlem

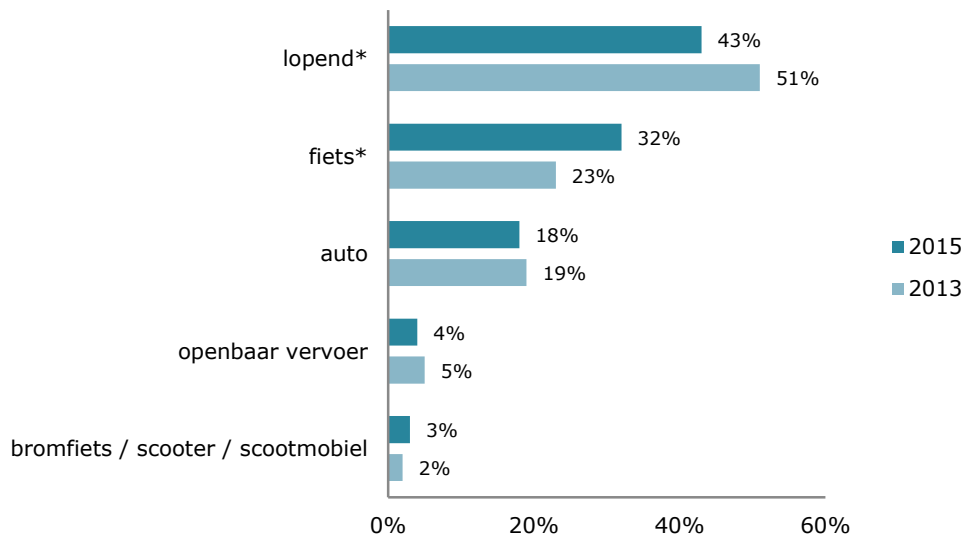


Autogebruik naar Cronjéstraat ten opzichte van 2013 onveranderd

Vier op de tien bezoekers van de Cronjéstraat komen te voet naar het winkelgebied. Dit is het meest populaire vervoermiddel onder bezoekers. In mindere mate gebruikt men de fiets (32 procent) of de auto (18 procent) om naar het winkelgebied te komen. Ten opzichte van 2013 komen minder bezoekers te voet naar de Cronjéstraat, het fietsgebruik is toegenomen. Ongeveer evenveel bezoekers gebruiken de auto om naar het winkelgebied te komen als in 2013. Het minst vaak gebruiken Haarlemmers een bromfiets, scooter of scootmobiel (3 procent).

Figuur 3.4

Gebruikte vervoermiddelen



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

3.2 Beoordeling winkelgebied

Waardering daalt op alle aspecten; alleen bereikbaarheid wordt gunstiger beoordeeld

Aan de bezoekers is gevraagd een rapportcijfer te geven aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat. Gemiddeld geven zij een 7,7. Bezoekers die te voet komen, zijn het meest positief (7,9), maar ook fietsers zijn veelal tevreden (7,8). Automobilisten geven gemiddeld een lager cijfer voor de bereikbaarheid van het winkelgebied, maar nog steeds een ruime voldoende (7,2). Vergelijken met 2013 zijn er geen significante verschillen.

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 wordt door 88 procent van de bezoekers als (zeer) goed gezien. Hiermee doet de bereikbaarheid het nog iets beter dan in 2013. Dit aspect is tevens het enige aspect dat beter wordt beoordeeld dan in 2013. De bereikbaarheid wordt gevolgd door het prijsniveau (65 procent) en de kwaliteit (62 procent) van de winkels en de sfeer en de totale indruk van het gebied (beide 61 procent).

Tabel 3.1

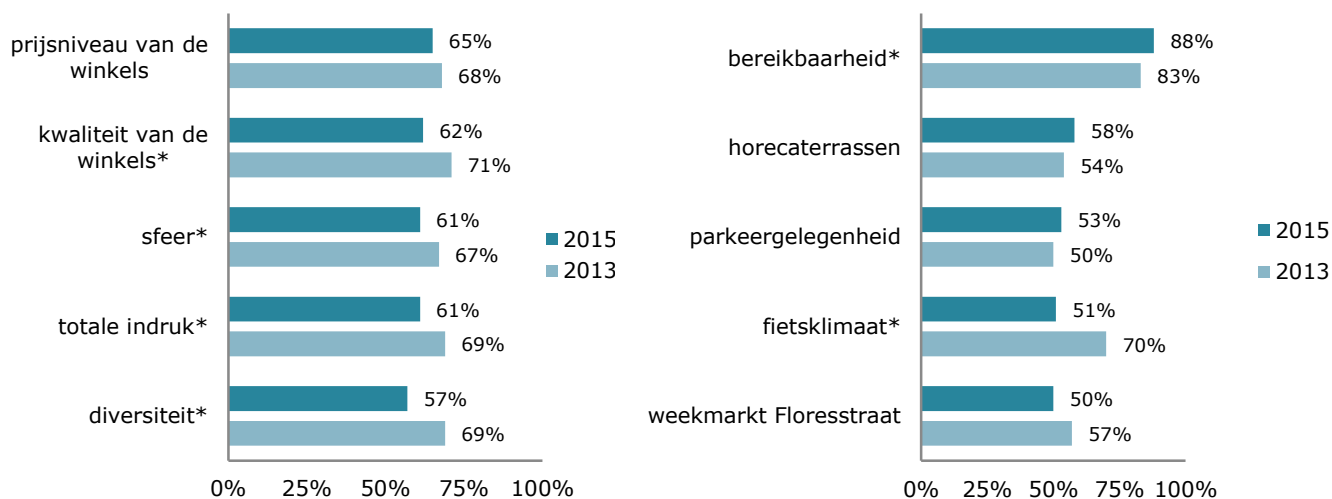
gemiddelde waardering bereikbaarheid

GEMIDDELDE WAARDERING	2015	2013
lopend	7,9	8,0
fiets	7,7	7,8
auto	7,2	6,8
TOTAAL	7,7	7,6

Deze aspecten worden door ongeveer zes op de tien bezoekers goed gewaardeerd. Hiermee neemt de waardering vergeleken met 2013 iets af. Het minst positief is men over de weekmarkt in de Floresstraat, het fietsklimaat en de parkeergelegenheid, maar ook over deze aspecten is tenminste de helft van de bezoekers te spreken. Wel beoordelen respectievelijk 29 procent en 24 procent deze aspecten als (zeer) slecht. Over het fietsklimaat is men aanzienlijk minder positief dan 2 jaar geleden.

Figuur 3.5

Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat, percentage (zeer) goed



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

Er zijn enkele verschillen in de beoordeling tussen de bezoekers die te voet, met de fiets of met de auto naar de Cronjéstraat komen. Voetgangers en fietsers zijn beter te spreken over de bereikbaarheid dan automobilisten. Voetgangers zijn minder positief over het fietsklimaat. Vergeleken met twee jaar geleden zijn automobilisten meer tevreden over de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid in het winkelgebied. Onder fietsers daalde de waardering voor het fietsklimaat en de totale indruk. Voetgangers zijn minder te spreken over de diversiteit en de kwaliteit van de winkels. Ook zijn Haarlemmers die te voet komen minder positief over de weekmarkt in de Floresstraat.

Tabel 3.2

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

	VOETGANGERS		FIETSERS		AUTOMOBILISTEN	
	2015	2013	2015	2013	2015	2013
bereikbaarheid	91%	88%	91%	91%	77%	64%
prijsniveau van de winkels	66%	70%	69%	71%	59%	64%
sfeer	61%	69%	61%	70%	60%	58%
kwaliteit van de winkels	60%	69%	63%	71%	60%	71%
horecaterrassen	59%	62%	56%	48%	58%	39%
diversiteit winkelaanbod	52%	69%	60%	71%	54%	67%
parkeergelegenheid	50%	51%	56%	53%	59%	48%
weekmarkt Floresstraat	49%	60%	51%	56%	42%	54%
fietsklimaat	43%	70%	55%	77%	61%	66%
TOTALE INDRUK	58%	72%	62%	71%	57%	57%

Bezoekers doen verschillende verbeteringsuggesties om het winkelen in de Cronjéstraat prettiger te maken. De suggesties met betrekking tot de verkeerssituatie hebben voornamelijk te maken met het sluiten van de straat voor auto's. Ook het instellen van een 1-richtingsweg noemt men als een optie.

- "Maak het gesloten voor auto's en voor fietsers."
- "Eenrichtingsregeling voor het fietsverkeer instellen."
- "Auto's eruit of vanaf 17:00u."
- "Parkeergarage verbinden met de straat d.m.v. kleur of verbinding."
- "Straat dicht of open schept verwarring. Helemaal open gooien."

Sommige bezoekers noemen het verminderde winkelaanbod en de leegstand die aangepakt moet worden. Volgens anderen moeten de winkeliers hun openingstijden beter afstemmen op elkaar.

- "Meer winkels, leegstand opvullen."
- "Minder verandering in het winkelaanbod."
- "Meer modezaken, modern van aard."
- "Meer diversiteit van winkels."
- "Uniformiteit van openingstijden."

Enkelen zien graag een verbetering van de sfeer en de uitstraling van het winkelgebied door bijvoorbeeld meer terrassen of groen.

- "Meer bloembakken, niet al te groot."
- "Meer gezelligheid/uitstraling."
- "Meer terrassen."
- "Uitstraling van de straat verbeteren."

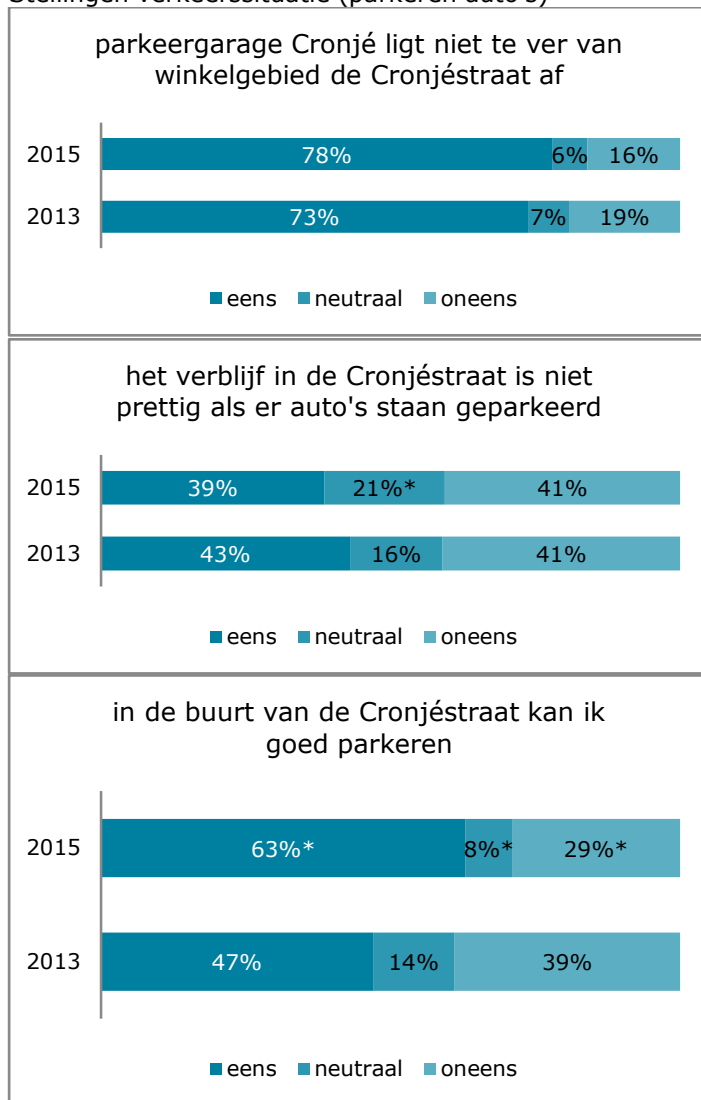
Toegenomen tevredenheid over parkeergelegenheid

Een ruime meerderheid van de bezoekers (63 procent) vindt dat ze in de buurt van Cronjéstraat goed kunnen parkeren. In 2013 was nog minder dan helft van de bezoekers het eens met deze stelling. Meer dan driekwart van de bezoekers is van mening dat de parkeergarage Cronjé niet ver van het winkelgebied af ligt. Zestien procent vindt deze parkeergarage te ver lopen. Over het parkeren in de Cronjéstraat zijn de meningen verdeeld; bijna vier op de tien vindt dit niet prettig, terwijl een even grote groep hier geen problemen mee heeft.

Bezoekers die te voet of met de fiets 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 dat met name voetgangers vaker vinden dat de parkeergarage Cronjé te ver van het winkelgebied af ligt.

Figuur 3.6

Stellingen verkeerssituatie (parkeren auto's)



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

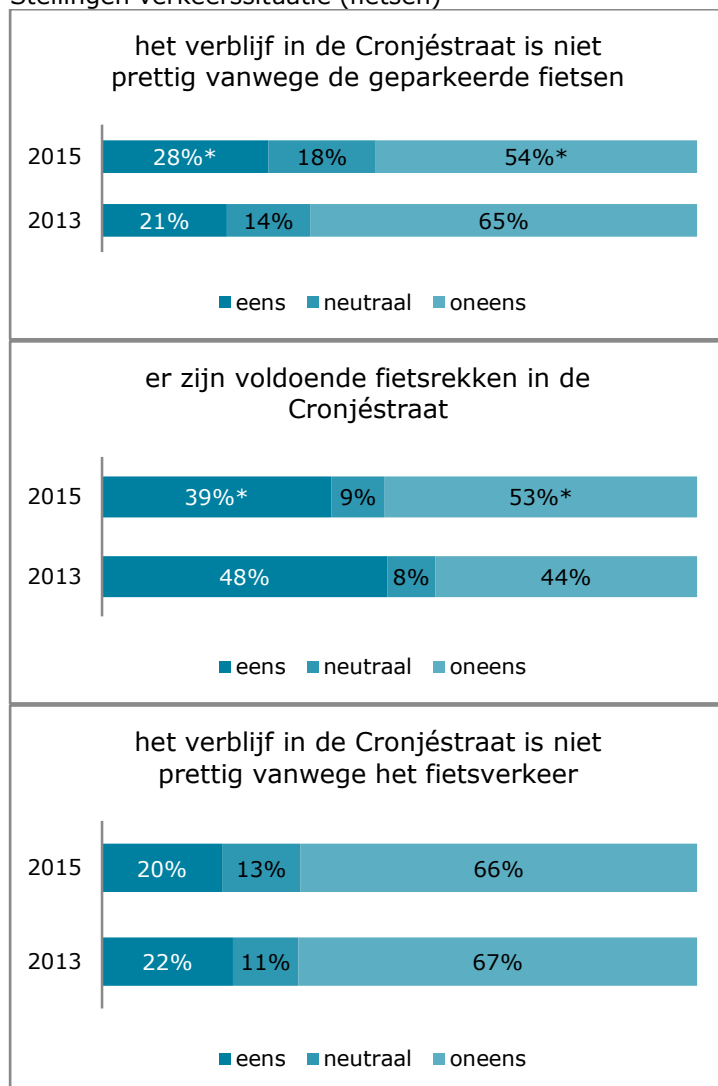
Te weinig fietsrekken aanwezig in de Cronjéstraat

De verkeerssituatie voor fietsers zou volgens bezoekers verbeterd kunnen worden door meer fietsenrekken te plaatsen; 53 procent vindt dat er nu nog onvoldoende fietsenrekken aanwezig zijn. Deze groep nam ten opzichte van 2013 iets toe. Een kwart van de bezoekers ervaart het verblijf als onprettig door de geparkeerde fietsen. De meerderheid heeft hier geen last van. Wel nam het deel dat hier overlast van ervaart iets toe. Het fietsverkeer in het winkelgebied is voor twee op de drie bezoekers niet storend. Voor twee op de tien geldt dit wel als hinderlijk.

Met name voetgangers storen zich aan de geparkeerde fietsen en het algehele fietsverkeer in de Cronjéstraat. Vooral fietsers, maar ook voetgangers vinden dat er te weinig fietsrekken aanwezig zijn in de straat.

Figuur 3.7

Stellingen verkeerssituatie (fietsen)



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

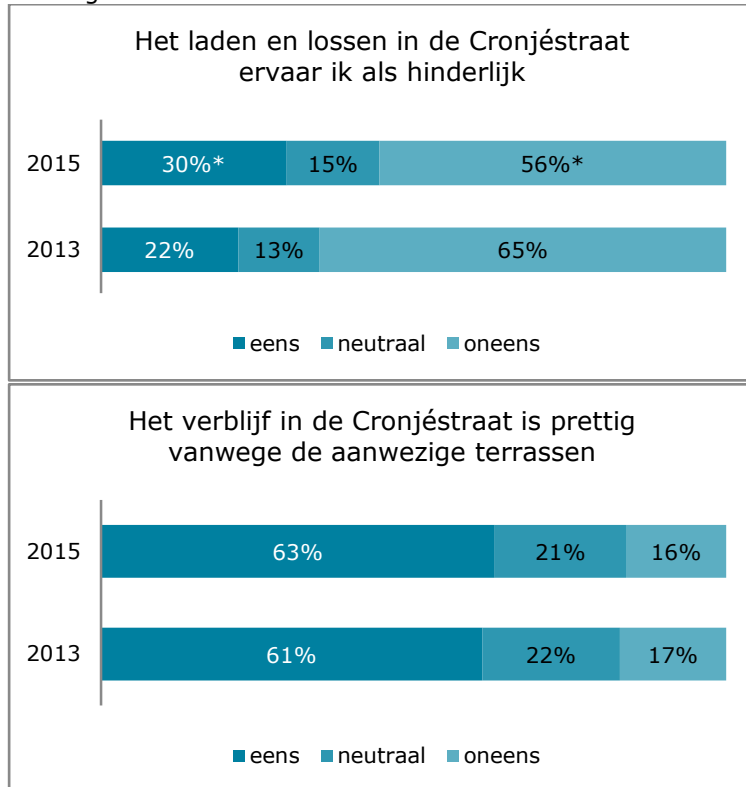
Drie op de tien bezoekers storen zich aan het laden en lossen

Het laden en lossen in de Cronjéstraat wordt door 30 procent van de bezoekers als hinderlijk gezien. Hieraan stoort men zich meer dan twee jaar geleden. De meerderheid (63 procent) vindt het verblijf in de winkelstraat prettig door de aanwezige terrassen.

Bezoekers die lopend naar de Cronjéstraat komen zijn het meest enthousiast over de aanwezige terrassen in het winkelgebied.

Figuur 3.8

Stellingen verkeerssituatie



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

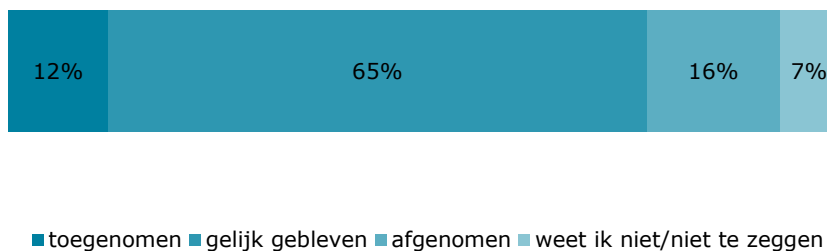
3.4 Ontwikkeling afgelopen jaar

Bezoekfrequentie voor meeste bezoekers gelijk gebleven

Bijna twee op de drie bezoekers van de Cronjéstraat komt nog even vaak in het winkelgebied als een jaar geleden. Twaalf procent zegt vaker te komen tegenover 16 procent die minder vaak komt. In de vorige bezoekersenquête is gevraagd naar bezoeksontwikkeling in de afgelopen vijf jaar. Door de veranderde vraagstelling is de uitkomst niet direct te vergelijken. Het algemene beeld lijkt op het eerste gezicht niet anders; de meerderheid zag ook toen een onveranderde bezoekfrequentie. Het enige verschil is dat deze groep iets is toegenomen terwijl het deel dat een toe- of een afname ervaart iets verminderde.

Figuur 3.9

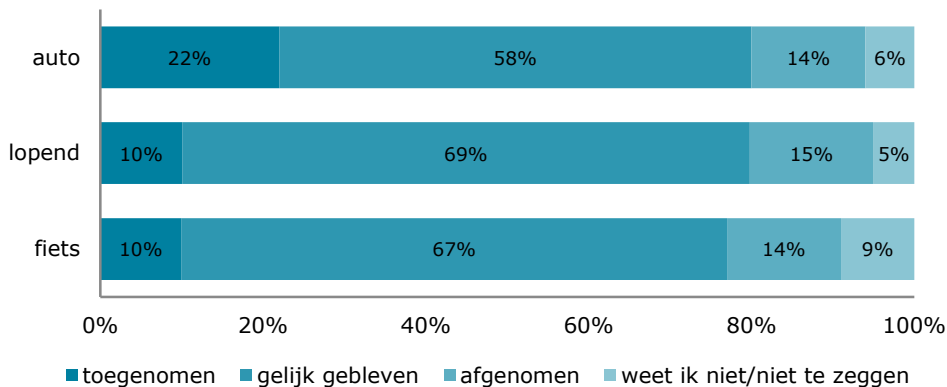
Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen jaar



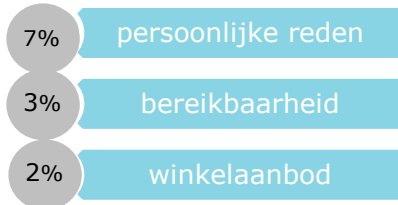
De ontwikkeling van de bezoekfrequentie blijkt samen te hangen met het gebruikte vervoermiddel. Het bezoek van automobilisten is vaker toegenomen dan bezoekers die te voet of met de voet naar de Cronjéstraat gaan. In de bezoekersenquête van 2013 was een omgekeerd beeld zichtbaar; hier waren het vooral de fietsers en de voetgangers die vaker naar de Cronjéstraat kwamen vergeleken met vijf jaar eerder.

Figuur 3.10

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel



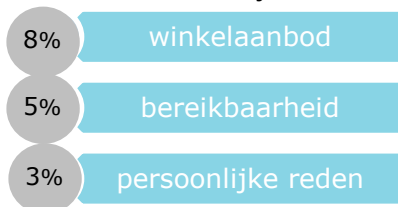
Redenen waarom 12% van de bezoekers méér winkelt in de Cronjéstraat



Wanneer de bezoekers wordt gevraagd naar de belangrijkste reden dat zij méér in de Cronjéstraat winkelen, worden vooral persoonlijke redenen genoemd, zoals een verhuizing, of een verandering in de werksituatie of gezinssamenstelling. De rest noemt de mogelijkheid om het winkelgebied ook met de auto te bereiken of het winkelaanbod. Een aantal reacties:

- "Ons kindje is geboren, daarom ga ik meer wandelen met de kinderwagen o.a. in de Cronjéstraat!"
- "De paaltjes zijn weg, waardoor er weer auto's mogen rijden."
- "Het is een leuke winkelstraat."

Redenen waarom 16% van de bezoekers minder winkelt in de Cronjéstraat



De voornaamste redenen om minder gebruik te maken van het winkelgebied, is de waargenomen achteruitgang van het winkelaanbod. Ook de bereikbaarheid en persoonlijke redenen spelen een rol. Een aantal toelichtingen:

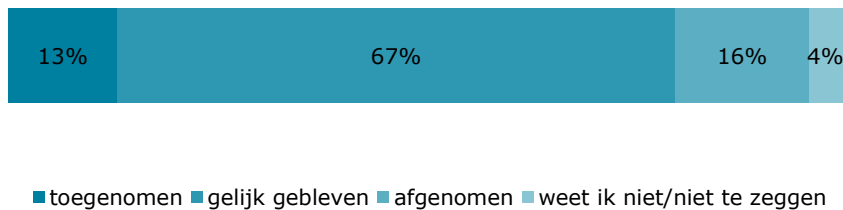
- "Er zijn steeds minder winkels, er is veel leegstand."
- "Je kunt er niet gratis parkeren."
- "Het is moeilijk wanneer auto's wel zijn toegestaan."
- "Je kan niet op zaterdag met de auto in de Cronjé!"
- "Ik heb last van de auto's die er rijden."

Uitgavenpatroon bezoekers veelal onveranderd in het afgelopen jaar

De bestedingsontwikkeling van bezoekers laat hetzelfde beeld zien als de bezoekfrequentie. Twee derde zegt ongeveer hetzelfde uit te geven als een jaar geleden. Dertien procent geeft meer uit en zestien procent zag een afname in de uitgaven bij winkels aan de Cronjéstraat. In 2013 had de meerderheid van de bezoekers geen veranderd uitgavenpatroon dan vijf jaar eerder. Wel was het deel dat van een toe- of afname sprak iets groter in die peiling.

Figuur 3.11

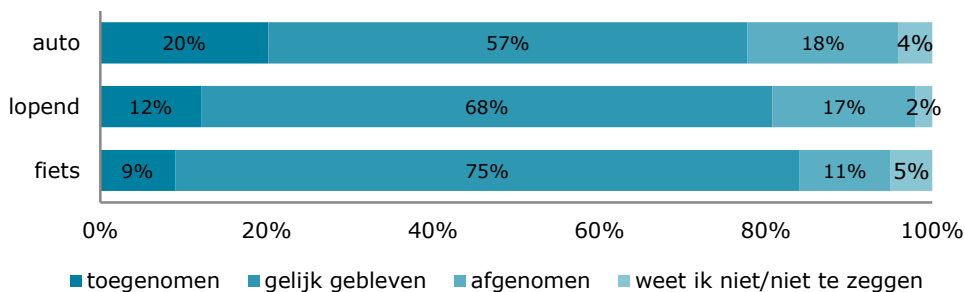
Ontwikkeling bestedingen afgelopen jaar



Ook bij de bestedingen zijn het vooral bezoekers die met de auto naar de Cronjéstraat komen die een toename constateren. Onder fietsers is dit het minst van toepassing; hier zegt driekwart dat de bestedingen het afgelopen jaar gelijk zijn gebleven. Het grote verschil met de eerdere peiling is ook hier de ontwikkeling van bezoekers die met de auto komen; in 2013 zag 38 procent van de automobilisten een afname en 9 procent een toename in de bestedingen.

Figuur 3.12

Ontwikkeling bestedingen afgelopen jaar, uitgesplitst naar gebruikte vervoermiddel



3.5 Meningen over openstelling Cronjéstraat voor auto's

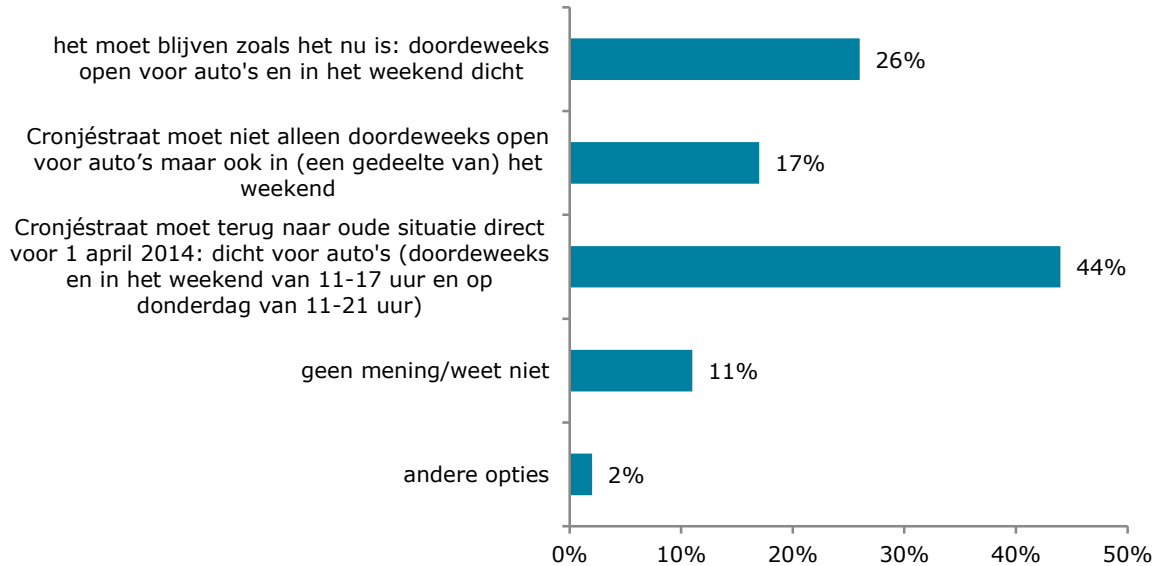
Meningen verdeeld over verkeerssituatie Cronjéstraat

Meer dan vier op de tien bezoekers wil terug naar de oude situatie waar de Cronjéstraat doordeweeks en in het weekend gesloten is voor auto's (tussen 11.00 en 17.00 uur en op donderdag van 11.00 tot 21.00 uur). Een kwart is voorstander van de huidige situatie waarbij auto's doordeweeks worden toegestaan. Zeventien procent wil auto's behalve doordeweeks ook in het weekend toestaan en 11 procent heeft geen duidelijke mening. In 2013 was twee derde van de bezoekers nog voorstander van de toenmalige, autoluwe verkeerssituatie.

Vooral bezoekers die lopend of met de fiets naar de Cronjéstraat gaan willen terug naar de oude situatie. Automobilisten willen dit logischerwijs minder vaak.

Figuur 3.13

Voorkeurssituatie Cronjéstraat



Voor drie op de tien bezoekers heeft de openstelling voor auto's (zeer) veel invloed op hun bezoekfrequentie het afgelopen jaar. Voor iets meer dan de helft heeft dit weinig tot geen invloed gehad.

Figuur 3.14

Invloed van doordeweekse openstelling voor auto's op bezoekfrequentie



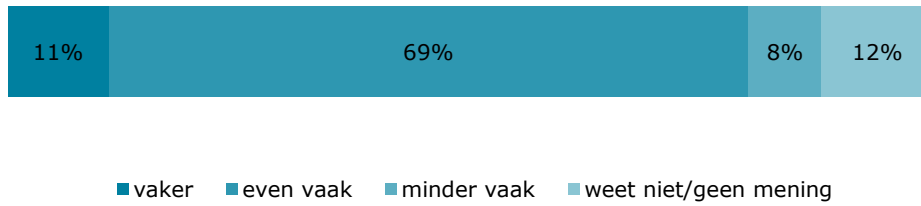
Meerderheid verwacht geen andere bezoekfrequentie bij autoluwe Cronjéstraat

Een eventuele sluiting van de Cronjéstraat voor auto's zou ertoe leiden dat 11 procent van de huidige bezoekers de winkelstraat vaker bezoekt. Acht procent verwacht echter minder vaak naar de Cronjéstraat te gaan als deze niet langer auto's toestaat tussen en 11.00 en 17.00 uur. Bijna zeven op de tien bezoekers denkt dat het dichtgaan voor auto's geen invloed zal hebben op hun bezoekgedrag. Twaalf procent weet niet welk effect dit zal hebben.

Onder automobilisten is de groep die verwacht minder te komen bij een autoverbod (25 procent) aanzienlijk groter dan fietsers (5 procent) of voetgangers (4 procent). Ook denken vooral fietsers juist vaker te komen bij een sluiting van de Cronjéstraat voor auto's.

Figuur 3.15

Effect sluiting Cronjéstraat voor auto's op frequentie bezoek



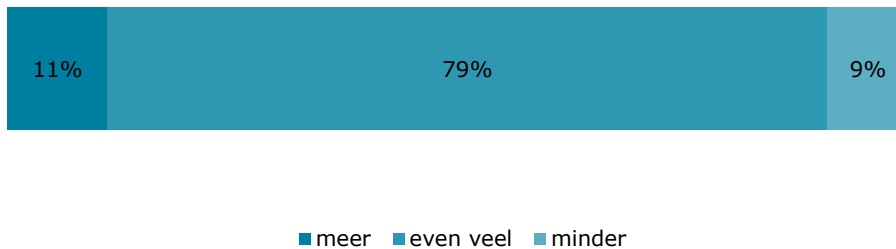
Acht op de tien verwacht even veel te besteden bij autoluwe Cronjéstraat

Wanneer de Cronjéstraat wordt gesloten voor auto's zegt 9 procent van de bezoekers minder te zullen gaan besteden. Elf procent verwacht juist een toename van bestedingen. Bijna acht op de tien bezoekers verwacht geen ander uitgavepatroon te hebben bij een veranderde verkeerssituatie. Tien procent weet niet welke invloed het autoverbod zal hebben.

Het zijn vooral automobilisten die een afname van de bestedingen verwachten als auto's geweerd worden in de Cronjéstraat. Ruim een kwart verwacht een afname wanneer dit zich voordoet. Onder fietsers is dit 6 procent en onder voetgangers 4 procent.

Figuur 3.16

Effect sluiting Cronjéstraat voor auto's op bestedingen



4

HOOFDSTUK

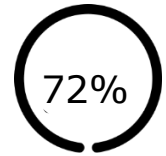
Peiling Digipanel



4. Peiling Digipanel

4.1 Inleiding

In maart 2015 is er een peiling gehouden onder het Digipanel van de gemeente Haarlem. Dit geeft een beeld van de mate waarin het bezoek vanuit Haarlem zich heeft ontwikkeld. Bezoek vanuit andere gemeenten¹ is hiermee niet vast te stellen. Van de 3.083 panelleden hebben 1.609 de vragenlijst volledig ingevuld. Dit komt neer op een respons van 52%. Er hebben iets meer mannen gerespondeerd dan vrouwen (54 om 46 procent). Waar mogelijk zijn vergelijkingen gemaakt met de bezoekersenquête (zie hoofdstuk 3).



4.2 Bezoek en vervoermiddelen

Van de Haarlemmers komt wel eens in de Cronjéstraat

Bezoek aan Cronjéstraat onveranderd sinds 2013

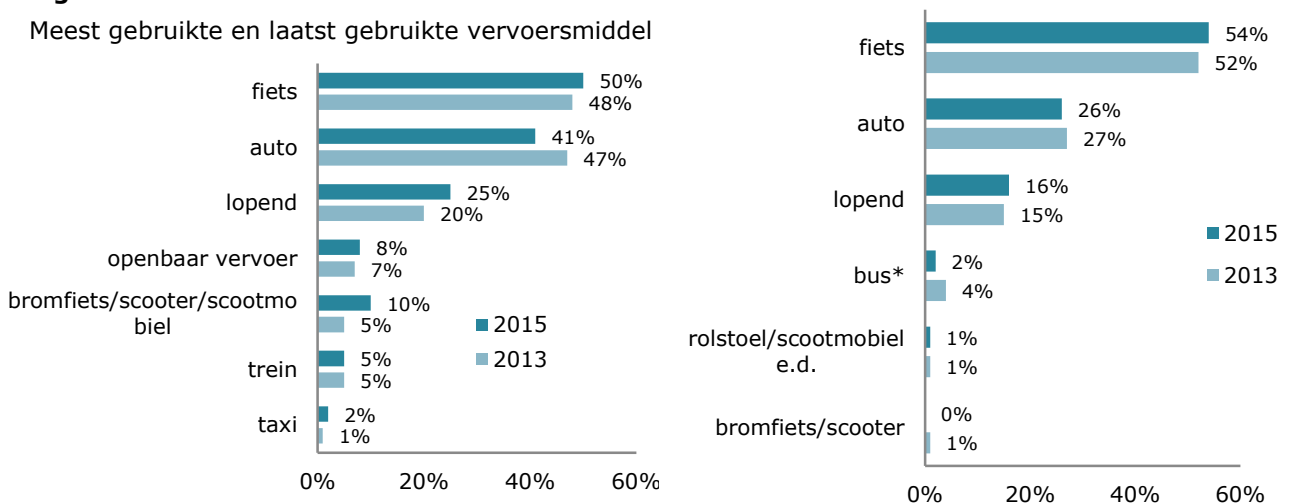
Bijna driekwart van de Haarlemmers komt wel eens in het winkelgebied Cronjéstraat. Hiermee is het na het centrum het meest bezochte winkelgebied van Haarlem. Veel panelleden komen niet vaker dan één keer per maand (39 procent) in de Cronjéstraat. Twintig procent komt wekelijks in het winkelgebied. Hiermee komen panelleden ongeveer even vaak in de Cronjéstraat als in 2013. De meest frequente bezoekers komen uit stadsdeel Noord, terwijl inwoners uit Schalkwijk en Centrum het minst vaak in de Cronjéstraat zijn te vinden. Ook dit is niet anders vergeleken met 2 jaar geleden.

Fiets meest gebruikte vervoermiddel voor bezoek aan Cronjéstraat

Ruim de helft van de panelleden gaat meestal met de fiets naar de Cronjéstraat. Iets minder vaak gebruikt men de auto om het winkelgebied te bezoeken. Hiermee zijn dit de meest gebruikte vervoermiddelen onder de panelleden. Ten opzichte van 2013 is hier weinig verandering in gekomen. Inwoners vanuit Haarlem Noord komen het meest met de fiets (77 procent) of lopend (45 procent). Het autogebruik is het hoogst onder inwoners van Oost (39 procent) en Schalkwijk (37 procent). Vanuit Centrum komt 28 procent vooral met de auto en vanuit Noord is dat 21 procent. Dit beeld wijkt vrij sterk af van de bezoekersenquête, waaruit blijkt dat bezoekers vooral te voet en met de fiets naar de Cronjéstraat komen. Dit heeft te maken dat bezoekers die dichterbij wonen relatief vaker het winkelgebied bezoeken dan Haarlemmers die van verder komen. Bezoekers die verder van het winkelgebied af wonen zullen vaker de auto gebruiken om de Cronjéstraat te bezoeken.

Figuur 4.1

Meest gebruikte en laatst gebruikte vervoersmiddel



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

¹ Uit de bezoekersenquête blijkt dat 14% van de bezoekers van de Cronjéstraat van buiten Haarlem komt.

Tabel 4.1

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

	CENTRUM		ZUID-WEST		OOST		NOORD		SCHALKWIJK		TOTAAL	
minimaal 2 a 3 x per week	1	3%	1	1%	2	3%	8	5%	0	0%	12	2%
1 x per week	0	0%	2	2%	7	9%	29	17%	0	0%	38	8%
2 a 3 x per maand	5	14%	10	11%	12	16%	41	25%	6	7%	74	16%
1 x per maand of minder	29	83%	79	86%	54	72%	89	53%	79	93%	330	73%
TOTAAL	35	100%	92	100%	75	100%	167	100%	85	100%	454	100%

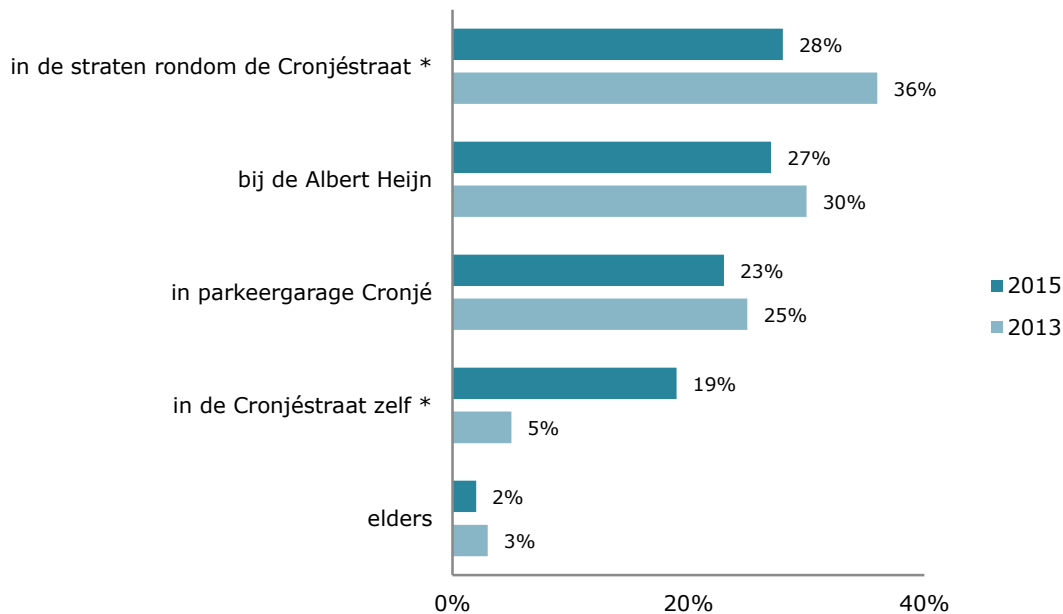
Parkeren in Cronjéstraat is toegenomen, meerderheid parkeert nog steeds elders

De panelleden die met de auto komen, parkeren meestal in de straten rondom de Cronjéstraat (28 procent) of bij de Albert Heijn (27 procent). Minder dan een kwart kiest voor de parkeergarage Cronjé. Vergeleken met twee jaar geleden parkeert men minder vaak rondom het winkelgebied, maar vaker in de Cronjéstraat zelf. De gebruikmaking van de parkeergarage Cronjé daalde van 41 procent in 2013, naar 37 procent in 2015.

Figuur 4.2

Meest gebruikte parkeerplek

Van de automobilisten parkeert wel eens in de parkeergarage Cronjé



* = significant (p<0.05) verschil met 2013

Automobilisten die niet parkeren in parkeergarage Cronjé is gevraagd naar de reden hiervoor. De meeste genoemde redenen hebben betrekking op de ongunstige ligging van de parkeergarage. Anderen noemen de hoge parkeertarieven of aanwezigheid van alternatieve locaties.

- "Te ver weg van de daadwerkelijke winkels."
- "Te hoge parkeertarieven."
- "Te duur en te ver lopen met boodschappen."
- "Omdat ik het altijd combineer met boodschappen bij de AH."
- "De garage ligt ongunstig voor de winkels die ik bezoek."
- "Albert Heijn ligt dichterbij en is gratis."

Om potentiële bezoekers voor de parkeergarage te trekken noemen panelleden met name de kosten die omlaag moeten of zelfs helemaal moeten verdwijnen. Anderen zijn helemaal niet van plan om hun auto in de Cronjé te parkeren.

- "Niets voor mij, zie er geen noodzaak in."
- "Weinig. De AH is gewoon praktischer."
- "Misschien als het ook gratis parkeren is. Maar dan nog ligt AH dichterbij."
- "Lagere tarieven of gratis gebruik gedurende winkeltijden."
- "Goedkoper parkeren."
- "Geen idee ben er nooit binnen geweest."
- "De garage zou dichterbij de winkels moeten zijn."

4.3 Beoordeling winkelgebied

Automobilisten waarderen de bereikbaarheid beter dan in 2013

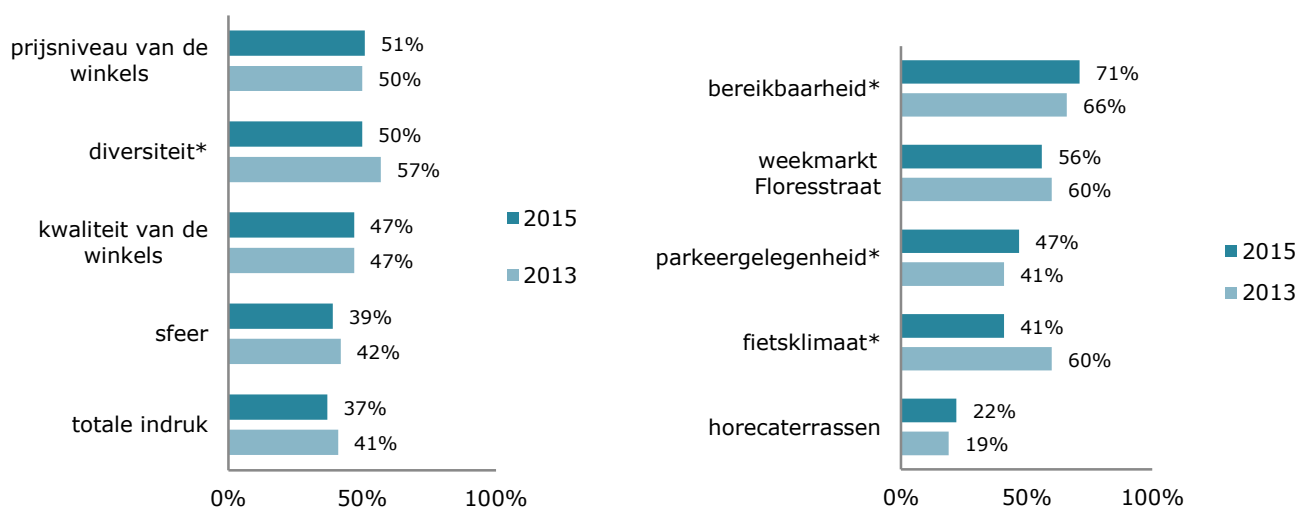
Aan de panelleden is gevraagd een rapportcijfer te geven aan de bereikbaarheid van de Cronjéstraat. Gemiddeld geven zij een 7,6. Ook in 2013 waarderen de panelleden de bereikbaarheid hoog. Het hoogste rapportcijfer geven inwoners die lopend naar de Cronjéstraat komen (7,8), gevolgd door fietsers (7,7). Automobilisten waarderen de bereikbaarheid (7,2) iets beter dan in 2013.

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 (71 procent), de weekmarkt in de Floresstraat (56 procent) en het prijsniveau van de winkels (51 procent). Ten opzichte van 2013 zijn de panelleden meer tevreden over de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid van de Cronjéstraat. Dit zijn de enige aspecten die een positieve ontwikkeling laten zien. Minder positief is men over de horecaterrassen, de sfeer en de totale indruk. Vergeleken met 2013 scoren de diversiteit en het fietsklimaat in de Cronjéstraat lager.

GEMIDDELDE WAARDERING	2015	2013
lopend	7,8	7,9
fiets	7,7	7,7
auto	7,2	6,9
TOTAAL	7,6	7,5

Figuur 4.3

Beoordeling aspecten winkelgebied Cronjéstraat, percentage (zeer) goed.



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013



Panelleden doen verschillende suggesties om het winkelen in de Cronjéstraat prettiger te maken. De verbeteringsuggesties hebben betrekking op het aanbod van de winkels en de diversiteit van het winkelaanbod. Sommige panelleden missen specifieke winkels, anderen noemen de leegstand waaraan men zich ergert.

- "Betere winkels, creatieve oplossingen voor de leegstand."
- "De diversiteit van de winkels moet niet verder inboeten, het moet geen eentonig modestraatje worden."
- "Diversiteit van winkelaanbod verbeteren."
- "Hoger kwaliteit aanbod."
- "Inrichten als winkelstraat en niet als verkeersader."
- "Leegstaande winkels opvullen met vernieuwende initiatieven."
- "Als er koopavond is ALLE winkels open en niet de helft dicht."

Ook noemen Haarlemmers verbeteringen die de sfeer en de uitstraling van de winkelstraat moeten verbeteren. Hier noemt men de overkapping die een opknappbeurt kan gebruiken of opfleuring door bloemen- en plantenbakken.

- "Luifels (plastic overkapping) weg en panden restaureren. Muziek is geen toevoeging, eerder een aanfluiting."
- "Mag wel iets vernieuwd worden. Heeft nu een ouderwetse uitstraling."
- "Meer groen bomen, plantenbakken, geveltuintjes etc."
- "Meer horeca gelegenheden met terras."
- "Opknappen van de overkapping, ziet er nu troosteloos uit."

Verbetersuggesties die betrekking hebben op het verkeer, hebben vrijwel allemaal te maken met het opnieuw afsluiten van het (auto)verkeer in de Cronjéstraat. Enkele opmerkingen gaan over het gratis maken van parkeren in de parkeergarage Cronjé of het plaatsen van een fietsenstalling.

- "Weer afsluiten voor auto's."
- "Zorgen voor (gratis) openbare fietsstalling (zoals ook op de Botermarkt en bij de Grote Markt)."
- "Sluit de winkelstraat geheel af voor doorgaand verkeer (auto's en fietsen en brommers met uitzondering van voetgangers) en laat alleen bevoorrading toe."
- "Parkeergarage gratis maken."
- "Gewoon houden zoals het nu is."
- "Geen auto's, geen fietsers, maar een wandelgebied."

4.4 Verkeerssituatie

Meerderheid is te spreken over parkeermogelijkheden in de buurt van Cronjéstraat

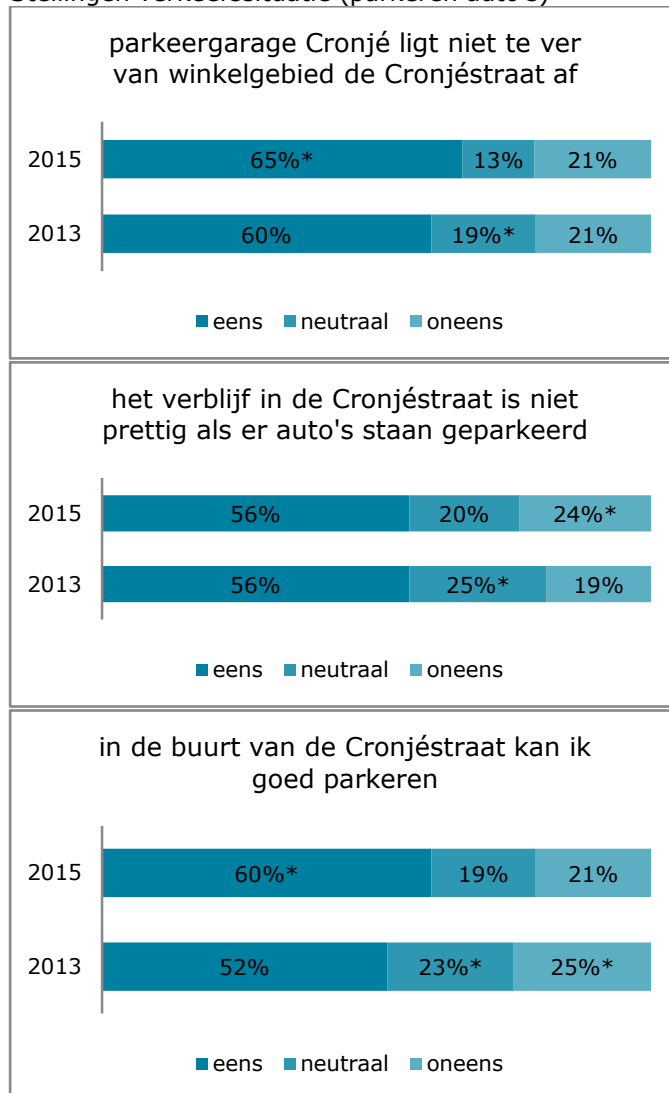
Het deel van de panelleden dat spreekt over goede parkeermogelijkheden is ten opzichte van 2013 iets toegenomen. Dit geldt ook voor Haarlemmers die vinden dat de parkeergarage Cronjé niet ver van het winkelgebied vandaan is. Bijna tweederde van de panelleden deelt deze mening. Ruim de helft vindt het verblijf in de Cronjéstraat niet prettig als er auto's geparkeerd staan. Een kwart ziet dit niet als een probleem. Dit gedeelte is ook iets toegenomen ten opzichte van de peiling uit 2013.



Vergeleken met de bezoekersenquête storen panelleden zich vaker aan geparkeerde auto's in de Cronjéstraat. Ook zijn ze iets minder te spreken over de afstand tussen parkeergarage Cronjé en het winkelgebied.

Figuur 4.4

Stellingen verkeerssituatie (parkeren auto's)



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

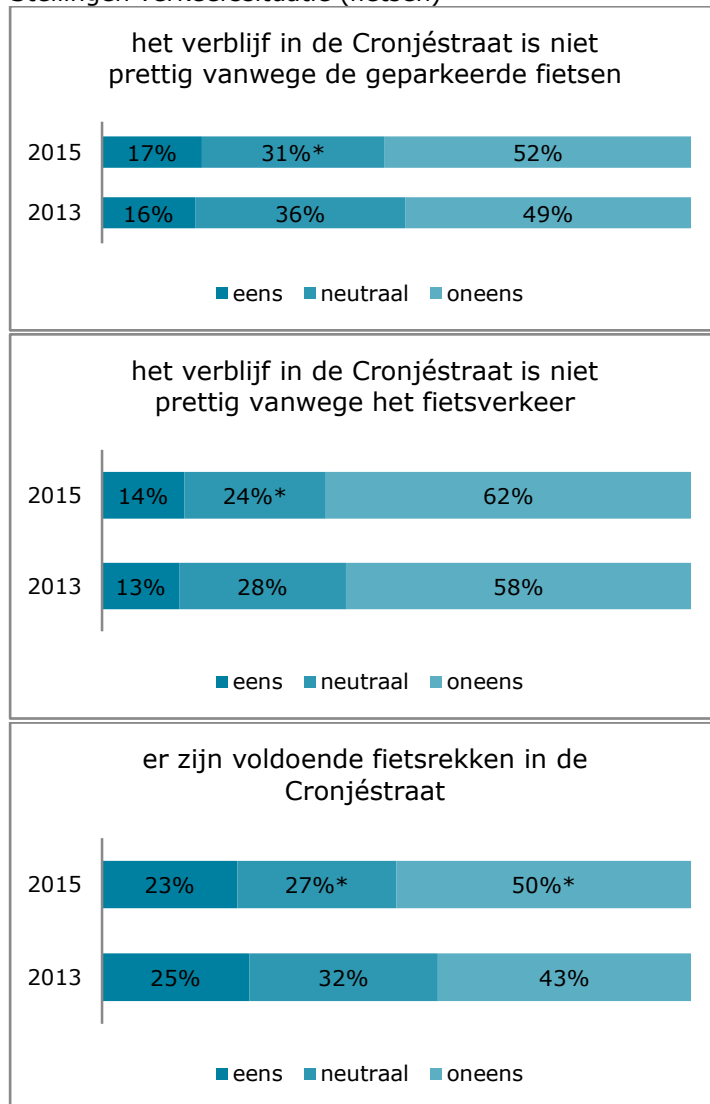
Fietsverkeer geen grote ergernis onder panelleden

Veertien procent van de Haarlemmers vindt het verblijf in de Cronjéstraat niet prettig vanwege het fietsverkeer. De meerderheid ondervindt geen last hiervan. Hetzelfde geldt voor overlast van geparkeerde fietsen. Een op de zeven panelleden ziet dit als hinder tijdens hun bezoek aan de Cronjéstraat. Het plaatsen van extra fietsenrekken zou volgens een kwart van de panelleden de situatie in de Cronjéstraat verbeteren. De helft vindt dat er te weinig fietsenrekken aanwezig zijn in het winkelgebied. Deze groep nam iets toe vergeleken met 2013.

Ten opzichte met de bezoekersenquête vinden de panelleden het verblijf in de Cronjéstraat minder vaak hinderlijk vanwege het fietsverkeer en/of de geparkeerde fietsen. Wel zijn panelleden minder te spreken over de aanwezigheid van voldoende fietsrekken.

Figuur 4.5

Stellingen verkeerssituatie (fietsen)



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

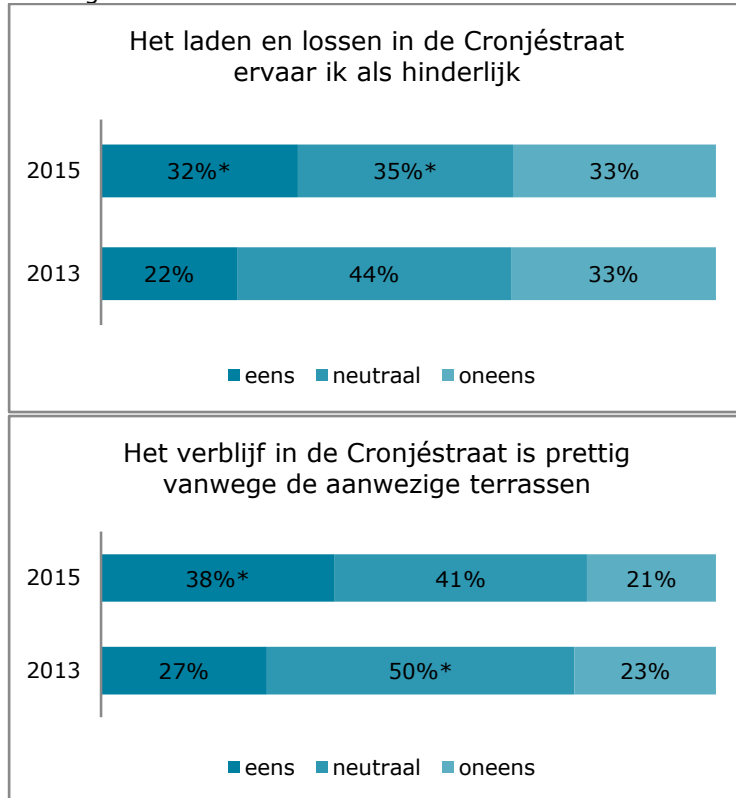
Meningen over de aanwezige terrassen en het laden en lossen zijn verdeeld

Het laden en lossen in de Cronjéstraat wordt door 32 procent van de panelleden als hinderlijk gezien. Dit is meer dan in 2013. Een ongeveer even groot deel ervaart echter geen overlast hiervan. De aanwezige terrassen zorgen voor 38 procent van de Haarlemmers voor een prettig verblijf in de Cronjéstraat. Dit is een verbetering ten opzichte van 2 jaar geleden.

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

Figuur 4.6

Stellingen verkeerssituatie



* = significant ($p < 0.05$) verschil met 2013

4.5 Ontwikkelingen afgelopen jaar

Bezoekfrequentie is voor grootste deel gelijk gebleven

De meerderheid van de panelleden komt ongeveer even vaak in de Cronjéstraat als een jaar geleden. Zes procent komt vaker dan voorheen, terwijl 18 procent minder vaak zegt te komen. Per saldo ziet men dus vaker een afname van het bezoek. Een op de vijf weet niet of het bezoek het afgelopen jaar toe- of afnam. Dit zijn vooral Haarlemmers die niet (vaak) de Cronjéstraat bezoeken. In de vorige peiling werden de panelleden gevraagd naar hun bezoeksontwikkeling in de afgelopen vijf jaar. Door de veranderde vraagstelling is de uitkomst niet direct te vergelijken. Er lijkt er op het eerste gezicht weinig veranderd; 10 procent sprak van een toename, tegenover 22 van een afname. Ook toen kwam de meerderheid ongeveer even vaak in de Cronjéstraat als voorheen.

Opvallend is dat met name inwoners vanuit stadsdeel Noord (21 procent) en Oost (20 procent) het afgelopen jaar minder naar de Cronjéstraat gaan. In Schalkwijk is deze groep het kleinst (14 procent). Vanuit Noord komt ook het grootste deel dat zegt vaker te komen in de Cronjéstraat (9 procent).

Figuur 4.7

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen jaar

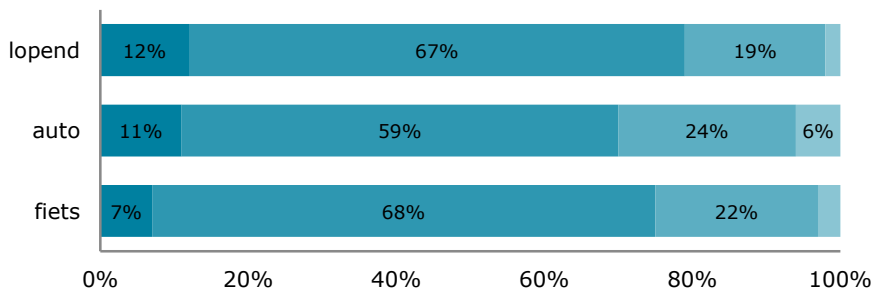


■ toegenomen ■ gelijk gebleven ■ afgenomen ■ weet ik niet/niet te zeggen

Het type vervoersmiddel waarmee men naar de Cronjéstraat komt geeft geen invloed op de bezoekfrequentie. Zowel voetgangers, fietsers als automobilisten zien per saldo een afname van hun bezoek. Het deel dat per saldo een afname ervaart is wel het laagst bij voetgangers.

Figuur 4.8

Ontwikkeling frequentie bezoek afgelopen jaar, naar vervoermiddel



■ toegenomen ■ gelijk gebleven ■ afgenomen ■ weet ik niet/niet te zeggen

De belangrijkste redenen voor bezoekers om minder vaak in de Cronjéstraat te winkelen zijn verschillend. Veelal noemen panelleden het verminderde winkelaanbod en het toegenomen autoverkeer.

- "De straat is weer open voor auto's en daarom veel te gevaarlijk geworden."
- "Fietsen is een ergernis en veel winkels verdwijnen."
- "Geen interessant of onderscheidend winkelaanbod."
- "Parkeren, maar ook het aanbod van winkels"
- "Woon niet meer in de buurt."

Haarlemmers die vaker naar de Cronjéstraat komen wijden dit aan de verbeterde parkeergelegenheden. Anderen noemen het in de buurt wonen bij het winkelgebied en de aanwezigheid van specifieke winkels.

- "Dichterbij dan de stad. En bijna alles wat ik wil hebben ze in de Cronjé ook."
- "Lekker dichtbij, diverse winkels, autovrij."
- "Het weer kunnen parkeren in de Cronjé!"
- "Veel variatie aan winkels."
- "Parkeerplaatsen in de Cronjéstraat."

Per saldo nemen de uitgaven in Cronjéstraat af bij panelleden

Iets meer dan de helft van Haarlemmers geeft ongeveer even veel uit bij de winkels in de Cronjéstraat als een jaar geleden. Ruim een kwart zegt minder te besteden het afgelopen jaar, terwijl slechts 8 procent meer uitgeeft. Per saldo lijken de uitgaven dus te zijn teruggelopen. Hetzelfde beeld was te zien bij de vorige peiling. Ook toen was het deel dat minder geld besteedde bij de winkels in de Cronjéstraat groter dan het deel dat meer uitgaf.

Figuur 4.9

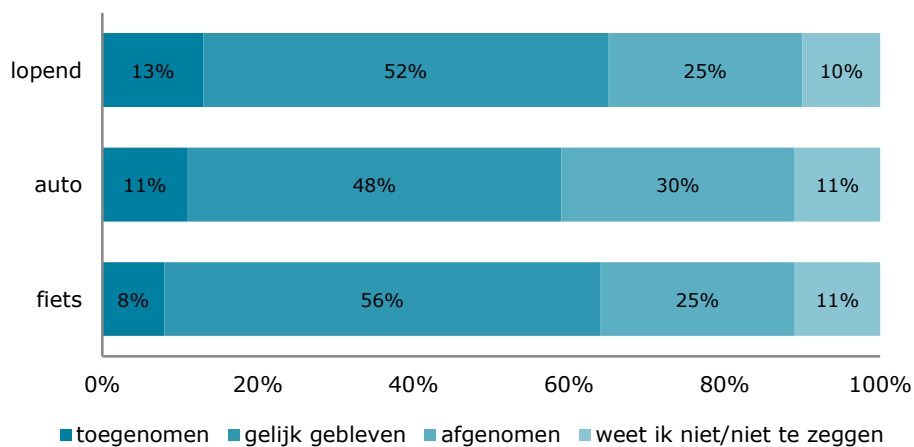
Ontwikkeling besteding afgelopen jaar



Net als de bezoekfrequentie constateren panelleden die lopend of met de auto het winkelgebied bezoeken iets vaker een toename in hun uitgavenpatroon dan fietsers. Wat opvalt is dat automobilisten ook iets vaker een afname ervaren. Ten opzichte van de vorige peiling wijkt dit beeld niet veel af. Alleen de groep die een toename ziet, is bij de lopende en fietsende panelleden iets lager in 2015.

Figuur 4.10

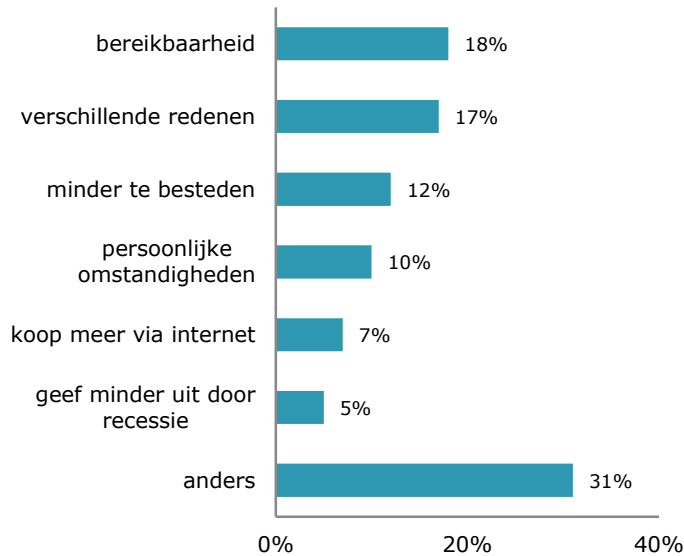
Ontwikkeling besteding afgelopen jaar, naar vervoermiddel



De redenen die panelleden noemen voor het minder besteden in de Cronjéstraat zijn divers. Voor een relatief kleine groep is bereikbaarheid de hoofdreden.

Figuur 4.11

Belangrijkste reden afname bestedingen



Andere redenen die panelleden noemen voor het minder besteden in de Cronjéstraat hebben grotendeels te maken met het verminderde winkelaanbod.

- "Ik kom er minder, dus geef er ook minder geld uit."
- "Geen adequaat aanbod aan producten. Weinig goede winkels."
- "Mijn favoriete (specifieke lingerie)winkel is weg. Daarom moet ik uitwijken naar Heemstede."
- "Ongezelliger door auto's in de straat."
- "Aanbod van de winkels en producten."

Opvallend is te zien dat de bereikbaarheid ook een belangrijke rol speelt voor panelleden die wel meer hebben besteed het afgelopen jaar. Ruim vier op de tien geeft dit als belangrijkste reden bij de toename in uitgaven bij winkels in de Cronjéstraat. Een kwart noemt persoonlijke omstandigheden die hier verantwoordelijk voor zijn.

Figuur 4.12

Belangrijkste reden meer bestedingen



Andere redenen die panelleden noemen voor het meer besteden in de Cronjéstraat:

- "Omdat ik er vaker kom omdat ik dichterbij woon."
- "Vanwege bepaalde winkels."
- "Goede service kledingwinkel en verschillende winkels bij elkaar."

4.6 Meningen veranderde openstelling Cronjéstraat voor auto's sinds april 2014

Gewijzigde verkeerssituatie zorgt voor een derde van panelleden voor ander bezoekgedrag

Sinds 1 april 2014 is de Cronjéstraat doordeweeks weer open voor auto's en in het weekend gesloten tussen 11.00 en 17.00 uur. De vijf jaar ervoor was de straat een deel van de dag dicht voor auto's. Voor de helft van de panelleden heeft dit geen invloed gehad op hun bezoekfrequentie en/of uitgavenpatroon. Voor meer dan een derde heeft dit echter wel invloed.

Voor zowel panelleden die de Cronjéstraat meer bezochten als voor panelleden die minder frequent komen sinds april 2014, is de veranderde verkeerssituatie voor iets minder dan de helft van invloed.

Zegt de openstelling van de Cronjéstraat voor auto's invloed heeft op de bezoekfrequentie



Tabel 4.3

Involed verkeerssituatie op bezoek

BEZOEKFREQUENTIE	VERANDERDE VERKEERSITUATIE VAN INVLOED
Panelleden die vaker komen	42%
Panelleden die minder vaak komen	38%

Vooraf voor inwoners van Haarlem Noord is de nieuwe verkeerssituatie van grote invloed op het bezoek aan de Cronjéstraat. Vanuit dit deel van Haarlem zegt 43 procent van de bezoekers dat het toestaan van auto's van (grote) invloed is op hun koop en/of bezoekgedrag van het winkelgebied. Op inwoners van de andere stadsdelen is dit minder van toepassing.

Panelleden oordelen wisselend over de vernieuwde verkeerssituatie Cronjéstraat

Een op de drie Haarlemmers vindt de doordeweekse openstelling voor auto's een verslechtering van de bereikbaarheid. Een kwart ziet geen verbetering, maar ook geen verslechtering. Een op de vijf spreekt van een verbetering, terwijl 18 procent geen uitgesproken mening heeft. Het toelaten van auto's heeft een duidelijke invloed op de beoordeling van de bereikbaarheid. In 2013 was meer dan de helft van de panelleden nog positief over het autovrij maken van de Cronjéstraat.

Figuur 4.13

Oordeel verandering bereikbaarheidssituatie na doordeweekse openstelling Cronjéstraat.

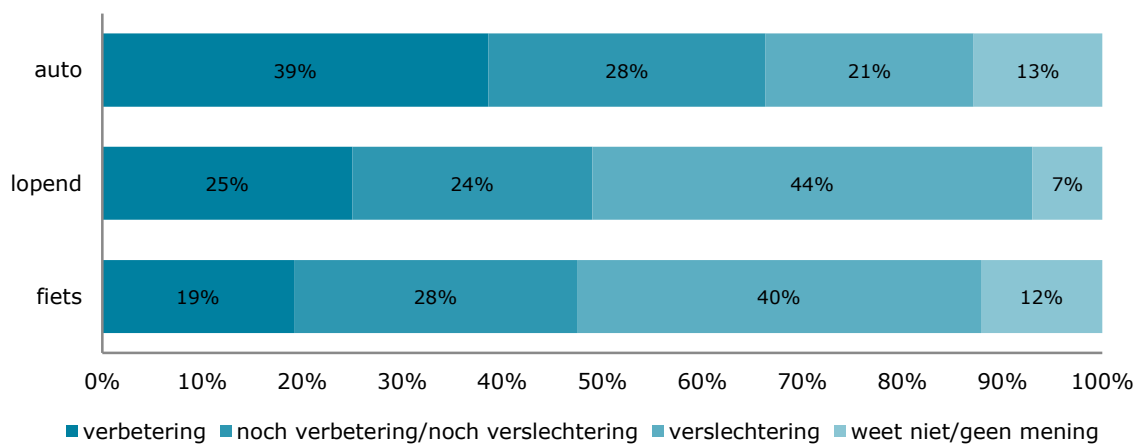


- verbetering
- noch verbetering/noch verslechtering
- verslechtering
- weet niet/geen mening

Logischerwijs zijn met name automobilisten te spreken over de veranderde verkeerssituatie in de Cronjéstraat. Bijna vier op de tien vindt het toestaan van auto's doordeweeks een verbetering, tegenover 21 procent die een verslechtering ziet. Onder voetgangers en fietsers is het deel dat een verslechtering ervaart aanzienlijk groter dan onder automobilisten. Hier is een duidelijke omslag te zien ten opzichte van 2013. Over de toenmalige verandering waren met name de voetgangers en de fietsers het meest positief. Tussen de verschillende stadsdelen valt op dat bewoners uit Noord aanzienlijk minder positief zijn over de nieuwe situatie; 47 procent van de bewoners spreekt hier over een verslechtering, tegenover 22 procent die een verbetering ervaart. In Schalkwijk zijn inwoners per saldo het meest positief; 20 procent ziet een verbetering, terwijl 17 procent een verslechtering ervaart.

Figuur 4.14

Oordeel verandering bereikbaarheidssituatie na doordeweekse openstelling Cronjéstraat, naar vervoermiddel

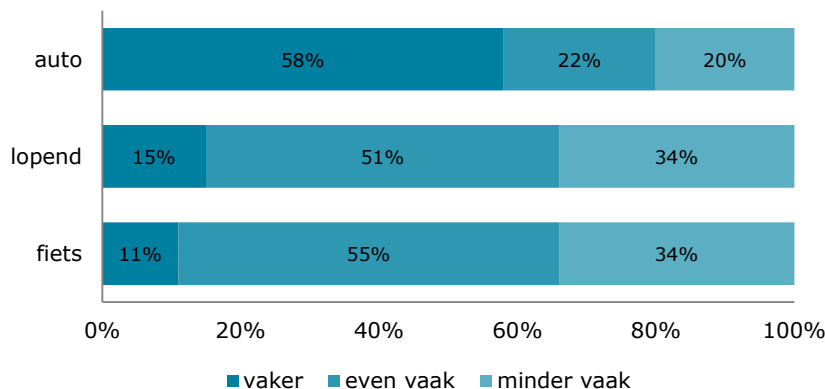


Een op de tien verandert vervoermiddel naar Cronjéstraat

Door het toelaten van auto's in de Cronjéstraat sinds 1 april 2014 gebruikt 10 procent van de panelleden een ander vervoermiddel om het winkelgebied te bezoeken. Niet onverwacht is het autogebruik toegenomen en komt men minder vaak met de fiets of lopend. In 2013 was het tegenovergestelde zichtbaar en kwam men juist (veel) minder vaak met de auto.

Figuur 4.15

Verandering vervoermiddelgedrag



10%

Is door de openstelling ander vervoer naar de Cronjéstraat gaan gebruiken

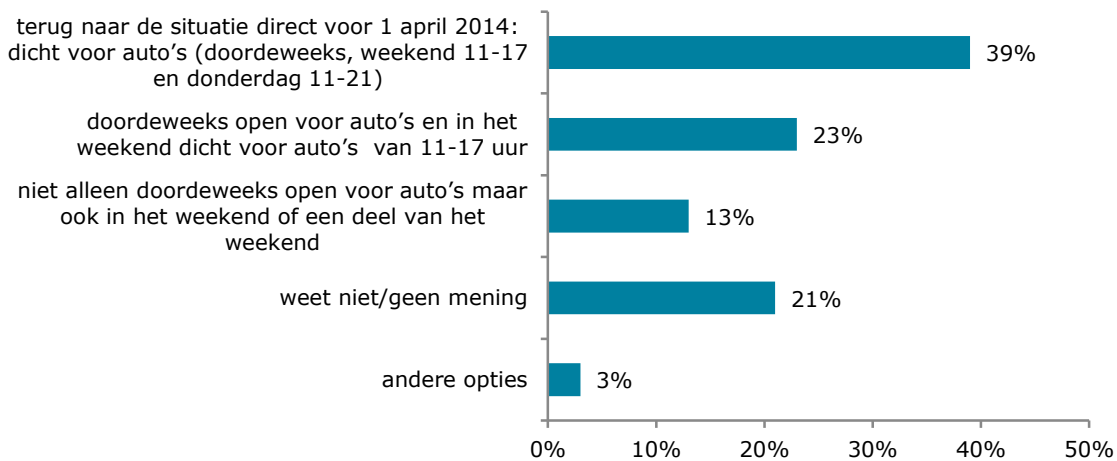
Vier op de tien panelleden kiezen voor de oude situatie in de Cronjéstraat

De oude situatie, waar de Cronjéstraat doordeweeks en in het weekend tussen 11 en 17 uur en op donderdag tussen 11 en 21 uur gesloten was voor auto's was, geniet onder de panelleden de meeste voorkeur. Iets minder dan een kwart heeft liever een doordeweekse openstelling voor auto's, maar in het weekend gesloten tussen 11 en 17 uur. Dertien procent wil naast een doordeweekse openstelling ook een (gedeeltelijke) openstelling voor auto's in het weekend. Een op de vijf panelleden heeft geen duidelijke voorkeur en 3 procent noemt een andere optie. In 2013 was 45 procent van de panelleden voorstander van een autoluwe Cronjéstraat.

Dit beeld komt nagenoeg overeen met de bezoekersenquête; ook daar was de meeste animo voor het teruggaan naar de oude verkeerssituatie, een kwart voor de huidige situatie en 17 procent voor volledige openstelling voor auto's. Wel is er onder panelleden een grotere groep die geen duidelijke voorkeur heeft.

Figuur 4.16

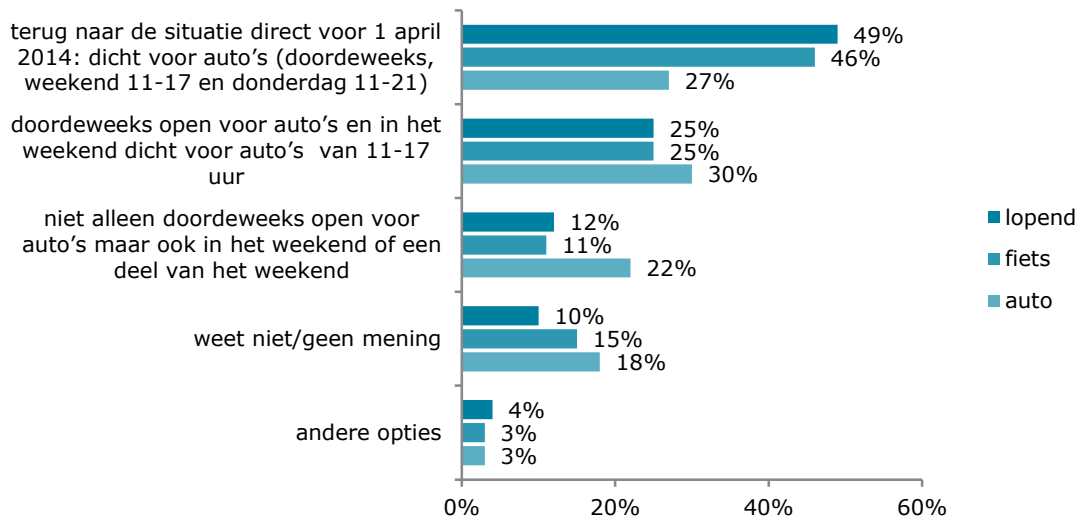
Voorkeurssituatie Cronjéstraat



Het zijn vooral fietsers en voetgangers die graag terug willen naar de oude situatie. Onder automobilisten is de meerderheid voorstander van een (gedeeltelijke) openstelling van de Cronjéstraat. Onder inwoners van Haarlem Noord wil bijna de helft terug naar de oude situatie. Dit deel van de inwoners ligt vergeleken met de andere stadsdelen aanzienlijk hoger.

Figuur 4.17

Voorkeursituatie Cronjéstraat



Meerderheid verwacht geen verandering in gedrag bij autoluwe Cronjéstraat

Als de Cronjéstraat doordeweeks en in het weekend (tijdelijk) gesloten is voor auto's gaat 16 procent van de panelleden het winkelgebied vaker bezoeken. Een op de tien verwacht minder vaak te komen en ongeveer even groot deel weet niet of dit effect heeft. Een ruime meerderheid van de panelleden verwacht dat het autoluwe maken van de Cronjéstraat geen invloed heeft op hun bezoekgedrag.

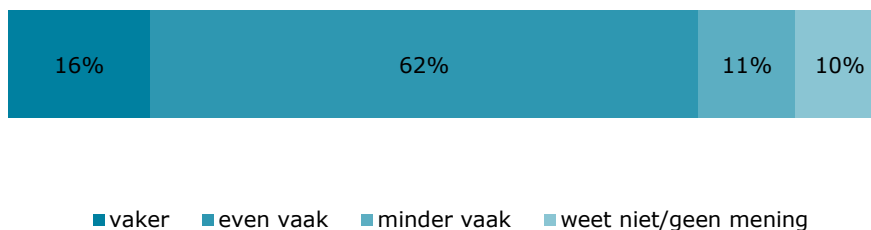
Met name voetgangers (22 procent) en fietsers (18 procent) zeggen vaker het winkelgebied te bezoeken. Onder automobilisten is het aandeel dat minder vaak komt hoger (25 procent) dan het deel dat zegt vaker te komen (11 procent). In 2013 waren deze rollen omgedraaid; toen waren het de automobilisten die vaker zouden gaan winkelen, terwijl fietsers en voetgangers een daling verwachtten.

Als dezelfde verkeerssituatie van kracht is als voor 1 april 2014 dan gaan vooral inwoners van Haarlem Noord (22 procent) vaker winkelen in Cronjéstraat. Het aandeel van de bewoners dat zegt minder vaak te winkelen komt overeen met de andere delen van Haarlem. De antwoorden van de inwoners uit Haarlem Noord lopen synchroon met de antwoorden die men gaf in 2013. Vanuit dit deel van Haarlem kwam toen de grootste groep die kritisch was over een openstelling voor auto's.

De panelleden hebben hierbij geen andere verwachtingen dan de bezoekers uit de bezoekersenquête.

Figuur 4.18

Effect sluiting Cronjéstraat voor auto's op frequentie bezoek



Verwachte uitgavenpatroon blijft veelal onveranderd bij sluiting Cronjéstraat voor auto's

Als er geen auto's in de Cronjéstraat worden toegestaan zullen de bestedingen bij 11 procent van de panelleden afnemen. Tien procent verwacht juist een toename van de uitgaven. Een merendeel (62%) van de Haarlemmers verwacht geen verandering in het uitgavenpatroon als de verkeerssituatie wijzigt. Daarnaast is er een deel (17 procent) dat niet weet of er veranderingen zullen zijn.

Panelleden die te voet of met de fiets de Cronjéstraat bezoeken verwachten iets vaker een toename dan Haarlemmers die met de auto komen. Een kwart van de automobilisten verwacht zelfs minder te gaan besteden als ze er niet met de auto in het winkelgebied mogen komen. Bezoekers uit Haarlem Noord verwachten vaker meer te zullen uitgeven dan de bezoekers uit Schalkwijk en Oost.

Onder de bezoekers uit de bezoekersenquête verwacht een grotere groep even veel te besteden als de Cronjéstraat dichtgaat voor auto's dan panelleden.

Figuur 4.19

Effect sluiting Cronjéstraat voor auto's op bestedingen

