

2012

Aanloopstraten in binnensteden

De invloed van fysieke en organisatorische factoren op de kwaliteit van aanloopstraten als bedrijfsomgeving



Masterscriptie

Auteur: Michiel van Uden

Studentnummer: 3219356

Begeleiding: Prof. Dr. O. Atzema

Universiteit Utrecht

7-11-2012

Dankwoord

Mijn dank gaat uit naar verschillende personen die mij geholpen hebben bij het maken van deze masterscriptie. Ten eerste gaat mijn dank uit naar mijn begeleider Prof. Dr. Oedzge Atzema van de Universiteit Utrecht. Ook gaat mijn dank uit naar Bureau Stedelijke Planning en Locatus voor het verlenen van toegang tot de Locatus Verkooppunt Verkenner (vastgoeddatabase). Verder wil ik graag alle voor deze scriptie geïnterviewde personen hartelijk danken voor hun medewerking en inbreng. De geïnterviewde personen zijn:

Amersfoort: De heer Bart de Brouwer (adviseur “Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer” op de afdeling “Economie en Wonen” voor gemeente Amersfoort)

Amsterdam: Interview 1: Mevrouw Nel de Jager (eigenaar “de Jager Winkelstraatmanagement”, winkelstraatmanager van o.a. de Haarlemmerbuurt en docente “Marketing, Stedenbouw & Urban Planning” Hogeschool)

Interview 2: De heer Jacob van der Zwan (Teamleider Team Zuid “Dienst Ruimtelijke Ordening” te Amsterdam) & de heer C.J. Dippel (beleidsadviseur Economische Zaken voor gemeente Amsterdam)

Haarlem: De heer Jan Appelman (beleidsadviseur economie voor gemeente Haarlem)

Hilversum: Mevrouw Marije Drost (senior beleidsadviseur economie, afdeling “Dienst Stad, Stedelijke Ontwikkeling” gemeente Hilversum)

Utrecht: Interview 1: Mevrouw Manon den Blanken (accountmanager detailhandel voor gemeente Utrecht)

Interview 2: Mevrouw Danielle van der Kuyl (marktcoördinator en winkelstraatmanager “Hisa” & mevrouw Karen Witteveen (winkelstraatmanager “Hisa”)

Zaandam: Mevrouw Annette Waagmeester (bestuurslid “Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam”, lid “Federatie Ondernemers Verenigingen ZaanCentrum”, eigenaresse brillenzaak “Brilservice” aan de Rozengracht te Zaandam)

Inhoudsopgave	Pagina
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Maatschappelijke relevantie	4
1.4 Wetenschappelijke relevantie	4
1.5 Onderzoeksvraag	4
1.6 Onderzoeksmethodiek	5
2. Theoretisch kader	6
2.1 Aanloopstraten in Nederland: een definitie	6
2.2 Winkelrends	8
2.3 Invloed fysieke factoren op kwaliteit aanloopstraten	10
2.4 Invloed organisatorische factoren op kwaliteit aanloopstraten	17
2.5 Algemene conclusie theoretisch kader	22
3. Selectie aanloopstraten	24
3.1 Bepaling steden en keuze aanloopstraten (populatie)	24
3.2 Selectie aanloopstraten	31
4. Onderzoeksresultaten	44
4.1 Ligging	45
4.2 Uitstraling	50
4.3 Voorzieningenaanbod	58
4.4 Concurrentie straten met andere winkelgebieden	64
4.5 Organisatie straten	66
4.6 Reflectie keuze goed- en minder goed functionerende straten	71
5. Algemene conclusies en aanbevelingen	73
6. Methodologische en inhoudelijke reflectie	79
Appendix	80

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De laatste jaren berichtten kranten, nieuwsomroepen, gemeenten en detailhandel geregeld over toenemende leegstand in aanloopstraten van Nederlandse steden. Zo bericht het Limburgs Dagblad op 5 augustus 2011 over grote leegstand in de Maastrichtse aanloopstraten (20% van het totale winkelaanbod in dit type straat staat leeg), geeft de VVD-gemeenteraadsfractie op 19 januari 2012 in een brief aan dat de aanloopstraten in Alphen aan den Rijn onder druk staan net als de aanloopstraten in Gouda en Leiden (waar volgens de brief de omzetten in centra en aanloopstraten respectievelijk met 40% en 29% gedaald zijn), en geeft advies- en ontwerpbureau BRO in het artikel “Een nieuw perspectief in de aanloopstraat” (Bressers, 2012) aan dat de retailmarkt niet langer groeit en aanloopstraten onder druk staan. Kenmerkend is ook het nieuwsartikel van de NOS van 6 augustus 2011 getiteld “De aanloopstraat loopt leeg”. Het beschrijft de toenemende vrees voor leegstand in veel Nederlandse aanloopstraten en noemt de invloed van internet, veranderend koopgedrag, de vergrijzing en de crisis als oorzaken. Vooral traditionele winkels (zelfstandigen) in middelgrote steden zouden snel ten onder gaan. Het artikel geeft eveneens een aantal voorbeelden van succesvolle aanloopstraten. Blijkbaar ondervinden niet alle Nederlandse aanloopstraten evenveel hinder van de genoemde oorzaken van problemen in dit type straat. Leegstand in aanloopstraten wordt in de media en de politiek gezien als algemeen probleem van aanloopstraten. Hierbij wordt echter weinig aandacht geschonken aan de grote verschillen die bestaan tussen aanloopstraten en tussen ondernemers uit die straten: in aanloopstraten is een grote variatie aan winkels te vinden en geen straat is hetzelfde. Dit geldt ook voor de kwaliteit van aanloopstraten.

Naar aanleiding van een stage bij Bureau Stedelijke Planning is mijn interesse voor dit onderwerp aangewakkerd. Ik wil graag weten welke factoren verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten kunnen verklaren. Hier is al een beperkte hoeveelheid onderzoek naar verricht. De meeste van de Nederlandse onderzoeken naar aanloopstraten richten zich voornamelijk op fysieke kenmerken van de straat (uitstraling, winkelbestand, positionering en dergelijke) in combinatie met passantenstromen (o.a. Bressers, 2012; Hermans, Coevering & van der Waerden, 2009; de Looff, 2011). Tot nu toe is daarbij weinig aandacht gegeven aan organisatorische factoren van ondernemers, eigenaren en andere betrokkenen van aanloopstraten. Verder richten deze onderzoeken zich vaak slechts op straten in één plaats. Om deze reden wil ik de bestaande theorieën en artikelen over dit onderwerp graag aanvullen met een multiple casestudy naar aanloopstraten uit verschillende steden binnen een stedelijk kerngebied van Nederland. Zowel fysieke als organisatorische factoren van aanloopstraten worden daarbij meegenomen in het onderzoek.

1.2 Doelstelling

In deze masterthesis wil ik verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaren aan de hand van zowel fysieke kenmerken van de straten als organisatorische kenmerken van de partijen betrokken bij de straten. Dit wordt onderzocht aan de hand van een onderzoek naar 12 aanloopstraten in zes verschillende steden verspreid over de Noordvleugel Randstad. Hierbij wordt in het bijzonder gekeken naar de wederzijdse invloed tussen organisatorische kenmerken van partijen betrokken bij aanloopstraten en de kwaliteit van de straten als bedrijfsomgeving.

1.3 Maatschappelijke relevantie

Het onderzoek is maatschappelijk relevant voor de winkeliers(verenigingen) en beleidsmakers van de in het onderzoek behandelde aanloopstraten. Zij krijgen meer inzicht in kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten en hoe verschillende betrokken partijen hierbij een rol kunnen spelen. Hierdoor kunnen zij wanneer dit nodig is eenvoudiger gerichte actie ondernemen. Het onderzoek is tevens relevant voor winkeliers en beleidsmakers van aanloopstraten in het algemeen, die zo een duidelijker beeld kunnen krijgen van de verschillende factoren die van invloed zijn op de kwaliteit van aanloopstraten en indien nodig gerichte actie kunnen ondernemen.

1.4 Wetenschappelijke relevantie

Als eerder aangegeven lijkt een diepgaande, multiple casestudy op basis van een dynamische interpretatie van de invloed van bedrijfsorganisatorische factoren in aanloopstraten uit verschillende Nederlandse steden nog te ontbreken in de vakliteratuur. Dit onderzoek wijkt in opzet af van andere Nederlandse studies naar aanloopstraten door zowel fysieke als organisatorische factoren op elkaar te betrekken in het onderzoek. Meerdere vormen van onderzoek worden met elkaar gecombineerd: literatuurstudie, interviews met leden van winkeliersverenigingen en of beleidsmakers (fysieke en organisatorische factoren), gebruik van gegevens uit de Locatus winkelvastgoeddatabase (fysieke factoren) en eigen observaties (fysieke factoren).

Naast de Nederlandse studies zijn er ook diverse casestudies te vinden naar straten in het buitenland die veel weg hebben van aanloopstraten (bijvoorbeeld "high streets"). Een aantal van deze onderzoeken richt zich wel op de invloed van organisatorische factoren op de straten. De typering van deze straten is echter niet precies gelijk aan de Nederlandse typering (voor zover getypeerd) van aanloopstraten en daarnaast gaat het in die onderzoeken om buitenlandse straten waarvan de context zal afwijken van de Nederlandse.

1.5 Onderzoeksvraag

Aansluitend op de aanleiding en gestelde doelstelling wil ik in deze thesis antwoord vinden op de volgende onderzoeksvraag en de daaruit volgende deelvragen:

In hoeverre bestaat er een dynamische relatie tussen organisatorische kenmerken van partijen betrokken bij aanloopstraten enerzijds en de kwaliteit van aanloopstraten als bedrijfsomgeving anderzijds?*

*Aanloopstraten voor het onderzoek worden geselecteerd uit de volgende steden binnen de Noordvleugel Randstad: Amsterdam, Zaandam, Amersfoort, Haarlem, Utrecht en Hilversum.

Deelvragen:

1. *Welke factoren zijn voor dit onderzoek meegenomen als kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten?*
2. *Hoe hebben de straten zich ontwikkeld inzake verschillende indicatoren die een indicatie geven van de kwaliteit van de straten over de periode 2008-2012*?*
3. *In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit de fysieke kenmerken van de straten (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie)?*
4. *In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit het handelen van betrokken partijen in de straten (organisatorische kenmerken)?*

** Onder deze indicatoren vallen onder meer de ontwikkeling van leegstand over de periode 2008-2012 in de straten en de ontwikkeling van het totaal winkelvloeroppervlak over de periode 2008-2012 in de straten, gegevens hierover zijn verkregen uit de Locatus winkelvastgoeddatabase (2012).*

1.6 Onderzoeksmethodiek

Voor de thesis wordt gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksvormen: literatuurstudie, eigen observaties, Locatus database en diepte-interviews. De verschillende onderzoeksvormen staan op volgorde van behandeling in het onderzoek.

Literatuurstudie

Allereerst wordt een literatuurstudie naar aanloopstraten verricht waarbij de verschillende literatuur beschikbaar over aanloopstraten wordt doorgelicht. Deze literatuur is deels internationaal en deels Nederlands.

Locatus database

Voor zowel het jaar 2008 als 2012 zullen gegevens met betrekking tot detailhandel, horeca en diensten van aanloopstraten uit de winkelvastgoeddatabase Locatus gefilterd worden. Hierbij wordt voornamelijk onderzocht of het totaal aantal winkels in de straten is toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven; of het totaal winkelvloeroppervlak (wvo) binnen de straten is toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven; hoe leegstand zich heeft ontwikkeld en in hoeverre de typen winkels (branchering) zijn veranderd. Op basis van deze gegevens worden de aanloopstraten geselecteerd die vervolgens verder worden onderzocht met behulp van eigen observaties en diepte-interviews.

Eigen observaties

Een aantal kenmerken van aanloopstraten kunnen slechts op locatie onderzocht worden waaronder de uitstraling van de straten. Hiervoor wordt iedere straat op locatie bekeken waarbij een algemene indruk van de straten wordt verkregen. Hierbij zal gewerkt worden volgens een observatieschema.

Diepte-interviews

Om dieper inzicht te krijgen in de problemen (of sterke punten) van de aanloopstraten zal een aantal mondelinge diepte-interviews gehouden worden met leden van winkeliersverenigingen van aanloopstraten en of beleidsmakers die te maken krijgen met aanloopstraten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een topic-lijst.

2. Theoretisch kader

Dit hoofdstuk gaat in op kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten. De aantrekkelijkheid en daarmee de kwaliteit van winkelgebieden wordt in het algemeen afhankelijk gesteld van verschillende min of meer samenhangende factoren (o.a. de Jager, 2009; de Loeff, 2011; CABE 2007; Bressers, 2012, NRW 2012): fysieke factoren (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie) en organisatorische factoren (handelen van ondernemers in bijvoorbeeld winkeliersverenigingen, handelen van overheden, etc.). Hierbij is belangrijk dat winkelgebieden uniek zijn ten opzichte van andere, concurrerende winkelgebieden. Ondernemers van winkelgebieden kunnen hierbij een belangrijke rol spelen door een hoge mate van ondernemerschap te vertonen (NRW, 2010): de mate van ondernemerschap geeft weer in hoeverre ondernemers individueel en door samenwerking in staat zijn winkelgebieden een eigen identiteit en eenheid te geven (NRW, 2010). Naast ondernemers zijn ook de andere betrokken partijen nodig voor het verkrijgen van een aantrekkelijk winkelgebied (NRW, 2010). Een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen is nodig: tussen ondernemers, eigenaren, beleggers, winkelcentrabeheerders en overheden. In de praktijk vindt echter onvoldoende samenwerking plaats (NRW, 2010). In deze opvatting wordt organisatie van en samenwerking tussen alle betrokken partijen dus gezien als belangrijke factor van invloed op de kwaliteit van aanloopstraten.

Aanloopstraten vormen een uniek type winkelgebieden waarvoor een bepaalde samenstelling van boven genoemde factoren voornamelijk doorslaggevend is voor de kwaliteit van de straten. De verschillende fysieke en organisatorische factoren en hun betekenis voor aanloopstraten worden in dit hoofdstuk behandeld.

Voordat aandacht kan worden geschonken aan kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten moet echter eerst bepaald worden wat in dit onderzoek wordt verstaan onder aanloopstraten aangezien een precieze, wetenschappelijke definitie van dit type straat / winkelgebied ontbreekt. Het hoofdstuk start met het bepalen van een definitie van aanloopstraten. Deze definitie zal gebaseerd zijn op bestaande consensus tussen verschillende wetenschappers en beleidsmakers over dit type straten. Vervolgens zullen eerst algemene trends in het Nederlandse detailhandel landschap worden besproken die eveneens van invloed zijn op ontwikkelingen en de kwaliteit van aanloopstraten. Deze trends vormen de context waarbinnen aanloopstraten opereren. Daarna zal worden ingegaan op de invloed van fysieke factoren op de kwaliteit van de straten (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie). Tot slot zal worden ingegaan op de invloed van organisatorische factoren op de kwaliteit van aanloopstraten (handelen van ondernemers in bijvoorbeeld winkeliersverenigingen, handelen van overheden, etc.).

2.1 Aanloopstraten in Nederland: een definitie

“Aanloopstraat” is een typisch Nederlands begrip alhoewel de Engelse “high streets” veel gemeen hebben met de Nederlandse aanloopstraten (BIS, 2011).

Toch bevatten Nederlandse literatuur en onderzoeksrapporten geen algemeen erkende definitie van aanloopstraten. Zo deden Hermans, Coevering & van der Waerden (2011) onderzoek naar de relatie tussen parkeervoorzieningen (bronpunten van passanten), passantenstromen en looproutes naar de centrale winkelgebieden waarbij de looproutes naar de centrale winkelgebieden gezien werden als aanloopstraten. Winkelstraatmanager Nel de Jager gaf tijdens themabijeenkomst “De toekomst van

aanloopstraten: Meet the Streets!” (2009) aan dat aanloopstraten zich kenmerken door een mix aan winkel-, woon en werkfuncties, dat winkels in aanloopstraten doelgericht bezocht worden en dat de straten instabiel zijn en zich continu ontwikkelen. De Looff (Jones Lang Lasalle, 2011) geeft aan dat aanloopstraten behoren tot B en C-winkellocaties en het huurniveau er relatief laag ligt (in verhouding tot A1-winkelgebieden). De straten kennen meer functiemenging dan A1-winkelstraten en huisvesten meestal een combinatie van winkels, horeca en diensten met relatief veel zelfstandige ondernemers. De straten lopen veelal vanaf bronpunten naar de kernwinkelgebieden. De Looff onderscheidt twee typen aanloopstraten: “trafficstraten” en “ontdekstraten”. Trafficstraten zijn aanloopstraten in verkeerszones richting A1-kernwinkelgebieden met autoverkeer. De passanten in deze straten zijn meestal haastig maar met goede parkeermogelijkheden kunnen ze stoppen om gerichte aankopen te doen. De ontdekstraten zijn sfeervolle aanloopstraten naar de A1-kernwinkelgebieden met een mix van bijzondere, kleinschalige winkels, afgewisseld met horeca, culturele activiteiten en woningen. Deze straten kunnen bezoekers voor langere perioden trekken aangezien consumenten er graag verblijven. Dit hoeft echter niet te betekenen dat ontdekstraten geen autotoegang kunnen hebben: Bressers (BRO, 2012) onderscheidt verschillende typen aanloopstraten met autotoegang die zowel een recreatieve als doelgerichte winkelfunctie kunnen hebben. Een goed voorbeeld van zo’n straat is de Haarlemmerstraat in Amsterdam. De straat heeft autotoegang (hoewel ondergeschikt aan de voetgangersfunctie) en is samen met de aangrenzende Haarlemmerdijk in 2011 verkozen tot leukste winkelstraat van Nederland door NLStreets waarbij criteria onder andere de diversiteit van het winkelaanbod, sfeer en uitstraling van de straat en de aanwezigheid van veel zelfstandige ondernemers waren. De straat kan worden beschouwd als typische ontdekstraat. Wanneer binnen dit onderzoek wordt verwezen naar “trafficstraten” worden straten bedoeld die in eerste instantie een autoverkeersfunctie hebben richting de kernwinkelgebieden. Wanneer verwezen wordt naar “ontdekstraten” worden de aanloopstraten bedoeld die in eerste instantie een voetgangersfunctie hebben (maar eventueel ook autotoegang kunnen hebben).

Aangezien een wetenschappelijk erkende, precieze definitie van Nederlandse aanloopstraten ontbreekt zal gebruik gemaakt worden van een definitie die naar mijn mening de bestaande consensus over de aard van aanloopstraten het best samenvat. Dit is de definitie die is gegeven in het eindrapport “Binnenstad: Plan van Aanpak Aanloopstraten” van onderzoeksbureau BRO (2009) naar de Maastrichtse aanloopstraten. De definitie luidt als volgt:

- *Meestal straten van het B- of C-milieu. Het onderscheid tussen A, B en C milieu wordt meestal gemaakt op grond van de zogenaamde ‘drukte-index’ (de voetgangersintensiteit). In het algemeen is er een sterke correlatie tussen deze intensiteit en het gemiddelde huurniveau.*
- *Dominantie van kleinschalig, zelfstandig ondernemerschap, relatief weinig franchise, filiaal- en grootwinkelbedrijf.*
- *Meestal een hoge mate van functiemenging detailhandel, horeca, zakelijke dienstverlening en consumentverzorgend ambacht.*
- *Woonfunctie op de begane grond meestal neven- of ondergeschikt.*
- *Vaak de verbinding tussen een bronpunt van verkeer (parkeerterrein, bushalte, station) en het kernwinkelgebied.*

Aan deze definitie kan echter nog één criterium toegevoegd worden (de Jager, 2009):

- *Straten hebben vaak een routing-functie (komt ten opzichte van andere straten relatief veel verkeer doorheen: auto's, fietsers en of voetgangers)*

2.2 Winkelrends

In deze paragraaf zullen een aantal belangrijke algemene trends en ontwikkelingen met betrekking tot het Nederlandse winkellandschap besproken worden. Trends die van invloed zijn op de kwaliteit van aanloopstraten.

Recessie

De financiële crisis heeft samen met de opkomst van internet, demografische ontwikkelingen en toegenomen mobiliteit gezorgd voor lagere passantenaantallen in winkelgebieden, lagere winkelbestedingen en toenemende leegstand (NRW, 2010). Het heeft tot gevolg gehad dat leegstand in aanloopstraten is toegenomen (Jones Lang LaSalle, 2009 & 2011). De vraag naar winkelruimte op A1-winkellocaties (de winkelgebieden met gemiddeld de hoogste huren, de kernwinkelgebieden) is voor de grote steden ondanks de crisis hoog (huurprijzen stijgen licht). Voor de middelgrote steden is de vraag stabiel (huurprijzen stabiel) en voor de kleine steden neemt de vraag licht af (huurprijzen dalen licht). De vraag naar winkelruimte op andere winkellocaties dan A1-winkellocaties (secundaire winkellocaties) is relatief gering en het verschil tussen de vraag naar winkelruimte op A1-winkellocaties en de vraag naar winkelruimte op secundaire winkellocaties is toegenomen (Jones Lang LaSalle, 2011). Wanneer panden leeg komen te staan in A1-winkelgebieden kunnen winkels uit secundaire winkelgebieden deze opvullen. Het vertrek van winkels uit deze secundaire winkelgebieden heeft een toename van leegstand in de secundaire winkelgebieden tot gevolg waaronder in aanloopstraten. De recessie heeft gezorgd voor een verplaatsing van winkels van de aanloopstraten naar de A1-winkelgebieden (Jones Lang LaSalle, 2009).

De recessie heeft er voor gezorgd dat de Nederlandse winkelmarkt verder aan het veranderen is van een aanbod gestuurde naar een vraag gestuurde markt (NRW, 2010). Consumenten kiezen eerst een product en dan pas een winkel in plaats van omgekeerd (Molenaar, 2011). De macht van de fabrikant groeit daardoor waarbij de binding van consumenten met winkels afneemt (Molenaar, 2011). Deze ontwikkeling hangt sterk samen met de opkomst van internet en groeiende internetverkoop (NRW, 2010; Molenaar, 2011). De betekenis van ondernemers voor het succes van aanloopstraten neemt daardoor toe: zij kunnen het verschil maken.

Internet

De opkomst en ontwikkeling van internet heeft ertoe geleid dat internetwinkels direct concurreren met fysieke winkels en daarbij bovendien veel voordelen hebben ten opzichte van fysieke winkels (Molenaar, 2011). Het belang van internet als aankoopkanaal is daardoor sterk toegenomen (NRW, 2010). Zo kan men bij internetwinkels 24 uur per dag, 7 dagen per week kopen terwijl fysieke winkels beperkte openingstijden hebben. Bovendien wordt een product thuis aan de deur bezorgd, wat consumenten tijd bespaart. Daarnaast maken consumenten veel gebruik van de informatiefunctie van internet (Molenaar, 2011). Eerst wordt de keuze gemaakt voor een bepaald product waarbij al sterk gekeken is naar mogelijke alternatieven door gebruik te maken van bijvoorbeeld vergelijkingssites en forums. Vervolgens wordt bepaald waar het product gekocht gaat worden, online of in een fysieke winkel. Daarbij zal voornamelijk de prijs van het product in een bepaalde

winkel doorslaggevend zijn voor aankoop en niet of in mindere mate de naam van de winkel. Dit wordt ook veroorzaakt door de gebrekkige kennis van veel verkopers in fysieke winkels: consumenten verdiepen zich in producten en hebben er regelmatig meer kennis van dan de verkopers in de winkels waar de producten verkocht worden. Daardoor zien consumenten steeds minder voordelen voor de aankoop van een product in fysieke winkels (Molenaar, 2011). Consumenten hebben tegenwoordig de keuze naar een winkel toe te gaan echter dit is voor de aankoop van producten niet langer noodzakelijk (Molenaar, 2011). Wanneer consumenten ervoor kiezen winkelgebieden op te zoeken gebeurt dit door voorafgaande oriëntatie op het internet veelal doelgerichter waardoor minder verplaatsingen binnen deze gebieden plaatsvinden (NRW, 2010).

Internet kan echter ook kansen bieden wanneer internetwinkels succesvol gekoppeld worden aan fysieke winkels (NRW, 2010). Ondernemers van fysieke winkels kunnen de informatiefunctie van internet tot hun voordeel maken door zich sterk te profileren op het internet en bijvoorbeeld gebruik te maken van “social media” als promotiestrategie (Schenk & Mastop, NRW 2012; Molenaar, 2011). Dit is ook omgekeerd mogelijk: fysieke winkels kunnen gebruikt worden als promotie voor de merknaam en als productshowcase voor de meest populaire producten of als ophaalpunt van op internet bestelde producten, terwijl de meeste verkoop van producten van de winkel plaatsvindt via internet (Molenaar, 2011; “Coronel internetondernemer”, p. 199). Zo willen verschillende bestaande internetwinkels ook een fysieke vestiging openen (Twinkle magazine, 09-01-2012). Deze zouden zich mogelijk kunnen vestigen in leegstaande panden van aanloopstraten aangezien huurprijzen van A1-winkellocaties voor de meeste van deze bedrijven te hoog zijn (Twinkle magazine, 09-01-2012).

Demografische ontwikkelingen

De Nederlandse bevolkingsopbouw is aan het veranderen. In ieder geval tot het jaar 2035 zal een sterke vergrijzing van de bevolking plaatsvinden (NRW, 2010). Het aantal mensen van 65 jaar en ouder zal toenemen tot 21 procent in het jaar 2025 en 25 procent in het jaar 2035. De retail zal zich moeten aanpassen aan deze demografische ontwikkeling en een ander assortiment moeten aanbieden (NRW, 2010). In de toekomst zullen ouderen het bovendien aantrekkelijk vinden veel te bestellen via internet aangezien ze daardoor niet zo vaak meer de deur uit hoeven (NRW, 2010).

Naast de toenemende vergrijzing wordt een krimp van de Nederlandse bevolking verwacht vanaf het jaar 2040. Dit is echter een gemiddelde en in veel regio's zal de bevolkingskrimp al eerder intreden terwijl in andere regio's de bevolking nog zal blijven stijgen (NRW, 2010). Dit zal tot gevolg hebben dat bestedingen in de gebieden met bevolkingskrimp zullen dalen. Voor een aantal gebieden betekent dit dat het al bestaande winkelaanbod in de toekomst te groot zal zijn om rendabel te zijn met toenemende leegstand als gevolg (NRW, 2010).

Toegenomen mobiliteit

Mensen worden mobieler en hebben daardoor de mogelijkheid verder van huis aankopen te doen en te kiezen uit een breder aanbod: “Consumenten kiezen .. niet meer primair voor het dichtstbijzijnde winkelcentrum, maar voor dat centrum waar ze hun koopmotieven het best kunnen verwezenlijken” (NRW, 2010). Hierdoor is de concurrentie tussen winkelgebieden toegenomen.

Kansen voor aanloopstraten

De verschillende genoemde ontwikkelingen met betrekking tot het Nederlandse winkellandschap hebben ervoor gezorgd dat juist veel aanloopstraten (door bijvoorbeeld verplaatsing van winkels van aanloopstraten naar leegstaande panden op A-locaties in kernwinkelgebieden; Jones Lang LaSalle,

2009 & Platform Binnenstadsmanagement 2009). Daarnaast hebben de straten van nature een lagere passantenintensiteit (BRO, 2009). Ze hebben te kampen met grote problemen zoals grootschalige leegstand (NOS, 06-08-2011). In de toekomst zullen aanloopstraten het door de vergijzing en bevolkingskrimp ook zwaar gaan krijgen. Toch bieden de ontwikkelingen ook kansen voor dit type straat.

De NRW (2010) verwacht dat de Nederlandse winkelmarkt zal transformeren naar een herontwikkelingsmarkt waarbij weinig nieuw winkelgebied toegevoegd zal worden maar vooral bestaande winkelgebieden herontwikkeld zullen worden om te voorkomen dat leegstand in de bestaande centra verder zal toenemen. Hier liggen kansen voor aanloopstraten: zij zullen meer kansen krijgen zich te ontwikkelen tot aantrekkelijke winkelgebieden. De straten kunnen zich onderscheiden op basis van een unieke uitstraling en aanbod. Hier zal dieper op in worden gegaan in paragraaf 2.3. De kansen die internet biedt zouden ook door ondernemers en eigenaren / ontwikkelaars van aanloopstraten benut moeten worden.

2.3 Invloed fysieke factoren op kwaliteit aanloopstraten

Ligging, bereikbaarheid & doorstroming

Volgens de Jager (2009) is routing van groot belang voor aanloopstraten. De voorzieningen in de straten worden over het algemeen doelgericht bezocht en passanten blijven er niet lang hangen. Ze moeten op een natuurlijke route liggen (bij voorkeur vanaf een bronpunt) naar een kernwinkelgebied om voldoende passanten te trekken. Dit zal voornamelijk opgaan voor de door de Looff (2011) genoemde "trafficstraten" en in mindere mate voor de "ontdekstraten" waar passanten graag blijven hangen. De ontdekstraten moeten echter wel gevonden kunnen worden door consumenten en ligging op een natuurlijke route naar een kernwinkelgebied is een voordeel.

Hermans, Coevering & van der Waerden (2011) geven in hun onderzoek aan dat kernwinkelgebieden omringd worden door parkeervoorzieningen en dat de ligging van winkelstraten ten opzichte van deze voorzieningen van invloed is op het aantal passanten dat zich door de straten verplaatst. Straten die een looproute vormen tussen bronpunt (parkeervoorziening) en kernwinkelgebied kunnen mogelijk profiteren van de passantenstroom. Uiteindelijk kon echter geen direct causaal verband worden aangetoond tussen ontwikkelingen in passantenstromen en ruimtelijk-functionele ontwikkelingen van aanloopstraten (leegstand, branchering, functiewisselingen en functionele invulling panden). Wel zijn er "enkele indicaties dat de ontwikkelingen in de passantenstromen invloed hebben op de ruimtelijk-functionele ontwikkeling van aanloopstraten" (Hermans, Coevering & van der Waerden, 2011).

Volgens Bressers (BRO, 2012) zijn aanloopstraten die van een bronpunt naar de kernwinkelgebieden lopen de best functionerende aanloopstraten met weinig leegstand, veel passanten en een blijvende winkelfunctie. De aanloopstraten zonder bronpunt worden door haar gezien als ofwel uitwaaiers van het kernwinkelgebied (aangrenzend aan kernwinkelgebied) ofwel solitaire straten (min of meer losstaand van kernwinkelgebied). Verder maakt ze verschil tussen twee typen uitwaaiersstraten: straten behorend tot voetgangersgebieden en straten met auto-toegang. De straten behorend tot voetgangersgebieden worden door passanten meer gezien als echte winkelstraten en ook zo "gebruikt". Ze zijn gemiddeld genomen succesvoller dan de uitwaaiersstraten met autotoegang waar de passantenstroom kleiner is en de leegstand groter. De uitwaaiersstraten en solitaire aanloopstraten doen het echter beiden beduidend minder goed dan de aanloopstraten met

bronpunt. Volgens Bressers (BRO, 2012) zouden in deze typen straten zorgwekkende situaties kunnen ontstaan bij een stabiliserende of krimpende winkelmarkt (en dan voornamelijk in de straten met auto-toegang).

In de Retail Market Special van Jones Lang Lasalle (2009) wordt eveneens beschreven dat een goede bereikbaarheid, routing en goede parkeermogelijkheden van belang zijn voor de kwaliteit van aanloopstraten. Hier wordt grofweg onderscheid gemaakt tussen twee typen aanloopstraten: aanloopstraten behorend tot voetgangersgebieden aan de rand van kernwinkelgebieden en aanloopstraten behorend tot verkeerszones, toegankelijk voor auto's en met korte parkeergelegenheden bedoeld voor consumenten die doelgericht gaan shoppen. Deze twee typen straten hebben vaak te maken met grote problemen als veel leegstand (aanloopstraten behorend tot voetgangersgebieden), haast van consumenten en verdrukking van winkels vanuit kernwinkelgebieden (aanloopstraten met auto-toegang). Naast aanloopstraten typeren ze aantrekkelijke winkelstraten met een hoge mate van functiemenging, veel kleinschalige winkels en een duidelijke functie als sfeervol verblijfsgebied voor consumenten als "zwerfmilieus". Dit type straat wordt in het latere artikel van de Looff (Jones Lang Lasalle, 2011) echter wel beschouwd als aanloopstraat. Dit zijn de ontdekstraten. Het is voornamelijk van belang om de bereikbaarheid van aanloopstraten met autotoegang te maximaliseren om zo de potentie van deze straten als toegang tot de kernwinkelgebieden optimaal te benutten. De straten behorend tot voetgangersgebieden zouden eenvoudiger om te vormen zijn tot de succesvolle zwerfmilieus. Wanneer dit niet mogelijk is kunnen de straten omgevormd worden tot straten met autotoegang zodat de straten beter bereikbaar zijn en meer een toegangsweg naar de kernwinkelgebieden vormen.

Uitstraling

De uitstraling van aanloopstraten wordt grotendeels bepaald door de winkels en overige consumentverzorgende voorzieningen en diensten die in de straat te vinden zijn. Hier zal verder op worden ingegaan in de paragraaf "voorzieningenaanbod". De uitstraling wordt daarnaast bepaald door de kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte van aanloopstraten, daar gaat deze paragraaf op in.

Volgens de Looff (2011) is het van belang dat geïnvesteerd wordt in de openbare ruimten van aanloopstraten. Consumenten laten de keuze ergens te winkelen sterk afhangen van de uitstraling en het imago van steden. Een goede uitstraling van een winkelstraat maakt het winkelen er aantrekkelijk en kan daarnaast ondernemers verleiden een nieuwe vestiging in de straat te openen. Straten hebben hierdoor een hogere concurrentiekracht t.o.v. andere winkelgebieden.

Hoe men aanloopstraten een goede uitstraling kan geven wordt goed omschreven in een Brits onderzoeksrapport door CABE (adviesorgaan van de Britse overheid op het gebied van architectuur, stedelijk design en openbare ruimte, 2007): "Paved with gold. The real value of good street design". Het rapport onderzoekt de effecten van goed straatdesign op huurprijzen voor 10 Londense "high streets", straten die veel overeenkomsten vertonen (BIS, 2011) met Nederlandse aanloopstraten volgens de genoemde definitie. Het geeft een hele lijst met voorwaarden aan de inrichting van openbare ruimten in de straten voor het verkrijgen van een goede uitstraling en beoordeelt de 10 straten vervolgens op de verschillende voorwaarden aan de hand van een kleiner aantal factoren die samen alle genoemde voorwaarden omvatten.

De genoemde voorwaarden zijn:

- Aanwezigheid stoepen/stoepranden
- Mooie bestrating en kleurcontrasten
- Schone en droge oppervlakten (geen plassen water bijvoorbeeld)
- Gebruik van hoogwaardige materialen
- De straten moeten goed onderhouden worden
- Voldoende brede bestrating (zodat verkeer alle ruimte krijgt)
- Geen knelpunten en obstakels die in de weg staan van passanten
- Voldoende oversteekplaatsen
- Niet teveel (auto)verkeer
- Goede verlichting
- De straten moeten een veilig gevoel geven
- Geen afval en graffiti
- Geen tekenen van asociaal gedrag in de straten
- Overzichtelijkheid en goede bewegwijzering
- Voldoende openbare ruimten
- De straten moeten al met al prettige verblijfsplaatsen zijn

Aan de door CABE (2007) genoemde voorwaarden kan eventueel nog toegevoegd worden dat straten voldoende openbare voorzieningen dienen te hebben zoals openbare toiletten en voorzieningen voor gehandicapten alhoewel dit meer opgaat voor gehele winkelgebieden in plaats van losstaande straten (Bons, NRW 2012).

Voor de straten is op basis van de score op de verschillende factoren een totaalscore berekend ("street design quality score" ofwel "Pedestrian Environmental Review System score" in het rapport) en met behulp van een regressiemodel het verband uitgerekend tussen deze score en huurprijzen. De hoogte van de huurprijzen zegt immers veel over de waardering van de straat. Ondanks het feit dat geen statistisch significante verbanden zijn gevonden is de relatie tussen PERS score en huurprijzen duidelijk positief: wanneer een straat een hogere PERS score behaalt, stijgen de huurprijzen van panden in de straat. De panden worden op grotere waarde geschat en ontwikkelaars, investeerders en ondernemers van "high streets" kunnen zo veel verdienen aan een investering in de kwaliteit van de straten. Ontwikkelaars en investeerders verhogen de waarde van hun panden (CABE, 2007) terwijl ondernemers in de straten onmiddellijk financiële voordelen kunnen behalen door een grotere toestroom van consumenten die zich aangetrokken voelen door de uitstraling van de straten (de Loeff, 2011).

Stijgende huurprijzen zijn niet altijd positief (CABE, 2007): ze kunnen lijden tot beperkte lokale toegang tot woningen in de straten door te hoge prijzen ("gentrification") en daarnaast kan het de diversiteit in Retailaanbod beperken (ondernemers die de hogere prijzen niet kunnen opbrengen zullen uit de straten verdwijnen). Volgens CABE (2007) waarderen gebruikers van de straten de verbeteringen in de uitstraling en kwaliteit van straten en zijn bovengenoemde voordelen groter dan de nadelen. In verschillende gevallen kunnen de nadelen echter groter zijn dan de voordelen. Hier wordt dieper op ingegaan in paragraaf 2.4 ("Invloed organisatorische factoren op kwaliteit aanloopstraten").

Er zijn ook Nederlandse voorbeelden van het verbeteren van de uitstraling van aanloopstraten. In Nijmegen worden de Ringstraten met een ligging rondom het kernwinkelgebied en een overheersende winkelfunctie aangepakt (Bardoel, 2009 / RingstratenNijmegen2012). Om de uitstraling en kwaliteit van de straten te verbeteren is en wordt de openbare ruimte samen met ondernemers en bewoners heringericht. Zij zijn tevreden met de bereikte resultaten (Bardoel, 2009). De aanpak voor de herinrichting houdt onder andere het volgende in (Bardoel, 2009 / RingstratenNijmegen2012):

- Plaatsing van groene zuilen om de entrees naar de straten te accentueren
- Verschillende blinde gevels zijn versierd met muurschilderingen. Ook wordt het opknappen van gevels door ondernemers gesubsidieerd
- Aanpassing van het uitstallingsbeleid: in communicatie met de gemeente mogen winkeliers meer doen met uitstallingen dan voorheen. Dit moeten ze op een zodanige manier doen, dat het niet ten koste gaat van de sfeer en gezelligheid in de straten
- Het cultuurhistorisch verleden van de Ringstraten is zoveel mogelijk zichtbaar gemaakt binnen de straten
- Een aparte, historisch getinte promotie van de herinrichting van de Ringstraten als onderdeel van de promotie van de gehele binnenstad
- Een investeringsregeling waarbij ondernemers subsidie kunnen verkrijgen voor de realisatie van inpassende verbeteringen
- Het verbeteren van de bewegwijzering richting de straten
- Het aanbrengen van terrassen in de Ringstraten (pilot-fase 2012) voor verbetering van de uitstraling
- Het houden van een werkgroep vastgoed die zich inzet om beschikbare winkelpanden in te vullen met geschikte ondernemers, passend bij het profiel van de verschillende Ringstraten

Foto 2.1: Ringstraat in Nijmegen (Betouwstraat).



Bron: Nijmegen nieuws (05-04-2011).

Een ander Nederlands voorbeeld is de aanpak van de Maastrichtse aanloopstraten. Voor het verkrijgen van een goede uitstraling is het noodzakelijk dat straten één geheel vormen. Er moet voorkomen worden dat een straat een samenraapsel van vele, te sterk van elkaar afwijkende panden is. Winkelgebieden moeten een unieke, lokale sfeer uitstralen ("lokaal dna") en bovendien aansluiten op de rest van de stad (NRW, 2010).

In het eindrapport voor aanpak van de aanloopstraten van de Maastrichtse binnenstad (BRO, 2009) worden enkele problemen met de inrichting van de openbare ruimten van bepaalde aanloopstraten genoemd. Voor het stratencluster “Brusselsestraat, Grote Gracht Midden & West, Kommel, Kruisherengang, Keizer Karelplein, Oude Tweebergenpoort” werden de straten te divers genoemd en zowel de inrichting van de openbare ruimten als de uitstraling van winkelpanden aan de buitenkant varieerden onderling te sterk van elkaar. De straten vormden een optelsom van vele verschillende delen in plaats van één geheel (BRO, 2009). Als aanpak is een aantal (structurele) maatregelen genoemd om de kwaliteit van de openbare ruimten en de uitstraling van de straten te verbeteren. Zo is voorgesteld de verschillende aanwezige pleinen in de straten meer te benadrukken in plaats van de passantenroute door de straten: vier pleinen samen vormen dan een “pleinenkwartier” van het stratencluster. Verder is herinrichting van onder andere bestrating, verlichting en trottoirs voorgesteld en de invulling van etalages van leegstaande panden met bijvoorbeeld kunst.

Voorzieningenaanbod (winkels- diensten en horeca)

Winkels vormen veelal de kern van aanloopstraten en zijn bepalend voor de kwaliteit en uitstraling van de straten. Tegenwoordig stellen consumenten steeds weer andere eisen aan winkels en winkelgebieden waar ze aankopen willen doen, ze houden van vernieuwing en verassing (NRW, 2010). Om deze reden is het belangrijk dat ondernemers in winkelgebieden zich snel aan kunnen passen aan nieuwe trends en dus dynamisch zijn. Hier ligt een belangrijke kans voor aanloopstraten. In een retailvisie van Neprom (2012) wordt aangegeven dat ondanks de afnemende vraag naar winkelruimte, de dalende huren en toenemende leegstand in aanloopstraten, de straten nog steeds een geschikte vestigingsplaats zijn voor specialistische winkels waarvan de ondernemers zich de hoge huurprijzen op A-locaties niet kunnen veroorloven. B- en C-winkelgebieden in het algemeen (waaronder aanloopstraten vallen) bieden daarnaast starters en creatieve ondernemers betaalbare kansen een vestiging te openen (Neprom, 2012). Dit zijn precies de typen ondernemingen waar consumenten om vragen: zij vinden dat er ruimte moet zijn in winkelgebieden voor nieuwe ketens, startende ondernemers en creatieve ondernemers (NRW, 2010). Ook de Jager (2009) geeft aan dat aanloopstraten vaak gezien worden als “proeftuin” voor nieuwe winkelconcepten. Bijvoorbeeld een winkel die naast een winkelfunctie ook een horecafunctie heeft. Om deze vormen van ondernemerschap te stimuleren en leegstand aan te pakken kunnen bestemmingsvrije zones worden ingevoerd: op deze manier kunnen panden met winkelfuncties eenvoudig worden getransformeerd tot panden met een woon-, werk-, of maatschappelijke functie (Neprom, 2012). Ook kunnen winkelpanden in aanloopstraten vervangen worden door horeca of diensten (Bressers, 2012). Risico’s voor ondernemers zijn in bestemmingsvrije zones lager aangezien ze hun pand gemakkelijker kunnen verkopen mocht dit nodig zijn.

Aanloopstraten worden gekenmerkt door een hoge mate van functiemenging (BRO, 2009; de Loeff, 2011; de Jager, 2009): winkels worden gecombineerd met diensten en horeca. Welke typen winkels, diensten en horeca in een bepaalde aanloopstraat het meest succesvol zullen zijn, is afhankelijk van de soort aanloopstraat (de Loeff, 2011). Volgens de NRW (2010) zoeken consumenten het type winkelgebied uit waar zij het beste hun koopmotieven kunnen verwezenlijken. Verschillende koopmotieven zijn “dagelijkse boodschappen”, “recreatief winkelen” en “doelgericht winkelen” (NRW, 2010). De koopmotieven van consumenten in aanloopstraten vallen voornamelijk onder “recreatief winkelen” of “doelgericht winkelen” (de Loeff, 2011; BRO, 2012) hoewel sommige aanloopstraten ook een buurtfunctie hebben zoals “Overtoom” in Amsterdam (waarbij de straat ook gebruikt zal worden voor het doen van dagelijkse boodschappen). Het is van belang dat ondernemers

en beleidsmedewerkers van aanloopstraten goed weten welke functie hun straat voor consumenten heeft en dat de straten zoveel mogelijk op deze functie ingericht worden (NRW, 2010).

De Looff (2011) maakt een duidelijk onderscheid tussen aanloopstraten voornamelijk gericht op het koopmotief “recreatief winkelen” (“ontdekstraten”) en straten voornamelijk gericht op “doelgericht winkelen” (“trafficstraten”). Beide typen straten moeten zo goed mogelijk ingericht worden op de functie die ze voor de consument hebben. “Trafficstraten” zijn aanloopstraten met veel autoverkeer en winkels in deze straten moeten vooral gericht zijn op snel gemak voor de consument: winkels moeten gericht zijn op “doelgericht shoppen” en parkeren moet eenvoudig zijn. De winkels worden er afgewisseld met diverse horeca en diensten. Voorbeelden van winkels in deze straten zijn kappers, drogisterijen, wijnhandelaren (de Looff, 2011), winkels die niet of nauwelijks meer in kernwinkelgebieden (op A1-winkellocaties) te vinden zijn. De “ontdekstraten” kennen een ander winkelbeeld dan de “trafficstraat” (de Looff, 2011). In deze straten moet een mix van bijzondere kleine winkeltjes, horeca, culturele activiteiten en woningen te vinden zijn: de straten moeten worden ingericht als verblijfsgebieden voor de consument en een unieke identiteit hebben gebaseerd op het aanbod van winkel/horeca/dienstenvestigingen en de uitstraling van de straten. Als voorbeeld noemt de Looff de ontdekstraat “de Kleine Berg” in Eindhoven, een straat met verschillende typen horecagelegenheden waaronder restaurants, lunchrooms en cafés en een gevarieerd maar elkaar goed aanvullend winkelaanbod bestaande uit onder andere interieurwinkels, galeries, boetieks, herenmodezaken en een kinderboekenwinkel. De unieke identiteit van de straat ontstaat voornamelijk uit invloeden van de design academy: de interieurwinkels en galeries. Een ander voorbeeld is de Haarlemmerstraat in Amsterdam. Ook deze straat heeft verschillen typen horecagelegenheden waaronder restaurants en lunchrooms gecombineerd met een gevarieerd en elkaar goed aanvullend winkelaanbod bestaande uit specialistische modezaken, bijzondere eet- en delicatessenwinkeltjes, een juwelier en een elektrische materialen/lampenzaak (NLStreets, 2012). De unieke identiteit van deze straat wordt voornamelijk gevormd door de bijzondere eet- en delicatessenwinkeltjes en specialistische modezaken die gevestigd zijn in de straat (Kampioen, juni 2012).

Foto 2.2: Horecagelegenheden op de Kleine Berg in Eindhoven.



Bron: Klik Nieuws Eindhoven (15-05-2010).

Binnen het eerder genoemde eindrapport voor aanpak van de Maastrichtse aanloopstraten (BRO, 2009) wordt de identiteit van de aanloopstraten eveneens van belang geacht. De identiteit van aanloopstraten met potentie moest worden versterkt. Het stratencluster Rechtstraat Noord & Zuid, Hoogbrugstraat, Hoogbrugplein richtte zich voornamelijk op life-style, design (kleding, mode en wonen) en hoogwaardige horeca maar had verschillende problemen waaronder leegstand, langgerektheid van de straat, drugsproblematiek, rommeligheid door o.a. de aanwezigheid van verschillende winkels en of diensten die niet in de omgeving thuis hoorden, slechte bewegwijzering en verkeersdrukte. Hoewel de grootste problemen de verkeersdruk, matige bewegwijzering en langgerektheid van de straat waren, kon de straat zich volgens BRO verder ontwikkelen en succesvoller worden door naast het oplossen van deze problemen de identiteit van de straat te versterken: het bijzondere aanbod aan life-style en designzaken kon verder worden uitgebouwd om potenties te benutten. Dit zou de leegstand verder kunnen terugdringen.

Deze voorbeelden geven goed weer dat succesvolle aanloopstraten niet slechts fysiek één geheel moeten vormen zoals beschreven in de vorige paragraaf. Aanloopstraten en in het bijzonder “ontdekstraten” moeten daarnaast een eigen identiteit hebben in winkelaanbod om zichzelf sterker neer te zetten en goed te kunnen concurreren met andere winkelgebieden. Deze identiteit kan echter veel inhouden waaronder een combinatie van verschillende typen winkels. Vooral belangrijk is dat aanloopstraten in winkelaanbod niet te divers zijn en daardoor rommelig overkomen (BRO, 2009).

Wanneer aanloopstraten succesvol zijn kan dit leiden tot verhoging van huurprijzen. Dit kan een risico vormen voor de unieke identiteit van aanloopstraten wanneer de specialistische winkeltjes de hogere prijzen niet langer kunnen betalen en vervangen worden door bijvoorbeeld ketenwinkels (de Jager, 2009). De diversiteit en uniciteit van de straten neemt dan af waardoor de straten minder populair worden onder consumenten en aan kwaliteit inboeten. Om verhoging van huurprijzen zoveel mogelijk te voorkomen en de kwaliteit van aanloopstraten te behouden is het noodzakelijk dat winkeliers / winkeliersverenigingen goed overleggen met gemeente, vastgoedeigenaren en verhuurders. Een overtuigend argument kan daarbij zijn dat het voor het functioneren van de straat van belang is dat de identiteit wordt behouden en dat deze enkel behouden kan blijven door ook kleinere ondernemers met unieke winkeltjes een kans te geven in de straten (de Jager, 2009).

Conclusie

De score van aanloopstraten op de verschillende fysieke factoren bepalen samen met de score die straten behalen op de organisatorische factoren de kwaliteit van aanloopstraten. Fysiek gezien moeten straten o.a. goed bereikbaar zijn, voldoende openbare ruimten en voorzieningen hebben, veilig zijn, een goede uitstraling hebben en een geschikt winkelaanbod met voldoende functiemenging tussen winkels, horeca en diensten. Voornamelijk belangrijk is echter dat aanloopstraten een unieke identiteit aannemen in zowel uitstraling als winkelaanbod. Zo kunnen straten succesvol concurreren met andere winkelgebieden en worden de juiste klanten naar de juiste plaats geleid. In veel beschikbare literatuur en andere bronnen wordt legio aandacht geschonken aan deze fysieke kenmerken, maar relatief weinig aandacht aan organisatorische kenmerken van de straten en de invloed die betrokken partijen hebben de kwaliteit en het functioneren van hun straten. De volgende paragraaf gaat hier op in.

2.4 Invloed organisatorische factoren op kwaliteit aanloopstraten

Aanloopstraten kunnen hun kwaliteit vergroten door goede samenwerkingsverbanden te bewerkstelligen tussen ondernemers, eigenaren, beleggers, winkelcentra beheerders en overheden. Vooral de rol van ondernemers is daarbij belangrijk: ondernemers uit een aanloopstraat moeten samen met elkaar en andere partijen zorgen voor een succesvolle aanloopstraat met een eigen identiteit (NRW, 2010). Eerst zal ingegaan worden op het belang van samenwerking tussen partijen bij de ontwikkeling van winkelgebieden in het algemeen. Vervolgens zal aan de hand van verschillende voorbeelden ingegaan worden op samenwerking tijdens projecten voor aanloopstraten.

Samenwerking

Vastgoedprojecten behoeven een goede samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen. Volgens WPM Groep (NRW, 2012) kan de waarde van winkelgebieden worden behouden en verbeterd door in te spelen op het “waardeperspectief” ofwel de potentie van winkelgebieden in hun geheel (de betekenis van winkelgebieden voor de economie, de beleving van de stad en als onderdeel van het leefpatroon van mensen). Hiervoor is specialistische kennis nodig van de verschillende betrokken partijen. De uitwisseling van kennis tussen de partijen is hierbij noodzakelijk voor het succes van projecten. Volgens WPM Groep (NRW, 2012) kan waardeverbetering van winkelgebieden slechts ontstaan door samenwerking: *“Succesvolle projecten vragen om solide, realistische en inventieve samenwerkingsverbanden.”*

Een voorbeeld van succesvolle samenwerking tussen betrokken partijen bij de ontwikkeling van een Nederlands winkelgebied wordt gegeven door RPHS Architecten (NRW, 2012). Het bedrijf maakte vanaf 1999 een masterplan en kwaliteitsplan voor het centrum van de wijk Kloosterveen in Assen. Vervolgens werden ze door de gemeente gevraagd het gehele project (“Kloosterveste”) stedenbouwkundig en architectonisch te superviseren. In plaats van het ontwerpen van gebouwen heeft het bedrijf de gemeente begeleid bij het kiezen van samenwerkingspartners en de daarbij behorende onderhandelingen (NRW, 2012). De verschillende betrokken partijen bepaalden vervolgens samen wat ze met het gebied wilden bereiken. Voor het project hadden de verschillende partijen en het architectenbureau een bepaalde uitstraling voor ogen: een “kleinstedelijke beleving”, het winkelgebied moest overkomen als historisch toevallig ontstaan. “Eenheid in verscheidenheid” was daarbij het uitgangspunt: iedere ondernemer vult zijn pand op zijn of haar eigen manier in echter binnen het algemene beeld dat door de verschillende partijen samen is bepaald. Dit heeft geleid tot een succesvol multifunctioneel winkelcentrum (Cijs, NRW 2012).

Foto 2.3: Kloosterveste in Assen.



Bron: Kloosterveste.info (2011).

Volgens RPHS Architecten (NRW, 2012) is teamwork tussen ontwerper, ontwikkelaar, eigenaar, bouwer en gebruiker de vereiste voor succesvolle projecten. Het is daarbij belangrijk dat veel aandacht wordt gegeven aan wat ondernemers, omwonenden en consumenten willen bereiken met een winkelgebied en dat niet slechts de ontwikkelaars, eigenaren of ontwerpers de ontwikkelingsrichting bepalen. Vooral het afstemmen van een winkelgebied op de consument is van belang voor de mate van succes (Bons, NRW 2012; WPM Groep, NRW 2012). Zij hebben bepaalde behoeften zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van parkeervoorzieningen, gezellige sfeer in winkelgebieden en de aanwezigheid van de juiste winkels (voor aanloopstraten moeten de genoemde fysieke kenmerken in orde zijn). Bons (NRW, 2012): “het winkelcentrum moet bij de consument passen en functioneel zijn”. Ontwikkelaars en eigenaren van winkelgebieden dienen hier op in te spelen. Dit kan door waar nodig te werken aan de genoemde fysieke kenmerken die van invloed zijn op de kwaliteit van de straten. Dit zijn echter algemene factoren. Wat de consument precies wil in een bepaald winkelgebied moet onderzocht worden per case. Verder is voortdurende kennis over de consument noodzakelijk om veranderingen in hun wensen en nieuwe trends in kaart te brengen (WPM Groep, NRW 2012). Volgens Bons (NRW, 2012) vindt in 2012 te weinig afstemming van winkelgebieden op de consument plaats doordat ontwikkelaars mede door de financiële crisis de hand op de knip houden en veel projecten goedkoop proberen te realiseren. Dit betekent onder andere dat zoveel mogelijk vierkante meters van een winkelgebied worden ingevuld met commerciële ruimten waardoor er weinig plaats is voor voorzieningen voor de consument als parkeerruimte, openbare toiletten en dergelijke. Daarnaast wordt ingeleverd op de uitstraling (sfeer) van winkelgebieden door goedkoop bouwen. Bons (NRW, 2012) geeft aan dat bezuinigingen op de kwaliteit van winkelgebieden niet nodig zijn aangezien retailers (ondernemers) bereid zijn meer te betalen voor panden in winkelgebieden met een goede uitstraling en voldoende voorzieningen voor consumenten. Afstemming op de consument zorgt voor meer klanten en meer inkomsten waardoor uiteindelijk een hogere investering gerechtvaardigd kan worden ondanks de crisis.

Het boven genoemde belang van samenwerking tussen partijen bij de ontwikkeling van winkelgebieden in het algemeen gaat evengoed op voor de ontwikkeling van aanloopstraten. Hier wordt nu verder op ingegaan.

Stewardship

In een artikel van Hall (2011) wordt ingegaan op ondernemingsstrategieën van ondernemers uit de Londense “high street” (aanloopstraat) Walworth Road. Het artikel omschrijft dat etnische ondernemers uit de straat zich jarenlang aangepast hebben aan de wensen van de lokale bevolking (Hall, 2011). Het succes van de ondernemingen bestond uit het directe contact tussen ondernemers en hun klanten: het geven van persoonlijke service en advies. De straat heeft al jarenlang een culturele en economische functie voor de (zelfstandige) ondernemers en lokale bevolking. In het jaar 2011 startten verschillende nieuwbouwprojecten in het gebied die mogelijk hogere inkomensgroepen aantrekken en zorgen voor gentrification. Vervolgens worden huurprijzen van winkelpanden in het gebied opgedreven op basis van de omzet en huren van daar al aanwezige grote ketens (“fast-food shops”). Dit kan vervolgens leiden tot een verandering van het karakter van de straat door de vervanging van vele zelfstandige, etnische ondernemers door grote winkelketens / merkzaken. Hierdoor komt de culturele en economische functie die de straat heeft voor zelfstandige ondernemers en de lokale bevolking onder druk te staan. Hall vraagt zich af of dit nodig is en geeft aan hoe het karakter (en de zelfstandige ondernemers) van dergelijke straten beschermd kan worden. Dit kan door het bereiken van een goede samenwerking tussen de partijen betrokken bij een winkelgebied / aanloopstraat. Deze samenwerking kan de vorm aannemen van “stewardship”: de coördinatie van kennis (expertise) gericht op vooruitgang van het gehele winkelgebied / de gehele aanloopstraat, door betrokken partijen in een overkoepelend orgaan (Hall, 2011). Dit orgaan kan vervolgens een brug vormen tussen lokale ondernemers en overheden op een groter schaalniveau. Volgens Hall moet dit orgaan niet gericht zijn op het succes van de straat naar winstgevendheid op korte termijn maar op het behoud van de straat voor langere termijn: “duration” in plaats van “turnover” (Hall, 2011). Het artikel staat min of meer tegenover dat van CABE (2007) waarin is aangegeven dat betere straten zorgen voor hogere huurprijzen en waarbij dit voornamelijk als iets positiefs moet worden gezien. Indien veel unieke lokale ondernemers vervangen worden door standaard winkelketens in een straat (door verhoging huurprijzen) is echter de vraag in hoeverre hogere omzetten op de langere termijn nog behaald kunnen worden, wanneer het bijzondere karakter van deze straten op een gegeven moment verdwijnt. Hierdoor kan ook de kwaliteit en daarmee de populariteit (aantal consumenten dat straat bezoekt) van de straten afnemen (de Jager, 2009). In de praktijk zal de situatie per straat verschillen en moet per straat een afweging gemaakt worden tussen behoud van het lokale karakter aan de ene kant en het realiseren van hogere omzetten door verhoging van huurprijzen bij gentrification aan de andere kant.

In verschillende Nederlandse aanloopstraten vindt eveneens gentrification plaats waarbij unieke winkels van zelfstandige ondernemers plaats maken voor standaard winkelketens en merkzaken door opdrijving van huurprijzen. Stewardship, ofwel een goede samenwerking tussen diverse partijen betrokken bij aanloopstraten in een overkoepelend orgaan kan dit reguleren en voorkomen dat het unieke karakter en de kwaliteit van deze straten verdwijnt door vervanging van teveel zelfstandige ondernemers door standaard winkelketens en merkzaken (door goede afspraken te maken over het aanpassen van huurprijzen en daarbij de kwaliteit van het gebied in zijn geheel voorop te stellen). Verschillende aanloopstraten hebben al zo'n orgaan: meestal ondernemersverenigingen en of een speciaal straatmanagement (gericht op één of meerdere straten) waarbinnen zowel

ondernemersverenigingen als vastgoedeigenaren, beleggers en beleidsmedewerkers van gemeenten vertegenwoordigd zijn. Een voorbeeld hiervan is de Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam (SBZ, 2012) waarbinnen de “Federatie Ondernemersverenigingen Zaancentrum FOZ”, “Horeca Vereniging Damcare”, “Vereniging van Ambulante Handel”, “Grootwinkelbedrijven”, “Zakelijke Dienstverlening” “Vereniging Vastgoedeigenaren Inverdan VVI (nieuw centrumproject Zaandam)”, “Gemeente Zaanstad” en een adviseur van de Kamer van Koophandel allen vertegenwoordigd zijn en samen werken aan een betere kwaliteit van het gehele stadscentrum. Ze hanteren de volgende doelstellingen (SBZ, 2012):

- *“Behartigen van de belangen van alle leden*
- *Verhogen van de organisatiegraad van de deelnemers*
- *Zorgen voor onderlinge informatie-uitwisseling, communicatie en overleg*
- *Bundelen van middelen en krachten*
- *Overleg platform zijn naar de gemeente en derden*
- *Het zijn van één aanspreekpunt / gesprekspartner (één geheel)*
- *Zorgen voor samenhang, coördinatie en afstemming*
- *Verzorgen van de aanjaagfunctie*
- *Komen tot niet-vrijblijvende afspraken”*

Alle verschillende leden van de Stichting zijn gebaat bij een gunstige economische ontwikkeling van het stadscentrum in zijn geheel en door samen te werken is het eenvoudiger het totaalbeeld te zien en zullen partijen zich minder snel richten op projecten waarbij het korte termijn gewin groot is maar de gevolgen op langere termijn mogelijk negatief zijn. Volgens de NRW (2010) is een open, constructieve samenwerking tussen verschillende bij een winkelgebied betrokken partijen nodig om te voorkomen dat diverse marktpartijen en gemeenten zich voornamelijk richten op eigen gewin op de korte in plaats van op algemeen gewin voor het gehele winkelgebied voor de langere termijn. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren wanneer ontwikkelaars projecten voor de ontwikkeling van winkelgebieden aan gemeenten proberen te verkopen waarvan de potentie op langere termijn twijfelachtig is (NRW, 2010). Een ander voorbeeld is wanneer gemeenten grond voor een project verkopen aan de hoogste bidder in plaats van aan de bidder waarvan het project op langere termijn de meeste potentie heeft voor een winkelgebied (NRW, 2010). Voor de samenwerking is een door de verschillende partijen gezamenlijk opgestelde toekomstvisie nodig, waaraan iedereen zich dient te houden (NRW, 2010).

Het is niet slechts ter bescherming tegen verlies van karakter en kwaliteit van aanloopstraten dat detailhandelsondernemers en andere betrokken partijen van de straten zich goed dienen te organiseren. Een goede organisatie kan ook vele andere problemen in aanloopstraten voorkomen en of aanpakken. Een goed voorbeeld van wat samenwerking tussen verschillende bij aanloopstraten betrokken partijen kan realiseren vormt de organisatie van de partijen die betrokken waren bij het eerder genoemde project omtrent de herinrichting van de Nijmeegse Ringstraten (Bardoel, 2009 & RingstratenNijmegen, 2012). De gunstige resultaten van het project zijn voornamelijk te danken aan de goede samenwerking tussen de partijen. Allereerst is door ondernemers, eigenaren en bewoners samen een actieplan opgesteld voor de Ringstraten. Een gezamenlijke aanpak van de straten door alle betrokken partijen was hierbij uitgangspunt: *“In de uitvoering van het actieplan is nadrukkelijk samengewerkt tussen gemeente, ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners. De samenwerking tussen de ondernemers en met de gemeente is van wezenlijk belang.”* De verschillende Ringstraten

hadden allen een straatvertegenwoordiger die werd opgenomen in het bestuur van de “Federatie Ringstraten Nijmegen” (een ondernemersvereniging).

Het project is gefinancierd door gebruik te maken van verschillende budgetten van de gemeente, de EFRO subsidie (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, bedoeld om belangrijkste Europese onevenwichtigheden tussen regio's terug te dringen; EuropaNu, 2012) en hebben ondernemers geïnvesteerd in de Ringstraten door geld bij te dragen aan promotiemateriaal en door de uitstraling van een aantal (eigen) panden te verbeteren (gesubsidieerd door gemeente, RingstratenNijmegen2012). De samenwerking tussen partijen was dus niet slechts nodig om overeenstemming te bereiken over de aard van de ontwikkelingen nodig in de Ringstraten. Het was eveneens nodig om financieel alles rond te krijgen voor het project door aanvullende investeringen van ondernemers naast de EFRO subsidie. De samenwerking bij het Nijmeegse project is bovendien niet beperkt gebleven tot uitvoering van het project zelf: er vindt voortdurende monitoring van het gebied plaats door te overleggen met ondernemers en bezoekers van het gebied over de aantrekkelijkheid van het verblijfs- en ondernemersklimaat. Ook is een doelstelling samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen meer en meer te bevorderen: het versterken van het organiserend vermogen (RingstratenNijmegen, 2012).

BIZ

Gemeenten kunnen ondernemers ook verplichten bij te dragen aan de herontwikkeling van openbare ruimten door bijvoorbeeld het instellen van een ondernemersfonds in de vorm van een Bedrijven Investerings-zone ofwel BIZ (Kamer van Koophandel, 2012). Hiervoor moet eerst een meerderheid van de ondernemers uit een bepaald winkelgebied zelf beslissen een BIZ op te richten. Vervolgens kan de gemeente de BIZ verplichten aan alle ondernemers uit het gebied. Het geld dat in het BIZ gestort wordt mag vervolgens alleen uitgegeven worden aan door de wet vastgelegde doelen als het verbeteren van de veiligheid en uitstraling van winkelgebieden (openbare ruimten). Dit instrument kan door ondernemers uit winkelgebieden gebruikt worden om de kwaliteit van hun winkelgebied te waarborgen en te voorkomen dat bepaalde ondernemers niet meebetelen aan maar wel profiteren van ontwikkelingen (Kamer van Koophandel, 2012).

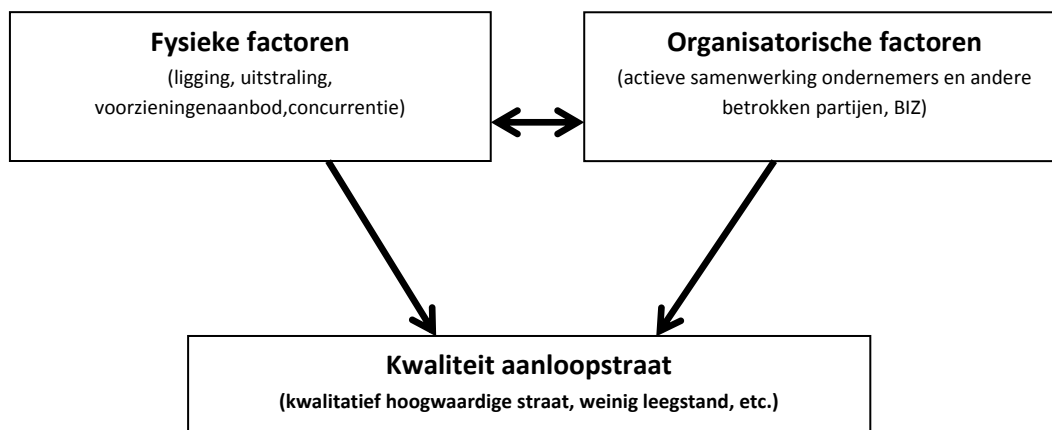
Conclusie

Het is voor ondernemers en andere betrokken partijen van aanloopstraten van essentieel belang goed georganiseerd te zijn: door samenwerking kan verlies van karakter (identiteit) en kwaliteit van de straten worden voorkomen en worden versterkt, kunnen allerlei problemen in de straten als leegstand en slechte uitstraling eenvoudiger opgelost worden en gezamenlijke projecten worden opgezet om de kwaliteit van straten verder te verbeteren. Organisatie van ondernemers van aanloopstraten kan de vorm aannemen van een ondernemersvereniging of winkeliersvereniging die samen met andere betrokken partijen (eventueel in een overkoepelend orgaan; een straatmanagementorganisatie) actief werkt aan een aantrekkelijke aanloopstraat die ook goed afgestemd is op de wensen van de consument. De organisatie van ondernemers en andere betrokkenen uit aanloopstraten heeft direct zijn weerslag op de fysieke (kwaliteitsbepalende) factoren van hun straten. Met een goede organisatie kunnen waar nodig kwalitatief laagwaardige fysieke factoren (bijvoorbeeld een slechte uitstraling) in een straat worden aangepakt en kwalitatief hoogwaardige fysieke factoren verder verbeterd.

Algemene conclusie theoretisch kader

De combinatie van de in het theoretisch kader behandelde fysieke (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie) en organisatorische factoren (actieve samenwerking tussen bij aanloopstraten betrokken partijen) bepalen samen met algemene winkel trends (financiële crisis, de opkomst van internet, demografische ontwikkelingen) de kwaliteit van aanloopstraten. Zo moeten aanloopstraten fysiek gezien “bij voorkeur” een goede bereikbaarheid hebben, aansluiten op kernwinkelgebieden en een bronpunt hebben. Gunstig is ook wanneer de routing van grote groepen mensen door de straten loopt. De uitstraling van aanloopstraten moet goed zijn door bijvoorbeeld de aanwezigheid van aantrekkelijke panden, bestrating en openbare ruimten in een straat en niet teveel verkeer. Daarbij moeten straten een eigen identiteit hebben. Tot slot moet het aanbod aan voorzieningen goed zijn afgestemd op de wensen van de consument en passen bij de straat. Een goede organisatie van betrokkenen kan deze fysieke factoren beïnvloeden en verbeteren. Het kan problemen (bijvoorbeeld leegstand, slechte uitstraling) in de straten oplossen en de identiteit van straten versterken. Omgekeerd kunnen fysieke problemen in een straat ertoe leiden dat ondernemers van de straat besluiten samen te werken om de problemen aan te pakken.

In een model is dit als volgt weergegeven:



De in het theoretisch kader behandelde fysieke en organisatorische factoren bepalen samen met winkel trends de kwaliteit van aanloopstraten. De kwaliteit kan vervolgens grotendeels afgelezen worden aan de hand van verschillende kwantitatieve indicatoren als leegstand (Limburgs Dagblad, 2011; NOS, 2011), voetgangersintensiteit (A-, B- of C-milieu, BRO 2009), vaak daarop gebaseerde huurprijzen (BRO, 2009) en de omzet van de ondernemers (VVD-gemeenteraadsfractie Alphen aan den Rijn, 2012). Daarnaast zal ook groei of krimp van het totaal winkelvloeroppervlak of aantal voorzieningen (winkels, diensten, horeca) over een bepaalde periode wat zeggen over de kwaliteit van aanloopstraten: bijvoorbeeld een krimpend winkelvloeroppervlak en of aantal winkels in een straat heeft een negatief effect op de winkelfunctie in de straat (en daarmee op de kwaliteit van de winkelstraat).

In het volgende hoofdstuk zal eerst aan de hand van verschillende kwantitatieve kenmerken een selectie van uiteindelijk twaalf aanloopstraten (in zes steden) gemaakt worden. Dit is gedaan aan de hand van diverse gegevens uit de Locatus winkelvastgoeddatabase (2008-2012). De gegevens gaan over leegstand, winkelvloeroppervlak en aantal voorzieningen voor verschillende aanloopstraten in zes steden. Voor elk van de zes steden is een selectie gemaakt en één straat gekozen die het volgens

deze kwantitatieve gegevens goed doet en één straat die het volgens deze kwantitatieve gegevens minder goed doet. Aangezien deze selectie slechts gebaseerd is op een beperkte hoeveelheid indicatoren (voor dit onderzoek had ik bijvoorbeeld geen gegevens over voetgangersintensiteit of de omzet van ondernemers) is tijdens de diepte-interviews en eigen observaties nogmaals naar de kwaliteit van de straten gekeken. In een aantal gevallen blijkt de werkelijke situatie af te wijken van het beeld dat in eerste instantie ontstaat van de straten naar aanleiding van de gegevens uit de Locatus winkelvastgoeddatabase. Vervolgens is aan de hand van eigen observaties en diepte-interviews onderzocht hoe verschillende fysieke en organisatorische factoren verschillen tussen de straten kunnen verklaren.

3. Selectie aanloopstraten

Binnen dit hoofdstuk zal een keuze en selectie van te onderzoeken aanloopstraten worden gemaakt. Vervolgens zullen de geselecteerde straten verder worden onderzocht.

3.1 Bepaling steden en keuze aanloopstraten (populatie)

Bepaling van de steden

In dit onderzoek is gekozen voor aanloopstraten in zes steden in de Noordvleugel van de Randstad: Amsterdam, Zaandam, Haarlem, Hilversum, Utrecht en Amersfoort. Voor de Noordvleugel van de Randstad is gekozen aangezien binnen de studie Sociale Geografie op de Universiteit Utrecht al meerdere economisch geografische onderzoeken naar dit gebied zijn gedaan en interesse voor dit gebied (stedelijk kerngebied Nederland) hoog is. De steden zijn gekozen aangezien ze een aanzienlijke omvang hebben (<100.000 inwoners) en alle een aanbod aan verschillende aanloopstraten hebben. De steden wijken bovendien onderling van elkaar af qua structuur en omvang waardoor de gekozen aanloopstraten een representatief beeld geven van de stedelijke agglomeratie Noordvleugel.

Keuze aanloopstraten (populatie)

De genoemde steden zijn voor het onderzoek op locatie bezocht. Aan de hand van de in het theoretisch kader genoemde definitie van aanloopstraten (BRO, 2009) zijn verschillende aanloopstraten per stad gekozen. Straten zijn gekozen op basis van:

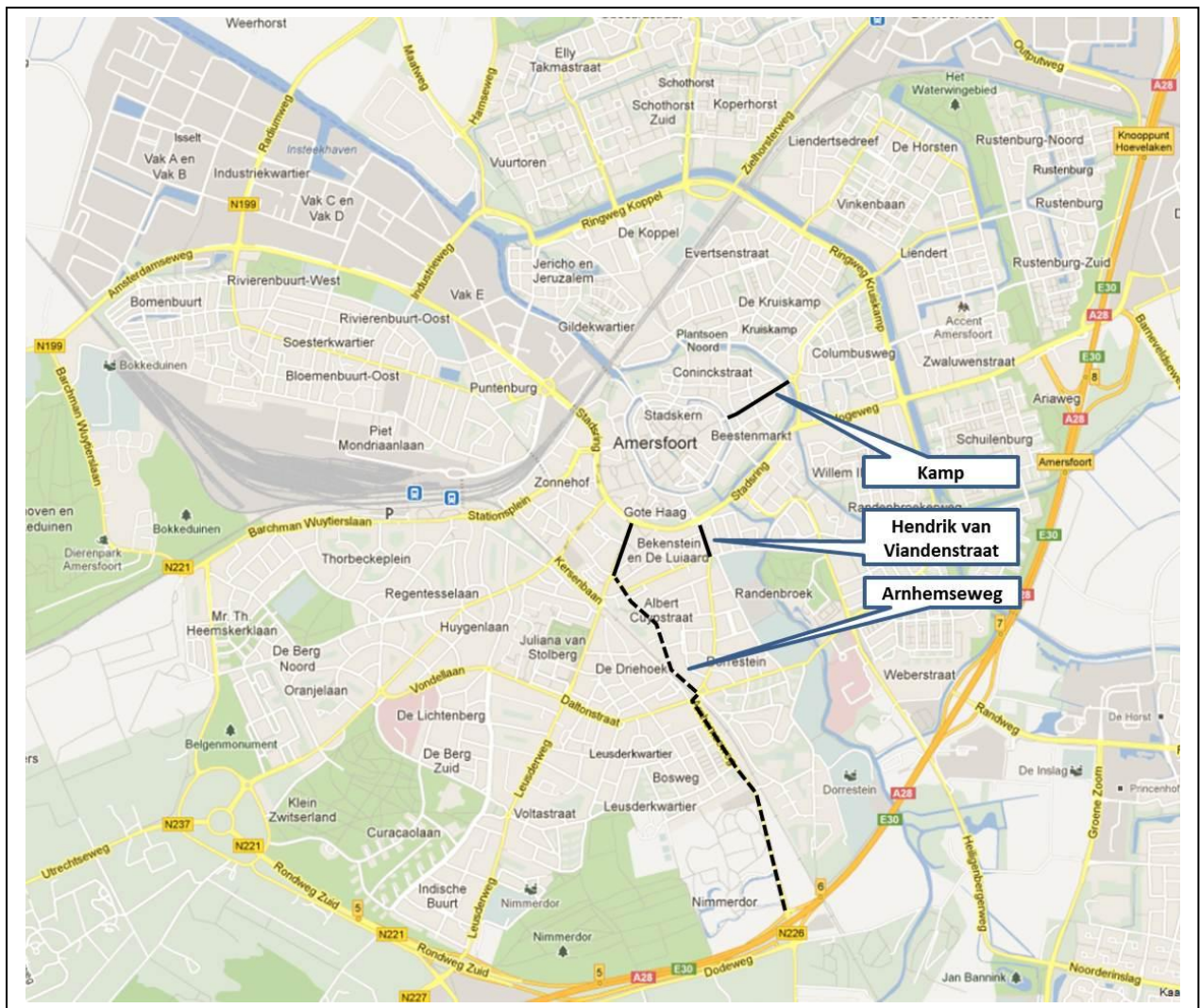
- Straten van het B of C-milieu*: voor dit onderzoek worden enkel straten betrokken die geen onderdeel vormen van het kernwinkelgebied (A-winkelmilieu). Aangezien kernwinkelgebieden meestal voetgangersgebieden zijn, is voor dit onderzoek gekozen voor straten die niet tot het voetgangersgebied behoren
- Relatief veel zelfstandig ondernemerschap, relatief weinig franchise, filiaal- en grootwinkelbedrijf
- Een hoge mate van functiemenging: winkels, diensten en horeca gecombineerd met woonfuncties op bovenverdiepingen
- De straten moeten in de eerste plaats een winkel / diensten / horeca -functie hebben (woonfunctie daaraan ondergeschikt)
- Vaak straten met een belangrijke routing-functie (veel verkeer komt door de straten)

**De meest gebruikelijke methode voor het identificeren van straten van het B of C-milieu zijn passantentellingen die aangeven hoeveel personen zich gedurende een bepaalde periode door een straat verplaatsen. Straten van het A-milieu (binnen een stad) hebben de meeste passanten, straten met minder passanten zijn straten van het B of C-milieu. Passantentellingen zijn echter niet (kosteloos) beschikbaar en het is onderzoekstechnisch niet mogelijk zelfstandig een nauwkeurige passantentelling uit te voeren voor al de aanloopstraten. Hiervoor zouden de passanten in alle potentiële aanloopstraten van een stad op precies hetzelfde tijdstip geteld moeten worden. Bovendien zou het dan zeker moeten zijn dat het gekozen tijdstip een goede indicatie is van de gemiddelde drukte in de straten, dit zou een heel aanvullend onderzoek vergen (Locatus, 2012). Om deze redenen is gekozen voor dit alternatief. Wel is voor de uiteindelijk geselecteerde straten aan de hand van eigen observaties ingeschat onder welk winkelmilieu de straten vallen.*

Volgens de definitie van aanloopstraten vormen de straten vaak de verbinding tussen een bronpunt van verkeer en kernwinkelgebieden (BRO, 2009). Aangezien het regelmatig voorkomt dat aanloopstraten geen verbinding vormen tussen een bronpunt van verkeer en kernwinkelgebieden (Bressers, 2012) is met dit criterium van aanloopstraten minder rekening gehouden. Wanneer straten echter vanaf een belangrijk bronpunt naar een kernwinkelgebied lopen, zal veel verkeer door de straat komen en heeft de straat een belangrijke routing-functie. Tot slot zijn straten met een te klein winkelaanbod niet meegenomen voor dit onderzoek (<5 winkels volgens Locatus in 2012).

De per stad gekozen aanloopstraten:

Amersfoort



Bron: GoogleMaps, 2012.

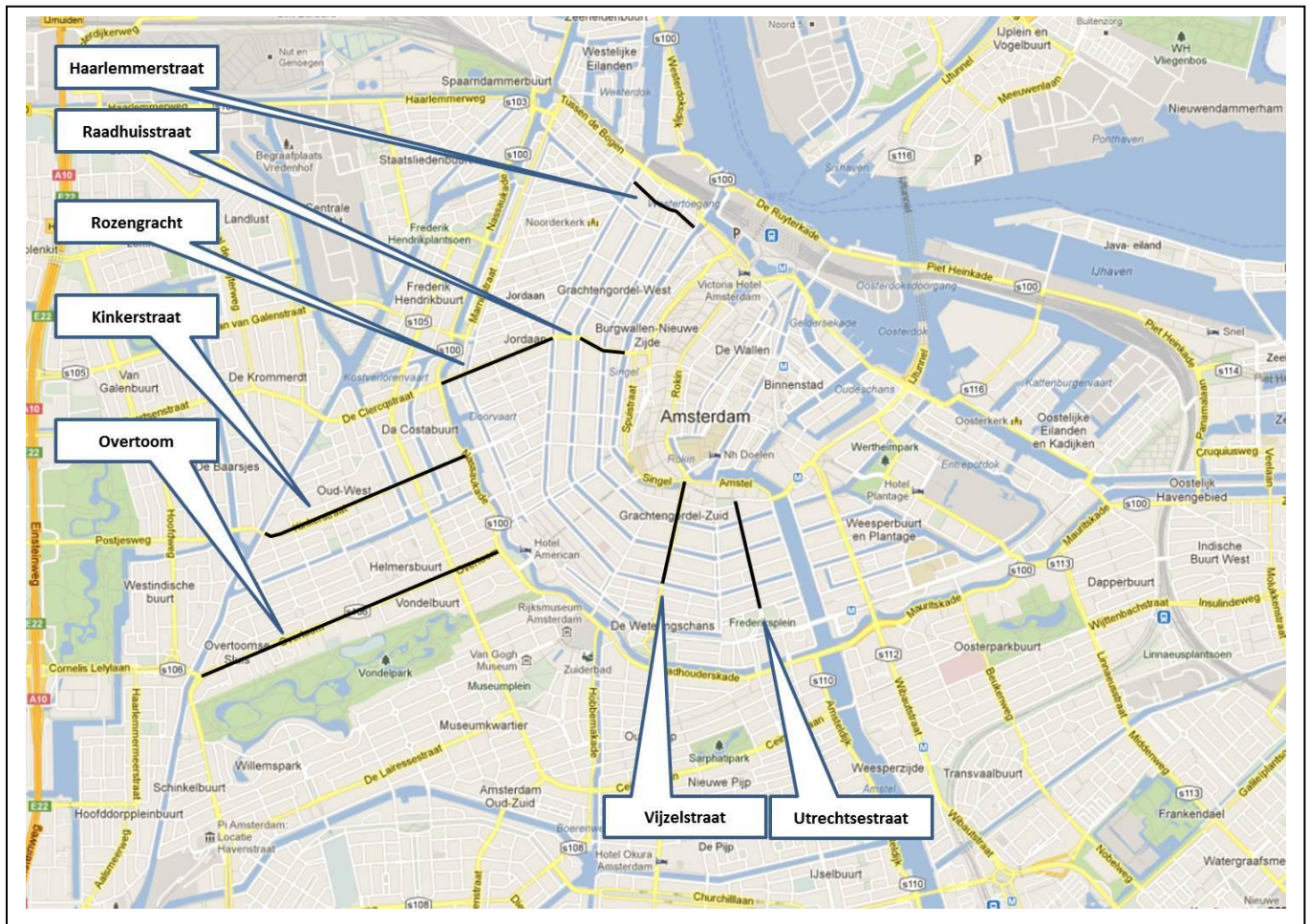
Gekozen aanloopstraten:

1. Arnhemseweg
2. Hendrik van Viandenstraat
3. Kamp

Amersfoort heeft weinig straten die aan (alle) bovenstaande criteria voldoen. De drie gekozen straten zijn de enige gevonden straten die voldoen aan de criteria. De andere straten voldoen niet

aan de criteria zoals bijvoorbeeld de Stadsring. De straten zijn gekozen aangezien het straten zijn van het B- of C-milieu, met relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en met een woonfunctie die ondergeschikt is aan de winkel / diensten / horeca functie. Bovendien vormt de Arnhemseweg een belangrijke verkeersader (voor gemotoriseerd verkeer) richting het centrum met aansluiting op de Stadsring. Dit geldt in iets mindere mate eveneens voor de Hendrik van Viandenstraat. Kamp heeft voornamelijk een functie als voetgangersroute (vanaf verschillende parkeergarages in straten nabij Kamp) het stadscentrum in door directe aansluiting op het kernwinkelgebied via een historische stadspoort.

Amsterdam



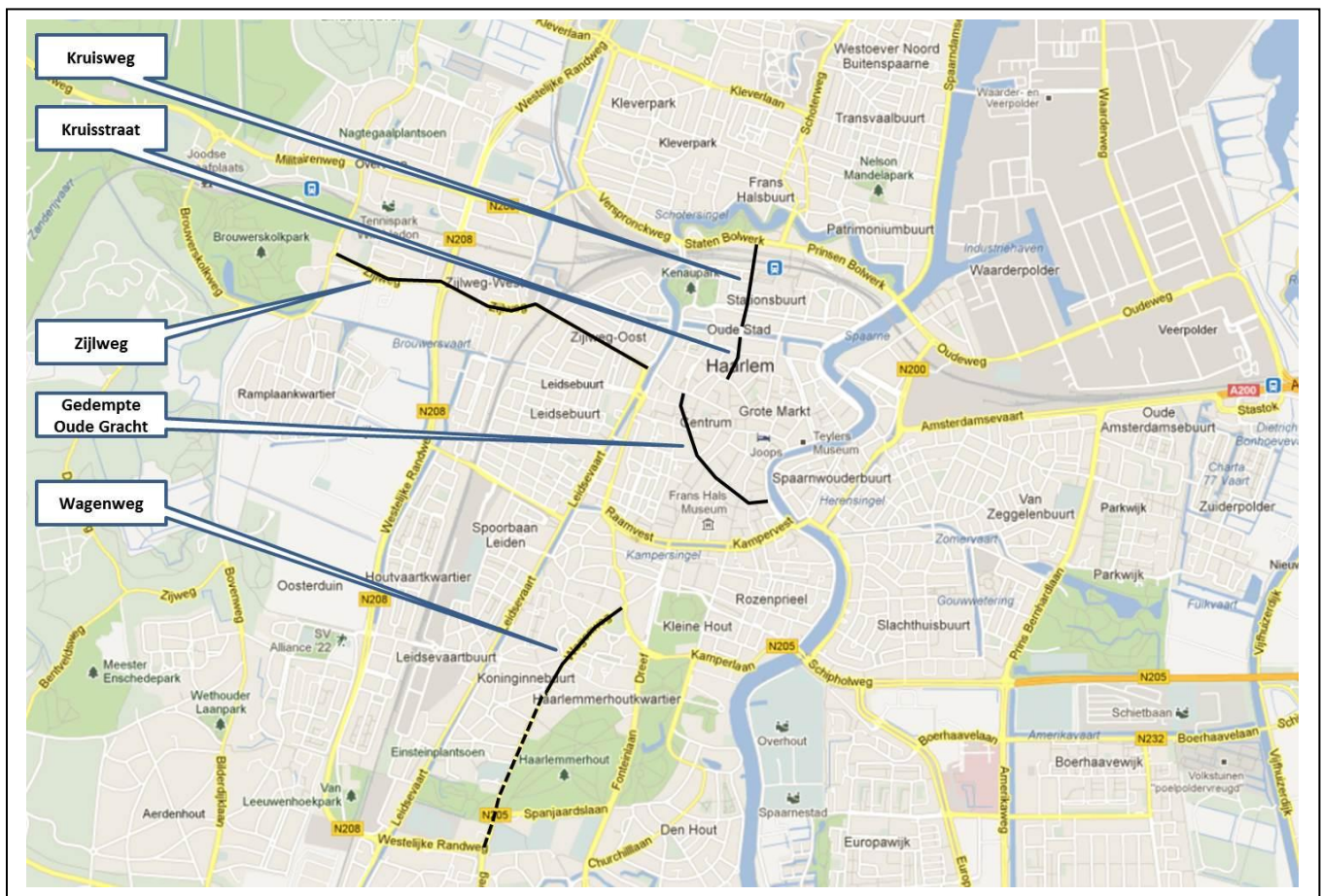
Bron: GoogleMaps, 2012.

Gekozen aanloopstraten:

1. Haarlemmerstraat
2. Kinkerstraat
3. Overtoom
4. Raadhuisstraat
5. Rozengracht
6. Utrechtsestraat
7. Vijzelstraat

Amsterdam heeft heel veel straten die aan de gestelde criteria voldoen. Niet alle straten zijn daarom voor dit onderzoek meegenomen. Om deze reden is gekozen voor een zevental straten die voldoen aan de criteria, een aanzienlijk winkel / diensten / horeca aanbod hebben (Amsterdam heeft ook veel kleine straatjes die aan de criteria voldoen) en die een representatief beeld geven van de Amsterdamse aanloopstraten. De straten zijn alle van het B- of C-milieu, hebben relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en woonfuncties die ondergeschikt zijn aan de winkel / diensten / horeca functies. Hierbij vormen de Kinkerstraat, Overtoom, Raadhuisstraat, Rozengracht, Utrechtsestraat en Vijzelstraat verkeersaders (vooral gemotoriseerd verkeer) richting het centrum van de stad. De Kinkerstraat heeft daarnaast een belangrijke winkelfunctie voor de omliggende wijk (wijkcentrum). De Haarlemmerstraat heeft minder een functie als verkeersader voor gemotoriseerd verkeer (wel voor fietsers) richting het centrum maar kan worden gezien als ontdekstraat direct aansluitend op het kernwinkelgebied met een bijzonder specialistisch winkelaanbod.

Haarlem



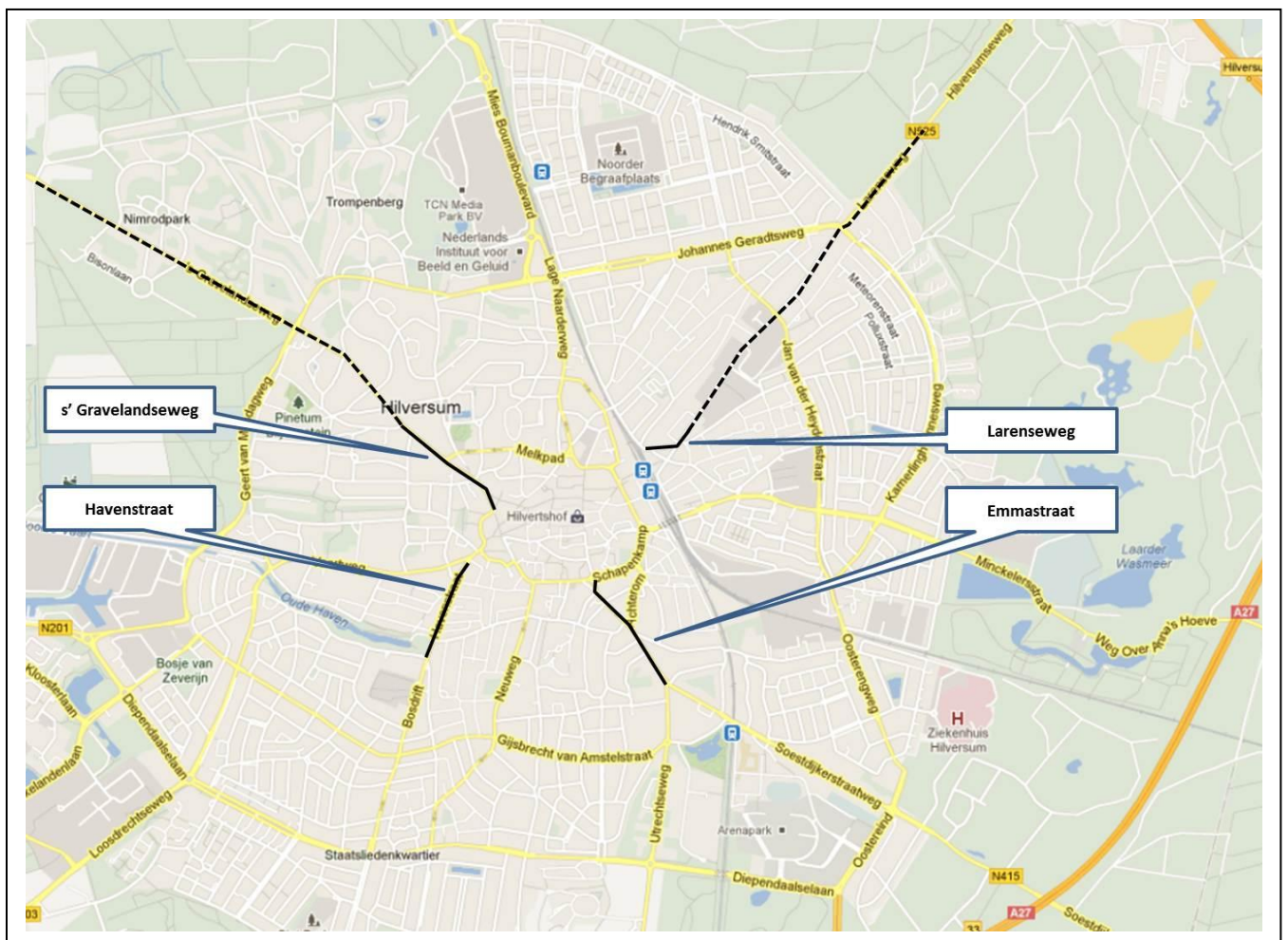
Bron: GoogleMaps, 2012.

Gekozen aanloopstraten:

1. Gedempte Oude Gracht
2. Kruisstraat
3. Kruisweg
4. Wagenweg
5. Zijlweg

Het aanbod aan straten in Haarlem dat voldoet aan de gestelde criteria is net als voor Amersfoort klein. De vijf gekozen straten zijn de enige gevonden straten die voldoen aan de criteria. De straten zijn gekozen aangezien het straten zijn van het B- of C-milieu, met relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en met een woonfunctie die ondergeschikt is aan de winkel / diensten / horeca functie. De Wagenweg en Zijlweg vormen verkeersaders voor gemotoriseerd verkeer richting het centrum. De Kruisweg en Kruisstraat vormen voornamelijk een belangrijke route voor voetgangers en fietsers van het Centraal Station naar de binnenstad en omgekeerd. De Gedempte Oude Gracht sluit direct aan op diverse straten behorend tot het kernwinkelgebied van Haarlem (bijvoorbeeld verbonden met Grote Houtstraat).

Hilversum



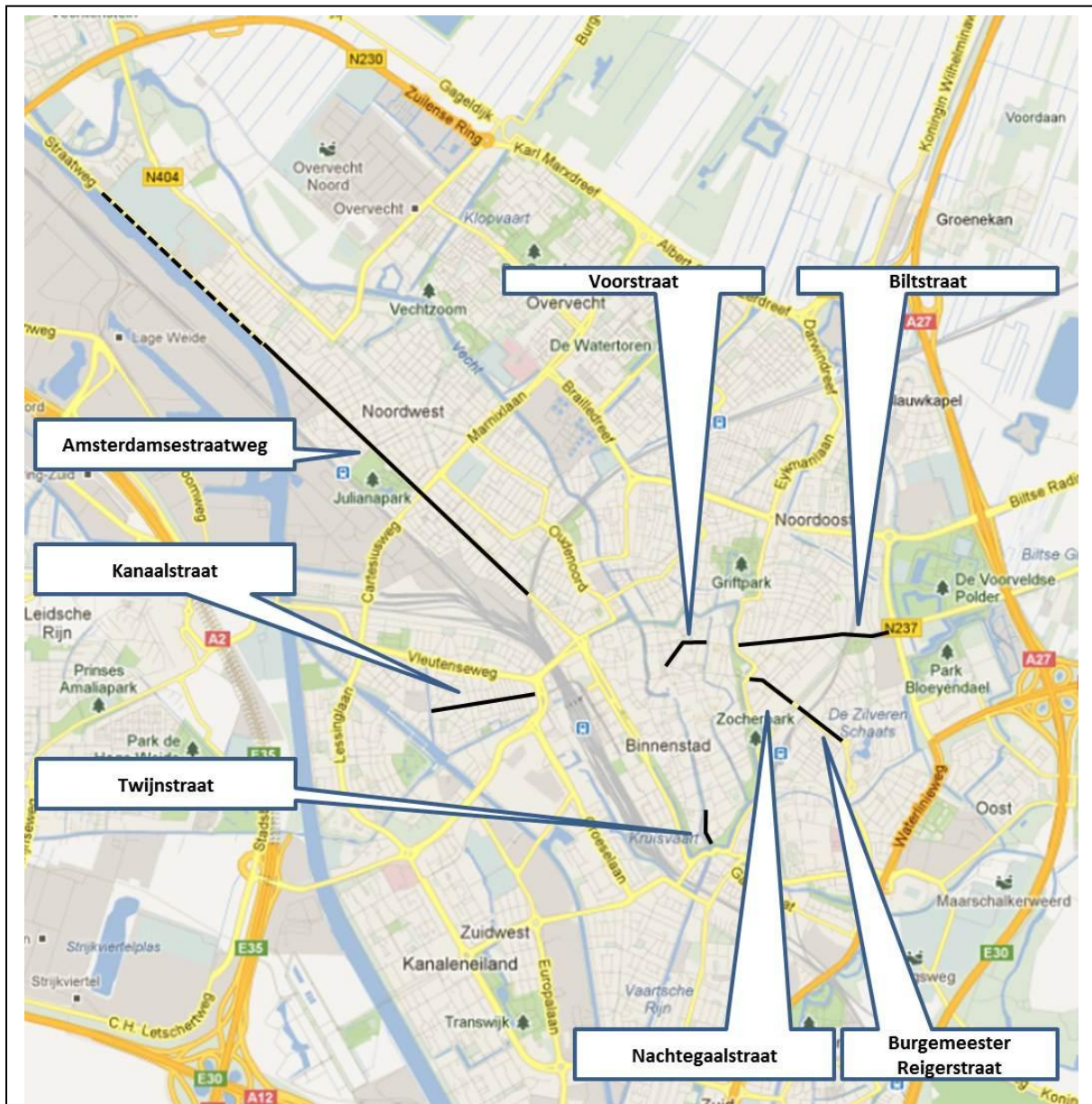
Bron: GoogleMaps, 2012.

Gekozen aanloopstraten:

1. Emmastraat
2. s' Gravelandseweg
3. Havenstraat
4. Larenseweg

Ook voor Hilversum is het aanbod aan straten dat voldoet aan de gestelde criteria klein. De vier gekozen straten zijn de enige gevonden straten die voldoen aan de criteria. Andere straten zoals de Neuweg en het Melkpad voldoen niet aan de criteria. De Stationsstraat voldoet weliswaar aan de criteria (Locatus, 2012) maar is qua winkelaanbod van dusdanig kleine omvang (drie winkels) dat de straat voor dit onderzoek niet is meegenomen. De vier straten zijn gekozen aangezien het straten zijn van het B- of C-milieu, met relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en met een woonfunctie die ondergeschikt is aan de winkel / diensten / horeca functie. Al de straten hebben een verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer richting het centrum.

Utrecht



Bron: GoogleMaps, 2012.

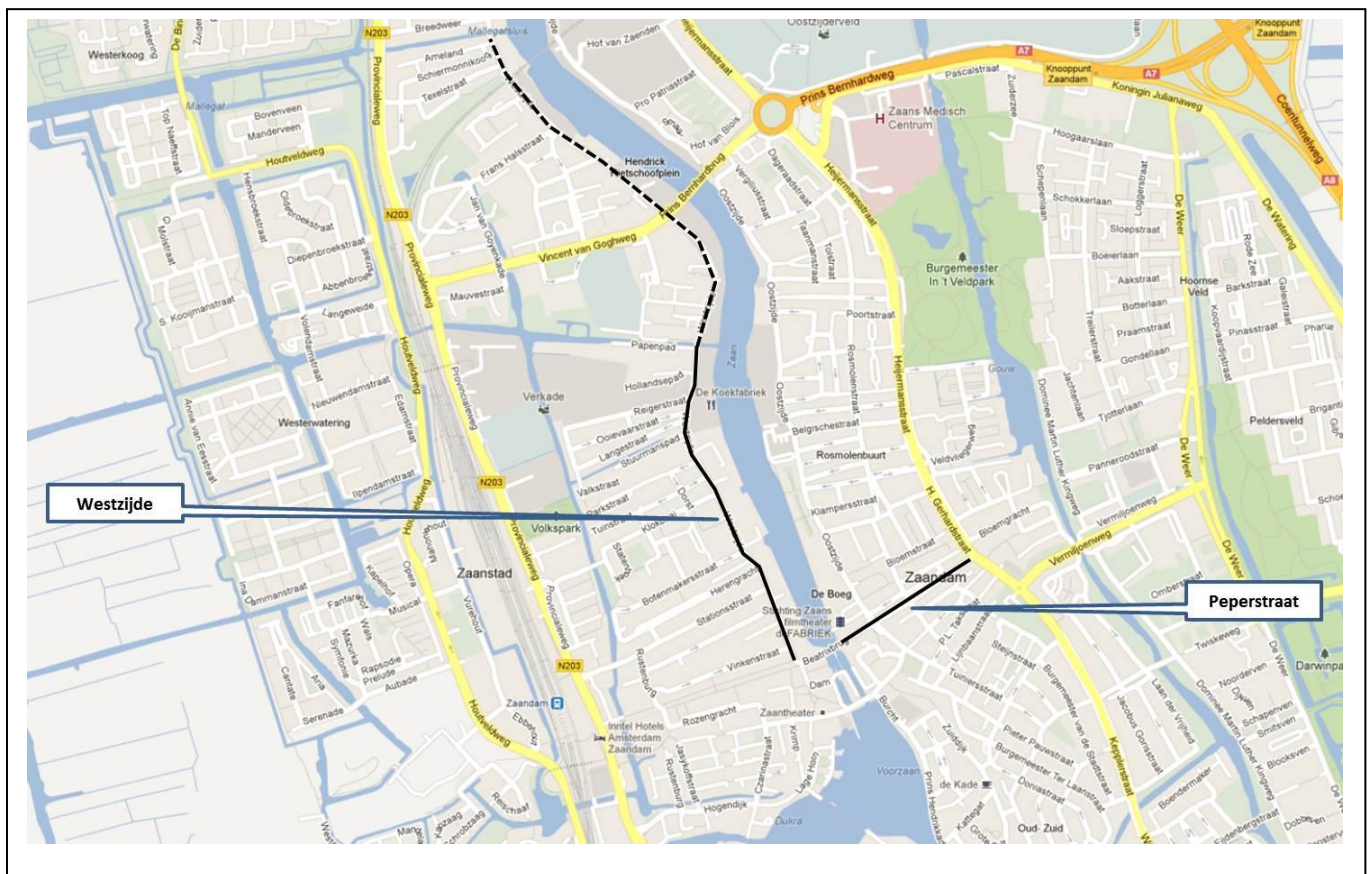
Gekozen aanloopstraten:

1. Amsterdamsestraatweg
2. Biltstraat

3. Burgemeester Reigerstraat
4. Kanaalstraat
5. Nachtegaalstraat
6. Twijnstraat
7. Voorstraat

Utrecht heeft een relatief groot aantal straten die voldoen aan de gestelde criteria. Om deze reden zijn net als bij Amsterdam niet alle straten die voldoen aan de criteria meegenomen voor dit onderzoek. Deze zeven straten zijn gekozen aangezien ze alle een aanzienlijke omvang hebben qua winkel / diensten / horeca aanbod en een representatief beeld geven van de aanloopstraten in Utrecht. Ook hier zijn de straten alle van het B- of C-milieu, hebben de straten relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en woonfuncties die ondergeschikt zijn aan de winkel / diensten / horeca functies. De Amsterdamsestraatweg en Biltstraat hebben een verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer richting het centrum. De Twijnstraat, Voorstraat, Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat hebben vooral een verkeersfunctie voor fietsers richting het centrum. De Kanaalstraat vormt hierop een uitzondering en is voornamelijk meegenomen op basis van de overige criteria (straat heeft bijvoorbeeld groot aanbod zelfstandige, etnische ondernemers en een hoge mate van functiemenging).

Zaandam



Bron: GoogleMaps, 2012.

Gekozen aanloopstraten:

1. Peperstraat
2. Westzijde

In Zaandam is het aanbod aan aanloopstraten dat voldoet aan de gestelde criteria opnieuw klein. De twee straten zijn de enige gevonden straten die voldoen aan de criteria: straten zijn van het B- of C-milieu, met relatief veel zelfstandige ondernemers, een hoge mate van functiemenging en met een woonfunctie die ondergeschikt is aan de winkel / diensten / horeca functie. Beide straten hebben een verkeersfunctie voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers richting het centrum. De overige straten zijn vooral verkeersaders zonder voorzieningen zoals bijvoorbeeld de Provincialeweg.

3.2 Selectie aanloopstraten

Voor iedere stad zijn voor dit onderzoek twee straten gekozen uit de verschillende op locatie geïdentificeerde aanloopstraten: één straat die het relatief goed doet en één straat die het relatief minder goed doet. Om te bepalen welke straten het goed en welke het minder goed doen is gebruik gemaakt van gegevens uit de winkelvastgoeddatabase van Locatus (2012).

De straten zijn geselecteerd op basis van drie ontwikkelingen (tabellen 3.1 t/m 3.18) gedurende de periode van 2008-2012: “omvang winkelvloeroppervlak en aantal winkels”, “winkelleegstand” en “aantal diensten & horeca”. De benadering is enkel kwantitatief en zegt niets over de kwaliteit van de straten (van winkel, diensten en horeca-aanbod, uitstraling, etc.). Voor de uiteindelijk gekozen straten wordt in het verdere onderzoek ingegaan op de kwalitatieve aspecten van de straten.

Omvang winkelvloeroppervlak en aantal winkels

Voor de verschillende op locatie geïdentificeerde aanloopstraten is voor zowel het jaar 2008 als voor het jaar 2012 in de Locatusdatabase opgezocht wat het totaal winkelvloeroppervlak is (in m² wvo, leegstand is hier bij opgeteld). Vervolgens is gekeken of het totaal wvo van de verschillende aanloopstraten over de periode 2008-2012 is toegenomen of afgenomen. Ook is gekeken naar de toe- of afname van het aantal winkels voor de periode 2008-2012 als aanvulling op de toe- of afname van het wvo (kan een toe- of afname van variatie in de aanloopstraten weergeven).

Winkelleegstand

Voor zowel het jaar 2008 als het jaar 2012 is het leegstandspercentage in de verschillende aanloopstraten berekend met behulp van gegevens uit de Locatusdatabase. Voor de periode 2008-2012 is dan gekeken of dit percentage is toegenomen of afgenomen. Vervolgens is voor zowel het jaar 2008 als het jaar 2012 berekend wat het wvo minus leegstand (het “daadwerkelijk gebruikte wvo”) van de aanloopstraten is en gekeken of dit is toegenomen of afgenomen. Deze aanvulling is nodig aangezien het in sommige gevallen kan voorkomen dat het wvo van een aanloopstraat in de periode 2008-2012 weliswaar is toegenomen maar leegstand in de straat zodanig is toegenomen dat het gebruikt wvo (wvo minus leegstand) van de straat in oppervlakte is afgenomen.

Aantal diensten & horeca

Gegevens over vestiging-oppervlakten van diensten en horeca in de straten zijn niet in de database opgenomen. Om deze reden is enkel de toe- of afname van het aantal diensten- en horecavestigingen over de periode 2008-2012 berekend voor de verschillende aanloopstraten (percentage). De methode is minder nauwkeurig aangezien diensten- of horecavestigingen die in

oppervlakte sterk van elkaar verschillen zo aan elkaar gelijk gesteld worden. Daarom zijn de ontwikkelingen in het aantal diensten en horecavestigingen voornamelijk gebruikt als aanvulling op de gegevens over de ontwikkeling van het wvo en de ontwikkeling van leegstand in de straten.

Keuze

Voor de aanloopstraten die het relatief goed doen zullen de straten worden gekozen die zich kwantitatief gezien het best hebben ontwikkeld gedurende de periode 2008-2012 en voor de aanloopstraten die het relatief minder goed doen de straten die zich kwantitatief het minst goed hebben ontwikkeld gedurende de periode 2008-2012. Voornamelijk de toe- of afname van het wvo, de leegstand in 2012 en de toe of afname van het gebruikte wvo in de verschillende straten zullen daarbij doorslaggevend zijn.

Voor iedere stad apart volgt nu een analyse van de geïdentificeerde aanloopstraten en de selectie van twee aanloopstraten. De verschillende scores van de aanloopstraten zijn weergegeven in thematische tabellen per stad, waarbij de belangrijkste cijfers geel zijn gemarkeerd. De eerste tabel zal ingaan op de ontwikkeling van het winkelvloeroppervlak en aantal winkels voor iedere aanloopstraat (thema “winkels”). De tweede tabel zal ingaan op de ontwikkeling van leegstand en de ontwikkeling van het gebruikt wvo voor iedere aanloopstraat (thema “leegstand”). De derde tabel zal ingaan op de ontwikkeling van het diensten- en horeca aanbod van iedere aanloopstraat (thema “diensten & horeca”).

In Zaandam komen slechts twee aanloopstraten voor. Dit vormt echter geen probleem wanneer deze in functionering voldoende van elkaar afwijken; of dit het geval is zal aan de hand van de scores van de straten worden bepaald.

Amersfoort

Tabel 3.1

Aanloopstraten Amersfoort: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Arnhemseweg	3.114	2.929	-5,9%	18	12	-33,3%
Hendrik van Viandenstraat	516	456	-11,6%	8	7	-12,5%
Kamp	8.230	6.976	-15,2%	39	38	-2,6%

Bron: Locatus, 2012.

- Alle in Amersfoort geïdentificeerde aanloopstraten hebben te maken met een afname van het totaalwinkelvloeroppervlak (totaal wvo)
- De afname is relatief gezien het grootst voor de aanloopstraat Kamp en het kleinst voor de Arnhemseweg
- Het aantal winkels is voor alle straten afgenomen en veruit het sterkst afgenomen voor de Arnhemseweg

Tabel 3.2

Aanloopstraten Amersfoort: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Arnhemseweg	100/3,2	60/2,0	Afname met 1,2 procentpunt	3.014	2.869	-4,8%
Hendrik van Viandenstraat	GEEN	36/7,9	Toename met 7,9 procentpunt	516	420	-18,6%
Kamp	697/8,5	1.193/17,1	Toename met 8,6 procentpunt	7.533	5.783	-23,2%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak.

- De leegstand in 2012 is zowel in relatieve als absolute zin het grootst voor de straat Kamp
- De Arnhemseweg heeft het laagste leegstandspercentage in 2012 (1,4 procent)
- Het in gebruik zijnde winkelvloeroppervlak is voor alle drie de straten afgenomen over de periode 2008-2012, waarbij Kamp de sterkste afname laat zien

Tabel 3.3

Aanloopstraten Amersfoort: ontwikkeling aantal diensten & horeca						
Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Arnhemseweg	11	16	+45,5%	7	8	+14,3%
Hendrik van Viandenstraat	7	7	GELIJK GEBLEVEN	2	2	GELIJK GEBLEVEN
Kamp	17	19	+11,8%	6	7	+16,7%

Bron: Locatus, 2012.

- Het aantal dienstvestigingen is het sterkst toegenomen voor de Arnhemseweg (+45,5 procent, vier vestigingen erbij)
- Het aantal horecavestigingen is voor de straten Arnhemseweg en Kamp met één vestiging toegenomen en voor de Hendrik van Viandenstraat gelijk gebleven

De Arnhemseweg scoort over alle variabelen genomen het beste van de geïdentificeerde aanloopstraten van Amersfoort en wordt om deze reden geselecteerd als aanloopstraat die 'het relatief goed doet' voor het verdere onderzoek. De straat heeft relatief gezien de kleinste afname van het totaal wvo over de periode 2008-2012, een afname die bovendien verklaard kan worden uit de toename van het aantal dienstvestigingen en opening van een nieuwe horecavestiging. Ook heeft de straat de minste leegstand in 2012 (2,0 procent) en kleinste afname van het gebruikte wvo over de periode 2008-2012. Een afname die wederom verklaard kan worden uit de toename van het aantal dienstvestigingen en de opening van een nieuwe horecavestiging. Het aantal winkels van de Arnhemseweg is wel sterk afgenomen over de periode 2008-2012. Dit kan echter opnieuw verklaard worden door de sterke toename van het aantal diensten in de straat en de opening van een nieuwe horecavestiging.

De aanloopstraat die over alle variabelen genomen het minst scoort is Kamp waar zowel het totaal wvo als het gebruikt wvo sterk gedaald is en de leegstand flink is toegenomen. Het

leegstandspercentage in 2012 is met 17,1 procent veruit het hoogst van de aanloopstraten uit Amersfoort. Om deze reden wordt Kamp geselecteerd als een straat die 'het relatief minder goed doet' voor het verdere onderzoek.

Amsterdam

Tabel 3.4

Aanloopstraten Amsterdam: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Haarlemmerstraat	4.308	3.928	-8,8%	54	55	+1,9%
Kinkerstraat	15.454	15.353	-0,7%	149	131	-12,0%
Overtoom	10.612	12.189	+14,9%	73	79	+8,2%
Raadhuisstraat	1.297	1.597	+23,1%	12	14	+16,7%
Rozengracht	7.930	7.978	+0,6%	57	53	-7,0%
Utrechtsestraat	5.774	6.791	+17,6%	59	61	+3,4%
Vijzelstraat	2.431	2.544	+4,6%	17	18	+5,9%

Bron: Locatus, 2012.

- De Haarlemmerstraat heeft relatief gezien de grootste afname van het totaal wvo over de periode 2008-2012
- De Raadhuisstraat, Overtoom en de Utrechtsestraat laten allen sterke groei van het totaal wvo zien
- Het aantal winkels is relatief gezien het sterkst afgenomen voor de Kinkerstraat (-12,0 procent, -18 winkels) en het sterkst toegenomen voor de Raadhuisstraat (+16,7 procent, +2 winkels)

Tabel 3.5

Aanloopstraten Amsterdam: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Haarlemmerstraat	516/12,0	GEEN	Afname met 12,0 procentpunt	3.792	3.928	+3,6%
Kinkerstraat	1.158/7,5	1.616/10,5	Toename met 3,0 procentpunt	14.296	13.737	-3,9%
Overtoom	687/6,5	1.110/9,1	Toename met 2,6 procentpunt	9.925	11.097	+11,6%
Raadhuisstraat	GEEN	113/7,1	Toename met 7,1 procentpunt	1.297	1.484	+14,4%
Rozengracht	50/0,6	123/1,5	Toename met 0,9 procentpunt	7.880	7.855	-0,3%
Utrechtsestraat	GEEN	168/2,5	Toename met 2,5 procentpunt	5.774	6.623	+14,7%
Vijzelstraat	47/1,9	GEEN	Afname met 1,9 procentpunt	2.384	2.544	+6,7%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak.

- In zowel de Haarlemmerstraat als de Vijzelstraat is geen leegstand in 2012 en voor de Rozengracht en Utrechtsestraat is de leegstand in 2012 erg laag
- De Kinkerstraat heeft in 2012 het hoogste leegstandspercentage (10,5 procent)
- De Kinkerstraat heeft eveneens de grootste afname van het gebruikt wvo over de periode 2008-2012 (-3,9 procent)
- De Utrechtsestraat heeft relatief de sterkste groei van het gebruikte wvo (+14,7 procent), gevolgd door de Raadhuisstraat (+14,4 procent) en Overtoom (+11,6 procent)

Tabel 3.6

Aanloopstraten Amsterdam: ontwikkeling diensten & horeca						
Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Haarlemmerstraat	10	11	+10,0%	29	31	+6,9%
Kinkerstraat	41	51	+24,4%	28	34	+21,4%
Overtoom	46	47	+2,2%	43	45	+4,7%
Raadhuisstraat	8	9	+12,5%	14	13	-7,1%
Rozengracht	20	23	+15,0%	27	27	GELIJK GEBLEVEN
Utrechtsestraat	15	17	+13,3%	43	45	+4,7%
Vijzelstraat	13	14	+7,7%	13	16	+18,8%

Bron: Locatus, 2012.

- Het aantal dienstvestigingen is in alle aanloopstraten toegenomen
- Het aantal dienstvestigingen is het sterkst toegenomen in de Kinkerstraat (+24,4 procent) evenals het aantal horecavestigingen (+21,4 procent) wat grotendeels de afname van het aantal winkels in de straat over de periode 2008-2012 kan verklaren
- Het aantal horecavestigingen is in de meeste straten toegenomen maar in de Raadhuisstraat licht afgenomen (één vestiging eraf) en in de Rozengracht gelijk gebleven
- De toename van het aantal dienstvestigingen en horecavestigingen in de Haarlemmerstraat kan mogelijk de afname van het totaal wvo over de periode 2008-2012 verklaren

De Vijzelstraat doet het over alle variabelen genomen het beste. De straat laat zowel een sterke stijging van het totaal wvo als van het gebruikt wvo zien terwijl er in 2012 geen leegstand is en bovendien het aantal winkels, aantal dienstvestigingen en aantal horecavestigingen is toegenomen over de periode 2008-2012. Ook de Haarlemmerstraat doet het erg goed. Deze straat heeft eveneens geen leegstand in 2012 en de afname van het totaal wvo kan grotendeels tot volledig verklaard worden uit de toename van het aantal diensten- en horecavestigingen. Bovendien is deze straat door NLStreets in 2011 verkozen tot leukste winkelstraat van Nederland. Om deze reden wordt de Haarlemmerstraat geselecteerd als aanloopstraat die 'het relatief goed doet' voor het verdere onderzoek.

De Kinkerstraat doet het over alle variabelen genomen het minst goed door het relatief hoge leegstandspercentage in 2012 en doordat het gebruikte wvo er het sterkst is afgenomen waarbij dit slechts voor een beperkt deel verklaard kan worden uit de sterke toename van het aantal diensten

(totaal wvo met slechts 0,7 procent afgenomen) in de straat. De straat wordt om deze reden geselecteerd als aanloopstraat die 'het relatief minder goed doet' voor het verdere onderzoek.

Haarlem

Tabel 3.7

Aanloopstraten Haarlem: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Gedempte Oude Gracht	11.503	11.004	-4,3%	40	35	-12,5%
Kruisstraat	6.277	6.465	+3,0%	26	28	+7,7%
Kruisweg	1.304	1.122	-14,0%	10	11	+10,0%
Wagenweg	3.529	3.719	+5,4%	22	25	+13,6%
Zijlweg	3.327	3.493	+5,0%	22	17	-22,7%

Bron: Locatus, 2012

- De Wagenweg, Zijlweg en Kruisstraat laten allen lichte groei van het totaal wvo zien en de Gedempte Oude Gracht lichte krimp
- De Kruisweg laat relatief de sterkste afname van het totaal wvo zien (-14,0 procent)
- Het aantal winkels is toegenomen voor de Kruisstraat, Kruisweg en Wagenweg maar afgenomen voor de Gedempte Oude Gracht en sterk afgenomen voor de Zijlweg (-22,7 procent)

Tabel 3.8

Aanloopstraten Haarlem: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Gedempte Oude Gracht	1.388/12,1	2.047/18,6	Toename met 6,5 procentpunt	10.115	8.957	-11,4%
Kruisstraat	GEEN	GEEN	GEEN LEEGSTAND in 2008 en 2012	6.277	6.465	+3,0%
Kruisweg	138/10,6	93/8,3	Afname met 2,3 procentpunt	1.166	1.029	-11,8%
Wagenweg	82/2,3	GEEN	Afname met 2,3 procentpunt	3.449	3.719	+7,8%
Zijlweg	GEEN	1.069/30,6	Toename met 30,6 procentpunt	3.327	2.424	-27,1%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak.

- In zowel de Kruisstraat als de Wagenweg is geen leegstand in 2012
- Voor de Gedempte Oude Gracht en de Zijlweg is de leegstand in 2012 erg hoog (18,6 procent en 30,6 procent respectievelijk)

- Het gebruikt wvo is relatief gezien het sterkst toegenomen voor de Wagenweg (+7,8 procent) en het sterkst afgenomen voor de Zijlweg (-27,1 procent)

Tabel 3.9

Aanloopstraten Haarlem: ontwikkeling diensten & horeca 2008-2012						
Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Gedempte Oude Gracht	27	23	-14,8%	12	11	-8,3%
Kruisstraat	6	7	+16,7%	8	8	GELIJK GEBLEVEN
Kruisweg	11	9	-18,2%	16	13	-18,8%
Wagenweg	15	12	-20,0%	5	5	GELIJK GEBLEVEN
Zijlweg	13	17	+30,8%	5	5	GELIJK GEBLEVEN

Bron: Locatus, 2012.

- Het aantal dienstvestigingen is relatief gezien het sterkst afgenomen voor de Kruisweg (hoewel in absolute zin slechts een afname van twee vestigingen)
- Het aantal dienstvestigingen is relatief gezien het sterkst toegenomen voor de Zijlweg (+30,8 procent, vier vestigingen erbij)
- Het aantal horecavestigingen is relatief gezien het sterkst afgenomen voor de Kruisweg (-18,8%, drie vestigingen eraf), gevolgd door de Gedempte Oude Gracht (-8,3%, één vestiging eraf)
- In de Kruisstraat, Wagenweg en Zijlweg is het aantal horecavestigingen gelijk gebleven

De Wagenweg scoort over alle variabelen genomen het beste en zal om deze reden geselecteerd worden als aanloopstraat die het 'relatief goed doet' voor het verdere onderzoek. De straat laat zowel de grootste stijging van het totaal wvo als van het gebruikt wvo zien over de periode 2008-2012 zonder dat daarbij sprake is van leegstand in 2012. De afname van het aantal dienstvestigingen in de straat wordt gecompenseerd door een toename van het aantal winkels in de straat.

Door de zeer hoge leegstand in 2012 voor de Zijlweg (30,6 procent) en de sterke afname van het gebruikt wvo over de periode 2008-2012 (veroorzaakt door de sterke toename van leegstand) zal deze straat voor het verdere onderzoek worden gekozen als aanloopstraat die 'het relatief minder goed doet'.

Hilversum

Tabel 3.10

Aanloopstraten Hilversum: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Emmastraat	1.397	889	-36,4%	11	8	-27,3%
Havenstraat	4.480	4.239	-5,4%	30	24	-20,0%
Larenseweg	3.613	3.342	-7,5%	14	12	-14,3%
sGravelandseweg	3.659	3.293	-10,0%	25	22	-12,0%

Bron: Locatus, 2012.

- Het totaal wvo is voor alle aanloopstraten in Hilversum gekrompen over de periode 2008-2012
- De Emmastraat laat veruit de sterkste afname van het totaal wvo zien (-36,4 procent)
- Het aantal winkels is voor alle straten afgenomen waarbij de Emmastraat opnieuw de sterkste relatieve afname laat zien (-27,3 procent)

Tabel 3.11

Aanloopstraten Hilversum: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Emmastraat	110/7,9	240/27,0	Toename met 19,1 procentpunt	1.287	649	-49,6%
Havenstraat	579/12,9	1.102/26,0	Toename met 13,1 procentpunt	3.901	3.137	-19,6%
Larenseweg	189/5,2	184/5,5	Toename met 0,3 procentpunt	3.424	3.158	-7,8%
sGravelandseweg	GEEN	419/12,7	Toename met 12,7 procentpunt	3.659	2.874	-21,5%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak..

- Zowel de Emmastraat als de Havenstraat hebben een zeer hoog leegstandspercentage in 2012 (27,0 en 26,0 procent respectievelijk)
- De leegstand is relatief gezien het kleinst voor de Larenseweg (5,5 procent)
- De Emmastraat laat veruit de sterkste afname van het gebruikt wvo zien door zowel een toename van de leegstand als een afname van het totaal wvo (-49,6 procent)
- De Larenseweg heeft de kleinste afname van het gebruikt wvo over de periode 2008-2012 (-7,8 procent)

Tabel 3.12

Aanloopstraten Hilversum: ontwikkeling diensten & horeca 2008-2012						
Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Emmastraat	10	5	-50,0%	8	9	+12,5%
Havenstraat	17	18	+5,9%	15	18	+20,0%
Larenseweg	15	14	-6,7%	7	7	GELIJK GEBLEVEN
sGravelandseweg	24	25	+4,2%	3	4	+33,3%

Bron: Locatus, 2012.

- Het aantal dienstvestigingen is het sterkst afgenomen voor de Emmastraat (-50,0 procent, vijf vestigingen eraf)
- In de Havenstraat en de s'Gravelandseweg is het aantal dienstvestigingen met één toegenomen en in de Larenseweg met één afgenomen
- Het aantal horecavestigingen is nergens afgenomen en het sterkst toegenomen voor de Havenstraat (+20,0 procent, drie vestigingen erbij) wat mogelijk samen met de nieuwe dienstvestiging in de straat de afname van het totaal wvo van de straat kan verklaren

De Larenseweg doet het over alle variabelen genomen het beste aangezien de leegstand in 2012 hier veruit het laagst is met 5,5 procent, het totale wvo er op de Havenstraat na het minst is gekrompen en het gebruikte wvo er het minst is gekrompen. Om deze reden wordt de Larenseweg geselecteerd als aanloopstraat die 'het relatief goed doet' voor het verdere onderzoek.

De Emmastraat doet het over alle variabelen genomen het minst goed door een zeer sterke afname van het totale wvo over de periode 2008-2012, een sterke toename van de leegstand en een uitzonderlijk hoge afname van het gebruikte wvo van bijna 50,0 procent. De Emmastraat wordt om deze reden geselecteerd als aanloopstraat die 'het relatief minder goed doet' voor het verdere onderzoek.

Tabel 3.13

Aanloopstraten Utrecht: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Amsterdamsestraatweg	27.600	27.720	+0,4%	164	141	-14,0%
Biltstraat	3.075	3.298	+7,3%	19	14	-26,3%
Burgemeester Reigerstraat	3.320	3.312	-0,2%	25	26	+4,0%
Nachtegaalstraat	7.450	7.164	-3,8%	49	47	-4,1%
Twijnstraat	2.995	3.284	+9,6%	27	26	-3,7%
Voorstraat	4.055	5.142	+26,8%	29	33	+13,8%

Bron: Locatus, 2012.

- Het totaal wvo van de Voorstraat is sterk gegroeid in de periode 2008-2012 (+26,8 procent)
- In de Twijnstraat en de Biltstraat is het totaal wvo in de periode 2008-2012 eveneens aanzienlijk gegroeid (+9,6 procent en +7,3 procent respectievelijk)
- De Nachtegaalstraat laat een lichte afname van het totaal wvo zien (-3,8 procent)
- Voor zowel de Amsterdamsestraatweg als de Burgemeester Reigerstraat is het totaal wvo nagenoeg gelijk gebleven
- Het aantal winkels is het sterkst afgenomen in de Biltstraat en het sterkst toegenomen in de Voorstraat

Tabel 3.14

Aanloopstraten Utrecht: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Amsterdamsestraatweg	2.015/7,3	3.558/12,8	Toename met 5,5 procentpunt	25.585	24.162	-5,6%
Biltstraat	197/6,4	676/20,5	Toename met 14,1 procentpunt	2.878	2.622	-8,9%
Burgemeester Reigerstraat	278/8,4	122/3,7	Afname met 4,7 procentpunt	3.042	3.190	+4,9%
Nachtegaalstraat	80/1,1	173/2,4	Toename met 1,3 procentpunt	7.370	6.991	-5,1%
Twijnstraat	145/4,8	352/10,7	Toename met 5,9 procentpunt	2.850	2.932	+2,9%
Voorstraat	442/10,9	633/12,3	Toename met 1,4 procentpunt	3.613	4.509	+24,8%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak..

- De leegstand in 2012 is relatief gezien het hoogst in de Biltstraat (20,5 procent)
- Zowel de Amsterdamsestraatweg als de Voorstraat en de Twijnstraat hebben leegstandspercentages van boven de 10 procent in 2012

- Het gebruikt wvo van de Voorstraat is in de periode 2008-2012 het sterkst gegroeid (+24,8 procent) en het gebruikt wvo van de Biltstraat het sterkst gekrompen (-8,9 procent)

Tabel 3.15

Aanloopstraten Utrecht: ontwikkeling diensten & horeca 2008-2012						
Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Amsterdamsestraatweg	121	99	-18,2%	43	42	-2,3%
Biltstraat	35	38	+8,6%	13	15	+15,4%
Burgemeester Reigerstraat	6	7	+16,7%	6	8	+33,3%
Nachtegaalstraat	21	18	-14,3%	8	9	+12,5%
Twijnstraat	8	9	+12,5%	9	12	+33,3%
Voorstraat	22	22	GELIJK GEBLEVEN	18	20	+11,1%

Bron: Locatus, 2012.

- Relatief gezien is het aantal dienstvestigingen het sterkst afgenomen voor de Amsterdamsestraatweg (-18,2 procent, 22 dienstvestigingen eraf) en het sterkst toegenomen voor de Burgemeester Reigerstraat (+16,7 procent, één dienstvestiging erbij)
- Het aantal horecavestigingen is in iedere aanloopstraat toegenomen behalve voor de Amsterdamsestraatweg
- De Twijnstraat heeft relatief gezien de grootste groei over de periode 2008-2012 in het aantal horecavestigingen (+33,3 procent, drie vestigingen erbij)

De Burgemeester Reigerstraat doet het over alle variabelen genomen het beste door groei van zowel het gebruikte wvo, het aantal diensten als het aantal winkels over de periode 2008-2012, terwijl het totale wvo vrijwel gelijk is gebleven en de leegstand in 2012 laag is met 3,7 procent. Om deze reden wordt de Burgemeester Reigerstraat voor het verdere onderzoek gekozen als aanloopstraat die 'het relatief goed doet'.

De Biltstraat laat een sterke toename van leegstand zien over de periode van 2008-2012 met een hoog leegstandspercentage van 20,5 procent in 2012 als gevolg. Het gebruikt wvo en aantal winkels is hierdoor sterk afgenomen. Om deze reden wordt de Biltstraat gekozen als aanloopstraat die 'het relatief minder goed doet'.

Zaandam

In deze stad zijn slechts twee duidelijke aanloopstraten geïdentificeerd waarbij de vraag was of deze voldoende van elkaar verschillen in functionering om op te nemen in het verdere onderzoek. Onderstaande tabellen laten zien dat dit inderdaad het geval is.

Tabel 3.16

Aanloopstraten Zaandam: winkelontwikkeling 2008-2012						
Straat	M² wvo 2008 (inclusief leegstand)	M² wvo 2012 (inclusief leegstand)	Verandering wvo 2008-2012	Aantal winkels 2008 (exclusief leegstand)	Aantal winkels 2012 (exclusief leegstand)	Verandering aantal winkels 2008-2012 (exclusief diensten, exclusief leegstand)
Peperstraat	1.572	2.133	+26,3%	13	10	-23,1%
Westzijde	14.587	16.891	+15,8%	52	53	+1,9%

Bron: Locatus, 2012.

- Het totaal wvo is in zowel de Peperstraat als Westzijde sterk toegenomen
- Het aantal winkels is voor de Westzijde relatief gezien licht toegenomen (+1,9 procent) en voor de Peperstraat sterk afgenomen (-23,1 procent)

Tabel 3.17

Aanloopstraten Zaandam: ontwikkeling leegstand 2008-2012						
Straat	Leegstand 2008 (in m² wvo/percentage)	Leegstand 2012 (in m² wvo/percentage)	Verandering leegstandspercentage 2008-2012	M² wvo minus leegstand 2008*	M² wvo minus leegstand 2012*	Verandering wvo minus leegstand 2008-2012
Peperstraat	120/7,6	1.347/63,2	Toename met 55,6 procentpunt	1.452	786	-45,9%
Westzijde	543/3,7	2.344/13,9	Toename met 10,2 procentpunt	14.044	14.547	+3,6%

Bron: Locatus, 2012. *Het daadwerkelijk gebruikte winkelvloeroppervlak..

- De leegstand in de Peperstraat is zeer hoog in 2012 (63,2 procent) en voor de Westzijde vergeleken met veel andere aanloopstraten uit andere steden relatief hoog (13,9 procent)
- Het gebruikte wvo is voor de Peperstraat in de periode 2008-2012 zeer sterk afgenomen (-45,9 procent) maar voor de Westzijde licht toegenomen (+3,6 procent)

Tabel 3.18

Straat	Aantal diensten-vestigingen 2008	Aantal diensten-vestigingen 2012	Verandering aantal diensten-vestigingen 2008-2012	Aantal horeca-vestigingen 2008	Aantal horeca-vestigingen 2012	Verandering aantal horeca-vestigingen 2008-2012
Peperstraat	27	22	-18,5%	4	5	+25,0%
Westzijde	38	39	+2,6%	15	16	+6,7%

Bron: Locatus, 2012.

- Het aantal dienstenvestigingen in de Peperstraat is sterk afgenomen over de periode 2008-2012 (-18,5 procent, vijf vestigingen eraf)

- Het aantal dienstvestigingen in de Westzijde is licht toegenomen (+2,6 procent, één vestiging erbij)

Aangezien Westzijde als aanloopstraat succesvoller is gebleken over de periode 2008-2012 dan de Peperstraat en sterke verschillen in ontwikkeling laat zien, zullen beide straten worden opgenomen in het verdere onderzoek als aanloopstraat die 'het relatief goed doet' (Westzijde) en aanloopstraat die 'het relatief minder goed doet' (Peperstraat).

4. Onderzoekresultaten

Dit hoofdstuk gaat aan de hand van de gedane eigen observaties en diepte-interviews in op het belang van de verschillende fysieke en organisatorische factoren uit het theoretisch kader voor de kwaliteit van aanloopstraten. Per factor wordt gekeken hoe deze een rol speelt bij het functioneren en de kwaliteit van de 12 straten in het onderzoek. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de straten die op basis van gegevens van Locatus (2012) beoordeeld zijn als goed functionerende straten en straten die op basis van deze gegevens beoordeeld zijn als minder goed functionerende straten. Op deze manier is bepaald of straten die beter functioneren volgens de gegevens van Locatus ook beter scoren op bepaalde fysieke en of organisatorische factoren. Aangezien deze indeling van de straten voornamelijk is gebaseerd op gegevens over leegstand en winkelvloeroppervlak en niet op andere factoren als bijvoorbeeld aantal passanten in de straten en huurprijzen, wordt in paragraaf 4.6 aan de hand van diepte-interviews gereflecteerd op de gemaakte indeling in goed- en minder goed functionerende straten. Al de straten zijn op locatie bekeken en aan de hand van een observatieschema (appendix iii) beoordeeld op verschillende fysieke kenmerken. De verslagen van de eigen observaties zijn samen met kaartjes van de verschillende straten te vinden in appendix i. Ook zijn in totaal acht diepte-interviews afgenomen (voor iedere stad minimaal één) bij verschillende personen met kennis over de aanloopstraten in hun stad. In grote lijnen is daarbij een topiclijst gevolgd (appendix iv). De geïnterviewde personen per stad zijn:

Amersfoort: De heer Bart de Brouwer (adviseur “Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer” op de afdeling “Economie en Wonen” voor gemeente Amersfoort)

Amsterdam: Interview 1: Mevrouw Nel de Jager (eigenaar “de Jager Winkelstraatmanagement”, winkelstraatmanager van o.a. de Haarlemmerbuurt en docente “Marketing, Stedenbouw & Urban Planning” Hogeschool)

Interview 2: De heer Jacob van der Zwan (Teamleider Team Zuid “Dienst Ruimtelijke Ordening” te Amsterdam) & de heer C.J. Dippel (beleidsadviseur Economische Zaken voor gemeente Amsterdam)

Haarlem: De heer Jan Appelman (beleidsadviseur economie voor gemeente Haarlem)

Hilversum: Mevrouw Marije Drost (senior beleidsadviseur economie, afdeling “Dienst Stad, Stedelijke Ontwikkeling” gemeente Hilversum)

Utrecht: Interview 1: Mevrouw Manon den Blanken (accountmanager detailhandel voor gemeente Utrecht)

Interview 2: Mevrouw Danielle van der Kuyl (marktcoördinator en winkelstraatmanager “Hisa” & mevrouw Karen Witteveen (winkelstraatmanager “Hisa”)

Zaandam: Mevrouw Annette Waagmeester (bestuurslid “Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam”, lid “Federatie Ondernemers Verenigingen ZaanCentrum”, eigenaresse brillenzaak “Brilservice” aan de Rozengracht te Zaandam)

De uitgebreide verslagen van de interviews zijn te vinden in appendix ii, in dit hoofdstuk worden alleen de resultaten per factor beschreven. De verschillende fysieke factoren die behandeld worden zijn: “ligging” (opgesplitst in sub-factoren), “uitstraling” (opgesplitst in sub-factoren), “voorzieningenaanbod” (opgesplitst in sub-factoren) en “concurrentie straten met andere winkelgebieden”. De organisatorische factoren zijn samengevoegd en worden behandeld onder “organisatie straten” (opgesplitst in sub-factoren).

4.1 Ligging

De ligging van straten ten opzichte van kernwinkelgebieden, bronpunten en aanrijroutes in combinatie met hun algemene bereikbaarheid is van grote invloed op hun functioneren. Dit is beschreven in het theoretisch kader (o.a. Bressers, 2012) en voor de straten uit dit onderzoek onderzocht (tabellen 4.1 t/m 4.3). Voor al de straten is eerst bepaald of ze direct aansluiten op het kernwinkelgebied (tabel 4.1); een straat moet dan direct aan een kernwinkelgebied grenzen zonder grote barrières tussen de straat en het kernwinkelgebied (onderbrekingen als bijvoorbeeld grote verkeerskruispunten of bruggen). Ook is voor de straten gekeken of aansluiting op het kernwinkelgebied wordt onderbroken door een (enkele) barrière. Indien hier “ja” is aangegeven betekent dit dat een straat dichtbij het kernwinkelgebied ligt maar de aansluiting wordt onderbroken door een barrière. Indien hier “nee” is ingevuld kan dit twee betekenissen hebben. Dit kan betekenen dat een straat direct grenst aan het kernwinkelgebied (geen barrière). Ook kan dit betekenen dat een straat veel verder van een kernwinkelgebied aflight (solitaire aanloopstraten). Hierna is bepaald of de straten een bronpunt hebben: dit kunnen bijvoorbeeld parkeerplaatsen zijn, bushaltes of een treinstation. Voorwaarde is wel dat deze punten door veel mensen gebruikt worden om van daaruit verder naar het kernwinkelgebied te lopen. Vervolgens is voor de straten bepaald of de algemene bereikbaarheid (gemotoriseerd verkeer) goed is (tabel 4.2). Tot slot is bepaald of straten op een veelgebruikte aanrij / looproute richting het kernwinkelgebied liggen (niet noodzakelijk vanaf een bronpunt maar bijvoorbeeld vanaf een snelweg / provinciale weg richting het kernwinkelgebied; tabel 4.3).

Directe aansluiting op kernwinkelgebied

Vier van de twaalf straten hebben een directe aansluiting op kernwinkelgebieden: Kamp, Haarlemmerstraat, Emmastraat, Westzijde. De Haarlemmerstraat en Westzijde doen het relatief goed volgens de gegevens uit de Locatus database (2012). Beide straten profiteren van bezoekers uit de kernwinkelgebieden (eigen observaties & Waagmeester, appendix i & ii). De Kamp en Emmastraat doen het relatief minder goed volgens de gegevens van Locatus. De Kamp profiteert ook van bezoekers uit het kernwinkelgebied (eigen observaties & de Brouwer, appendix i & ii). Volgens de Brouwer is bijvoorbeeld de Bever-Zwerfspoort in het midden van de straat een trekker voor mensen. Het gedeelte van de straat dat het dichtst bij het kernwinkelgebied zit wordt wel veel drukker bezocht dan het gedeelte aan de andere kant van de straat. De oorzaak van leegstand op de Kamp zal elders liggen. De Emmastraat grenst aan de rand van het kernwinkelgebied waardoor de afstand vanaf het belangrijkste winkelgedeelte van dit gebied tot de straat vrij groot is. Hierdoor lopen relatief weinig mensen vanuit het stadscentrum door naar de Emmastraat (eigen observaties, appendix i).

Voor drie straten is de verbinding met het kernwinkelgebied onderbroken door een hinderlijke barrière: Arnhemseweg, Zijlweg en Peperstraat. De Arnhemseweg is door een grote barrière in de vorm van de Stadsring (brede weg, zeer druk met autoverkeer) gescheiden van het kernwinkelgebied

waardoor mensen zich niet gemakkelijk vanuit het stadscentrum naar deze straat bewegen en omgekeerd. De Zijlweg wordt net als de Arnhemseweg van het kernwinkelgebied gescheiden door een grote barrière in de vorm van een brede weg, druk met autoverkeer. Ook hier is het voor mensen minder makkelijk zich vanuit het stadscentrum naar deze straat te bewegen, of omgekeerd. De Peperstraat wordt van het kernwinkelgebied gescheiden door een grote barrière in de vorm van een brug over de rivier de Zaan waardoor mensen niet geneigd zijn vanuit het kernwinkelgebied deze straat in te lopen of omgekeerd (Waagmeester, appendix ii).

De Kinkerstraat, Wagenweg, Larenseweg, Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat liggen alle verder van de kernwinkelgebieden af en profiteren in het geheel niet van mensen die vanuit het kernwinkelgebied naar de straten lopen (eigen observaties, appendix i).

Een directe aansluiting op kernwinkelgebieden is geen garantie voor goed functionerende straten: de helft van de straten met een directe aansluiting op het kernwinkelgebied doet het immers relatief minder goed volgens de gegevens van Locatus (Kamp en Emmastraat). Wel gaat duidelijk een gunstige werking uit van directe aansluiting op kernwinkelgebieden: door de aansluiting komen voor drie van de vier straten (Kamp, Haarlemmerstraat en Westzijde) meer passanten door de straten (eigen observaties, appendix i).

Tabel 4.1: Directe aansluiting straten op kernwinkelgebied.

Stad	Straat	"Goede straat" (+) / "slechte straat" (-)	Grenst direct aan kernwinkelgebied	Directe aansluiting op kernwinkelgebied onderbroken door (enkele) barrière
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Nee	Ja
	Kamp	-	Ja	Nee
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Ja	Nee
	Kinkerstraat	-	Nee	Nee
Haarlem	Wagenweg	+	Nee	Nee
	Zijlweg	-	Nee	Ja
Hilversum	Emmastraat	-	Ja	Nee
	Larenseweg	+	Nee	Nee
Utrecht	Biltstraat	-	Nee	Nee
	Burgemeester Reigerstraat	+	Nee	Nee
	Peperstraat	-	Nee	Ja
Zaandam	Westzijde	+	Ja	Nee

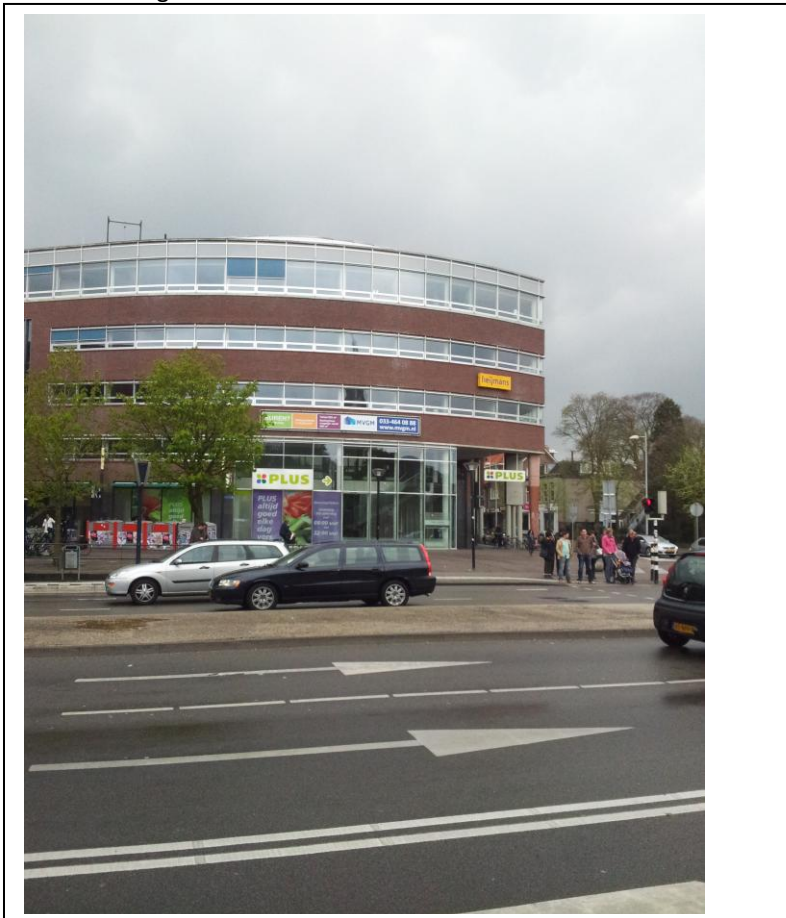
Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Foto 4.1: Directe aansluiting “Kamp” op stadscentrum, via een historische stadspoort.



Bron: eigen foto (2012).

Foto 4.2: Barrière “Stadsring” tussen Arnhemseweg (begint bij de Plus) en kernwinkelgebied.



Bron: eigen foto (2012).

Straten hebben bronpunt

Slechts één van de twaalf straten heeft duidelijke bronpunten: Kamp. De straat doet het volgens de gegevens uit de Locatus database (2012) minder goed maar profiteert ondanks dit van nabije parkeergarages in andere straten. Passanten lopen vaak vanuit de parkeergarages via Kamp naar het kernwinkelgebied (eigen observaties, appendix i). De oorzaak van leegstand op de Kamp zal opnieuw elders liggen.

Door de afwezigheid van bronpunten in de meeste aanloopstraten van dit onderzoek kan geen goede vergelijking gemaakt worden tussen straten die het volgens de gegevens uit de Locatus database goed en minder goed doen. De enige straat met bronpunten is echter een straat die het volgens deze gegevens minder goed doet.

Algemene bereikbaarheid straten

De bereikbaarheid (gemotoriseerd verkeer) is voor straten in dit onderzoek gemiddeld beter voor de straten die minder goed scoren op de gegevens uit de Locatus database 2012 (tabel 4.2). Zes straten hebben een goede bereikbaarheid (eigen observaties, appendix i): Arnhemseweg, Kamp, Kinkerstraat, Wagenweg, Zijlweg en Emmastraat. Vier van deze straten scoren minder goed op de gegevens uit de Locatus database (Kamp, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat). De overige twee straten met een goede bereikbaarheid scoren goed op de gegevens uit de Locatus database (Arnhemseweg en Wagenweg). Dat straten goed bereikbaar zijn betekent echter niet onmiddellijk dat de straten ook druk bezocht worden. Zo zijn de Zijlweg, Emmastraat, Arnhemseweg en Wagenweg alle goed bereikbaar door de brede autogedeelten in het midden van de straten maar is het aantal passanten (voetgangers) dat de straten bezoekt aan de lage kant (alle ingedeeld als C-winkelmilieus; eigen observaties, appendix i). Dit kan gedeeltelijk te maken hebben met de hoge verkeersdruk in de straten (CABE, 2007). Voor de Kamp en de Kinkerstraat is het aantal passanten dat de straten bezoekt hoger (aangeduid als B-winkelmilieus; eigen observaties, appendix i). Voor de Kamp zal dit te maken hebben met de directe aansluiting op het kernwinkelgebied en voor de Kinkerstraat met het feit dat de straat een belangrijke functie heeft voor de omliggende wijk (wijkcentrum).

Tabel 4.2: Algemene bereikbaarheid straten.

Stad	Straat	"Goede straat" (+) / "slechte straat" (-)	Algemene bereikbaarheid straat ("goed", "gaat wel", "slecht")
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Goed
	Kamp	-	Goed
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Gaat wel
	Kinkerstraat	-	Goed
Haarlem	Wagenweg	+	Goed
	Zijlweg	-	Goed
Hilversum	Emmastraat	-	Goed
	Larenseweg	+	Gaat wel
Utrecht	Biltstraat	-	Gaat wel
	Burgemeester Reigerstraat	+	Gaat wel
Zaandam	Peperstraat	-	Gaat wel
	Westzijde	+	Gaat wel

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Straten liggen op veelgebruikte aanrij / looproute kernwinkelgebied

Tien van de twaalf straten liggen op een veelgebruikte aanrij / looproute richting kernwinkelgebieden (eigen observaties & diepte interviews, appendix i & ii, tabel 4.3): Arnhemseweg, Kamp, Haarlemmerstraat, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat,

Peperstraat en Westzijde. Zes van deze straten scoren minder goed op de gegevens uit de Locatus database (2012): Kamp, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat en Peperstraat.

De Kamp ligt op een looproute naar het centrum vanaf de aanwezige bronpunten en profiteert hiervan (eigen observaties). De Emmastraat profiteert sterk van het feit dat de straat gebruikt wordt als belangrijke aanrijroute richting het stadscentrum en omgekeerd (voornamelijk auto's en fietsers). De winkels in de straat hebben voornamelijk een (doelgerichte) to-go functie voor passanten (Drost, appendix ii). De Kinkerstraat, Zijlweg, Biltstraat en Peperstraat profiteren echter minder van de aanrijfunctie die de straten hebben. Zo ligt de Kinkerstraat weliswaar op een belangrijke aanrijroute voor auto's en fietsers (die af en toe aankopen doen in de straat; van der Zwan & Dippel, appendix ii) richting het centrum, deze functie is aan het afnemen (de Jager, appendix ii). De routing richting het centrum wordt steeds meer overgenomen door de Bilderdijkstraat (staat haaks op Kinkerstraat). In de Biltstraat is de verkeersdruk zodanig hoog, dat de voordelen voor ondernemers in de vorm van meer passanten niet meer opwegen tegen de nadelen. De brede en drukke busbaan in het midden van de straat is zeer hinderlijk voor ondernemers. Ook veroorzaken de vele fietsers overlast (van der Kuyl & Witteveen, appendix ii). Voor de Zijlweg en Peperstraat geldt dat verkeer de straten eerder doorkruist dan bezoekt waardoor de straten onvoldoende profiteren van hun aanrijfunctie richting de stadscentra (eigen observaties, appendix i).

De overige vier straten die op een aanrij / looproute richting kernwinkelgebieden liggen scoren wel goed op de gegevens uit de Locatus database (2012): Arnhemseweg, Haarlemmerstraat, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde. Voornamelijk de Haarlemmerstraat en Burgemeester Reigerstraat profiteren van hun aanrijfunctie. De Haarlemmerstraat vormt een veelgebruikte aanrij/looproute richting het stadscentrum en station (de Jager, appendix ii). De straat profiteert van verkeer vanuit het centrum en station richting de straat en van verkeer uit tegengestelde richting (vanuit Haarlemmerdijk en de wijken erachter). Nadeel is wel dat het vele verkeer in de straat af en toe zorgt voor onveilige gevoelens bij mensen (de Jager, appendix ii). De Burgemeester Reigerstraat wordt gebruikt als belangrijke aanrijroute (vooral voor fietsers) vanuit het stadscentrum richting de Universiteitscampus Uithof en omgekeerd. De straat profiteert van de vele fietsers die daar boodschappen doen (eigen observaties, appendix i). Naast profijt bezorgen de fietsers echter ook overlast (onveilige verkeerssituaties en rondslingerende fietsen; van der Kuyl & Witteveen, appendix ii). De voordelen in de vorm van verkopen die ondernemers hiervan ondervinden zullen echter groter zijn dan de genoemde nadelen. De Arnhemseweg en Westzijde profiteren echter onvoldoende van hun functie als aanrijroute: de Arnhemseweg wordt vooral doorkruist door verkeer in plaats van bezocht (eigen observaties, appendix i) en de ondernemers van de Westzijde ondervinden voornamelijk hinder van de functie van de straat als aanrijroute voor bussen richting het centrum (Waagmeester, appendix ii).

De straten Wagenweg en Larenseweg hebben geen functie als veelgebruikte aanrij / looproute richting kernwinkelgebied. Beide straten hebben in het verleden wel zo'n functie gehad (Appelman & Drost, appendix ii). De routing in de gebieden van beide straten is veranderd waardoor de straten hun functie als aanrijroute verloren hebben (de Wagenweg vooral voor auto's, de Larenseweg vooral voor fietsers). Voornamelijk de ondernemers op de Larenseweg hebben hieronder te lijden gehad doordat zij afhankelijk waren van doelgerichte to-go aankopen van passerende fietsers (Drost, appendix ii).

Tabel 4.3: Straat ligt op veelgebruikte aanrij/looproute.

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Straat ligt op veelgebruikte aanrij/loop route kernwinkelgebied
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Ja
	Kamp	-	Ja
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Ja
	Kinkerstraat	-	Ja (afnemend)
Haarlem	Wagenweg	+	Nee
	Zijlweg	-	Ja
Hilversum	Emmastraat	-	Ja
	Larenseweg	+	Nee
Utrecht	Biltstraat	-	Ja
	Burgemeester Reigerstraat	+	Ja
Zaandam	Peperstraat	-	Ja
	Westzijde	+	Ja

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Conclusie

Het hebben van een directe aansluiting op kernwinkelgebieden en het zijn van een belangrijke aanrij / looproute richting kernwinkelgebieden heeft niet altijd een positieve invloed op het functioneren van aanloopstraten. Straten kunnen niet altijd profiteren van een directe aansluiting op kernwinkelgebieden (Emmastraat), of het zijn van een belangrijke aanrij / looproute richting kernwinkelgebieden (Arnhemseweg, Kinkerstraat, Zijlweg, Biltstraat, Peperstraat, Westzijde). Directe aansluiting op kernwinkelgebieden en het zijn van een belangrijke aanrij / looproute kan echter wel een positieve invloed hebben op het functioneren van straten (Kamp, Haarlemmerstraat, Emmastraat, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde). Door de afwezigheid van bronpunten in elf van de twaalf straten van dit onderzoek kan weinig gezegd worden over de invloed hiervan. De enige straat binnen dit onderzoek met een bronpunt profiteert hier wel van (Kamp).

Opvallend is dat de Kamp ondanks een minder goede score op de gegevens uit de Locatus database (2012) een directe aansluiting heeft op het kernwinkelgebied en hiervan profiteert, bronpunten heeft en hiervan profiteert en een belangrijke aanrij / looproute richting kernwinkelgebied vormt en hiervan profiteert. Ook de Emmastraat profiteert ondanks een minder goede score op de gegevens van de aanrijfunctie die de straat heeft richting kernwinkelgebied. De minder goede score (hoge leegstand) kan mogelijk worden verklaard uit andere factoren: het hebben van enkel een goede ligging is onvoldoende voor het goed functioneren van aanloopstraten.

Wanneer straten ongunstig gelegen zijn kan hier over het algemeen weinig aan gedaan worden (een straat of de routing van mensen kan niet zomaar verplaatst worden) en blijft een straat hier hinder van ondervinden totdat bijvoorbeeld ingrijpende veranderingen in een verkeerssituatie ervoor zorgen dat meer mensen door de straat komen (veranderende routing).

4.2 Uitstraling

Een goede uitstraling in een straat zal positieve effecten hebben op het functioneren van een straat (de Loeff, 2011). Voor verschillende steden in dit onderzoek zal het verschil in functioneren tussen de straten gedeeltelijk verklaard kunnen worden aan de hand van de uitstraling in de straten. Het voorzieningenaanbod vormt ook een onderdeel van de uitstraling van straten maar wordt apart behandeld (paragraaf 4.3). De in tabellen 4.4 t/m 4.8 weergegeven aspecten behorend tot de “uitstraling” van een straat zijn afkomstig van het CABE onderzoeksrapport (2007, zie theoretisch kader) en van NRW (2010, zie theoretisch kader). De eerste vier aspecten (“kwaliteit panden”,

“overige inrichting openbare ruimten”, “straat vormt één geheel”, “verkeersdruk”) zullen alle van invloed zijn op hoe mensen een straat beleven en op hoe geneigd mensen zullen zijn in een straat te winkelen (te verblijven). Onder overige inrichting openbare ruimten wordt bijvoorbeeld de kwaliteit van de stoepen (voldoende breed, geen afval op straat, geen obstakels, etc.) en straten verstaan en daarnaast de aankleding van de straat (bijvoorbeeld bomen). Of de straten een verblijfsfunctie hebben is grotendeels afhankelijk van de eerste vier aspecten en verder van het voorzieningenaanbod in een straat (commerciële en publieke voorzieningen).

Kwaliteit panden

Voor vier van de twaalf straten is de kwaliteit van de panden als “goed” beoordeeld (eigen observaties & diepte-interviews, tabel 4.4): Kamp, Haarlemmerstraat, Zijlweg en Burgemeester Reigerstraat. Daarbij doet de helft van deze straten het relatief goed volgens de gegevens van Locatus 2012 (Haarlemmerstraat en Burgemeester Reigerstraat) en de andere helft het relatief minder goed (Kamp en Zijlweg). De panden op de Haarlemmerstraat hebben een zeer aantrekkelijke uitstraling en zijn goed onderhouden. De Burgemeester Reigerstraat heeft eveneens veel kwalitatief hoogwaardige panden (historisch en goed onderhouden, “dorpse sfeer”; van der Kuyl & Witteveen, appendix ii). Van de panden op de Kamp oogt het merendeel historisch en aantrekkelijk. Op dit moment hebben de ondernemers uit de straat bovendien plannen om de minder aantrekkelijke panden op te knappen (de Brouwer, appendix ii). Ook op de Zijlweg ogen de meeste panden aantrekkelijk (statig en historisch; eigen observaties & Appelman, appendix i & ii).

Voor twee van de twaalf straten is de kwaliteit van panden als “slecht” beoordeeld (eigen observaties & diepte-interviews, tabel 4.4): Larenseweg en Peperstraat. De Larenseweg doet het daarbij relatief goed volgens de gegevens van Locatus en de Peperstraat slecht (zeer hoge leegstand). De panden op de Larenseweg ogen voornamelijk grauw, saai en daardoor onaantrekkelijk. Bovendien variëren panden onderling te sterk van elkaar qua uiterlijk. De kwaliteit van veel panden op de Peperstraat is slecht: veel panden zijn verpauperd.

Voor de overige straten is de kwaliteit van de panden als “gaat wel” beoordeeld (eigen observaties & diepte-interviews, tabel 4.4): Arnhemseweg, Kinkerstraat, Wagenweg, Emmastraat, Biltstraat en Westzijde. Voor de Arnhemseweg is de kwaliteit van de panden wisselend, met een aantal redelijk aantrekkelijke, historische panden maar ook verschillende modernere, saaie panden met een goedkope uitstraling. Het winkelgedeelte van de straat lijkt niet één geheel te vormen door het “supermarktgedeelte” van de straat wat qua uitstraling totaal niet bij de rest van de straat past. De Kinkerstraat heeft naast een aantal aantrekkelijk (statig) ogende panden veel minder aantrekkelijke, in een aantal gevallen verpauperde panden (de Jager, appendix ii). De Wagenweg heeft verschillende aantrekkelijke, historisch getinte panden maar ook verschillende modernere, saaier panden (wel goed onderhouden). Een aantal panden variëren onderling te sterk van elkaar. De kwaliteit van de panden op de Emmastraat is weliswaar goed, de panden van het winkelgedeelte (aan kant stadscentrum) variëren onderling te sterk van elkaar waardoor dit gedeelte van de straat uit verschillende gedeelten lijkt te bestaan. Winkels zitten bovendien slechts aan één zijde van de straat, terwijl de andere zijde (voornamelijk) bestaat uit diensten en verschillende bedrijven. Aan deze kant variëren panden onderling ook te sterk van elkaar. Na de kruising met de straat “achterom” begint een ander gedeelte van de straat met voornamelijk dienstenfuncties en kantoorpanden. In dit gedeelte zijn de panden van een zeer hoge kwaliteit. De kwaliteit van panden op de Biltstraat is wisselend: verschillende panden ogen aantrekkelijk, historisch en goed

onderhouden. Andere panden ogen moderner maar saaier. De kwaliteit van de panden is wisselend op de Westzijde, het heeft zowel aantrekkelijk ogende, historische panden als panden met een saaie (modernere) architectuur. Het onderhoud aan de panden is eveneens wisselend. Ook hier variëren panden onderling te sterk van elkaar.

Aangezien de kwaliteit van panden voor verschillende straten die het goed doen volgens de gegevens van Locatus als “gaat wel” is beoordeeld (Arnhemseweg, Wagenweg, Westzijde) en voor de Larenseweg zelfs als “slecht” kan gezegd worden dat een hoge kwaliteit van panden niet een noodzakelijke vereiste is voor een goed functionerende straat. Twee straten waarvoor de kwaliteit van panden als “goed” is beoordeeld doen het minder goed volgens de gegevens van Locatus 2012 (Kamp en Zijlweg). Het hebben van een hoge kwaliteit van panden alleen is niet voldoende voor een goed functionerende straat. Wel zal het hebben van een hoge kwaliteit panden een positieve invloed hebben op de uitstraling van straten (de Loeff, 2011).

Tabel 4.4: Kwaliteit panden.

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Kwaliteit panden (“goed”, “gaat wel”, “slecht”)
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Gaat wel
	Kamp	-	Goed
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Goed
	Kinkerstraat	-	Gaat wel
Haarlem	Wagenweg	+	Gaat wel
	Zijlweg	-	Goed
Hilversum	Emmastraat	-	Gaat wel
	Larenseweg	+	Slecht
Utrecht	Biltstraat	-	Gaat wel
	Burgemeester Reigerstraat	+	Goed
Zaandam	Peperstraat	-	Slecht
	Westzijde	+	Gaat wel

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Foto 4.3: Aangezicht Haarlemmerstraat.



Bron: eigen foto (2012).

Foto 4.4: Verpauperde panden in de Peperstraat.



Bron: eigen foto (2012).

Overige inrichting openbare ruimten

De overige inrichting van de openbare ruimten is voor acht van de twaalf straten als “goed” beoordeeld (eigen observaties, tabel 4.5): Arnhemseweg, Kamp, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat, Peperstraat en Westzijde. Vijf van deze straten functioneren relatief minder goed volgens de gegevens van Locatus 2012 (Kamp, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Peperstraat). Al de straten hebben een goede aankleding met bijvoorbeeld boomperkjes, bomen en of bloembakken. Verder hebben de Zijlweg en de Biltstraat goede, brede bestrating met van de autogedeelten van de straten gescheiden fietsstroken. Ook de Emmastraat heeft gescheiden fietsstroken (het autogedeelte van de straat is echter smal). In de Kamp liggen mooie klinkers wat de uitstraling van de straat ten goede komt. De Westzijde is net als de Kamp beklinkerd maar hier ogen de klinkers grauw en verouderd.

Voor de Larenseweg is de overige inrichting van de openbare ruimten als “slecht” beoordeeld (eigen observaties, tabel 4.5). De stoepen in de straat zijn smal en de straat in zijn algemeen oogt rommelig doordat winkeliers bijvoorbeeld vuilnisbakken en andere uitstallingen op de stoep plaatsen.

De straten Haarlemmerstraat, Kinkerstraat en Wagenweg hebben het oordeel “gaat wel” gekregen voor de overige inrichting van openbare ruimten (eigen observaties, tabel 4.5). In de Haarlemmerstraat zijn de stoepen smal waardoor mensen vlak naast het verkeer in het midden van de straat lopen. Voor de Kinkerstraat is de aankleding beperkt met slechts enkele kleine boompjes. De bestrating oogt wat grauw, verouderd en saai. De Wagenweg heeft voldoende groen in de straat maar de stoepen zijn smal en ogen saai / ouderwets.

Net als voor de kwaliteit van de panden geldt hier dat een goede score op deze factor een positieve invloed zal hebben op de uitstraling van de straten maar dat de factor niet doorslaggevend is voor de kwaliteit en het functioneren van de straten. Alleen het hebben van een goede (overige) inrichting van openbare ruimten is onvoldoende voor het goed functioneren van aanloopstraten.

Tabel 4.5: Overige inrichting openbare ruimten.

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Overige inrichting openbare ruimten (“goed”, “gaat wel”, “slecht”)
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Goed
	Kamp	-	Goed
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Gaat wel
	Kinkerstraat	-	Gaat wel
Haarlem	Wagenweg	+	Gaat wel
	Zijlweg	-	Goed
Hilversum	Emmastraat	-	Goed
	Larenseweg	+	Slecht
Utrecht	Biltstraat	-	Goed
	Burgemeester Reigerstraat	+	Goed
Zaandam	Peperstraat	-	Goed
	Westzijde	+	Goed

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Straten vormen één geheel

Vrijwel geen van de straten binnen dit onderzoek vormen een duidelijke eenheid (eigen observaties & diepte-interviews). Slechts de Haarlemmerstraat vormt duidelijk “één geheel”: de straat wordt niet onderbroken en panden passen bij elkaar. Deze straat scoort goed op de gegevens van Locatus (2012). Nu volgt voor de overige straten een korte toelichting waarom de straten geen geheel vormen.

1. Het winkelgedeelte van de Arnhemseweg vormt niet één geheel doordat het supermarktgedeelte van de straat qua uitstraling totaal niet past bij de rest van de straat als eerder aangegeven.
2. Bij de Kamp heeft de noordoostzijde van de straat een iets andere (wat minder aantrekkelijke) uitstraling dan het gedeelte van de straat dat het dichtst bij het kernwinkelgebied zit waardoor de straat niet volledig als één geheel oogt (de Brouwer, appendix ii).
3. De Kinkerstraat wordt voortdurend onderbroken door kruispunten en bruggen waardoor de straat uit een heleboel verschillende stukjes lijkt te bestaan en geen duidelijke eenheid vormt (van der Zwan & Dippel, appendix ii).
4. De Wagenweg straalt ook geen eenheid uit en is onoverzichtelijk door vele verschillende panden (die onvoldoende op elkaar zijn afgestemd) en veel bochten.
5. De Zijlweg doet niet aan als één geheel door onderbrekingen in de vorm van bochten en een spoorlijn. Het belangrijkste winkelgedeelte van de straat (aan kant stadscentrum) oogt niet als één geheel door de vele zijstraatjes en de langgereetheid.
6. Het winkelgedeelte van de Emmastraat vormt geen duidelijke eenheid doordat panden onderling te sterk van elkaar variëren als eerder aangegeven.
7. De Larenseweg vormt niet één geheel doordat de straat erg lang gerekt is en wordt onderbroken door bochten (ook het winkelgedeelte).
8. De Biltstraat vormt niet één geheel door een onderbreking met de Kruisstraat en het feit dat winkels en horeca voornamelijk aan één kant van de straat zijn gevestigd (westzijde, de oostkant van de straat bevat vooral diensten).
9. De Burgemeester Reigerstraat vormt geen duidelijke eenheid doordat de straat onderbroken wordt door een spoorlijn en aan één zijde van de straat voornamelijk diensten zijn te vinden (kant van het Wilhelminapark).
10. De Peperstraat wordt onderbroken door een groot kruispunt en de autostraat in het midden domineert waardoor verkeer op zeer hinderlijke wijze aanwezig is in de straat. Ook lijkt de straat te bestaan uit verschillende stukjes: de straat heeft geen eenheid (Waagmeester, appendix ii) en vormt absoluut geen geheel.
11. De Westzijde oogt niet als één geheel doordat panden onderling te sterk van elkaar variëren, de straat erg langgerekt is en vele bochten in de straat zitten. Het gedeelte van de straat dat het dichtst bij het kernwinkelgebied zit wordt daardoor het meest bezocht (Waagmeester, appendix ii).

In het theoretisch kader is aangegeven dat het belangrijk is als straat een geheel, een eenheid met een eigen identiteit te vormen (BRO, 2009 & NRW, 2010). Dat dit vrijwel in al de straten ontbreekt, zowel in straten die het volgens Locatus gegevens goed als minder goed doen kan worden gezien als teken dat dit een algemeen probleem is in veel aanloopstraten. Ook hier geldt dat de factor onderdeel uitmaakt van de totale uitstraling van straten (samen met de andere factoren) en niet doorslaggevend is voor het functioneren van straten. Maar een goede score op deze factor zal een positieve uitwerking hebben op de uitstraling van de straten.

Verkeersdruk

De verkeersdruk is voor negen van de twaalf straten als “hoog” beoordeeld (eigen observaties & diepte-interviews, tabel 4.6): Arnhemseweg, Haarlemmerstraat, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat, Peperstraat en Westzijde. Vijf van deze straten functioneren

relatief minder goed volgens de gegevens van Locatus: Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat en Peperstraat. De andere vier doen het juist relatief goed volgens de gegevens van Locatus. Dit kan komen doordat straten in een aantal gevallen profiteren van veel verkeer (meer passanten) en in een aantal gevallen juist nadeel ondervinden van veel verkeer (congestie, geluidsoverlast, doorkruising in plaats van bezoeking van straten).

De Arnhemseweg, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat, Peperstraat en Westzijde zijn druk met verkeer (auto, bus, fiets), dat op een storende overheersende manier aanwezig is in de straten. Voor de Emmastraat maakt dit echter weinig uit aangezien klanten juist voornamelijk komen van dit verkeer (to-go functie straat; Drost, appendix ii). De relatief minder goede score op de gegevens van Locatus (2012) voor deze straat zal andere oorzaken hebben. Ook de Burgemeester Reigerstraat kan profiteren van de vele passanten alhoewel de hoge verkeersdruk hier veel overlast oplevert (van der Kuyl & Witteveen, appendix ii). Door de Haarlemmerstraat komt weliswaar veel verkeer, hier is sprake van een “gezellige drukte” (de Jager, appendix ii).

Voor de Kamp is de verkeersdruk als “laag” beoordeeld en voor de straten Wagenweg en Larenseweg als “gaat wel” (eigen observaties & diepte-interviews, tabel 4.6). Van deze straten doet de Kamp het minder goed volgens gegevens van Locatus (2012). De autofunctie van de Kamp is ondergeschikt aan de voetgangersfunctie (autogedeelte smal en gedeeltelijk eenrichtingsverkeer) waardoor relatief weinig gemotoriseerd verkeer door de straat komt. Doordat de Wagenweg en Larenseweg geen belangrijke aanrijroutes meer vormen komt hier relatief minder verkeer doorheen waardoor de verkeersdruk niet erg hoog is. Vooral de Larenseweg heeft hier sterk onder te lijden gehad als eerder aangegeven (straat had to-go functie; Drost, appendix ii).

In het theoretisch kader is beschreven dat een hoge verkeersdruk in straten in de meeste gevallen een negatieve uitwerking heeft op de uitstraling van straten (CABE, 2007). Dat is voor deze straten niet anders. Een hoge verkeersdruk kan voor verschillende straten echter ook zorgen voor voldoende toevoer van consumenten: bepaalde straten als de Emmastraat en Burgemeester Reigerstraat profiteren van een hoge verkeersdruk. Of straten profiteren of juist hinder ondervinden van een hoge of lage verkeersdruk verschilt per straat.

Tabel 4.6: Verkeersdruk straten.

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Verkeersdruk (“hoog”, “gaat wel”, “laag”)
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Hoog
	Kamp	-	Laag
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Hoog
	Kinkerstraat	-	Hoog
Haarlem	Wagenweg	+	Gaat wel
	Zijlweg	-	Hoog
Hilversum	Emmastraat	-	Hoog
	Larenseweg	+	Gaat wel
Utrecht	Biltstraat	-	Hoog
	Burgemeester Reigerstraat	+	Hoog
Zaandam	Peperstraat	-	Hoog
	Westzijde	+	Hoog

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Foto 4.5: Breed en druk kruispunt Kinkerstraat.



Bron: eigen foto (2012).

Straten hebben verblijfsfunctie

Alleen de Kamp en de Haarlemmerstraat hebben een verblijfsfunctie voor mensen (eigen observaties & diepte interviews, tabel 4.7). De Kamp doet het minder goed volgens de gegevens van Locatus (2012). Dat de straten een verblijfsfunctie hebben komt bij beide straten vooral door de goede uitstraling van panden, openbare ruimten, lage verkeersdruk en het voorzieningenaanbod. Ook de goede verbinding met de stadscentra (op loopafstand) zorgt hiervoor. De andere straten hebben dit niet of in mindere mate door in veel gevallen een hoge verkeersdruk (Arnhemseweg, Kinkerstraat, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat, Peperstraat, Westzijde) of de aanwezigheid van (verschillende) minder aantrekkelijke panden en of openbare ruimten in de straten (Arnhemseweg, Kinkerstraat, Wagenweg, Emmastraat, Larenseweg, Biltstraat, Peperstraat, Westzijde). Veel van deze straten liggen daarnaast op relatief grote afstand van de stadscentra of de verbinding wordt verbroken door barrières als eerder aangegeven.

Al met al kan gezegd worden dat het hebben van een verblijfsfunctie een minder grote rol speelt voor het goed functioneren van aanloopstraten alhoewel hier voor zowel de Kamp als de Haarlemmerstraat wel een positieve werking vanuit gaat. Dat het hebben van een verblijfsfunctie geen grote rol speelt voor het functioneren van straten komt ook door de verschillende functies die straten kunnen hebben (doelgericht, recreatief en dagelijks). De meeste van deze straten hebben voornamelijk een doelgerichte / dagelijkse functie waardoor de verblijfsfunctie van minder groot belang is (belangrijker voor straten met een recreatieve functie zoals de Haarlemmerstraat).

Tabel 4.7: Straten hebben verblijfsfunctie

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Straat heeft verblijfsfunctie
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Nee
	Kamp	-	Ja
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Ja
	Kinkerstraat	-	Nee (alleen voor omliggende buurten)
Haarlem	Wagenweg	+	Nee
	Zijlweg	-	Nee
Hilversum	Emmastraat	-	Nee
	Larenseweg	+	Nee
Utrecht	Biltstraat	-	Nee
	Burgemeester Reigerstraat	+	Nee (alleen voor omliggende buurten)
Zaandam	Peperstraat	-	Nee
	Westzijde	+	Nee

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Conclusie

Opvallend is dat verschillende straten met een goede kwaliteit van panden en of een goede inrichting van openbare ruimten minder goed scoren op gegevens uit de Locatus database (2012). De oorzaak van de lagere score ligt dan bij andere factoren. Vrijwel geen straten binnen dit onderzoek vormen een duidelijk geheel (eenheid) dus dit kan worden gezien als een algemeen probleem van aanloopstraten. Sommige straten ondervinden hinder van een hoge verkeersdruk terwijl andere straten hiervan profiteren (alhoewel een hoge verkeersdruk voor alle straten die dit hebben een negatieve invloed op de uitstraling heeft). Dat weinig straten een verblijfsfunctie hebben kan verklaard worden uit het feit dat functies van de meeste straten in dit onderzoek doelgericht en of dagelijks zijn (zie paragraaf 4.3 “voorzieningenaanbod”). Of een straat een verblijfsfunctie zou moeten hebben is van de functies van de straat afhankelijk. Aangezien de Kamp en Haarlemmerstraat als enige straten deels een recreatieve functie hebben past de verblijfsfunctie bij de straten. De andere straten hebben deze functie niet (of in mindere mate) waardoor het hebben van een verblijfsfunctie voor deze straten minder noodzakelijk is.

4.3 Voorzieningenaanbod

Het commerciële voorzieningenaanbod (winkels, diensten en horeca) in straten bepaald de functie (en identiteit) van straten en is daarmee van invloed op de kwaliteit van straten (de Loeff, 2011). Het aanbod aan voorzieningen in straten moet afgestemd zijn op de wensen van de consument (NRW, 2010). Onderstaande tabel 4.8 gaat in op het commerciële voorzieningenaanbod van de verschillende straten. Eerst is aangegeven in hoeverre (t.o.v. het totale winkelaanbod) de straten qua winkelaanbod gericht zijn op winkels voor de dagelijkse boodschappen. Vervolgens is aangegeven in hoeverre het winkelaanbod van de straten gericht is op winkels voor doelgerichte boodschappen. Daarna is aangegeven in hoeverre het winkelaanbod van de straten gericht is op winkels voor recreatieve boodschappen. Hierna is aangegeven waar het totale commerciële voorzieningenaanbod van de straten voornamelijk op is gericht (dit kan bijvoorbeeld ook “diensten” zijn). De keuzes zijn gemaakt op basis van gegevens van Locatus (2012; zie appendix i). Tot slot is bepaald of het aanbod aan commerciële voorzieningen past bij de straten.

Naast commerciële voorzieningen kunnen straten ook verschillende publieke voorzieningen hebben zoals straatmeubilair, fietsenstallingen, prullenbakken, toiletten of een informatiepunt. Ook parkeervoorzieningen vallen hier onder. Het aanbod aan publieke voorzieningen is eveneens beoordeeld voor de verschillende straten (tabellen 4.9 & 4.10; eigen observaties & diepte-interviews, appendix i & ii).

Dagelijks winkelaanbod

Zes van de twaalf straten hebben een relatief groot aanbod aan winkels voor de dagelijkse boodschappen (tabel 4.8). Van deze zes straten doen vier het goed volgens de gegevens van Locatus (2012): Arnhemseweg, Larenseweg, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde. De overige twee straten doen het relatief minder goed volgens deze gegevens: Kinkerstraat en Biltstraat. Dit betekent echter niet onmiddellijk dat een voorzieningenaanbod dat voor een relatief groot deel bestaat uit winkels voor het doen van dagelijkse boodschappen garantie is voor het goed functioneren van aanloopstraten. Voor de Arnhemseweg bijvoorbeeld is het gedeelte met de supermarkt (dagelijkse boodschappen) niet goed geïntegreerd met de rest van de straat (eigen observaties, appendix i). Het totaal voorzieningenaanbod moet goed passen bij een straat (zie voor een beoordeling hiervan "totaal commercieel voorzieningenaanbod"). Daarnaast spelen de andere (fysieke en organisatorische) factoren ook een rol als eerder aangegeven.

Doelgericht winkelaanbod

Al de twaalf straten hebben een relatief groot aanbod aan winkels voor doelgerichte boodschappen (tabel 4.8). Dit kan worden gezien als algemeen kenmerk van aanloopstraten zoals ook beschreven in het theoretisch kader (de Jager, 2009).

Recreatief winkelaanbod

Slechts twee van de twaalf straten hebben een relatief groot aanbod aan winkels voor recreatief winkelen (tabel 4.8): Kamp en Haarlemmerstraat. De Kamp doet het hierbij minder goed volgens de gegevens van Locatus en de Haarlemmerstraat zeer goed (geen leegstand in 2012).

Totaal commercieel voorzieningenaanbod

Welke commerciële voorzieningen het beste passen bij een bepaalde straat is afhankelijk van de soort straat (de Loeff, 2011). Ook een juiste spreiding van voorzieningen over een straat is van belang (van der Zwan & Dippel, appendix ii). Om deze reden is aan de hand van eigen observaties en diepte-interviews voor de verschillende straten bepaald of het voorzieningenaanbod een positieve, neutrale of negatieve uitwerking heeft op de kwaliteit van de straten (tabel 4.8).

Voor vier straten is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straten als positief beoordeeld: Haarlemmerstraat, Wagenweg, Burgemeester Reigerstraat en Emmastraat. Van deze vier straten doen drie het goed volgens de gegevens van Locatus: Haarlemmerstraat, Wagenweg en Burgemeester Reigerstraat. Alleen de Emmastraat doet het minder goed volgens deze gegevens. Voor zeven straten is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straten als negatief beoordeeld: Arnhemseweg, Kinkerstraat, Zijlweg, Larenseweg, Biltstraat, Peperstraat en Westzijde. Van deze straten doen vier het minder goed volgens de gegevens van Locatus. Voor de Kamp is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat als neutraal beoordeeld. Deze straat doet het relatief minder goed volgens de gegevens van Locatus.

Het hebben van een goed afgestemd voorzieningenaanbod is van groot belang voor het functioneren van straten. Voor de straten waarvan het voorzieningenaanbod een positieve invloed heeft op de kwaliteit van de straten functioneert het merendeel goed volgens de gegevens van Locatus. Voor de straten waarvan het voorzieningenaanbod een negatieve invloed heeft op de kwaliteit van de straten functioneert het merendeel minder goed volgens de gegevens van Locatus. Voor iedere straat is een toelichting gegeven op de gemaakte keuze. De toelichtingen voor de verschillende straten volgen na tabel 4.8.

Tabel 4.8: Commerciële voorzieningen

Stad	Straat	"Goede straat" (+) / "slechte straat" (-)	Dagelijks winkelaanbod ("veel", "weinig")	Doelgericht winkelaanbod ("veel", "weinig")	Recreatief winkelaanbod ("veel", "weinig")	Voorzieningen-aanbod voornamelijk gericht op	Voorzieningenaanbod van invloed op kwaliteit straat
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Veel	Veel	Weinig	Dagelijks & doelgericht winkelen, diensten	Negatief
	Kamp	-	Weinig	Veel	Veel	Doelgericht & recreatief winkelen	Neutraal
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Weinig	Veel	Veel	Doelgericht & Recreatief winkelen	Positief
	Kinkerstraat	-	Veel	Veel	Weinig	Dagelijks & doelgericht winkelen	Negatief
Haarlem	Wagenweg	+	Weinig	Veel	Weinig	Doelgericht winkelen	Positief
	Zijlweg	-	Weinig	Veel	Weinig	Doelgericht winkelen, diensten	Negatief
Hilversum	Emmastraat	-	Weinig	Veel	Weinig	Doelgericht winkelen, horeca	Positief
	Lareneweg	+	Veel	Veel	Weinig	Dagelijks & doelgericht winkelen, diensten	Negatief
Utrecht	Biltstraat	-	Veel	Veel	Weinig	Diensten	Negatief
	Burgemeester Reigerstraat	+	Veel	Veel	Weinig	Dagelijks & doelgericht winkelen	Positief
Zaandam	Peperstraat	-	Weinig	Veel	Weinig	Diensten	Negatief
	Westzijde	+	Veel	Veel	Weinig	Dagelijks & doelgericht winkelen	Negatief

Bron: Eigen observaties & diepte-interviews.

Totaal commercieel voorzieningenaanbod: positieve invloed

Voor vier van de twaalf straten uit het onderzoek is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straten als positief beoordeeld: Haarlemmerstraat (Amsterdam), Wagenweg (Haarlem), Emmastraat (Hilversum) en Burgemeester Reigerstraat (Utrecht).

1. De invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat is voor de Haarlemmerstraat als positief beoordeeld aangezien de straat een groot aanbod heeft aan recreatieve winkels. Dit zorgt ervoor dat consumenten graag in de straat verblijven: als eerder aangegeven heeft de straat een duidelijke verblijfsfunctie en wordt daadwerkelijk recreatief gewinkeld in de straat.
2. De Wagenweg vormt een doorgangsweg richting het stadscentrum (al is deze functie afgenomen). De straat heeft voornamelijk doelgerichte winkelfuncties die passen bij dit karakter (doorgangsweg / trafficstraat) van de straat. Om deze reden is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat aangemerkt als positief.
3. Het voorzieningenaanbod van de Emmastraat is voornamelijk gericht op het doen van doelgerichte aankopen en op horeca. Deze functies passen goed bij het to-go karakter dat de straat volgens Drost voor consumenten heeft (zie appendix). Om deze reden is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat als positief aangemerkt.
4. Het aanbod aan voorzieningen op de Burgemeester Reigerstraat is voornamelijk gericht op het doen van dagelijkse en doelgerichte aankopen. Ook hier past dit bij het karakter van de straat: een drukke doorgangsweg (trafficstraat) vanaf het stadscentrum naar de Universiteitscampus en omgekeerd. Het vele verkeer in de straat maakt gebruik van de

aanwezige winkeltjes. Voor de omliggende buurten heeft het winkelaanbod deels ook een recreatieve functie (aanwezigheid verschillende speciaalzaken en horeca alhoewel niet overheersend, Locatus 2012) volgens van der Kuyl (appendix). Om deze redenen is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat als positief aangemerkt.

Totaal commercieel voorzieningenaanbod: neutrale invloed

Voor één van de twaalf straten uit het onderzoek is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straten als neutraal beoordeeld: Kamp (Amersfoort).

1. Voor deze straat is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat als neutraal beoordeeld aangezien de diversiteit aan dagelijkse en recreatieve winkels volgens de Brouwer (appendix) zowel een kracht als zwakte vormt voor de straat. Een kracht door de diversiteit, maar een zwakte door een gebrek aan identiteit.

Totaal commercieel voorzieningenaanbod: negatieve uitwerking

Voor zes van de twaalf straten uit het onderzoek is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straten als negatief beoordeeld: Arnhemseweg (Amersfoort), Kinkerstraat (Amsterdam), Zijlweg (Haarlem), Larenseweg (Hilversum), Biltstraat (Utrecht) en Peperstraat (Zaandam). In een aantal gevallen heeft dit te maken met verdringing van winkelfuncties in aanloopstraten door diensten. Als aangegeven in het theoretisch kader geeft een goede combinatie van voorzieningen (winkels, horeca en diensten) de meest succesvolle straten. Wanneer echter naar verhouding teveel diensten in een straat komen, kan de aantrekkingskracht van de winkel / horecafunctie daar afnemen waardoor consumenten minder geneigd zullen zijn deze straat te bezoeken zoals bijvoorbeeld geldt voor de Peperstraat in Zaandam.

1. Voor de Arnhemseweg is de invloed van het voorzieningenaanbod op de kwaliteit van de straat als negatief beoordeeld aangezien het aanbod ook voor een groot deel bestaat uit diensten (Locatus, 2012). Dit hoeft niet altijd negatief te zijn maar in dit geval drukt het de winkelfunctie van de straat een beetje naar de achtergrond. Mogelijk is wel dat dit de enige oplossing is om leegstand in de straat te voorkomen en in dat geval is opvulling door diensten beter dan leegstaande panden. Verder lijkt het gedeelte van de straat met de supermarkt "los" te staan van de rest van de straat waardoor de straat niet één geheel vormt. De straat heeft geen duidelijke identiteit.
2. Het voorzieningenaanbod op de Kinkerstraat is voornamelijk dagelijks en doelgericht wat past bij het karakter van de straat. Het aanbod aan voorzieningen is echter te verspreid over de straat en bovendien erg gevarieerd. Hierdoor ontbreekt het de straat aan een duidelijke identiteit (van der Zwan & Dippel, appendix).
3. Ook bij de Zijlweg worden steeds meer winkels verdrongen door diensten (Locatus, 2008-2012). Dit zal een negatieve invloed hebben op de winkelfunctie van de straat alhoewel het misschien onrealistisch is deze overeind te houden (Appelman, appendix) en opvulling van panden door diensten beter is dan leegstand.
4. De invloed van het voorzieningenaanbod van de Larenseweg op de kwaliteit van de straat is als negatief beoordeeld aangezien het aanbod aan voorzieningen te gevarieerd is waardoor de straat geen duidelijke identiteit heeft (Drost, appendix). Verder zijn iets meer dienstvestigingen dan winkels in de straat te vinden waardoor deze de winkelfunctie van de straat enigszins verdrukken.

5. In de Biltstraat zijn meer diensten dan winkels te vinden en zijn over de periode 2008-2012 verschillende winkels vervangen door diensten. De winkelfunctie van de straat is daardoor afgenomen wat een negatieve invloed zal hebben op de aantrekkingskracht van de straat.
6. In de Peperstraat zijn winkels al verdrukt door dienstenvestigingen: hier zijn veel meer diensten dan winkels te vinden (Locatus, 2012). De paar winkels die nog over zijn hebben te weinig aantrekkingskracht om de straat succesvol te maken als aanloopstraat.
7. Op de Westzijde is het voorzieningenaanbod voornamelijk gericht op het doen van dagelijkse en doelgerichte aankopen. Dit past bij het karakter van de straat als aanrijroute (trafficstraat) richting het kernwinkelgebied. Daarnaast heeft de straat ook enkele speciaalzaken met een recreatief karakter. Door de opzet van de straat (langgerekt, druk met verkeer) zullen deze voornamelijk doelgericht bezocht worden. Het aanbod aan voorzieningen is weliswaar goed, de spreiding van deze voorzieningen is minder goed (voorzieningen verspreid over zeer lange straat, onvoldoende geconcentreerd) waardoor het voorzieningenaanbod niet volledig tot zijn recht komt.

Publieke voorzieningen

Het aanbod aan parkeervoorzieningen in de straten is apart behandeld. Eerst is gekeken naar de publieke voorzieningen in de vorm van straatmeubilair, prullenbakken, fietsenstallingen, toiletten, informatiepunten. Dergelijke voorzieningen blijven in al deze straten beperkt tot (enkele) bankjes, fietsenstallingen en prullenbakken en het aanbod is nergens goed (eigen observaties, appendix i). Om deze reden kan voor al de straten worden gezegd dat de beperkte voorzieningen een negatieve invloed zullen hebben op de kwaliteit van de straten (zie theoretisch kader, Bons NRW 2012 & appendix). De openbare voorzieningen in de straten zijn als volgt beoordeeld (tabel 4.9):

Tabel 4.9: Publieke voorzieningen m.u.v. parkeervoorzieningen

Stad	Straat	"Goede straat" (+) / "slechte straat" (-)	Aanbod openbare voorzieningen ("goed", "gaat wel", "slecht")
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Slecht
	Kamp	-	Gaat wel
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Gaat wel
	Kinkerstraat	-	Gaat wel
Haarlem	Wagenweg	+	Slecht
	Zijlweg	-	Gaat wel
Hilversum	Emmastraat	-	Slecht
	Larenseweg	+	Slecht
Utrecht	Biltstraat	-	Gaat wel
	Burgemeester Reigerstraat	+	Gaat wel
Zaandam	Peperstraat	-	Gaat wel
	Westzijde	+	Gaat wel

Bron: eigen observaties.

Parkeervoorzieningen

Aan de hand van eigen observaties (appendix i) kan gezegd worden dat parkeervoorzieningen in vrijwel alle (met uitzondering van één straat) aanloopstraten onvoldoende zijn (tabel 4.10): in de meeste straten bestaan de parkeervoorzieningen uit enkele parkeervakken aan de zijanten van de straat. Deze zullen snel vol geraken.

Voor negen van de twaalf aanloopstraten zijn de parkeervoorzieningen als "gaat wel" beoordeeld wat betekent dat de parkeervoorzieningen weliswaar beter zijn dan helemaal geen parkeervoorzieningen maar onvoldoende plaats bieden (Arnhemseweg, Kamp, Kinkerstraat,

Wagenweg, Zijlweg, Emmastraat, Biltstraat, Peperstraat en Westzijde). Voor twee van de twaalf straten zijn de parkeervoorzieningen als “slecht” beoordeeld aangezien de voorzieningen verre van voldoende zijn in verhouding tot de drukte in de straten (Haarlemmerstraat en Burgemeester Reigerstraat). Deze straten doen het beide goed volgens de gegevens van Locatus (2012). Slechts voor één straat zijn de voorzieningen als “goed” beoordeeld (Larenseweg) door de aanwezigheid van zowel parkeervakken als parkeerplaatsen in de straat. Deze straat doet het goed volgens de gegevens van Locatus.

Tabel 4.10: Parkeervoorzieningen

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Aanbod parkeervoorzieningen (“goed”, “gaat wel”, “slecht”)
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Gaat wel
	Kamp	-	Gaat wel
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Slecht
	Kinkerstraat	-	Gaat wel
Haarlem	Wagenweg	+	Gaat wel
	Zijlweg	-	Gaat wel
Hilversum	Emmastraat	-	Gaat wel
	Larenseweg	+	Goed
Utrecht	Biltstraat	-	Gaat wel
	Burgemeester Reigerstraat	+	Slecht
Zaandam	Peperstraat	-	Gaat wel
	Westzijde	+	Gaat wel

Bron: eigen observaties.

Foto 4.6: Gemiddelde parkeervoorzieningen voor de aanloopstraten in dit onderzoek blijven beperkt tot enkele parkeervakken (Westzijde in Zaandam).



Bron: eigen foto (2012).

Aangezien tien van de twaalf aanloopstraten uit dit onderzoek beschouwd kunnen worden als trafficstraat (alleen de Kamp en Haarlemmerstraat kunnen gezien worden als ontdekstraten) kan het ontbreken van parkeervoorzieningen gezien worden als gemiste kans: in het theoretisch kader is al aangegeven dat goede parkeervoorzieningen van belang zijn in deze straten (de Loeff, 2011). Het

ontbreken van goede parkeervoorzieningen kan het aantal consumenten dat besluit boodschappen te doen in de straten beperken en zal negatief van invloed zijn op de kwaliteit van de straten.

Conclusie

Aan de hand van de verkregen resultaten kan gezegd worden dat een aanloopstraat goed of minder goed kan functioneren met alle drie de winkelfuncties (dagelijks, doelgericht en recreatief).

Belangrijk is dat straten voldoende identiteit en een goede balans aan commerciële voorzieningen (winkels, horeca, diensten) hebben. In die gevallen zal het voorzieningenaanbod van positieve invloed zijn op de kwaliteit van straten. Opvallend is dat het merendeel van de straten waarbij dit het geval is, een goede score behalen op de gegevens van Locatus (2012). Het merendeel van de straten waarbij dit niet het geval is behaalt een minder goede score op de gegevens. Een goed afgestemd voorzieningenaanbod is dus van groot belang voor de kwaliteit van straten. Ook hier geldt echter dat slechts een goed afgestemd voorzieningenaanbod niet voldoende is voor het goed functioneren van aanloopstraten: zo doet de Emmastraat het minder goed volgens de gegevens van Locatus terwijl de straat wel een goed afgestemd voorzieningenaanbod heeft. Omgekeerd doen de Arnhemseweg, Larenseweg en Westzijde het volgens de gegevens van Locatus goed terwijl het voorzieningenaanbod daar minder goed afgestemd is op de straten.

Het aanbod aan publieke voorzieningen is minder goed tot slecht in alle straten binnen dit onderzoek. Dit kan gezien worden als gemiste kans voor de straten en zal negatief van invloed zijn op de kwaliteit van de straten (NRW, 2012; de Looff, 2011).

4.4 Concurrentie straten met andere winkelgebieden

Voor verschillende aanloopstraten is uit de interviews naar voren gekomen dat straten te lijden hebben onder concurrentie van andere winkelgebieden. De ligging van aanloopstraten ten opzichte van concurrerende straten (winkelgebieden) kan van invloed zijn op het functioneren van aanloopstraten. Hier wordt nu op ingegaan (tabel 4.11). Vervolgens wordt aan de hand van Locatus gegevens voor de overige straten bepaald of winkelgebieden met een soortgelijk aanbod in de nabijheid van de straten zijn te vinden (waar mogelijk concurrentie mee plaatsvindt; tabel 4.12).

Uit de interviews komt naar voren (de Jager, appendix ii) dat de Kinkerstraat te lijden heeft van overbewinkeling in het gebied: het ondervindt concurrentie van de winkelgebieden "Bos en Lommerplein" en "Mercatorplein". Zelf heeft de straat onvoldoende aantrekkingskracht om deze concurrentie aan te kunnen voor mensen van buiten de buurt; de Kinkerstraat heeft namelijk wel (enige) aantrekkingskracht voor mensen uit de buurt en moet het vooral hebben van koopkracht uit de directe omgeving (de Jager, appendix ii). Ook de Larenseweg zou te lijden hebben onder concurrentie met het nabijgelegen winkelcentrum Seinhorst (Drost, appendix). De Biltstraat in Utrecht (den Blanken, appendix ii) zou meer te lijden hebben onder een algemene trend waarbij behoefte aan winkelmeters afneemt en schaalvergroting van winkelgebieden optreedt, waardoor de concurrentie tussen winkelgebieden in Utrecht in het algemeen toeneemt. Een soortgelijk fenomeen vindt plaats voor de Zijlweg in Haarlem, waar het aantal winkels is afgenomen en dat volgens Appelman (appendix ii) past bij de huidige trend: steeds meer winkels krijgen een niet-winkelfunctie in Haarlem. Volgens Appelman maakt het voor veel doelgerichte zaken die in een dergelijke straat zitten tegenwoordig minder uit in welke straat ze zitten door bijvoorbeeld ook online actief te zijn. Hierdoor kan concurrentie tussen dit soort straten toenemen (om bepaalde winkels / ondernemingen toch zover te krijgen dat ze zich in hun straat vestigen). Naar aanleiding van het

interview met Waagmeester (appendix ii) kan worden gezegd dat de concurrentie voor zowel de aanloopstraat Westzijde als de Peperstraat voornamelijk vanuit het stadscentrum komt: dit centrum is bovendien onlangs vernieuwd (gedeelte moet nog voltooid worden). Ze geeft niet aan in hoeverre de straten hieronder te lijden hebben alhoewel ze zich wel afvraagt in hoeverre mensen nog bereid zijn vanuit het kernwinkelgebied de Westzijde in te lopen wanneer dit kernwinkelgebied al heel veel aantrekkingskracht heeft. Met de Peperstraat gaat het in het geheel niet goed maar dit heeft ook met andere factoren te maken.

Tabel 4.11: Concurrentie straten volgens interviews

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Concurrentie
Amsterdam	Kinkerstraat	-	Bos- en Lommerplein, Mercatorplein
Haarlem	Zijlweg	-	Winkelgebieden Haarlem algemeen
Hilversum	Larenseweg	+	Winkelcentrum Seinhorst
Utrecht	Biltstraat	-	Winkelgebieden Utrecht algemeen
Zaandam	Peperstraat	-	Kernwinkelgebied (centrum)
	Westzijde	+	Kernwinkelgebied (centrum)

Bron: diepte-interviews.

Voor de overige straten is aan de hand van de Locatusdatabase (2012) onderstaande tabel 4.12 gemaakt: hierin zijn de winkelgebieden weergegeven die relatief dicht (maximaal 750 meter; anders vallen teveel winkelcentra binnen het gebied) bij de straten te vinden zijn en een soortgelijk aanbod aan voorzieningen hebben. Onbekend is in hoeverre concurrentie met deze gebieden plaatsvindt.

Tabel 4.12: Concurrentie straten eigen observaties

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Nabije centra met soortgelijk voorzieningenaanbod
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Centrum Amersfoort: 68.416 m ² wvo ; Leusderweg: 9.146m ² wvo; Prinses Julianaplein 4.504m ² wvo
	Kamp	-	Centrum Amersfoort: 68.416 m ² wvo ; Neptunusplein: 4.351m ² wvo
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Centrum Amsterdam: 263.749m ² wvo; Spaarndammerstraat: 3.042m ² wvo;
Haarlem	Wagenweg	+	Centrum Haarlem: 104.646m ² wvo; Houtplein: 2.271m ² wvo
Hilversum	Emmastraat	-	Centrum Hilversum: 90.655m ² wvo; Gijsbrecht van Amstelstraat: 11.136m ² wvo
Utrecht	Burgemeester Reigerstraat	+	Centrum Utrecht: 140.760m ² wvo; Adriaen van Ostadelaan: 2.194m ² wvo; Ina Boudier-Bakkerhof: 2.976m ² wvo

Bron: Locatus 2012, GoogleMaps 2012 & eigen verwerking. Gebaseerd op brancheringen straten (heel algemeen, bijvoorbeeld “delicatessen”, “lederwaren”) volgens Locatus database, 2012.

Drie van de vier straten die (in ieder geval) te lijden hebben onder concurrentie van andere winkelgebieden doen het minder goed volgens de gegevens van Locatus. Een sterke concurrentie met andere winkelgebieden kan een directe negatieve invloed hebben op het functioneren van straten indien “zij” zich hier onvoldoende tegen kunnen weren. Het merendeel van deze straten doet het dan ook minder goed volgens de gegevens van Locatus. Bij al deze straten mankeert echter ook iets aan het voorzieningenaanbod waardoor de concurrentiepositie van deze straten zwakker is (paragraaf 4.2 “Voorzieningenaanbod”).

Foto 4.7: Het relatief nieuwe Bos- en Lommerplein in Amsterdam.



Bron: Parool (16-02-09).

4.5 Organisatie straten

Een goede organisatie van ondernemers en of pandeigenaren van een straat kan de kwaliteit van de straat positief beïnvloeden: dit komt niet slechts naar voren in het theoretisch kader (NRW, 2010) maar blijkt opnieuw uit de diepte-interviews. Aan de hand van de interviews is bepaald welke straten uit het onderzoek een ondernemersvereniging en of eigenarenvereniging hebben (tabel 4.13). Vervolgens is gekeken naar de activiteit van deze verenigingen (tabel 4.14); een vereniging kan actief beleid voeren of “slapende” zijn in die zin dat ze slechts in actie komen wanneer een bepaald “incident” (bijvoorbeeld overlast; zie interview Marije Drost, appendix) zich in een straat voordoet. Vervolgens is voor de verschillende straten bepaald of een BIZ of ondernemersfonds geldt in de straten (zie theoretisch kader, Kamer van Koophandel 2012; tabel 4.15). Dit is van belang aangezien met dergelijke fondsen financiële middelen beschikbaar komen voor allerlei ontwikkelingen en of activiteiten in een gebied: dit zal een positieve invloed hebben op de kwaliteit van straten.

Aanwezigheid ondernemers / eigenarenvereniging & status verenigingen

Voornamelijk het hebben van een actieve ondernemers / eigenarenvereniging wordt voor de organisatie van straten van doorslaggevend belang geacht; het hebben van een BIZ of ondernemersfonds in een gebied zal vooral een positieve invloed hebben op de kwaliteit van straten indien het geld op de juiste manier besteed wordt en dit kan gewaarborgd worden door aanwezigheid van een succesvolle vereniging. Meer informatie over de organisatie van straten is te vinden in appendix ii (diepte-interviews).

Tabel 4.13: Aanwezigheid ondernemers / eigenarenvereniging

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Eigen ondernemers / eigenarenvereniging
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Niet aanwezig
	Kamp	-	Aanwezig
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Aanwezig
	Kinkerstraat	-	Niet aanwezig
Haarlem	Wagenweg	+	Niet aanwezig
	Zijlweg	-	Niet aanwezig
Hilversum	Emmastraat	-	Aanwezig
	Larenseweg	+	Aanwezig
Utrecht	Biltstraat	-	Aanwezig
	Burgemeester Reigerstraat	+	Aanwezig
Zaandam	Peperstraat	-	Niet aanwezig
	Westzijde	+	Aanwezig

Bron: eigen observaties & diepte-interviews.

Tabel 4.14: Status verenigingen

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Status vereniging (“actief”, “slapend”)	Invloed vereniging op functioneren straat
Amersfoort	Arnhemseweg	+	nvt	nvt
	Kamp	-	Actief	Positief
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Actief	Positief
	Kinkerstraat	-	nvt	nvt
Haarlem	Wagenweg	+	nvt	nvt
	Zijlweg	-	nvt	nvt
Hilversum	Emmastraat	-	Slapend	Neutraal
	Larenseweg	+	Slapend	Neutraal
Utrecht	Biltstraat	-	Actief	Positief
	Burgemeester Reigerstraat	+	Actief	Positief
Zaandam	Peperstraat	-	nvt	nvt
	Westzijde	+	Actief	Neutraal

Bron: eigen observaties & diepte-interviews.

Zeven aanloopstraten hebben een ondernemers of eigenarenvereniging (tabel 4.13): Kamp, Haarlemmerstraat, Emmastraat, Larenseweg, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde. Van deze straten (tabel 4.13) doen vier het goed volgens de gegevens van Locatus (2012): Haarlemmerstraat, Larenseweg, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde. De overige drie straten doen het minder goed volgens de gegevens: Kamp, Emmastraat en Biltstraat. De verenigingen van de Larenseweg en Emmastraat zijn echter “slapende” (tabel 4.15) en oefenen een minder grote invloed uit op de kwaliteit van de straten.

Een actieve vereniging oefent niet onmiddellijk een positieve invloed uit op het functioneren van de straat: zo moet bijvoorbeeld de samenwerking binnen de vereniging maar ook met alle andere betrokken partijen goed zijn om samen tot een beter functionerende straat te komen (NRW, 2010). De invloed van de verenigingen op het functioneren van de straten is voor vier van de zeven straten beoordeeld als positief (Kamp, Haarlemmerstraat, Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat) en voor de overige drie als neutraal (Emmastraat, Larenseweg en Westzijde). De overige vijf straten hebben geen vereniging (Arnhemseweg, Kinkerstraat, Wagenweg, Zijlweg en Peperstraat) en op de Kinkerstraat na voor zover bekend helemaal geen organisatie. Dit kan worden gezien als gemiste kans aangezien straten kunnen profiteren van een goede organisatie. Ondanks het feit dat de Kinkerstraat geen actieve, eigen ondernemers of eigenarenvereniging heeft, doen verschillende ondernemers een poging bepaalde ontwikkelingen in de straat te stimuleren (de Jager, appendix ii). Doordat zij echter slecht samenwerken met andere ondernemers uit de straat en bovendien een

bepaalde identiteit aan de straat willen geven die niet geheel past bij de straat zal de invloed van de vereniging op het functioneren van de straat negatief zijn (de Jager, appendix ii). Nu wordt voor de straten met vereniging besproken in hoeverre de verenigingen een rol spelen bij het functioneren van de straten.

1. Voor de Kamp is de invloed van de vereniging op het functioneren van de straat als positief beoordeeld. De straat heeft geen actieve ondernemersvereniging maar actieve eigenaren verenigd in de Vereniging Eigenaren Binnenstad Amersfoort (VEBA) die plannen maken voor de straat (de Brouwer, appendix ii). Samen met bewoners, ondernemers, de binnenstadmanager uit het ondernemersfonds voor het centrum van Amersfoort en de gemeente op de achtergrond worden plannen gemaakt voor ontwikkelingen in de straat. Waar nodig zijn zij bereid te investeren in de winkelpanden: op dit moment willen ze bijvoorbeeld verschillende minder aantrekkelijk ogende gevels en luifels in de straat aanpakken. Ondernemers in de panden hoeven hier niet direct aan bij te dragen maar wanneer nodig kunnen pandeigenaren wel de huren verhogen. Veel pandeigenaren komen uit (de omgeving) Amersfoort en hebben daardoor een sterke binding met de stad wat hun actieve houding grotendeels kan verklaren. Volgens de Brouwer gaat de organisatie van pandeigenaren op de Kamp ook weer niet zover dat daadwerkelijk geprobeerd wordt een unieke identiteit aan de straat te geven: ze proberen voornamelijk panden überhaupt gevuld te krijgen. De organisatie van eigenaren heeft hier een positieve invloed op de kwaliteit van de straat: ze maken plannen om uitstraling van panden te verbeteren en proberen leegstand te voorkomen door panden gevuld te krijgen. Leegstand in de straat in 2012 is relatief hoog: dit percentage zou echter mogelijk nog hoger uitvallen indien een organisatie in deze straat afwezig zou zijn.
2. De ondernemers van de Haarlemmerstraat zijn georganiseerd in een eigen ondernemersvereniging samen met de ondernemers van de aangrenzende straat Haarlemmerdijk ("ondernemersvereniging Haarlemmerbuurt"); zij zien zichzelf als één winkelgebied. Het gaat zeer goed met de straat (uitgeroepen tot leukste winkelstraat in 2011), volgens van der Zwan & Dippel (appendix ii) grotendeels door organisatorische factoren: winkelstraatmanager Nel de Jager heeft een grote rol gespeeld in het bij elkaar brengen van verschillende partijen: ondernemers, eigenaren en gemeente. Samen hebben ze de straat opgewaardeerd naar een hoger niveau (volgens van der Zwan & Dippel ging het daarvoor stukken minder goed met de straat, appendix ii). De Jager (appendix) geeft zelf aan dat een groot communitygevoel aanwezig is onder ondernemers en dat klanten dit merken (in positieve zin). Niet alleen ondernemers zijn nodig voor een succesvolle organisatie: alle betrokken partijen zijn nodig en moeten met elkaar onderhandelen om samen tot succes te komen (de Jager, appendix). Al met al kan de invloed van de ondernemersvereniging samen met andere betrokken partijen op het functioneren van de straat als "positief" aangemerkt worden.
3. De ondernemers van de Emmastraat zijn wel verenigd in een ondernemersvereniging ("ondernemersvereniging Emmastraat") Deze vereniging is volgens Drost (appendix ii) "slapende" en komt slechts in actie wanneer een incident zich voordoet. Het gaat echter niet slecht met de Emmastraat (op niveau, weinig leegstand; appendix) en het is onbekend in hoeverre een actieve ondernemersvereniging van invloed zou kunnen zijn op het functioneren van de straat. Toch kan het niet actief zijn van de vereniging beschouwd

- worden als gemiste kans (mogelijk kan meer bereikt worden met de straat). Aangezien het hebben van de vereniging wel beter is dan helemaal geen vereniging (ze komen af en toe in actie bij incidenten) is de invloed op het functioneren van de straat als neutraal beoordeeld.
4. De ondernemersvereniging die de Larenseweg heeft (“winkeliersvereniging Larenseweg”) is eveneens “slapende” (Drost, appendix ii). Met deze straat gaat het bovendien minder goed (ontbreken identiteit, onaantrekkelijke uitstraling, etc.). Het is niet te zeggen in hoeverre een actieve ondernemersvereniging van invloed zou zijn geweest op de kwaliteit van de straat. Maar opnieuw kan de afwezigheid beschouwd worden als gemiste kans. Ook hier is de invloed van de vereniging op het functioneren van de straat als neutraal beoordeeld.
 5. De ondernemers van de Biltstraat zijn verenigd in een eigen ondernemersvereniging (“ondernemersvereniging Biltstraat”) en sinds 2011 veel actiever en serieuzer dan voorheen; zo zijn ze bijvoorbeeld serieuze gesprekspartner van de gemeente geworden (van der Kuyl & Witteveen, appendix ii). De straat heeft te kampen met verdringing van winkels door diensten en een relatief hoog leegstandspercentage (20,5% in 2012, Locatus). Uit de interviews (van der Kuyl & Witteveen, appendix ii) komt echter naar voren dat de ondernemers nu actief bezig zijn winkels te benaderen om leegstaande panden op te vullen (actief brancheren van leegstaande panden en voorkomen dat nog meer diensten in de straat komen). Daarbij wordt een poging gedaan de straat een bepaalde identiteit te geven door een biologische “lijn” te volgen (door voornamelijk biologische winkels te zoeken voor leegstaande panden). Hiernaast heeft de vereniging bijvoorbeeld onlangs een groenplan geïnitieerd om de uitstraling van de straat verder te verbeteren en stagiaires van grafische opleidingen benaderd om brochures voor de straat te maken (promotiemateriaal). Ondanks het feit dat de problemen in de straat nog niet zijn opgelost, heeft de vereniging een positieve invloed op het functioneren van de straat (zo zijn al verschillende biologische winkels in leegstaande panden gekomen). Verder helpt straatmanagement van straatmanagementorganisatie “Hisa” de ondernemers hun organisatiegraad verder te verhogen (ondersteuning beperkt tot enkele uren per jaar).
 6. De ondernemers van de Burgemeester Reigerstraat zijn samen met de ondernemers van de Nachtegaalstraat georganiseerd in een ondernemersvereniging (“Ondernemersvereniging Utrecht Centrum Oost”). Zij zijn al zolang georganiseerd dat het succes van de straat niet geheel meer los gezien kan worden van de organisatie volgens Witteveen (appendix ii). In het verleden bleef samenwerking beperkt tot bijvoorbeeld het verzorgen van feestverlichting en organiseren van activiteiten. Tegenwoordig is de vereniging bezig een professionaliseringsslag te maken (van der Kuyl & Witteveen, appendix ii) waarbij bijvoorbeeld vijf projectgroepen zijn gemaakt die gaan kijken hoe ze leegstand in de straten kunnen bestrijden (nog in vroeg stadium). De vereniging is een serieuze gesprekspartner geworden van bijvoorbeeld de gemeente. Ook deze straat wordt ondersteund in het verbeteren van de organisatie door straatmanagementorganisatie Hisa (enkele uren per jaar).
 7. De invloed van de ondernemersvereniging op het functioneren van de straat is hier als neutraal beoordeeld. De ondernemers van de straat zijn georganiseerd in een actieve ondernemersvereniging en maken plannen voor de ontwikkeling van hun straat (Waagmeester, appendix ii). Dit is positief. Uit het interview met Waagmeester komt echter naar voren dat deze vereniging onvoldoende samenwerkt met andere partijen van de SBZ (“Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam”) waardoor ze zich een beetje aan het

“afschieden” zijn van de gehele organisatie van de binnenstad (waar zij ook onder vallen). Dit kan dan een negatieve uitwerking hebben op de invloed die de vereniging kan uitoefenen op het functioneren van de straat.

Aanwezigheid BIZ / ondernemersfonds

In vier van de twaalf straten is een BIZ / ondernemersfonds aanwezig (tabel 4.16): Kamp, Haarlemmerstraat, Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat. Van deze straten doen twee het goed volgens de gegevens van Locatus (Haarlemmerstraat en Burgemeester Reigerstraat) en twee het minder goed (Kamp en Biltstraat). Alle vier de straten hebben een actieve ondernemers / eigenarenvereniging. Deze straten profiteren van de financiële middelen die beschikbaar worden gesteld voor ontwikkelingen in de straten (diepte-interviews: de Brouwer, de Jager, den Blanken, van der Kuyl & Witteveen). In de overige straten is geen ondernemersfonds waardoor minder financiële middelen beschikbaar zijn voor ontwikkelingen in het gebied. Voor de Westzijde heeft Waagmeester bovendien (appendix ii) aangegeven dat door de afwezigheid van een ondernemersfonds op de Westzijde slechts enkele ondernemers lid zijn van de ondernemersvereniging (wanneer ondernemers wordt verplicht een bijdrage te leveren aan een fonds is de kans groter dat ze actief willen meebeslissen met een vereniging waardoor de participatiegraad van ondernemers van een straat aan een ondernemersvereniging hoger zal zijn).

Tabel 4.15: Aanwezigheid BIZ / ondernemersfonds

Stad	Straat	“Goede straat” (+) / “slechte straat” (-)	Bedrijven Investerings Zone (BIZ) of ondernemersfonds
Amersfoort	Arnhemseweg	+	Niet aanwezig
	Kamp	-	Aanwezig
Amsterdam	Haarlemmerstraat	+	Aanwezig
	Kinkerstraat	-	Niet aanwezig
Haarlem	Wagenweg	+	Niet aanwezig
	Zijlweg	-	Niet aanwezig
Hilversum	Emmastraat	-	Niet aanwezig
	Larenseweg	+	Niet aanwezig
Utrecht	Biltstraat	-	Aanwezig
	Burgemeester Reigerstraat	+	Aanwezig
Zaandam	Peperstraat	-	Niet aanwezig
	Westzijde	+	In oprichting

Bron: eigen observaties & diepte-interviews.

Conclusie

Opvallend is dat vijf van de twaalf straten in dit onderzoek in het geheel niet of niet goed (Kinkerstraat) georganiseerd zijn. Daarnaast hebben twee straten uit dit onderzoek een inactieve ondernemersvereniging (Emmastraat en Larenseweg). Bovendien werken de ondernemers van de ondernemersvereniging van de Westzijde in Zaandam onvoldoende samen met de andere partijen binnen de SBZ. Een goede organisatie in aanloopstraten kan dan ook gezien worden als verre van vanzelfsprekend. Opvallend is ook dat straten met een actieve ondernemers / eigenarenvereniging niet allemaal beter functioneren volgens de gegevens van Locatus (de Kamp en Biltstraat scoren minder goed op de gegevens van Locatus): het hebben van een actieve vereniging is geen garantie voor het goed functioneren van straten. Wel heeft het hebben van een actieve vereniging een positieve uitwerking op dit functioneren (voor vier van de vijf straten). Vooral de Haarlemmerstraat is zeer succesvol geworden door inspanningen van zowel ondernemers als de straatmanager en pandeigenaren. Het is dan ook niet slechts belangrijk dat ondernemers goed georganiseerd zijn: zij moeten bovendien goed overweg kunnen met andere betrokken partijen.

De instelling van een BIZ of ondernemersfonds in straten kan helpen bepaalde, gewenste ontwikkelingen in straten te financieren. Vooral in straten met een goede organisatie kan dit geld efficiënt worden besteed (al de straten met een BIZ / ondernemersfonds binnen dit onderzoek hebben een goede organisatie).

4.6 Reflectie keuze goed- en minder goed functionerende straten

Het functioneren van de aanloopstraten is voor dit onderzoek (vooral) beoordeeld op basis van de leegstandgegevens en winkelvloeroppervlaktegegevens van Locatus (2012). Op basis van de afgenomen interviews en eigen observaties is echter een dieper inzicht van de straten ontstaan. Voor acht van de twaalf straten blijft het positieve of negatieve beeld dat ontstond naar aanleiding van de gegevens van Locatus overeind, dit geldt voor: Haarlemmerstraat, Kinkerstraat, Wagenweg, Zijlweg, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat, Peperstraat en Westzijde. Het positieve beeld dat op basis van deze gegevens is ontstaan voor het functioneren van de Larenseweg in Hilversum en de Arnhemseweg in Amersfoort moet echter worden bijgesteld. Dit geldt ook voor het negatieve beeld dat is ontstaan voor de Emmastraat in Hilversum en Kamp in Amersfoort.

De Larenseweg in Hilversum heeft weinig leegstand maar functioneert volgens Drost (appendix ii) op een geheel ander, lager niveau dan de Emmastraat. De huurprijzen zijn lager en het winkelaanbod is marginaler dan dat van de Emmastraat (Drost, appendix ii). De straat heeft geen duidelijke identiteit, heeft een sobere inrichting, heeft zijn functie als aanrijroute richting het centrum voor fietsers verloren en ondervindt hinder van concurrentie met het nabijgelegen winkelcentrum Seinhorst (Drost, appendix ii). De Emmastraat daarentegen is gelegen in een gebied met een hoger gemiddeld inkomensniveau waardoor de straat een geheel andere uitstraling heeft dan de Larenseweg (veel meer kwalitatief hoogwaardige panden). De huurprijzen liggen hier hoger en het winkelaanbod heeft meer aantrekkingskracht dan dat van de Larenseweg (Drost, appendix ii). De straat heeft bovendien nog steeds een belangrijke verkeersfunctie richting het stadscentrum en een to-go functie qua commerciële voorzieningen aanbod (Drost, appendix ii). Daarnaast heeft Drost (appendix ii) aangegeven dat het relatief hoge leegstandspercentage van 27,0% (Locatus, 2012) in deze straat niet (meer) kan kloppen. Naar aanleiding van dit gesprek is de Emmastraat voor een tweede maal op locatie bekeken waarbij nadrukkelijk op leegstand is gelet. Tijdens deze observatie is gebleken dat inderdaad vrijwel geen leegstand te vinden is in het winkelgedeelte van de straat (zie appendix ii). Dit betekent niet dat de gegevens van Locatus incorrect zijn. Mogelijk zijn de leegstaande panden na de meting van Locatus relatief snel opgevuld met nieuwe winkels, diensten of horeca. Dat de straat beter functioneert dan de Larenseweg komt ook naar voren uit de beoordeling van beide straten op diverse fysieke kenmerken (tabellen 4.2 t/m 4.5 & tabel 4.8). Al met al kan gezegd worden dat de Emmastraat eerder kan worden gezien als goed functionerende straat dan de Larenseweg.

Naar aanleiding van het interview met de Brouwer (appendix ii) kan eveneens gezegd worden dat de Kamp beter functioneert dan de Arnhemseweg. De Kamp behoort volgens de Brouwer tot het stadscentrum terwijl de Arnhemseweg hierbuiten ligt. Volgens de Brouwer kan de Arnhemseweg worden gezien als drukke verkeersstraat waar mensen zeker niet recreatief gaan winkelen. De straat is vooral een dienstenstraat met slechts enkele winkels en een solitaire supermarkt (de Brouwer, appendix ii). Huurprijzen en passantenaantallen zullen hoger zijn voor de Kamp (eigen observaties). Leegstand in de Kamp is volgens de Brouwer bovendien voornamelijk gesitueerd aan één kant van de straat (de niet-centrumzijde). Hierdoor ondervindt niet de hele straat hinder van de negatieve

uitstraling die dit oplevert. Ook de beoordeling van de straten op de verschillende fysieke en organisatorische factoren laat zien dat de Kamp beter functioneert dan de Arnhemseweg (tabellen 4.1, 4.4, 4.7 t/m 4.9, 4.13 t/m 4.15). De Kamp kan dan ook eerder worden gezien als goed functionerende straat dan de Arnhemseweg.

Door deze aanpassingen veranderen eveneens verschillende conclusies. De meest opvallende veranderingen worden nu opgesomd per paragraaf.

4.1 Ligging

1. Alle vier de straten met een directe aansluiting op kernwinkelgebieden vallen nu onder relatief goed functionerende straten.
2. De enige straat met bronpunten functioneert relatief goed (Kamp).
3. Een gelijk aantal relatief goed en relatief minder goed functionerende straten heeft een goede bereikbaarheid.
4. Een gelijk aantal relatief goed en relatief minder goed functionerende straten ligt op een veelgebruikte aanrij / looproute.

4.2 Uitstraling

1. Drie van de vier straten met een goede kwaliteit van de panden functioneert relatief goed.
2. Een gelijk aantal relatief goed en relatief minder goed functionerende straten heeft een goede overige inrichting van openbare ruimten.
3. De enige straat met een lage verkeersdruk functioneert relatief goed (Kamp).
4. Beide straten met een verblijfsfunctie functioneren relatief goed.

4.3 Voorzieningenaanbod

1. Vier van de zes straten met een relatief groot dagelijks winkelaanbod functioneren relatief minder goed.
2. Beide straten met een recreatief winkelaanbod functioneren relatief goed.

4.4 Concurrentie straten met andere winkelgebieden

1. Vijf van de zes straten die volgens de interviews hinder ondervinden van concurrentie met andere winkelgebieden vallen onder relatief minder goed functionerende straten.

4.5 Organisatie straten

1. Vier van de vijf straten met een actieve ondernemersvereniging zijn relatief goed functionerende straten.
2. Drie van de vier straten met een BIZ of ondernemersfonds functioneren relatief goed.

5. Algemene conclusies en aanbevelingen

Dit onderzoek laat zien dat leegstand en slecht functionerende winkelstraten niet per definitie algemene problemen zijn van aanloopstraten, in tegenstelling tot wat veel nieuwsartikelen lijken te pretenderen (inleiding). De kwaliteit van aanloopstraten verschilt sterk per straat. Aan de hand van literatuurstudie, gegevens uit de Locatus database (2008-2012), diepte-interviews en eigen observaties zijn verschillen in kwaliteit en functioneren en de oorzaken hiervan tussen twaalf aanloopstraten in zes steden (Amsterdam, Zaandam, Amersfoort, Haarlem, Utrecht en Hilversum) onderzocht. Hiervoor zijn zes relatief goed functionerende en zes relatief minder goed functionerende aanloopstraten geselecteerd, met name op basis van de ontwikkeling van leegstand en winkelvloeroppervlak in de straten (Locatus, 2008-2012).

De straten die het relatief goed doen wijken gemiddeld genomen op zowel fysieke als organisatorische aspecten af van de straten die het relatief minder goed doen. Nu wordt antwoord gegeven op de hoofd- en deelvragen gesteld in de inleiding. Eerst worden de verschillende deelvragen beantwoord.

Deelvragen:

- 1. Welke factoren zijn voor dit onderzoek meegenomen als kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten?*
- 2. Hoe hebben de straten zich ontwikkeld inzake verschillende indicatoren die een indicatie geven van de kwaliteit van de straten over de periode 2008-2012*?*
- 3. In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit de fysieke kenmerken van de straten (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie)?*
- 4. In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit het handelen van betrokken partijen in de straten (organisatorische kenmerken)?*

** Onder deze indicatoren vallen onder meer de ontwikkeling van leegstand en de ontwikkeling van het totaal winkelvloeroppervlak over de periode 2008-2012 in de straten. Gegevens hierover zijn verkregen uit de Locatus winkelvastgoeddatabase (2012).*

1. Welke factoren zijn voor dit onderzoek meegenomen als kwaliteitsbepalende factoren van aanloopstraten?

Aan de hand van verschillende bronnen en literatuur is bepaald welke factoren van invloed kunnen zijn op het functioneren en de kwaliteit van aanloopstraten. Verschillende fysieke en organisatorische factoren beïnvloeden elkaar en zijn bepalend voor de kwaliteit van aanloopstraten. Fysieke factoren zijn daarbij in eerste instantie bepalend voor de kwaliteit van aanloopstraten maar kunnen worden beïnvloedt door organisatorische factoren. De fysieke factoren die meegenomen zijn voor dit onderzoek:

- Ligging
- Uitstraling
- Voorzieningenaanbod
- Concurrentie

Het hebben van een gunstige ligging ten opzichte van kernwinkelgebieden, bronpunten en aanrijroutes (richting kernwinkelgebieden) als straat kan zorgen voor een grotere passantenstroom waardoor meer potentiële klanten door de straat komen. Het hebben van een goede uitstraling als straat heeft eveneens een positieve invloed op het aantal mensen dat de straat bezoekt evenals een voorzieningenaanbod dat goed is afgestemd op de klant. Ook moeten straten zich voldoende kunnen onderscheiden (eigen identiteit) ten opzichte van andere winkelstraten en winkelgebieden om zo goed te kunnen concurreren.

Een goede organisatie van partijen betrokken bij de straten kan echter invloed uitoefenen op de fysieke factoren “uitstraling” en “voorzieningenaanbod” en daarmee op het functioneren van straten. Dit kan door bijvoorbeeld samen te investeren in een betere uitstraling van een straat of door te proberen actief bepaalde winkels en voorzieningen in een straat te krijgen (en voorkomen dat ongewenste voorzieningen in de straat komen). Omgekeerd kunnen problemen in straten leiden tot nieuwe samenwerking tussen betrokken partijen om de problemen op te lossen. Organisatorische factoren kunnen daarnaast ook direct van invloed zijn op het functioneren van aanloopstraten wanneer bijvoorbeeld promotiecampagnes worden opgezet.

De organisatorische factoren meegenomen voor dit onderzoek zijn:

- Actieve samenwerking tussen ondernemers en andere bij aanloopstraten betrokken partijen (aanwezigheid ondernemers- en/of eigenarenvereniging, straatmanagers)
- BIZ (het hebben van een bedrijveninvesteringzone of ondernemersfonds)

De verschillen in kwaliteit kunnen “afgelezen” worden uit verschillende kwantitatieve indicatoren als leegstand, voetgangersintensiteit, huurprijzen, omzet van ondernemers en groei of krimp van winkelvloeroppervlakken / aantal winkels over bepaalde perioden.

2. Hoe hebben de straten zich ontwikkeld inzake verschillende indicatoren die een indicatie geven van de kwaliteit van de straten over de periode 2008-2012*?

Uit gegevens van de Locatus database komt naar voren dat grote verschillen bestaan in het functioneren van aanloopstraten. Diverse straten hebben te kampen met een zeer hoge leegstand in 2012 terwijl andere straten in het geheel geen leegstand hebben in 2012. De straten Kamp (Amersfoort), Kinkerstraat (Amsterdam), Zijlweg (Haarlem), Emmastraat (Hilversum), Biltstraat (Utrecht) en Peperstraat (Zaandam) hebben alle een relatief hoge leegstand in 2012 ten opzichte van andere aanloopstraten in de steden volgens gegevens uit de Locatus database. De straten Arnhemseweg (Amersfoort), Haarlemmerstraat (Amsterdam), Wagenweg (Haarlem), Larenseweg (Hilversum), Burgemeester Reigerstraat en Westzijde (Zaandam) hebben alle een relatief lage leegstand in 2012 ten opzichte van andere aanloopstraten in de steden volgens gegevens uit de Locatus database. Ook bestaan grote verschillen in de ontwikkeling van winkelvloeroppervlakken van straten over de periode 2008-2012. De zes straten waarvoor de leegstand relatief laag is laten gemiddeld een positievere ontwikkeling van het winkelvloeroppervlak zien dan de zes straten waar de leegstand relatief hoog is. De straten in dit onderzoek hebben zich zeer divers ontwikkeld. De gegevens laten goed zien dat niet alle aanloopstraten per definitie slecht functioneren in tijden van crisis en veranderingen (opkomst internet, vergrijzing, etc.).

3. In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten worden verklaard vanuit de fysieke kenmerken van de straten (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod, concurrentie)?

Verschillen in het wel of niet goed functioneren tussen aanloopstraten worden voor een groot deel verklaard uit fysieke kenmerken van de straten. Voor geen enkele fysieke factor geldt echter dat deze doorslaggevend is voor het wel of niet goed functioneren van aanloopstraten. Bepaalde sub-factoren (van ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod) blijken wel van groter belang te zijn dan anderen.

Voor de ligging van aanloopstraten blijkt vooral een directe aansluiting op kernwinkelgebieden belangrijk te zijn voor het functioneren van de straten. Opvallend is dat zowel het hebben van bronpunten als het hebben van een goede algemene bereikbaarheid minder belangrijk blijken te zijn voor het functioneren van aanloopstraten. Ook profiteert slechts de helft van de straten die op een belangrijke aanrijroute liggen van de aanrijfunctie (door meer lopende passanten / potentiële klanten). Voor de uitstraling blijkt vooral de kwaliteit van de panden en het hebben van een verblijfsfunctie van belang te zijn voor het functioneren van de straten. De overige inrichting van openbare ruimten en de verkeersdruk in de straten blijken van minder groot belang te zijn. Voor het voorzieningenaanbod blijkt vooral het hebben van een recreatief voorzieningenaanbod (positief) van invloed te zijn op het functioneren van straten. Goed functionerende straten (volgens Locatus gegevens, eigen observaties en diepte-interviews) behalen op meerdere fysieke factoren een hogere score dan de minder goed functionerende straten. De belangrijkste conclusies zijn:

- Binnen dit onderzoek is gebleken dat alle straten die aangesloten zijn op kernwinkelgebieden goed functionerende straten zijn. Deze straten kunnen in de meeste gevallen profiteren van meer passanten.
- Binnen dit onderzoek profiteren alleen goed functionerende straten van belangrijke aanrij-/looproudefuncties richting kernwinkelgebieden (de minder goed functionerende straten met een aanrij-/loopfunctie profiteren hier niet van). Het hebben van een aanrij-/loopfunctie richting kernwinkelgebieden als straat levert slechts voordelen op wanneer passanten regelmatig winkels en of andere voorzieningen in die straten bezoeken, en niet slechts de straten doorkruisen.
- De goed functionerende straten hebben vaker een goede kwaliteit van de aanwezige panden.
- Binnen dit onderzoek hebben twee straten een verblijfsfunctie voor passanten door het recreatieve winkelaanbod in de straten (Kamp en Haarlemmerstraat). Beide straten functioneren goed.
- Het merendeel van de straten met een relatief groot aanbod aan winkels voor de dagelijkse levensbehoeften functioneert minder goed. Het voorzieningenaanbod blijft echter in geen van deze straten beperkt tot slechts winkels voor dagelijkse boodschappen. Het is onwaarschijnlijk dat het aanbod aan dit soort winkels zorgt voor minder goed functionerende straten. Dit verband berust eerder op toeval.

4. In hoeverre kunnen verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit het handelen van betrokken partijen in de straten (organisatorische kenmerken)?

Een goede organisatie, in de vorm van goede samenwerking tussen betrokkenen bij aanloopstraten, verklaart voor een deel verschillen in kwaliteit tussen aanloopstraten. Door samenwerking kan de kwaliteit van voornamelijk de uitstraling (bijvoorbeeld door de kwaliteit van winkelpanden te verbeteren) of het voorzieningenaanbod (beter afstemmen op klant) van straten worden verbeterd. Wanneer ondernemers en andere betrokken partijen goed met elkaar samenwerken straalt dit bovendien eenheid uit naar bezoekers van de straten (zeker als zij de straten ook gezamenlijk promoten).

Het merendeel van de straten binnen dit onderzoek met een goede organisatie, door de aanwezigheid van onder andere actieve ondernemers/eigenarenverenigingen, functioneert goed (Kamp, Haarlemmerstraat, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde). Toch heeft slechts de helft van de goed functionerende straten een dergelijke organisatie. Ook functioneert één straat met een goede organisatie minder goed (Biltstraat). Dit kan mogelijk komen doordat de organisatie pas vanaf 2011 actief is geworden. Het is onbekend in hoeverre deze straat goed zou functioneren wanneer de organisatie eerder actief zou zijn geweest. Bovendien heeft de Westzijde in Zaandam weliswaar een goede organisatie, of deze organisatie een positieve invloed heeft op het functioneren van de straat is twijfelachtig. Het hebben van een goede organisatie is dus niet onmiddellijk een garantie voor het goed functioneren van straten en ook niet de enige doorslaggevende factor voor het goed functioneren van straten. De belangrijkste constatering zijn:

- Voor vier van de vijf straten met een actieve ondernemersvereniging is de invloed hiervan op het functioneren van de straten positief.
- Het merendeel van de straten met een BIZ of ondernemersfonds functioneert relatief goed.

Het hebben van een goede organisatie heeft in de meeste gevallen dus een positieve invloed op de kwaliteit en het functioneren van aanloopstraten. Nu de verschillende deelvragen zijn beantwoord kan een antwoord worden gegeven op de hoofdvraag van dit onderzoek:

In hoeverre bestaat er een dynamische relatie tussen organisatorische kenmerken van partijen betrokken bij aanloopstraten enerzijds en de kwaliteit van aanloopstraten als bedrijfsomgeving anderzijds?

Dit onderzoek heeft aangetoond dat een dynamische relatie bestaat tussen organisatorische kenmerken van partijen betrokken bij aanloopstraten enerzijds en de kwaliteit van aanloopstraten als bedrijfsomgeving anderzijds. Wanneer betrokken partijen van aanloopstraten goed zijn georganiseerd kan door samenwerking en een actieve houding van de verschillende partijen de kwaliteit van de straten worden verbeterd. Omgekeerd kunnen een slecht functionerende straat of bepaalde problemen in een straat leiden tot een gezamenlijke aanpak door bij de straat betrokken partijen. Vooral de fysieke factoren “uitstraling” en “voorzieningenaanbod” kunnen worden verbeterd. Bijvoorbeeld de pandeigenaren in de Kamp die de gevelkwaliteit van een aantal panden in de straat willen verbeteren (verbeteren uitstraling) of de ondernemers in de Biltstraat, die sinds kort actief leegstand proberen te bestrijden door zelf invulling te zoeken voor leegstaande panden (verbeteren voorzieningenaanbod). Daarnaast straalt een goede samenwerking tussen ondernemers en andere betrokken partijen eenheid uit (bijvoorbeeld communitygevoel ondernemers

Haarlemmerstraat of door het organiseren van gezamenlijke promotieactiviteiten) en dit merken klanten.

Goede organisatie niet doorslaggevend voor kwaliteit aanloopstraten

Binnen dit onderzoek zijn vijf straten goed georganiseerd (Kamp, Haarlemmerstraat, Biltstraat, Burgemeester Reigerstraat en Westzijde). Voor vier van deze straten heeft de organisatie een positieve invloed op de kwaliteit van de straten (Kamp, Haarlemmerstraat, Biltstraat en Burgemeester Reigerstraat). Toch is het hebben van een goede organisatie niet doorslaggevend voor de kwaliteit van aanloopstraten. Twee straten zonder (goede) organisatie functioneren goed (Wagenweg en Emmastraat). De Biltstraat functioneert minder goed terwijl de straat wel goed georganiseerd is. Organisatorische factoren hebben vooral invloed op de kwaliteit van straten door aanpak van fysieke factoren. De fysieke factoren bepalen echter grotendeels de kwaliteit. Wanneer aanloopstraten geen organisatie hebben maar wel een hoge kwaliteit van de verschillende fysieke factoren (ligging, uitstraling, voorzieningenaanbod en concurrentie) kunnen ze ondanks het gebrek aan organisatie goed functioneren. Omgekeerd kan een goede organisatie van betrokkenen van aanloopstraten niet altijd de kwaliteit van de straten voldoende verbeteren. Zo kunnen een aantal fysieke factoren van de straten niet worden veranderd. Een voorbeeld hiervan is de ligging van straten. Maar ook wanneer het voorzieningenaanbod van straten eenmaal ingrijpend is veranderd (bijvoorbeeld de opkomst van diensten in de Peperstraat over de periode 2008-2012), is het niet eenvoudig deze ontwikkeling terug te draaien indien dit nodig is voor een “gezonde” aanloopstraat (met een gebalanceerd aanbod aan winkels, horeca en diensten).

Weinig aanloopstraten goed georganiseerd

Opvallend is dat betrokkenen van het merendeel van de aanloopstraten in dit onderzoek in het geheel niet (goed) georganiseerd zijn. Slechts vijf van de twaalf straten hebben een actieve ondernemersvereniging. Van deze verenigingen is de positieve invloed van één vereniging op de kwaliteit van de straat bovendien twijfelachtig (Westzijde). Ondanks het feit dat een goede organisatie niet direct een garantie is voor een goede kwaliteit van aanloopstraten is het een gemiste kans dat betrokken partijen van veel aanloopstraten niet of niet goed georganiseerd zijn. Het grootste voorbeeld van een succesvolle organisatie binnen dit onderzoek is de organisatie van de ondernemers en andere betrokken partijen van de Haarlemmerbuurt (waaronder ook de Haarlemmerstraat valt). De straat heeft zich van een minder goed functionerende straat ontwikkeld tot een zeer goed functionerende straat door de gemeenschappelijke inzet van de straatmanager (Nel de Jager), de ondernemers van het gebied, de pandeigenaren van het gebied en de gemeente. Samen hebben ze gezorgd voor de juiste huurprijzen, de juiste ondernemers en een goede sfeer in de straat (appendix ii). Een dergelijke goede organisatie kan aanloopstraten in tijden van crisis en hoge leegstandscijfers (in een aantal straten) helpen de kwaliteit van hun straten op een hoog niveau te krijgen en te houden.

Onoplosbare fysieke problemen in aanloopstraten

Een aantal straten heeft te kampen met grote fysieke problemen die niet zomaar aangepakt kunnen worden. In deze gevallen is het zelfs met een goede organisatie vrijwel onmogelijk nog goed te functioneren als winkelstraat. Zo heeft de Peperstraat in Zaandam een ongunstige ligging doordat de straat van het kernwinkelgebied wordt gescheiden door een grote brug over de rivier de Zaan. Daarnaast bestaat het voorzieningenaanbod inmiddels voor het merendeel uit diensten en is de uitstraling van de straat bijzonder slecht. Het is voor een dergelijke straat niet realistisch te

verwachten dat het winkelaanbod van de straat opnieuw op niveau kan worden gebracht. Niet iedere aanloopstraat kan gered worden als winkelstraat door met een goede organisatie fysieke problemen aan te pakken. Dit komt overeen met conclusies van een zeer recent rapport over aanloopstraten van de NVM (september 2012) "Retailvisie Aanloopstraten in Beeld". In dit rapport wordt aangegeven dat sommige aanloopstraten geen toekomst meer hebben als winkelstraat. Voor deze straten moeten de negatieve effecten voor de omgeving zoveel mogelijk geminimaliseerd worden door bijvoorbeeld leegstaande panden te herbestemmen met woonfuncties, diensten, horeca of kantoren (NVM, 2012). Vervolgens kan de eventueel slechte uitstraling van straten worden aangepakt door samenwerking tussen de dan bij de straten betrokken partijen (vastgoedeigenaren en bedrijfsmakelaars bijvoorbeeld, NVM 2012).

Aanbevelingen

Aan de hand van dit onderzoek is gebleken dat naast kansarme ook zeker kansrijke aanloopstraten bestaan. Voor iedere straat is een unieke, op de situatie van de straat aangepaste aanpak vereist voor het behouden en verbeteren van de winkelfuncties van de straten. In het algemeen kan het volgende worden aanbevolen:

- Voor zowel de goed als de minder goed functionerende aanloopstraten moet aan de hand van beoordelingen van de straten op de in dit onderzoek behandelde fysieke factoren bepaald worden of de straten in de toekomst behouden kunnen worden als winkelstraten.
- Deze beoordelingen kunnen tot stand gebracht worden door een samenwerking van betrokkenen bij de straten: ondernemers, straatmanagers, pandeigenaren, gemeente.
- Indien voldoende mogelijkheden zijn voor het behouden van de winkelfunctie van een straat moeten goede afspraken gemaakt worden tussen alle bij de straten betrokken partijen om zo in de toekomst tot beter functionerende winkelstraten te komen (gemeenschappelijk belang in plaats van individueel belang) of in het geval van goed functionerende winkelstraten minstens op hetzelfde niveau te blijven.
- Wanneer hiervoor echter onvoldoende mogelijkheden zijn moet gekeken worden of functieverandering van straten en herbestemming van winkelpanden noodzakelijk is om zo verdere leegstand en een steeds minder aantrekkelijke uitstraling (en lagere kwaliteit) van de straten te voorkomen. Dit advies komt overeen met het advies gegeven in het onderzoeksrapport van NVM (2012).

Aanpak van goed functionerende straten lijkt wellicht overbodig. Wanneer straten goed functioneren kunnen aan de hand van de beoordelingen van de straten op de fysieke factoren echter eventuele zwaktes aangepakt worden en krachten verder worden versterkt. Een straat kan weliswaar goed functioneren, dit kan in tijden van crisis snel veranderen. Betrokkenen van aanloopstraten moeten ervan overtuigd zijn dat met een goede organisatie de kans dat straten behouden blijven als een goed functionerende winkelstraat aanmerkelijk wordt vergroot.

6. Methodologische en inhoudelijke reflectie

Voor dit onderzoek zijn verschillende onderzoeksmethoden met elkaar gecombineerd: literatuurstudie, gegevens uit de Locatus database, diepte-interviews en eigen observaties. De “goede” en “slechte” straten uit dit onderzoek zijn in eerste instantie gekozen op basis van leegstandgegevens (Locatus, 2012) en gegevens over de ontwikkeling van winkelvloeroppervlakken (Locatus, 2012) in de straten. Voor dit onderzoek waren echter geen gegevens over passantenaantallen (voetgangersintensiteit), huurprijzen en omzetten van ondernemers in de straten beschikbaar. Om deze reden was het noodzakelijk gebruik te maken van aanvullende informatie uit de diepte-interviews om precies te bepalen welke straten goed en welke straten minder goed functioneren. Zo is een hoge leegstand in een straat nooit goed maar zolang een straat ondanks dit een aantrekkingskracht heeft op klanten hoeft een straat niet slecht te functioneren (de leegstand van de Kamp in Amersfoort is bijvoorbeeld vooral aan één zijde van de straat geconcentreerd, de rest van de straat functioneert relatief goed en wordt bezocht door mensen uit het kernwinkelgebied). Een straat zonder leegstand kan slecht functioneren door bijvoorbeeld verdringing van winkels door diensten (bijvoorbeeld Peperstraat in Zaandam), lage omzetten van ondernemers (die nog net niet tot leegstand hebben geleid) of een marginaal winkelaanbod (bijvoorbeeld Larenseweg in Hilversum). Ook straten waarvan het winkelvloeroppervlak en of aantal winkels op peil is gebleven of is gestegen over de periode 2008-2012 kunnen slecht functioneren.

Aan de hand van diepte-interviews is bepaald welke straten ondanks een goede score op de gegevens van Locatus toch minder goed functioneren en welke straten ondanks een minder goede score op de gegevens van Locatus toch goed functioneren. Deze methode geeft weliswaar een goed inzicht in het functioneren van de straten maar is tegelijkertijd gebaseerd op de mening van bij de aanloopstraten betrokken personen en daarmee subjectief. Voor toekomstige onderzoeken kan mogelijk gebruik worden gemaakt van zowel Locatusgegevens over leegstand, winkelvloeroppervlakken als van gegevens over voetgangersintensiteit, huurprijzen en omzetten van ondernemers in straten om zo tot een objectiever beeld van het functioneren van de straten te komen. De fysieke en organisatorische factoren die verschillen in functioneren tussen straten verklaren kunnen op soortgelijke wijze als in dit onderzoek onderzocht worden: diepte-interviews in combinatie met eigen observaties. In toekomstige onderzoeken kunnen per onderzochte aanloopstraat mogelijk meerdere interviews gehouden worden met zowel straatmanagers als pandeigenaren, ondernemers en gemeenteambtenaren om het functioneren van aanloopstraten uit verschillende perspectieven te laten zien.

Appendix

i. Eigen observaties

Hier worden de eigen observaties, gedaan met behulp van een observatieschema uitvoerig per straat beschreven.

Zaandam

Eigen observaties (fysieke kenmerken)

Westzijde

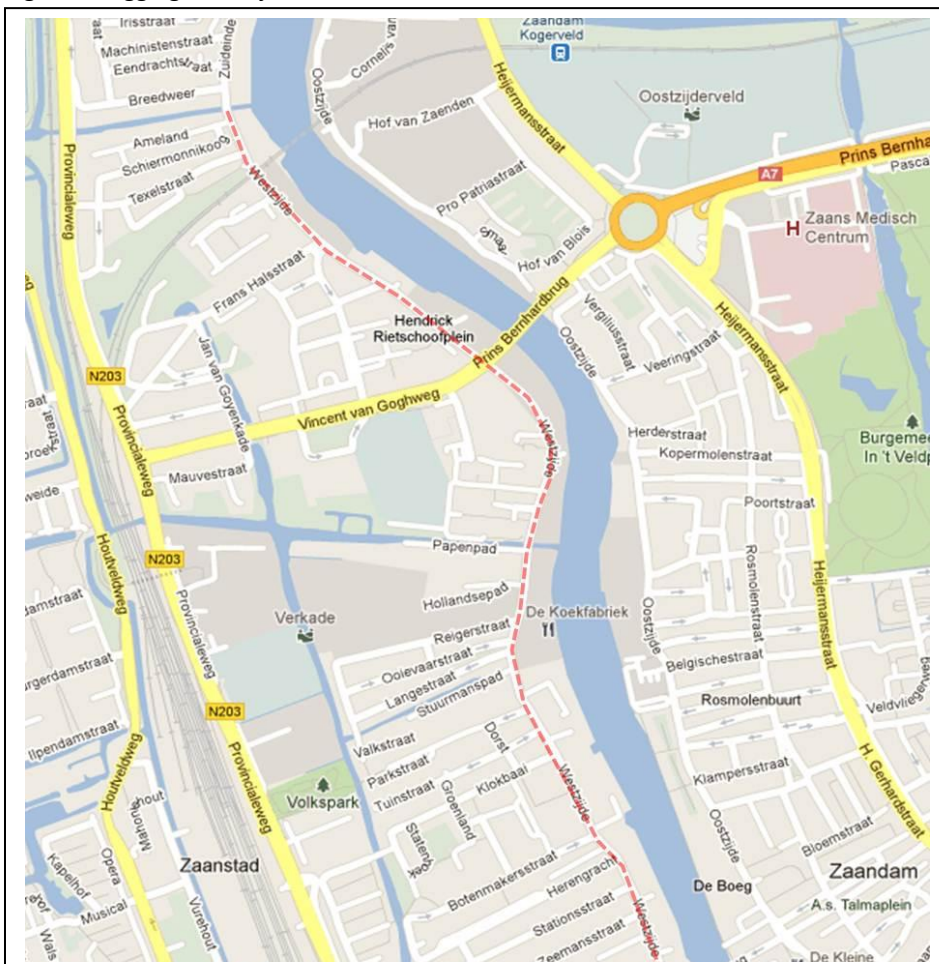
Totaal wvo (inclusief leegstand): 16.891 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 53

Totale lengte straat: circa 1.250 meter (belangrijkste winkelgedeelte circa 500 meter)

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 1: Ligging Westzijde.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Westzijde is een lange straat aan de oostzijde van het stadscentrum van Zaandam en loopt van Mallegatsluis in het noorden tot aan de Gedempte Gracht in het zuiden. De straat is via de Gedempte Gracht direct aangesloten op het stadscentrum en goed bereikbaar door aansluiting op vele straten waaronder de Prins Bernhardweg uitkomend op de A7 snelweg (eigen observatie & Google Maps, 2012). In de straat zijn verschillende bushaltes te vinden. Deze zijn echter alle op redelijk grote afstand van het stadscentrum gesitueerd (de dichtstbijzijnde is 300 meter van het stadscentrum) en in andere straten zijn bushaltes te vinden die dicht bij het stadscentrum zitten. Om deze reden kan de straat beschouwd worden als aanloopstraat zonder bronpunt maar aansluitend op het kernwinkelgebied.

Voorzieningenaanbod

De straat heeft verschillende supermarkten waar mensen dagelijkse boodschappen kunnen doen (Dirk, EkoPlaza, Dekamarkt en Lidl). De Dirk en Lidl zitten net buiten het belangrijkste winkelgebied van de straat wat loopt van de Beatrixbrug tot aan de Stationsstraat. De Dekamarkt zit nog veel verder hiervandaan, aan de noordwestzijde van de straat. De Westzijde bevat voornamelijk winkels waar mensen doelgericht op af komen waaronder de Intertoys, Handyman en Game Mania. Verder heeft het enkele speciaalzaken waaronder een gitarenhandel (Kaat Gitaren). De straat is echter zo opgezet dat mensen niet lang in de straat zullen verblijven waardoor mensen doelgericht naar de speciaalzaken zullen gaan (niet tijdens recreatief winkelen).

Type straat

De straat is vrij druk met autoverkeer en daarnaast gaan buslijnen door de straat waardoor bussen af- en aan rijden. Het is geen straat waar passanten gedurende langere tijd zullen verblijven. De straat kan om deze reden beschouwd worden als een trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een B-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

Op verschillende plaatsen langs de kant van de straat is het mogelijk de auto (betaald) te parkeren. Dit is eveneens mogelijk in verschillende zijstraatjes. Toch is het aantal parkeerplaatsen beperkt en om deze reden zijn “parkeermogelijkheden” op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De kwaliteit van de panden aan de Westzijde is wisselend. Mooie historische panden worden afgewisseld met saaie, modernere (niet nieuwe) panden. Het onderhoud van de panden wisselt eveneens. De stoepen zijn breed genoeg om op te lopen maar bij het gedeelte dat het dichtst bij het stadscentrum zit (nabij Gedempte Gracht) erg smal. De bestrating is niet bijzonder. De straat is niet vies maar ook niet vlekkeloos schoon. De straat is niet erg overzichtelijk en oogt niet als één geheel door de grote afwisseling in soorten panden en vele bochten in de straat. De winkels zijn voornamelijk te vinden in het gedeelte van de straat dat het dichtst bij het stadscentrum zit. De straat is erg druk met veel verkeer. Al met al is de straat als eerder aangegeven niet een straat waar mensen graag langere tijd verblijven. Toch is de inrichting van de openbare ruimte ook weer niet slecht te noemen. Om deze redenen is de “inrichting van de openbare ruimte” op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De straat heeft enkele fietsenstallingen en enkele bankjes en meer niet. De aanwezigheid van

openbare voorzieningen is dus enigszins beperkt maar niet geheel afwezig en wordt daarmee op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Peperstraat

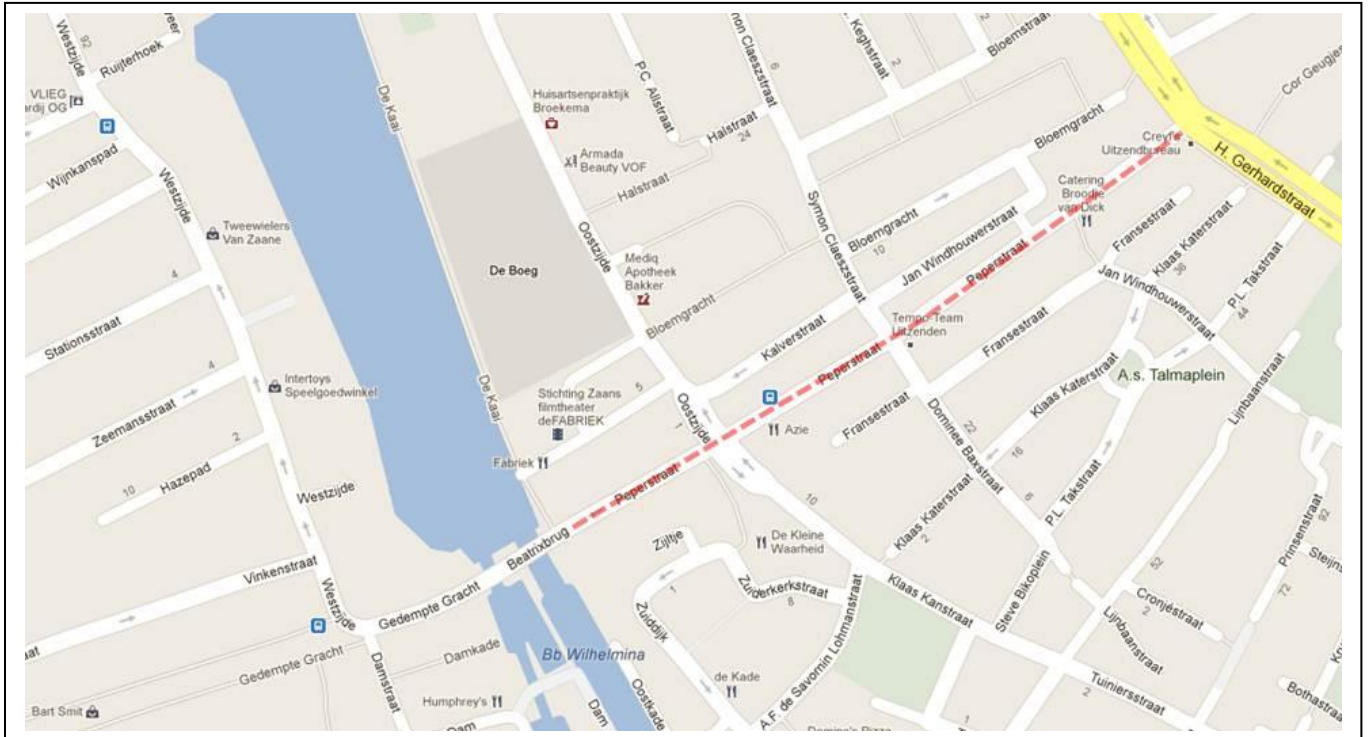
Totaal wvo (inclusief leegstand): 2.133 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 10

Totale lengte straat: circa 400 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 2: Ligging Peperstraat.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Peperstraat is gelegen aan de oostzijde van het stadscentrum van Zaandam en loopt van de H. Gerhardtstraat in het oosten naar de Beatrixbrug in het westen. De straat is via de Beatrixbrug en de Gedempte Gracht aangesloten op het stadscentrum. De straat is redelijk goed bereikbaar door aansluiting op de brede, grote verkeersader H. Gerhardtstraat (eigen observatie & Google Maps, 2012). De straat heeft net als de Westzijde enkele bushaltes maar deze liggen nog steeds op vrij grote afstand van het stadscentrum en vormen niet echt een logische keuze wanneer mensen naar het stadscentrum reizen. Ook deze straat kan beschouwd worden als aanloopstraat zonder bronpunt. De straat is echter niet aansluitend aan het kernwinkelgebied doordat de Beatrixbrug een grote barrière vormt (grote brug over de Zaan die regelmatig open gaat). De Peperstraat kan daardoor gezien worden als een solitaire aanloopstraat.

Voorzieningenaanbod

Voornamelijk het aanbod aan diensten is groot op de Peperstraat met onder andere negen uitzendbureaus, twee makelaarskantoren, twee kappers en een schoonheidsspecialist. Het aanbod aan winkels is beperkt (11 winkels, Locatus 2012) en duidelijk gericht op doelgerichte boodschappen.

De winkels behoren alle tot de non-food sector (niet-dagelijks). Verder zitten enkele specialistische zaken in de straat waaronder Bears and Buddies (knuffels en kindercadeauartikelen) maar de straat is geen straat waar mensen graag lang verblijven. Bovendien is het totale aanbod aan winkels te beperkt waardoor de aanwezige speciaalzaken doelgericht bezocht zullen worden (niet recreatief).

Type straat

De straat is zeer druk met autoverkeer door een brede tweebaansautoweg en een vrij groot kruispunt in het midden van de straat (met Oostzijde). Ook hier gaan buslijnen door de straat waardoor bussen af- en aan rijden. Net als de Westzijde is dit geen straat waar passanten gedurende langere tijd zullen verblijven en de straat kan daardoor net als de Westzijde beschouwd worden als trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

De enige mogelijkheid om hier de auto kwijt te kunnen is een kleine parkeerplaats aan de zijkant van de straat. Deze parkeerplaatsen zullen snel bezet raken en om deze reden zijn “parkeermogelijkheden” op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De inrichting van de openbare ruimte is op het observatieschema aangemerkt als “slecht”. De straat is heel druk met verkeer, de panden doen grotendeels onaantrekkelijk aan en zijn slecht onderhouden. De straat wordt doorkruist door een drukke verkeersader (Oostzijde) en lijkt niet één geheel te vormen (onoverzichtelijk). De straat vormt zeker geen prettige verblijfplaats om langere tijd te verblijven.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De Peperstraat heeft enkele fietsenstallingen en enkele zeer onaantrekkelijke, oude bankjes. Het aanbod aan openbare voorzieningen is daarmee op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Amersfoort

Eigen observaties (fysieke kenmerken)

Arnhemseweg

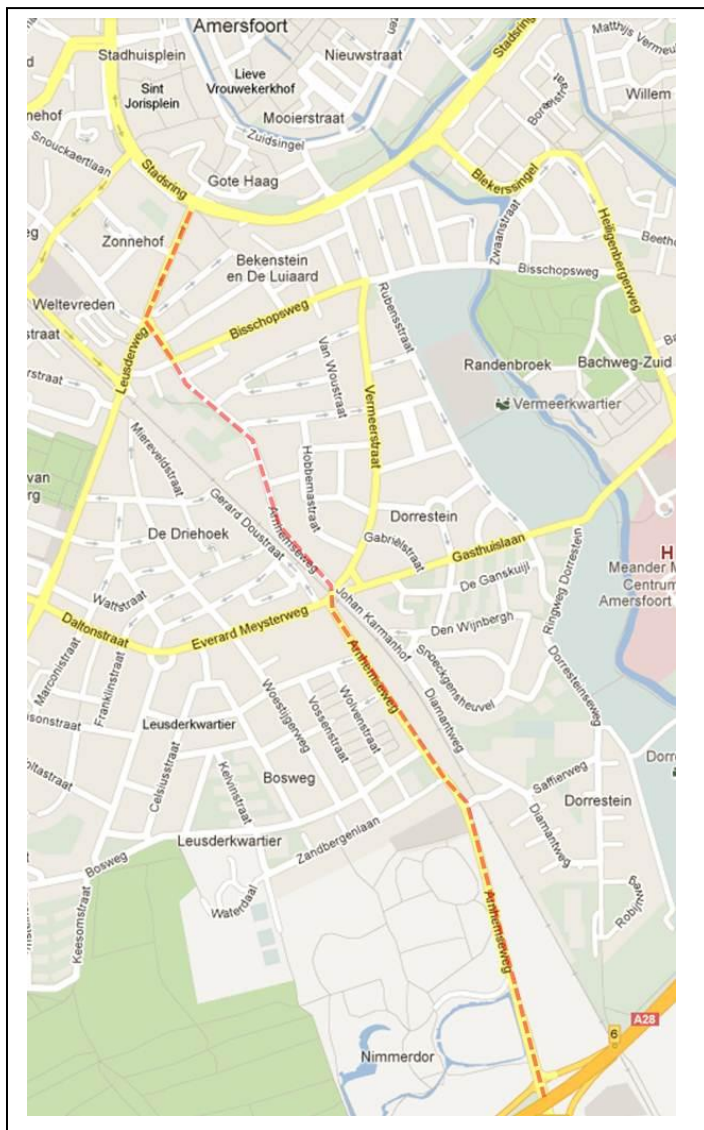
Totaal wvo (inclusief leegstand): 2.929 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 12

Totale lengte straat: circa 2.110 meter (belangrijkste winkelgedeelte circa 265 meter)

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 3: Ligging Arnhemseweg.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Arnhemseweg is gelegen van de “Stadsring” in het noorden tot (uiteindelijk) de snelweg A28 in het zuidoosten van de stad. Het belangrijkste winkelgedeelte loopt echter van de Stadsring tot aan de rotonde bij de “Leusderweg”. Door de verbinding met de Stadsring en de verbinding met de

snelweg A28 is de straat goed met de auto te bereiken. De straat heeft verder twee bushaltes (“Zonnehof Oost” en “Gsg Arnhemseweg”) die verder van het stadscentrum afliggen dan andere bushaltes zoals “de Kei”. De parkeergarage nabij de Plus supermarkt zal voornamelijk gebruikt worden door bezoekers van de Plus of door bezoekers van andere winkels aan de Arnhemseweg aangezien de aanwezige parkeergarages binnen de Stadsring een logischere keuze vormen wanneer mensen het stadscentrum bezoeken (GoogleMaps, 2012). De straat kan al met al worden beschouwd als aanloopstraat zonder bronpunt. Verder is de Stadsring breed en zeer druk met autoverkeer: het vormt een grote barrière tussen de Arnhemseweg en het stadscentrum. De straat kan daardoor verder gezien worden als solitaire aanloopstraat.

Voorzieningenaanbod

Het winkelaanbod in de straat is gericht op doelgerichte en dagelijkse boodschappen met onder andere een supermarkt (Plus), een banketbakkerij, een kledingzaak, fietsenzaak en galerie (Locatus, 2012). Daarnaast zitten veel diensten (ongeveer evenveel diensten als winkels) in de straat waaronder uitzendbureaus, makelaars en kappers, (Locatus, 2012).

Type straat

De straat is erg druk met auto- en fietsverkeer en vormt via de Leusderweg één van de autotoevoerroutes naar het stadscentrum (eenrichtingsweg richting stadscentrum). Voornamelijk door de verkeersdrukte maar ook door het winkelaanbod dat gericht is op doelgerichte en dagelijkse boodschappen en de uitstraling (die ervoor zorgt dat mensen niet een lange tijd in de straat zullen verblijven) kan deze straat beschouwd worden als een trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie. De straat wordt weliswaar doorkruist met veel verkeer, weinig stopt echter om de aanwezige winkels te bezoeken: de straat heeft weinig lopende passanten.

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden bestaan uit enkele betaalde parkeerplaatsen aan één zijde van de straat. Deze zullen snel vol geraken en dan is parkeren lastig. Om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De straat heeft goede bestrating en voldoende brede stoepen maar is erg druk met verkeer en de kwaliteit van de panden is wisselend. Een aantal zijn mooie historische panden, een aantal moderner maar met een enigszins goedkope uitstraling. Het gedeelte van de straat met de supermarkt lijkt wel een andere straat te zijn: het gebouw is modern maar niet bijzonder en past totaal niet in het straatbeeld (straat oogt niet als één geheel). Het is al met al geen straat waar mensen graag lang zullen verblijven maar ook is de inrichting van de openbare ruimte niet “slecht” te noemen. Om deze reden is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De straat heeft bijna geen noemenswaardige openbare voorzieningen: enkele fietsenstallingen en prullebakken, allen naast de supermarkt en meer niet. Om deze reden is de aanwezigheid van openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “slecht”.

Kamp

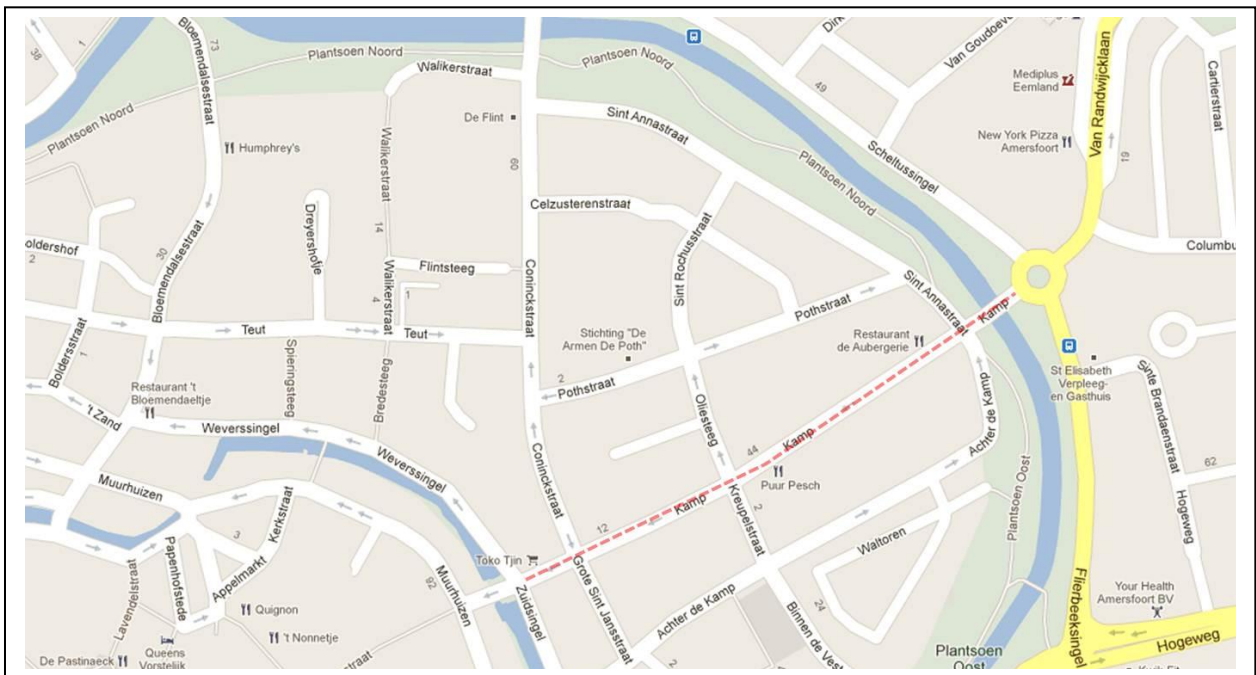
Totaal wvo (inclusief leegstand): 6.976 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 38

Totale lengte straat: circa 310 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 4: Ligging Kamp.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Kamp is gelegen aan de noordoostzijde van het stadshart van Amersfoort en via een historische stadspoort direct verbonden met het stadscentrum. De Kamp is via de Hogeweg en Flierbeeksingel goed met de auto te bereiken. Vlak buiten de straat is een bushalte ("Kamp / de Stier") waardoor de straat eveneens goed met de bus is te bereiken. Vanaf de nabijgelegen parkeergarages "Beestenmarkt" & "Flintplein" kunnen passanten door te lopen via "Kamp" snel het stadscentrum bereiken. De straat kan om deze reden gezien worden als aanloopstraat met bronpunt (parkeergarages) en aansluitend op het stadscentrum.

Voorzieningenaanbod

Het voorzieningenaanbod in de straat is gericht op doelgericht en recreatief winkelen door de aanwezigheid van enkele bijzondere winkeltjes waaronder "Bananas" (cadeauartikelen en sieraden) en enkele zaken waar mensen doelgericht op af zullen komen waaronder de "Bever Zwerfsport". Het aanbod aan dagelijkse (food) artikelen is beperkt met enkel een minisupermarkt, een bakker, een vishandel en twee toko's (waar weinig mensen dagelijks hun boodschappen zullen doen).

Type straat

De straat is erg smal, enkelbaans en heeft eenrichtingsverkeer richting het stadscentrum. De straat is hierdoor niet erg geschikt voor autoverkeer maar in de eerste plaats gericht op voetgangers en

fietsverkeer. De straat heeft ook enkele bijzondere winkeltjes en is met een historische poort direct verbonden met het stadscentrum. Consumenten zullen mogelijk wat langer dan gemiddeld in deze straat verblijven (met name het begin van de straat, dit gedeelte ziet er het meest aantrekkelijk uit) waardoor de straat gezien kan worden als ontdekstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een B-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

In de straat zelf zijn enkele betaalde parkeerplaatsen aan één kant van de straat. Deze zullen snel volgeraken waardoor de parkeermogelijkheden beperkt zijn. Om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”. Wel zijn dus goede parkeermogelijkheden te vinden in de buurt van de straat met de nabije parkeergarages “Beestenmarkt” en “Flintplein”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De straat is erg smal maar heeft mooie beklinterde bestrating en goede voldoende brede stoepen. Veel panden hebben een historische uitstraling en zien er aantrekkelijk uit, panden passen bij elkaar. De straat heeft verder weinig gemotoriseerd verkeer. Klein nadeel is de kruising met de “Oliesteeg” en “Kreupelstraat” waardoor de straat enigszins wordt opgesplitst in twee delen. Mensen zullen echter geneigd zijn een tijdje in de straat te verblijven. Om deze reden is de inrichting van openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “goed”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De straat is voorzien van een aantal fietsenstallingen en prullenbakken. Verder zijn er geen openbare voorzieningen. Om deze reden is de aanwezigheid van openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Amsterdam

Eigen observaties (fysieke kenmerken)

Haarlemmerstraat

Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.928 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 55

Totale lengte straat: circa 400 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 5: Ligging Haarlemmerstraat en overgang in Haarlemmerdijk.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Haarlemmerstraat is gelegen ten noordwesten van het stadscentrum en via een brug verbonden aan de straat Nieuwendijk van het stadscentrum. Aan de andere kant loopt de straat over in de Haarlemmerdijk die vervolgens uitkomt op het Haarlemmerplein. De straat is goed bereikbaar te fiets of lopend vanuit het stadscentrum. De straat is smal en heeft eenrichtingsverkeer en is daardoor minder goed bereikbaar voor auto's. Op een afstand van ongeveer 150 meter ten noorden van de Haarlemmerstraat zijn twee bushaltes te vinden ("Buiten Brouwersstraat" en "Singel"). De straat zelf kan beschouwd worden als aanloopstraat zonder bronpunt maar aansluitend op kernwinkelgebied (alleen brug ertussen).

Voorzieningenaanbod

Het voorzieningenaanbod in de straat is voornamelijk gericht op recreatief winkelen door de vele speciaalzaken (veel delicatessenwinkels maar ook andere bijzondere zaken). Daarnaast zullen verschillende zaken doelgericht bezocht worden (bijvoorbeeld "Expert"). Het aanbod voor het doen

van dagelijkse boodschappen is beperkt door de afwezigheid van een supermarkt. Deze zit echter wel dichtbij op de Haarlemmerdijk.

Type straat

De straat is druk, maar op een gezellige manier en het autoverkeer is ondergeschikt aan het voetgangersverkeer. De straat heeft een bijzonder winkelaanbod met veel speciaalzaken en het lijkt een straat te zijn waar consumenten gedurende langere tijd verblijven. Om deze reden kan de straat gezien worden als een ontdekstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een B-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden bestaan uit enkele betaalde parkeerplaatsen langs één kant van de weg. In verhouding tot de drukte in de straat zijn dit er erg weinig. Om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als "slecht".

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

Vrijwel alle panden in deze straat zijn historisch, goed onderhouden en zien er prachtig uit. De straat lijkt één geheel te vormen doordat alle panden goed bij elkaar passen en de straat eigenlijk loopt van brug tot brug. De stoepen aan beide kanten van de straat zijn wat smal en de straat is erg druk met voetgangers, fietsers en onder andere gemotoriseerd vrachtverkeer. Ondanks dit komt de straat als bijzonder prettig over: gezellig, overal gebeurt wat. Om deze reden is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als "goed".

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De openbare voorzieningen in de Haarlemmerstraat bestaan uit enkele prullenbakken, enkele bankjes en enkele fietsenrekken. De aanwezigheid van openbare voorzieningen is om deze reden op het observatieschema aangemerkt als "gaat wel".

Kinkerstraat

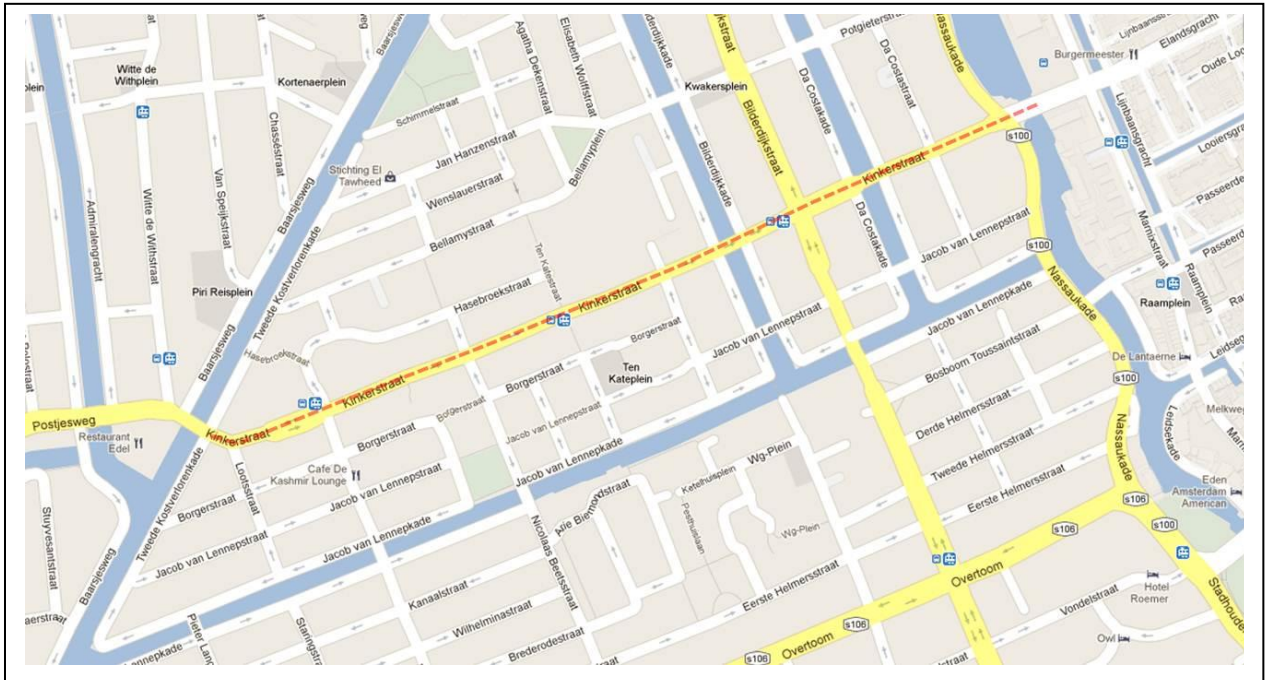
Totaal vwo (inclusief leegstand): 15.353 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 131

Totale lengte straat: circa 1.211 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 6: Ligging Kinkerstraat.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Kinkerstraat is gelegen aan de zuidwestkant van de Grachtengordel-West en loopt richting de Elandsgracht en uiteindelijk het stadscentrum. De straat is redelijk goed bereikbaar met de auto via de Postjesweg (brede weg met veel aansluitingen) aan de westkant van de straat. De straat zelf is ook breed en geschikt voor auto's ondanks het eenrichtingsverkeer (richting stadscentrum). Hiernaast heeft de straat drie bus- en tramhaltes ("J.P. Heijestraat", "Ten Katestraat" en "Bilderdijkstraat") waardoor de gehele straat goed te bereiken is met het openbaar vervoer. Fietsen is ook toegestaan in de straat. De straat heeft echter geen duidelijk bronpunt waarvandaan mensen helemaal doorlopen tot aan het stadscentrum (onlogisch vanaf de verschillende OV-punten) en kan beschouwd worden als aanloopstraat zonder bronpunt. De straat sluit ook niet direct aan op het kernwinkelgebied (Elandsgracht is geen kernwinkelgebied) en kan gezien worden als een solitaire aanloopstraat (losstaande aanloopstraat).

Voorzieningenaanbod

Het voorzieningenaanbod in de straat is gericht op dagelijks en doelgericht winkelen. Het winkelgedeelte waar voornamelijk dagelijkse boodschappen worden gedaan bevindt zich in het midden van de straat. In de overige gedeelten van de straat zitten voornamelijk winkels waar mensen doelgericht gaan winkelen. De straat heeft onder andere twee supermarkten ("Albert Heijn" en "Vomar"), drie bakkers, twee slaggers en een groenteboer wat betreft het aanbod bestemd voor

dagelijkse boodschappen (Locatus, 2012). Daarnaast heeft de straat verschillende winkelketens waar mensen doelgericht op af zullen komen (ook met name door de opzet van de straat waardoor mensen niet graag lang in de straat zullen verblijven) waaronder “Blokker”, “Hasret Video” en “Het Kadootje” (Locatus, 2012).

Type straat

De straat is erg druk met auto, bus, tram en fietsverkeer en is daarmee een duidelijke trafficstraat. Het winkelaanbod is bovendien voornamelijk doelgericht en dagelijks wat past bij een trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een B-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

Parkeren kan in enkele vakken aan beide kanten van de straat. Het totaal aantal parkeerplaatsen in verhouding tot de lengte van de straat is echter wat weinig en om deze reden is parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De straat is voorzien van verschillende (redelijk) aantrekkelijke, statige panden. Daarnaast zijn er echter veel minder aantrekkelijke, modernere (maar niet nieuwe) panden in de straat aanwezig. De straat lijkt verder uit verschillende stukken te bestaan (vormt niet één geheel) doordat de straat wordt onderbroken door bruggen en drukke kruispunten. Bovendien is erg veel verkeer in de straat aanwezig op een storende manier. Het is al met al geen straat waar mensen graag langere tijd zullen verblijven, maar is ook geen straat totaal zonder enige aantrekkingskracht en om deze reden is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De openbare voorzieningen in de Kinkerstraat bestaan uit enkele prullenbakken, bankjes en fietsenrekken. Om deze reden is de aanwezigheid van openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Haarlem

Eigen observaties

Wagenweg

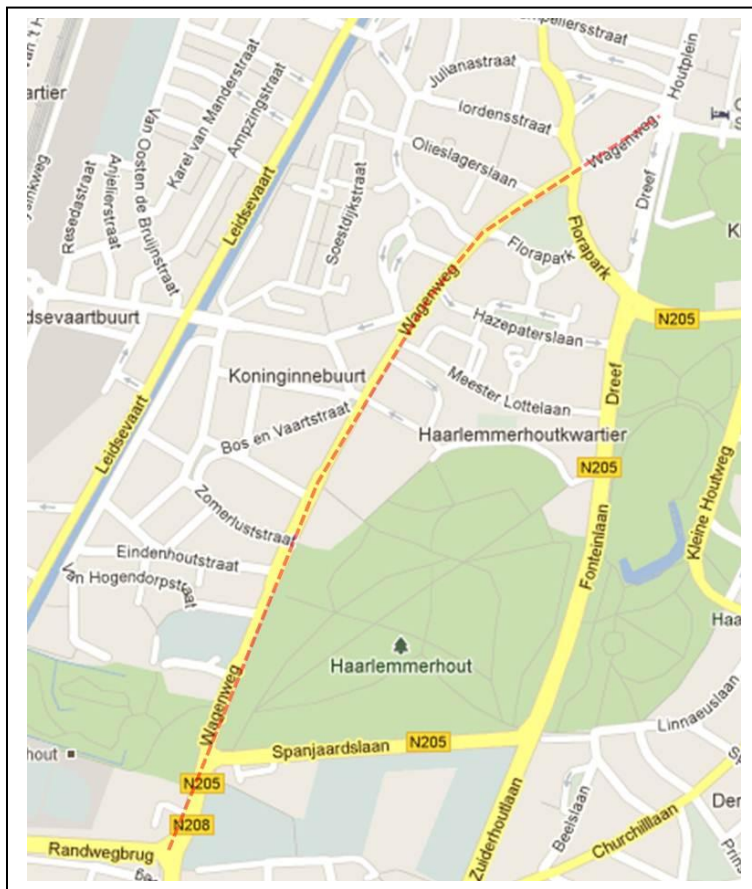
Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.719 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 25

Totale lengte straat: circa 1.870 meter (belangrijkste winkelgedeelte circa 530 meter)

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 7: Ligging Wagenweg.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Wagenweg is gelegen ten zuiden van het stadscentrum. De straat grenst aan het “Houtplein” in het noorden en aan de “Randwegbrug” / “Herenweg” in het zuiden. De Wagenweg is redelijk met de auto te bereiken doordat het een brede straat is met veel connecties. De straat grenst ook aan de provinciale weg “N205” die uiteindelijk uitkomt op de A9 snelweg. Daarnaast is de straat goed met de bus te bereiken door de aanwezigheid van drie bushaltes (“Florapark”, “Zomerluststraat”, “van Oldenbarneveltlaan”) in de straat. Aangezien de straat buiten de singel ligt en daarnaast niet direct is aangesloten op de singel (zit “Houtplein” tussen) kan de straat gezien worden als solitaire aanloopstraat. De straat heeft verder geen bronpunt waarvandaan het logisch is naar het centrum te lopen (bushaltes daar liggen te ver van het stadscentrum af, geen station of grote parkeerplaats).

Voorzieningenaanbod

Het winkelaanbod op de Wagenweg is vrijwel uitsluitend doelgericht en bestaande uit non-foodzaken (o.a. mode- en sport, woninginrichting). Verder zijn enkele horeca en dienstvestigingen in de straat gevestigd (Locatus, 2012). De voorzieningen zijn grotendeels ten noorden van de kruising van de straat met de "Uit den Bosstraat" en "Westerhoutstraat" te vinden. De straat heeft een uitstraling en indeling die niet uitnodigt om lang in de straat te blijven. Winkels, horeca en diensten zullen hier voornamelijk doelgericht bezocht worden en dus kan het aanbod gezien worden als "doelgericht".

Type straat

De straat is druk met verkeer en erg langgerekt. In een groot deel van de straat zijn slechts aan één zijde winkels. De straat oogt bovendien niet helemaal als één geheel (door bochten en andere onderbrekingen). Het lijkt daardoor geen straat waar mensen lang zullen verblijven. De straat kan gezien worden als trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden bestaan uit enkele betaalde parkeervakken langs één zijde van de weg. Dit zijn er wat weinig in verhouding tot het aantal winkels en de drukte in de straat. Om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als "gaat wel".

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De kwaliteit van de panden is wisselend. Verschillende panden zien er prachtig historisch getint uit, anderen wat moderner en saaier. Wel zijn de meeste panden in goede staat, goed onderhouden. De straat heeft echter voornamelijk een verkeersfunctie met smalle stoepen en een relatief breed autogedeelte. Verder komt de straat wat rommelig over door de vele verschillende functies en bijvoorbeeld de aanwezigheid van woonflats tegenover winkels. Ook lijkt de straat te bestaan uit verschillende stukjes door bijvoorbeeld bochten in de straat (doet niet aan als één geheel). Om deze redenen is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als "gaat wel".

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

Openbare voorzieningen zijn vrijwel afwezig in de Wagenweg: slechts enkele (heel weinig) rekken om de fiets in te "parkeren". Om deze reden is de aanwezigheid van openbare voorzieningen in deze straat op het observatieschema aangemerkt als "slecht".

Zijweg

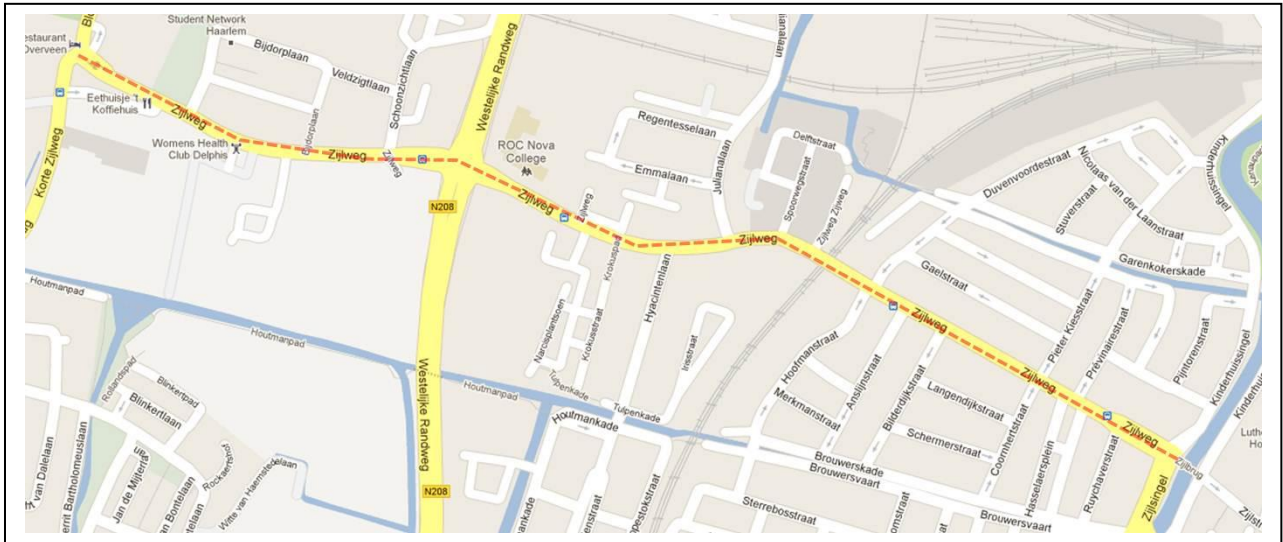
Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.493 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 17

Totale lengte straat: circa 1.600 meter (belangrijkste winkelgedeelte circa 530 meter)

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 8: Ligging Zijweg.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Zijweg is gelegen aan de westzijde van het centrum en loopt van de Korte Zijweg / Bloemendalseweg in het westen richting de tot het stadscentrum behorende Zijkade in het oosten. De straat is met de auto goed bereikbaar door verbinding van de straat met verschillende belangrijke toegangswegen naar de stad waaronder de verbinding met de provinciale weg "N200" (komt uit op snelweg A200 aan de oostkant van de stad) en verbinding met de provinciale weg "N208" (komt uiteindelijk uit op de snelweg A28 aan de noordkant van de stad). De straat is eveneens goed met de bus bereikbaar door de aanwezigheid van vier bushaltes in de straat ("Hogeschool Inholland", "Nova College", "Hoofmanstraat" & "Ruychaverstraat"). Aan beide kanten van de straat zijn aparte fietsstroken aangebracht. De straat sluit niet direct aan op het kernwinkelgebied door een druk verkeerskruispunt tussen de Zijweg en de tot het centrum behorende Zijkade. De bushalte "Ruychaverstraat" ligt vrij dicht bij het centrum en het is mogelijk dat consumenten die van bijvoorbeeld de oostzijde van de stad met het OV naar het centrum gaan hier gebruik van maken. Toch gaat het wat ver om deze bushalte als bronpunt te zien. Het is slechts één halte en bovendien zitten er bushaltes midden in het centrum (op de "Gedempte Oude Gracht" bijvoorbeeld) en het station aan de noordkant van het centrum. Daarom wordt deze straat in het onderzoek beschouwd als aanloopstraat zonder bronpunt.

Voorzieningen aanbod

Het winkelaanbod op de Zijweg is net als bij de Wagenweg vrijwel uitsluitend gericht op "doelgericht winkelen" met onder andere verschillende elektronica-zaken, een kantoorvakhandel, een muziekinstrumentenwinkel en een antiekzaak (Locatus, 2012). De straat heeft dus wel enkele speciaalzaken maar de uitstraling en indeling van de straat zorgen ervoor dat mensen over het

algemeen niet lang in de straat zullen verblijven en hier dus niet gauw recreatief zullen winkelen. Wel zijn enkele food-zaken in de straat gevestigd: bakker, groenteboer, chocolaterie en wijnwinkel (Locatus, 2012). Dit is echter te beperkt voor het doen van (alle) dagelijkse boodschappen in de straat. Er zitten veel diensten in de straat: het aanbod aan dienstvestigingen in de straat is in aantal even groot als het aanbod aan winkels met onder andere drie autodealers, drie makelaars, een kapper en een schoonheidssalon (Locatus, 2012). Het grote gros van de winkels, diensten en horeca zit aan de oostkant van de spoorlijn die de straat doorkruist.

Type straat

De straat is druk met auto, bus en fietsverkeer. De stoepen zijn vrij smal. Het winkelaanbod is (mede door indeling straat) voornamelijk doelgericht. Consumenten zullen over het algemeen niet lang in deze straat verblijven. De straat kan daarmee gezien worden als een typische trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden in de straat bestaan uit verschillende parkeerplaatsen aan beide zijden van de straat. In verhouding tot de drukte in de straat zijn dit wat weinig parkeerplaatsen. Om deze reden zijn parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De kwaliteit van de panden in de straat is over het algemeen goed: panden ogen statig en zijn historisch getint. Wel zijn de stoepen smal, is de straat erg druk met verkeer en wordt de straat verschillende malen onderbroken (spoorlijn, kruispunt, bochten) waardoor het niet helemaal aandoet als één geheel. Vrijwel alle winkels zijn gevestigd aan de oostkant van de spoorlijn die de straat doorkruist. Dit gedeelte doet echter ook niet helemaal aan als één geheel door de vele zijstraatjes en de langgerektheid. Consumenten zullen dus over het algemeen niet lang in deze straat verblijven. Om deze redenen is de inrichting van de openbare ruimte in de straat aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De openbare voorzieningen in de straat bestaan uit enkele fietsenstallingen en enkele prullenbakken. Aangezien dit beperkt is, is de aanwezigheid van openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Utrecht

Eigen observaties

Burgemeester Reiger straat

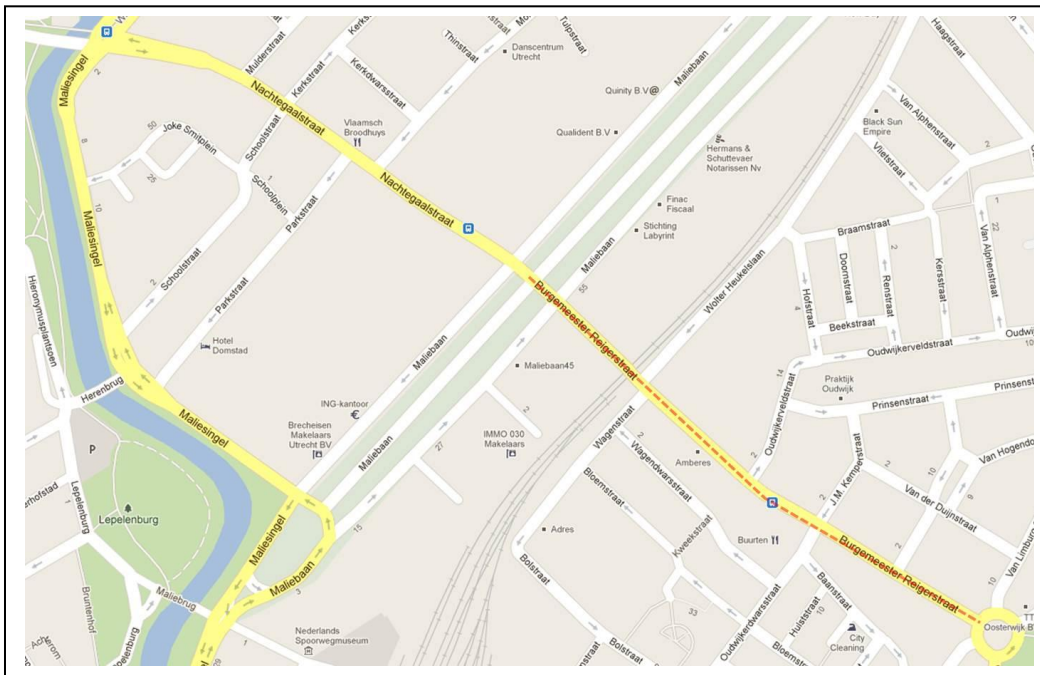
Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.312 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 26

Totale lengte straat: circa 429 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 9: Ligging Burgemeester Reigerstraat.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Burgemeester Reigerstraat is gelegen aan de oostzijde van het stadscentrum en loopt van de Nachtegaalstraat aan de westzijde tot aan het Wilhelminapark aan de oostzijde. De combinatie Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat – Wilhelminapark is een belangrijke fietsroute van en naar het stadscentrum en de Uithof. De straat is met de auto het best te bereiken vanuit de Maliebaan die uiteindelijk verbonden is aan de Biltstraat en Biltsestraatweg (N237). Door verschillende stoplichten en vaak traag rijdend autoverkeer in het gebied is de straat voor auto's echter slecht bereikbaar. De straat is het best bereikbaar met de fiets maar anders kan ook goed gebruik gemaakt worden van de bus (één halte: "Burgemeester Reigerstraat") of eventueel van de trein (nabij station: "Utrecht Maliebaan"). Door de relatief grote afstand tussen deze straat en het stadscentrum (de straten "Maliebaan", "Nachtegalstraat" en "Lucasbrug" zitten tussen deze straat en de rand van het stadscentrum) kan de straat gezien worden als een losstaande aanloopstraat (solitaire aanloopstraat) zonder bronpunt (het is geen logische keuze om vanaf hier door te lopen naar het stadscentrum).

Voorzieningenaanbod

De straat is zowel gericht op het koopmotief “dagelijkse boodschappen” als op “doelgericht winkelen”. Voor het doen van dagelijkse boodschappen zijn onder andere een supermarkt, twee bakkers, een slager, een slijterij, een kaashandel en een groenteboer in de straat te vinden (Locatus, 2012). Voor doelgericht winkelen zijn bijvoorbeeld een ijzerwarenhandel, een verf/behangwinkel, een winkel voor huishoudelijke artikelen en verschillende modezaken te vinden (Locatus, 2012). Uiteraard kan in de straat qua winkelaanbod eveneens recreatief gewinkeld worden maar door de verkeersdrukte in de straat en de relatief grote afstand tot het stadscentrum zullen consumenten over het algemeen niet lang in de straat verblijven. Naast winkels zitten verschillende horeca- en dienstvestigingen in de straat waaronder lunchrooms, een restaurant, een kapper en een makelaar (Locatus, 2012).

Type straat

Door het vele fiets, bus en autoverkeer kan de straat gezien worden als trafficstraat. Consumenten zullen als eerder aangegeven over het algemeen niet lang in deze straat verblijven. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een B-winkellocatie. Dit komt voornamelijk door de aanwezige supermarkt waar relatief veel mensen op afkomen (Albert Heijn).

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden bestaan uit enkele parkeerplaatsen aan beide zijden van de weg. In verhouding tot de drukte in de straat zijn dit veel te weinig parkeerplaatsen. Ze geraken gauw vol en om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “slecht”. Wel is in een nabije straat (“Wagenstraat”) een kleine parkeerplaats te vinden.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De kwaliteit van de panden is erg goed: panden zijn over het algemeen goed onderhouden en ogen historisch. Verschillende bomen kleden de straat verder aan. Door de enorme verkeersdruk in de straat en het feit dat de straat niet helemaal als één geheel aandoet (straat wordt onderbroken door spoorlijn, en de zijde van de straat aan de kant van het Wilhelminapark bestaat vrijwel uitsluitend uit woningen en enkele diensten) is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De openbare voorzieningen in de straat bestaan uit enkele prullenbakken en fietsenstallingen. Dit is beperkt en om deze reden is de aanwezigheid van openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Biltstraat

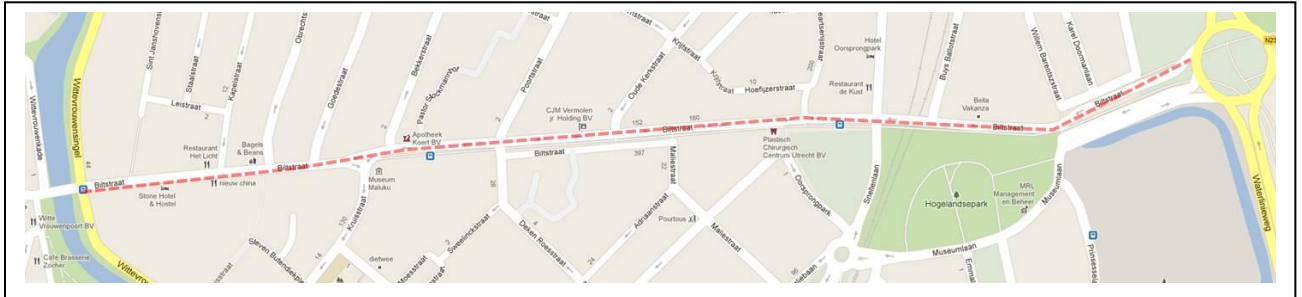
Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.298 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 14

Totale lengte straat: circa 1.023 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 10: Ligging Biltstraat.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Biltstraat is gelegen ten noordoosten van het stadscentrum en loopt van de Wittevrouwenstraat in het westen tot de Biltsestraatweg in het oosten. Via de Wittevrouwenstraat en Voorstraat is de straat verbonden met het stadscentrum. De straat is via de Biltsestraatweg (N237) redelijk goed met de auto bereikbaar alhoewel het verkeer in de straat zelf vaak vast staat. De straat is goed met de fiets bereikbaar door twee fietsstroken aan beide kanten van de weg. Daarnaast is de straat goed bereikbaar met de bus (drie bushaltes: “Wittevrouwenbrug”, “Wittevrouwen” en “Oorsprongpark”). De straat is goed en snel bereikbaar vanuit het stadscentrum (Voorstraat) maar kan door de relatief grote afstand (oostkant van Voorstraat kan nog niet echt als stadscentrum worden beschouwd) met het centrum toch gezien worden als losstaande aanloopstraat (solitaire aanloopstraat) zonder bronpunt (geen logische aanlooproute naar centrum).

Voorzieningenaanbod

Qua winkelaanbod is de straat zowel gericht op het doen van dagelijkse boodschappen als op het doen van doelgerichte boodschappen. In de straat zijn voor de dagelijkse boodschappen twee supermarkten in de straat gevestigd evenals een slager, poelier en slijterij (Locatus, 2012). Daarnaast zitten onder andere een muziekinstrumentenwinkel, kunsthandel en buitensportwinkel in de straat (Locatus, 2012). Toch kan de straat voornamelijk gezien worden als “dienstenstraat” met onder andere 16 uitzendbureaus, 9 makelaars, een kapper en twee schoonheidssalons (Locatus, 2012). Daarnaast zitten een aantal advocatenkantoren in de straat die niet opgenomen zijn in de Locatusdatabase (eigen observatie). Tot slot zijn verschillende horecavestigingen te vinden in de straat waaronder vier restaurants en vijf afhaalgelegenheden (Locatus, 2012).

Type straat

Deze straat kan net als de Burgemeester Reigerstraat door de hoge verkeersdruk veroorzaakt door het vele fiets, bus en autoverkeer gezien worden als trafficstraat. Bovendien is het voorzieningenaanbod voornamelijk gericht op diensten en het winkelaanbod op dagelijks en doelgericht (typerend voor trafficstraat). Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het

observeren aangemerkt als een C-winkellocatie. Ondanks het vele verkeer dat door de straat komt lopen relatief weinig consumenten over de stoepen om te winkelen.

Parkeermogelijkheden

De parkeermogelijkheden bestaan uit verschillende parkeerplaatsen aan beide zijden van de weg. Hier zijn meer mogelijkheden om de auto kwijt te kunnen dan op de Burgemeester Reigerstraat. Toch zullen ook deze parkeerplaatsen snel vol raken (te weinig plaatsen) en om deze reden zijn de parkeermogelijkheden op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De kwaliteit van de panden is wisselend: verschillende panden ogen statig, historisch en zijn goed onderhouden. Andere panden ogen wat moderner maar met een saaie architectuur. De verkeersdruk in de straat is hoog. Verder vormt de straat niet één geheel door de onderbreking met de “kruisstraat” en het feit dat winkels en horeca voornamelijk aan de westkant van de straat zijn geconcentreerd. De oostkant van de straat bevat meer diensten. Om deze redenen is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De aanwezigheid van openbare voorzieningen in de straat is op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”. De voorzieningen zijn beperkt en bestaan uit verschillende fietsenstallingen en prullenbakken.

Hilversum

Eigen observaties

Larenseweg

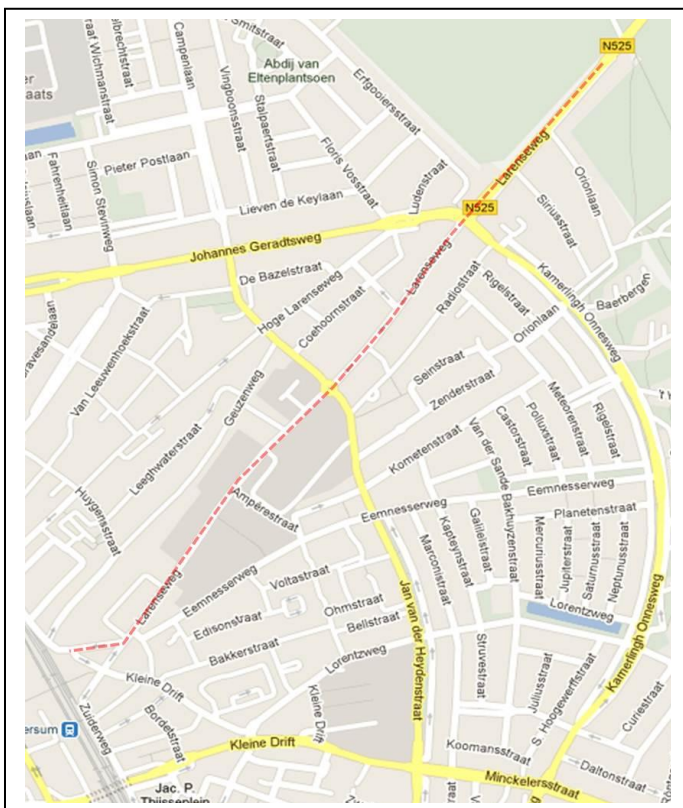
Totaal wvo (inclusief leegstand): 3.342 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 12

Totale lengte straat: circa 1.800 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 11: Ligging Larenseweg.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Larenseweg is gelegen ten noordoosten van het stadscentrum en loopt van de Noorderweg in het westen naar de Hilversumseweg (N525) in het oosten. Door de aansluiting op de Hilversumseweg die verbonden is met de A1 snelweg is de straat goed met de auto te bereiken. De Larenseweg is erg langgerekt en in de straat zelf is slechts één bushalte ("Orionlaan") te vinden welke helemaal aan de oostkant van de straat ligt. De meeste winkels in de straat zitten aan de westzijde. Deze zijn echter goed te bereiken vanaf de bushalte op de Noorderweg ("Station Oostzijde") of door te lopen vanaf het treinstation. De straat is ook geschikt voor fietsers door de aanwezige fietsstroken. Door de relatief grote afstand tot het stadscentrum (gehele treinstation tussen) kan de straat gezien worden als losstaande (solitaire) aanloopstraat zonder bronpunt (geen logische aanlooproute naar stadscentrum).

Voorzieningenaanbod

Het winkelaanbod in de straat is gericht op het koopmotief “doelgericht” en “dagelijks”. Zo zijn bijvoorbeeld een tuinartikelenzaak, een sanitairzaak en deur/kozijnenzaak in de straat gevestigd (Locatus, 2012) waar mensen voornamelijk doelgericht op af zullen komen. Daarnaast zijn voor het doen van dagelijkse boodschappen drie minisupermarkten, een gewone supermarkt en een bakker in de straat gevestigd (Locatus, 2012). De gewone supermarkt (Jumbo) zit echter niet bij het winkelgedeelte van de straat maar ligt wat oostelijker aan de rotonde met de “Jan van der Heydenstraat”. Het voorzieningenaanbod van de straat is echter voornamelijk gericht op diensten met onder andere vijf kappers, een videotheek, een stoffeerderij, een stomerij en een postkantoor (Locatus, 2012). Daarnaast zit ook relatief veel horeca in de straat met bijvoorbeeld een restaurant, café-restaurant, koffiehuis en twee cafés (Locatus, 2012).

Type straat

Het autogedeelte in de straat is smal en tot aan de oostzijde van de straat de stad uit bovendien eenrichtingsverkeer richting het stadscentrum. De straat is daardoor niet erg druk met verkeer. Toch kan de straat niet gezien worden als ontdekstraat. De straat heeft daar te weinig aantrekkingskracht voor, het voorzieningenaanbod is voornamelijk gericht op diensten en de winkels zijn gericht op het koopmotief “dagelijkse boodschappen” en “doelgericht” (niet recreatief). Om deze reden kan de straat gezien worden als trafficstraat (straat is bedoeld om snel wat boodschappen te doen of gebruik te maken van de aanwezige diensten, niet om gedurende langere tijd in te verblijven). Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie.

Parkeermogelijkheden

Parkeren kan in verschillende (betaalde) parkeervakken aan beide zijden van de straat. Bovendien zitten kleine (betaalde) parkeerplaatsen aan verschillende kanten van de straat. Parkeren is dus geen groot probleem in deze straat en om deze reden zijn parkeermogelijkheden in de straat op het observatieschema aangemerkt als “goed”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De panden zijn van wisselende kwaliteit, variëren onderling te sterk van elkaar en ogen vooral niet bijzonder (saaie woningachtige, grijs gekleurde panden). De stoepen zijn aan de smalle kant. De straat is erg lang gerekt en lijkt mede daardoor maar ook door bochten in de straat niet één geheel te vormen. De straat oogt verder rommelig doordat winkeliers bijvoorbeeld vuilnisbakken en uitstallingen op de toch al smalle stoep plaatsen. Het is absoluut geen straat waar consumenten graag langere tijd willen verblijven. Om deze reden is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “slecht”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

Openbare voorzieningen zijn eigenlijk niet te vinden in deze straat op een enkel prullenbak na. Om deze reden is het aanbod aan openbare voorzieningen op het observatieschema aangemerkt als “slecht”.

Emmastraat

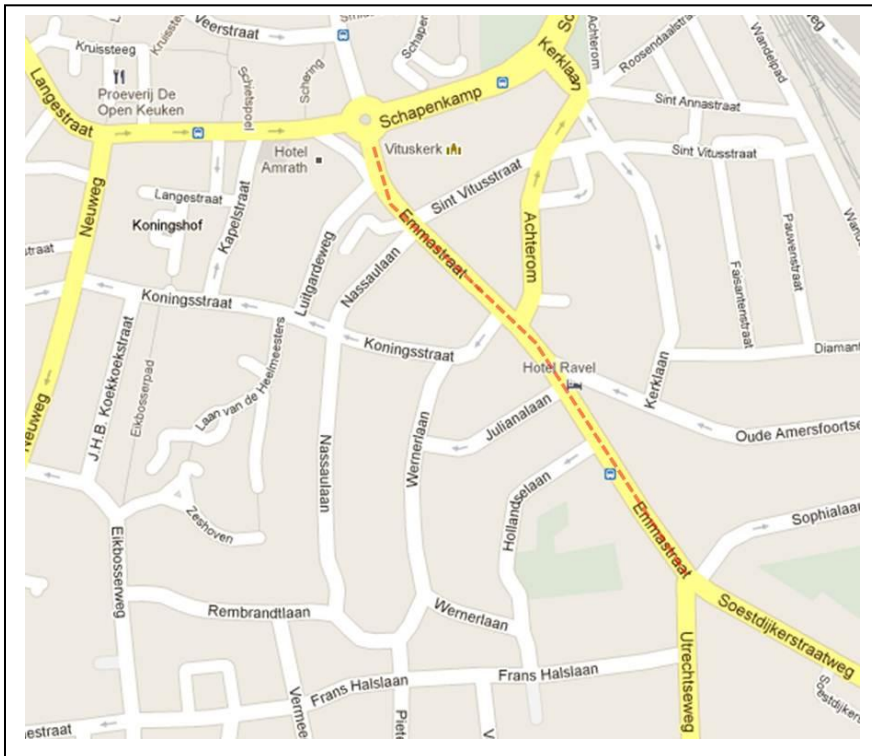
Totaal wvo (inclusief leegstand): 889 m²

Totaal aantal winkels (exclusief leegstand): 8

Totale lengte straat: circa 550 meter

Bron: Locatus 2012 & Google Earth 2012.

Figuur 12: Ligging Emmastraat.



Bron: GoogleMaps, 2012.

Ligging & bereikbaarheid

De Emmastraat is gelegen ten zuiden van het stadscentrum en loopt van de rotonde verbonden met de straten “Groest”, “Langestraat” en “Schapenkamp” in het noorden tot de kruising met de Soestdijkerstraatweg en Utrechtseweg in het zuiden. De straat is goed te bereiken met de auto, onder andere door de verbinding met de Soestdijkerstraatweg, overgaand in de provinciale weg N415 en waarvandaan de snelweg A27 goed te bereiken is. Bovendien vormt Schapenkamp een deel van de belangrijke rondweg rondom het stadscentrum. Wel is lastig voor autoverkeer dat het gedeelte van de Emmastraat waar de meeste winkels zitten (aan noordzijde straat) eenrichtingsverkeer de stad uit heeft: dit is vanaf de kruising met de straat “Achterom”. In de straat zelf is één bushalte te vinden (“Hollandselaan”). Deze zit aan de zuidkant van de straat (niet-winkelzijde). Het winkelgedeelte van de straat is wel op loopafstand vanaf deze bushalte en ook op loopafstand vanaf de bushaltes “Schapenkamp” (in de straat Schapenkamp) en “Kapelstraat” (in de straat Langestraat). De straat is eveneens goed bereikbaar met de fiets door fietsstroken aan beide zijden van de straat. Door de verbinding van de straat met de straat “Groest” kan de straat gezien worden als aanloopstraat met aansluiting op het stadscentrum (Groest ligt in het stadscentrum). De straat heeft geen bronpunt (straat is geen logische aanlooproute naar stadscentrum).

Voorzieningenaanbod

Het winkelaanbod in de straat is voornamelijk gericht op het koopmotief “doelgericht”. In de straat zit onder andere een meubelzaak, een foto/filmzaak, een zaak voor naaimachines en een hoortoestellenzaak (Locatus, 2012). Daarnaast is de straat qua voorzieningen vooral gericht op horeca met onder andere een hotel, hotel-restaurant, twee restaurants en een café-restaurant (Locatus, 2012). Het dienstenaanbod in de straat is volgens Locatus (2012) beperkt met slechts drie kappers als enige diensten. Uit eigen observaties komt echter naar voren dat bijvoorbeeld ook verschillende advocatenkantoren in de straat zijn gevestigd. Deze zijn echter niet opgenomen in de Locatus winkelvastgoeddatabase.

Type straat

De straat is druk met auto en fietsverkeer. Het aanbod aan winkels is doelgericht. Consumenten zullen over het algemeen niet lang in deze straat verblijven. Om deze redenen kan de straat gezien worden als trafficstraat. Qua drukte (winkelende mensen) is de straat tijdens het observeren aangemerkt als een C-winkellocatie: de straat is druk met verkeer maar de stoepen zijn rustig wat betreft winkelend publiek.

Parkeermogelijkheden

Betaald parkeren is mogelijk in verschillende parkeervakken aan beide zijden van de straat. Deze vakken zullen snel vol raken. Om deze reden zijn parkeermogelijkheden in de straat op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Inrichting openbare ruimte (op basis CABE, aantal punten apart genomen)*

De panden in het winkelgedeelte van de straat zijn van goede kwaliteit maar variëren onderling wat sterk van elkaar (lijkt niet één geheel). De mooiste panden zijn te vinden in het niet-winkelgedeelte van de straat: mooie vrijstaande, statige en zeer goed onderhouden panden in een laan met bomen. De straat is verder druk met verkeer en lijkt niet één geheel te vormen: het winkelgedeelte is door de kruising met de straat Achterom gescheiden van het andere gedeelte van de straat met onder andere kantoren, een apotheek en een school. De straat is al met al geen straat waar consumenten lang zullen verblijven alhoewel de uitstraling van de straat door aantrekkelijke panden en groen zeker niet slecht te noemen is. Om deze reden is de inrichting van de openbare ruimte op het observatieschema aangemerkt als “gaat wel”.

Aanwezigheid openbare voorzieningen (zie lijstje bij observatieschema voor voorbeelden)*

De aanwezigheid van openbare voorzieningen in deze straat blijft net als voor de Larenseweg beperkt tot enkele prullenbakken en is daarom op het observatieschema aangemerkt als “slecht”.

ii. Diepte-interviews

Hier worden de diepte-interviews besproken, afgenomen bij specialisten op het gebied van aanloopstraten, economie of detailhandel. De meningen van de specialisten wijken in sommige gevallen af van de indruk opgedaan tijdens de eigen observaties (gedaan voorafgaand aan interviews). De verdieping voor iedere stad wordt afgesloten met een korte conclusie gebaseerd op zowel eigen observaties als diepte-interviews waarin antwoord wordt gegeven op de deelvragen afgestemd op die stad (of verschillen tussen de straten voornamelijk verklaard worden uit fysieke of organisatorische factoren).

Interview met Annette Waagmeester

Mevrouw Annette Waagmeester is Bestuurslid van de Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam (SBZ), zit verder bij de Federatie Ondernemers Verenigingen ZaanCentrum (FOZ) en is eigenaresse van de brillenzaak "Brilservice" aan de Rozengracht in het kernwinkelgebied van Zaandam. Aan de hand van de topiclijst (zij bijlage) zijn haar verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Westzijde en Peperstraat. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Volgens Waagmeester is bereikbaarheid van de straten de belangrijkste factor van invloed op de uitstraling. De mogelijkheid tot het parkeren van de auto is van invloed op de bereikbaarheid van winkels voor klanten. Voor de Westzijde zijn parkeermogelijkheden niet echt aanwezig aangezien een parkeergarage in de straat zelf afwezig is en de meest dichtstbijzijnde op grote afstand ligt van het winkelgebied van de straat (wat in de gedachten van passanten slechts loopt van de Gedempte Gracht tot aan de Stationsstraat). Ook in de Peperstraat zijn in de wijde omgeving niet echt goede parkeermogelijkheden te vinden volgens Waagmeester hoewel deze straat als voordeel heeft dat een betaald parkeergebied aan de straat grenst waardoor sommige mensen vanuit deze straat naar het centrum lopen. Qua routing vormen zowel de Westzijde als de Peperstraat belangrijke bustoevoerroutes en de Peperstraat vormt daarnaast een belangrijke fietstoevoerroute. Bij de Westzijde is het busverkeer echter storend aanwezig volgens de ondernemers uit de straat.

De kwaliteit van de panden wordt volgens Waagmeester niet enkel bepaald door de ondernemers aangezien ondernemers met vastgoedeigenaren moeten overleggen als ze iets aan de buitenkant van een pand willen veranderen. Bovendien wonen mensen boven de winkels en wanneer zij besluiten niet mee te doen met een kwaliteitsverbetering van de benedenverdieping van een pand door de kwaliteit van de bovenverdieping eveneens te verbeteren, zal alleen het onderste gedeelte van het pand aantrekkelijk ogen. Voor de Westzijde denkt Waagmeester echter dat door het feit dat de straat voornamelijk een straat is waar de lokale bevolking boodschappen doet (doelgericht en dagelijks), mensen een bepaalde blindheid ontwikkelen voor de minder mooie gedeelten van de straat ("consumenten lopen niet met hun hoofd naar boven gericht"). Ze erkent echter wel dat de kwaliteit van beide gedeelten van een pand (de boven- en benedenverdieping) uiteindelijk van invloed zijn op de kwaliteitsbeleving van consumenten. Uit het interview komt niet duidelijk naar voren wat ze precies vindt van de kwaliteit van de panden op de Westzijde. Wel zegt ze dat de panden historisch gezien al lange tijd een winkelfunctie hebben, van het juiste formaat zijn en betaalbaar zijn: de straat vormt een geschikt vestigingsmilieu voor (nieuwe) ondernemers. Verder geeft ze aan dat ondernemers van de Westzijde de uitstraling van de openbare ruimte in het algemeen niet aantrekkelijk, niet voldoende luxe vinden. Dus voornamelijk de kwaliteit van de stoepen, bankjes, prullenbakken en dergelijke. Daarnaast zal de concurrentie voor ondernemers van de Westzijde met het stadscentrum qua winkelaanbod steeds groter worden doordat het stadscentrum volledig wordt vernieuwd. Volgens Waagmeester is het de vraag of consumenten bereid zijn verder te lopen dan het stadscentrum als het daar al erg goed toeven is.

Wat betreft de uitstraling van de panden van de Peperstraat komt naar voren dat ze het eens is met mijn observatie dat veel panden in de Peperstraat verpauperd zijn. Volgens Waagmeester wordt daar dan ook nauwelijks gewinkeld (en zitten daar voor de lengte van de straat bovendien erg weinig winkels, alle gericht op doelgerichte boodschappen). Tot slot vormen beide aanloopstraten niet één geheel wat de uitstraling van de straten ten goede zou komen. De Westzijde is erg lang en het

belangrijkste winkelgebied van de straat zit grotendeels in een klein stukje van de straat aangrenzend aan het stadscentrum. Aan deze kant van de straat zitten ook de meeste winkelketens terwijl aan de andere kant van de straat voornamelijk zelfstandigen zitten. Slechts het gedeelte van de Westzijde vanaf de Stationsstraat wordt in de stad beschouwd als aanloopstraat van het stadscentrum, de rest van de straat niet. De Peperstraat kan eveneens niet als één geheel worden beschouwd maar volgens Waagmeester eerder uit vijf aparte blokken doordat een gedeelte van de straat op de brug ligt en een gedeelte achter het grote kruispunt (Oostzijde). Verder hebben de beide kanten van de straat geen contact met elkaar door de brede verkeersader in het midden.

Organisatorische factoren

De ondernemers van de Westzijde zijn met een eigen ondernemersvereniging vertegenwoordigd in de Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam (SBZ), waarbinnen verschillende ondernemers, horeca-, diensten- en vastgoedeigenaren van de binnenstad samen met de gemeente verenigd zijn. De ondernemers van de Peperstraat niet doordat de Peperstraat valt buiten het gebied waar de SBZ actief is. Volgens Waagmeester zijn de ondernemers van de Peperstraat ook niet ergens anders in een ondernemersvereniging georganiseerd.

De ondernemers van de Westzijde hebben heel eigen ideeën over de toekomst van hun straat en noemen hun straat “de fluwelen straat” van het stadsgebied door de aanwezigheid van specialistische zelfstandige ondernemers gericht op het hogere segment. Het is als ondernemer op de Westzijde niet verplicht lid te zijn van de vereniging (geen verplichte financiële bijdrage) waardoor slechts enkele (voornamelijk zelfstandige) ondernemers lid zijn van de vereniging en zij komen met plannen voor de gehele straat. Deze plannen moeten dan besproken worden samen met de andere partijen verenigd in de SBZ. De straat heeft als ambitie meer te worden dan slechts een straat waar dagelijkse of doelgerichte boodschappen worden gedaan. Ze willen zichzelf meer gaan profileren als een recreatieve winkelstraat door de openbare ruimten te verbeteren en busverkeer te weren uit de straat. Volgens Waagmeester is dit een zeer hoge ambitie, mogelijk onrealistisch. Ook zijn ze zich volgens Waagmeester als vereniging binnen de SBZ een beetje aan het afscheiden van de andere partijen door sterk op te komen voor de belangen van de eigen straat terwijl onvoldoende wordt samengewerkt met de overige partijen uit de SBZ. Daardoor trekken ze zich uit het grote geheel. De samenwerking tussen de overige partijen in de SBZ zou namelijk soepel verlopen. De ondernemersvereniging van de Westzijde bestaat volgens Waagmeester nog te kort om al iets concreets bereikt te hebben.

Ondernemers (van in ieder geval de Westzijde) zijn volgens Waagmeester bereid te investeren in hun eigen pand, dit is noodzakelijk om niet ten onder te gaan als winkel. Ze zijn niet bereid te investeren in de openbare ruimten, wat volgens Waagmeester logisch is aangezien het onderhoud hiervan bij de gemeente thuishoort.

Op de vraag of het verschil in succes tussen de twee straten geheel of gedeeltelijk verklaard kan worden uit het wel of niet succesvol handelen van ondernemers uit de straten wordt dan ook het antwoord gegeven dat ze niet denkt dat verschil in succes verklaard kan worden uit het samenwerkingsverband. In plaats daarvan denkt ze dat historische omstandigheden er de oorzaak van zijn dat je je als ondernemer goed kunt vestigen op de Westzijde: het was in het verleden al een (belangrijke) winkelstraat waarvoor mensen bereid waren vanuit het stadscentrum een flink stuk de hoek om te lopen (de Westzijde in; dit is tegenwoordig een stuk minder geworden), de panden zijn

van een goed formaat en goed betaalbaar en er zitten bovendien veel lokale (zelfstandige) ondernemers. De Peperstraat zou naast de tegenwoordig onaantrekkelijke uitstraling last hebben van de scheiding die de rivier de Zaan vormt (natuurlijke barrière) tussen de straat en het stadscentrum. De Beatrixbrug (die regelmatig opengaat) is onderdeel van deze barrière.

Conclusie

De verschillen in succes tussen de Peperstraat en de Westzijde kunnen voornamelijk verklaard worden uit fysieke factoren. De Peperstraat is ongeorganiseerd, de Westzijde is georganiseerd maar heeft een ondernemersvereniging die nog niets concreets heeft bereikt. Het verschil in uitstraling en winkelaanbod zijn de fysieke factoren die het verschil in succes tussen de straten op dit moment voornamelijk zullen verklaren samen met de natuurlijke barrière die de rivier de Zaan voor de Peperstraat vormt. In de toekomst is het echter mogelijk dat de ondernemersvereniging van de Westzijde het verschil in succes tussen de straten verder vergroot. Dan is het wel noodzaak dat ze wat beter gaan samenwerken met de andere partijen van de SBZ.

Interview met Bart de Brouwer

De heer Bart de Brouwer is adviseur onder de "Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer", "Afdeling Economie en Wonen" van de gemeente Amersfoort. Aan de hand van de topiclijst (zij bijlage) zijn hem verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Arnhemseweg en Kamp. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Wat betreft de uitstraling van de straten geeft de Brouwer aan dat op de Kamp fysiek wat moet gebeuren. De pandeigenaren en ondernemers die daar zitten vinden dat zelf ook. Een aantal panden in de straat heeft onaantrekkelijke gevels en of luifels die ze willen aanpakken. Naar eigen observatie zijn de meeste panden dus wel aantrekkelijk om te zien maar verdere verbetering van de minder mooie elementen is natuurlijk altijd positief te noemen. Verder vormt de straat volgens de Brouwer niet helemaal één geheel en is een soort knip te zien in de straat: de branchering in het begin van de straat (vanaf stadscentrum) is anders dan aan het einde van de straat (daar zitten meer andersoortige, etnische ondernemingen en is de meeste leegstand). Een kracht van de straat is de diversiteit aan verschillende winkels en ondernemingen maar dat is ook meteen de zwakte: er is geen duidelijk stempel te drukken op de (identiteit) straat. De Brouwer geeft aan minder beeld te hebben bij de Arnhemseweg aangezien deze niet tot de binnenstad wordt gerekend (waar hij actief is). Wel geeft de Brouwer aan dat de Arnhemseweg een soort overgangsgebied vormt tussen het stadscentrum en de Leusderweg en dat het verder een echt drukke verkeersstraat is waar mensen zeker niet recreatief zullen gaan winkelen. De Arnhemseweg wordt beschouwd als een dienstenstraat met enkele winkels en een solitaire (losstaande) supermarkt.

Organisatorische factoren

De pandeigenaren van de Kamp zijn verenigd in de Vereniging Eigenaren Binnenstad Amersfoort (VEBA), een aantal ondernemers van de Kamp zullen aangesloten zijn bij de Ondernemersvereniging voor de gehele binnenstad maar er is verder geen aparte ondernemersvereniging voor de Kamp. Wel is er voor de Turkse ondernemers uit de straat een Turkse ondernemersvereniging. Het hoogste samenwerkingsverband tussen verschillende partijen op dit gebied is het "Platform Economie Binnenstad" waar de verschillende ondernemersverenigingen en eigenaren / eigenarenverenigingen, de horeca, cultuur, bewoners, gemeente en ondernemersfonds van de binnenstad in verenigd zijn

(de Arnhemseweg valt officieel buiten de binnenstad). Voor het ondernemersfonds zijn alle ondernemers uit de binnenstad verplicht reclamebelasting te betalen (de naam van een winkel op de gevel van een pand telt al als reclame dus vrijwel elke ondernemer betaalt). Uit dat fonds kunnen dan weer bepaalde projecten betaald worden. Waar het geld aan wordt besteed mag uiteindelijk bepaald worden door een Stichting waarnaar het geld uit het ondernemersfonds gaat. In de praktijk kunnen de verschillende partijen van het Platform Economie Binnenstad echter met initiatieven komen bij de Stichting en dan wordt er gestemd (tussen de partijen) waaraan het geld besteed gaat worden. Aan het ondernemersfonds is bovendien een binnenstadmanager gekoppeld die verschillende dingen coördineert. Volgens de Brouwer zijn er wel eens tegenstrijdige belangen tussen voornamelijk de gemeente en de overige partijen van het Platform Economie Binnenstad. De andere partijen, bijvoorbeeld pandeigenaren willen dan geld van de gemeente voor een bepaald project terwijl de gemeente ofwel vindt dat ze dit zelf moeten betalen ofwel dat er gewoonweg te weinig geld voor beschikbaar is.

Vooraf de pandeigenaren van Kamp maken plannen voor hun straat (met instemming van de bewoners uit de straat) samen met de binnenstadmanager uit het ondernemersfonds en de gemeente op de achtergrond. Zij zijn ook degenen die waar nodig bereid zijn te investeren in de winkelpanden. De ondernemers hoeven daar niet direct aan bij te dragen maar indirect kan natuurlijk wel de huur verhoogd worden door de pandeigenaren. Ondernemers en pandeigenaren vinden dat de gemeente moet investeren in openbare ruimten. Dat de pandeigenaren zo actief zijn kan verklaard worden uit het feit dat veel eigenaren uit (de buurt) Amersfoort komen en daardoor een sterke binding hebben met de stad (ze willen dat panden er goed uitzien). De ondernemers van Kamp zijn minder actief. De organisatiegraad van de ondernemers van Kamp is volgens de Brouwer maar “zozo”.

De pandeigenaren gaan echter samen weer niet zover dat ze daadwerkelijk proberen de straat een eigen, unieke identiteit te geven. Als eerder aangegeven is de diversiteit aan de ene kant een sterkte van de straat maar aan de andere kant door gebrek aan identiteit een zwakte. Mogelijk moet hier (iets) meer sturing aan worden gegeven. Volgens de Brouwer zijn de meeste pandeigenaren van de Kamp allang tevreden als hun pand überhaupt gevuld is.

Volgens een collega van de Brouwer zijn ondernemers en eigenaren van de Arnhemseweg in het geheel niet georganiseerd waardoor hier verder niet op in kan worden gegaan.

De Brouwer is naar eigen zeggen heilig overtuigd dat een verschil in succes tussen aanloopstraten verklaard kan worden uit het wel- of niet succesvol handelen van ondernemers (door goed georganiseerd te zijn). Wanneer bijvoorbeeld in een straat bepaalde winkels zijn waar mensen graag naartoe komen en de uitstraling van bijvoorbeeld de panden goed is verzorgd (door ondernemers en of pandeigenaren), dan kan dit een hele straat optrekken. Naast ondernemers kunnen dus ook eigenaren het verschil maken (voor de aanloopstraat Kamp nemen voornamelijk de pandeigenaren de verantwoordelijkheid voor het behouden en verbeteren van de kwaliteit van de straat op zich). Naast het initiatief waar eigenaren van Kamp nu mee komen (verbeteren gevel/luifel kwaliteit) noemt de Brouwer ook de Kleine Sint Jansstraat (zijstraatje van Kamp) als voorbeeld. Deze straat is in handen van één eigenaar en deze heeft de hele straat opgeknapt door bijvoorbeeld bloembakken te plaatsen, alleen leuke, passende winkels toe te laten in de panden en de uitstraling van de panden goed te verzorgen.

Conclusie

De pandeigenaren van de aanloopstraat Kamp zijn georganiseerd en komen met initiatieven om de straat verder te verbeteren. Zowel de ondernemers als pandeigenaren van de aanloopstraat Arnhemseweg zijn niet georganiseerd. De Arnhemseweg doet het qua leegstand stukken beter dan de Kamp (zie “selectie aanloopstraten”). De meeste leegstand van de Kamp is echter gesitueerd aan het einde van de straat (weg van het stadscentrum) en het aantal winkels in de straat is slechts met één afgenomen over de periode 2008-2012 terwijl het aantal diensten- en horecavestigingen over dezelfde periode er zelfs zijn toegenomen. De straat doet het dus qua leegstand het minst goed van de geselecteerde aanloopstraten maar nog steeds niet slecht. De acties door de pandeigenaren van Kamp zijn blijkbaar tot nu toe onvoldoende effectief geweest om de toename van leegstand over de periode 2008-2012 te voorkomen. Het relatieve succes qua leegstand van de Arnhemseweg ten opzichte van de Kamp kan niet verklaard worden uit organisatorische factoren aangezien ondernemers en eigenaren van de Arnhemseweg niet georganiseerd zijn en kan te maken hebben met het feit dat veel winkels op de Arnhemseweg in de periode 2008-2012 vervangen zijn door diensten (Locatus, 2012) terwijl het aantal winkels op de Kamp in diezelfde periode stabiel is gebleven (Locatus, 2012). Daarnaast is het mogelijk dat de Arnhemseweg op een lager niveau (lagere huurprijzen) opereert dan de Kamp. Dit neemt niet weg dat succesvol georganiseerde ondernemers en of pandeigenaren van invloed kunnen zijn op het succes van hun straten: het verbeteren van de kwaliteit van gevels/luifels zoals eigenaren op de Kamp proberen of het verbeteren van de uitstraling van een gehele straat door een eigenaar kunnen een straat absoluut optrekken zoals aangegeven door de Brouwer. Acties door de pandeigenaren van de Kamp zijn weliswaar onvoldoende geweest om leegstand te voorkomen maar hebben mogelijk nog meer leegstand voorkomen en kunnen in de toekomst het succes van hun straat verder verbeteren, zeker als ze er daarbij voor kiezen hun straat meer een eigen identiteit te geven.

Interview met Nel de Jager

Mevrouw Nel de Jager is eigenaar van haar eigen bedrijf “de Jager Winkelstraatmanagement”. Ze is winkelstraatmanager van o.a. de Haarlemmerbuurt (Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk) en geeft verder regelmatig les in het vak “Marketing, Stedenbouw & Urban Planning”. Ze heeft allereerst aangegeven dat de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk niet los van elkaar gezien kunnen worden, ze worden beschouwd als één geheel. Voor dit onderzoek zijn de straten echter wel als afzonderlijke straten beschouwd aangezien het officieel wel twee straten zijn. Aangezien veel consumenten de Haarlemmerbuurt als één geheel zullen beschouwen (straten lopen zonder grote onderbreking in elkaar over en uitstraling is “soortgelijk”) zijn de Jager vragen gesteld omtrent de gehele Haarlemmerbuurt waarbij ervan uit is gegaan dat antwoorden eveneens van toepassing zijn op enkel de Haarlemmerstraat (aangezien deze een belangrijk onderdeel vormt van het geheel). Aan de hand van de topiclijst (zie bijlage) zijn de Jager verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Haarlemmerbuurt en Kinkerstraat. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Over de uitstraling van de Haarlemmerbuurt geeft de Jager aan dat de straat druk kan zijn. Dit heeft ook te maken met werkzaamheden op de Prins Hendrikkade voor de Noord-Zuidlijn die gebouwd wordt (2012) waardoor het (gemotoriseerd) verkeer niet goed kan doorstromen en er sluiptverkeer is. Verder is de straat een belangrijke fietsroute van het Westerpark naar het Centraal station en omgekeerd. De grootste drukte in de straat is tussen 8 en 10 uur in de ochtend en tussen 17 en 19 uur in de avond. Naast fiets- en autoverkeer is de straat druk met brommers, scooters en motoren

(twee-richtingen terwijl auto's eenrichtingsverkeer hebben) waardoor het er soms onveilig aanvoelt volgens de Jager. Bevoorrading van winkels gebeurt in de straat (aangezien dit niet mogelijk is via achteringen) waardoor de straat nog drukker is. Sommige mensen willen minder verkeer bijvoorbeeld door van het gebied een voetgangerszone te maken. Volgens de Jager hoort de drukte een beetje bij een stadse straat en moet hier pas wat aan veranderen indien ondernemers uit de straat zelf met ideeën komen om hier verandering in te brengen, wanneer ze zelf denken daar baat bij te hebben. Ze moeten volgens de Jager niet (van bovenaf) verplicht worden dit te doen. De panden van de Haarlemmerstraat zijn over het algemeen goed onderhouden en verkeren grotendeels in oorspronkelijke staat. Het winkelaanbod is "sjiek en sjofel" door elkaar heen: van alles wat: duur en goedkoop, voor jong en voor oud. De Jager: "De winkelstraten hebben een breed aanbod aan winkels waar men dagelijkse boodschappen kan doen, er is een goed aanbod aan winkel-, verblijfs- en recreatieve functies. Kortom, alles in huis, zij het op kleinschalig niveau."

De Kinkerstraat heeft volgens de Jager sterk te lijden onder overbewinkeling van het gebied met sterke concurrentie met het Bos- en Lommerplein en het Mercatorplein op korte afstand. Zo is het Bos- en Lommerplein een aantal jaren geleden enorm opgewaardeerd met onder andere de bouw van een nieuw grootschalig winkelcentrum en parkeergarage. Dergelijke kwaliteiten ontbeert de Kinkerstraat waardoor de straat weinig aantrekkingskracht heeft voor mensen van buiten de buurt. Daarom is de Kinkerstraat volgens de Jager voor een groot deel afhankelijk van de koopkracht in de directe omgeving. Ook wordt een deel van de routing richting het centrum tegenwoordig (2012) overgenomen door de Bilderdijkstraat die haaks staat op de Kinkerstraat. Verder is de straat chaotisch en onoverzichtelijk door o.a. de bruggen en kruispunten en redelijk veel "dode" stukken die niet echt uitnodigen. Bovendien is één kant van de straat in de jaren 80 gesloopt en vervolgens vernieuwd, die kant ziet er goed uit. De andere kant van de straat is niet vernieuwd en bestaat uit deels verpauperde oudbouw. Bovendien was in de jaren 80 besloten voor de nieuwbouw een langdurig brancheringspatroon op te stellen. Dat wordt nog steeds een beetje geprobeerd (wel veel minder) en dit heeft een negatief effect (gehad) op de straat aangezien veel winkels die daar goed zouden kunnen zitten geweerd zijn. De straat is volgens de Jager al met al onaantrekkelijk om langdurig in te verblijven alhoewel ze het huidige winkelaanbod op de Kinkerstraat zeker niet slecht noemt.

Organisatorische factoren

De ondernemers van de Haarlemmerstraat, Haarlemmerdijk en Haarlemmerplein zijn georganiseerd in een ondernemersvereniging voor de Haarlemmerbuurt. Sinds 2012 is een BIZ (bedrijveninvesteringszone) ingesteld voor het gebied waaraan iedere ondernemer die in de Haarlemmerbuurt gevestigd is verplicht is financieel aan bij te dragen (heffing vindt plaats via belasting). Volgens de Jager is er een sterk community gevoel aanwezig in de Haarlemmerbuurt en zijn ondernemers bereid elkaar te helpen en klanten soms naar elkaars winkels te verwijzen: iedere winkel heeft zijn eigen plaats in de straat. Klanten merken dat en voelen zich daardoor prettig in de straat. De Jager zelf heeft naar eigen zeggen als winkelstraatmanager van de Haarlemmerbuurt een spilfunctie tussen de ondernemers, de eigenaren en de gemeente. Elke partij is nodig: "de gemeente faciliteert (maakt regelgeving), de eigenaren hebben het vastgoed in handen en de ondernemer moet ondernemen". Belangen van partijen kunnen afwijken maar het is belangrijk met elkaar in dialoog te gaan want uiteindelijk heb je elkaar nodig (dit gebeurt ook). En als bepaalde partijen ideeën hebben die een negatieve invloed op de straat kunnen hebben komt de Jager in actie. Bijvoorbeeld toen de straat werd uitgeroepen tot leukste winkelstraat (NLStreets, 2011) betekende

dat voor een aantal vastgoedeigenaren dat zij met voorstellen kwamen om de huurprijzen te verhogen. De Jager heeft onderhandelt met ondernemers zodat ze “nee” zeggen tegen te dure panden en de eigenaren duidelijk gemaakt dat het leuke winkelstraatje verdwijnt zodra de huren te hoog worden (dan verdwijnen veel kleine zelfstandigen). Omgekeerd zijn er ondernemers geweest die klaagden over te hoge huren maar die volgens de Jager jarenlang te weinig huur betaald hebben (minder huur dan de waarde van een pand) en mogen ze van geluk spreken dat ze daar al die tijd van hebben kunnen profiteren. Ze kijkt per situatie welke partij ze moet kiezen en zegt over zichzelf: “Ik ben realist. Ik ga niet af op praatjes, ik ga af op de reële situatie. En ik kan niet meehuilen met de wolven.” In een aantal gevallen lukt het ook niet bepaalde partijen te overtuigen en of werken partijen niet goed samen met elkaar. Dat is dan onderdeel van het “spel”. Het aanbod aan zelfstandige winkeliers in de straten wordt zoveel mogelijk beschermd door met alle betrokken partijen samen te bepalen welke winkels en voorzieningen wel en welke niet in de straat zouden moeten komen. Grote winkelketens worden dan ook zoveel mogelijk geweerd volgens de Jager.

Voor de Kinkerstraat zelf is geen aparte ondernemersvereniging. Ondernemers kunnen aansluiten bij de ondernemersvereniging voor het gehele stadsdeel (“Ondernemersvereniging Oud-West”) of terecht bij winkelstraatmanager Monique Hofstede (Gemeente Amsterdam, Stadsdeel West, 2011). De Jager geeft echter aan dat de Kinkerstraat geen helder beleid heeft. Verschillende malen is geprobeerd de (voormalige) ondernemersvereniging van nieuw elan te voorzien maar ondernemers zaten niet allemaal op één lijn en de pogingen zijn op niets uitgelopen. Vroeger hoorde de straat bij het stadsdeel Oud-West en had het ook een winkelstraatmanager. Dit was echter een ambtelijk iemand die van bovenaf de straat iets probeerde op te leggen: top-down beleid in plaats van bottom-up. Tegenwoordig is dit stadsdeel samengevoegd met de Baarsjes en Westerpark tot een groter stadsdeel “West” en is opnieuw een winkelstraatmanager aangesteld voor de verschillende straten (voor de Kinkerstraat Monique Hofstede; Gemeente Amsterdam, Stadsdeel West, 2011). Op dit moment speelt volgens de Jager echter nog steeds dat ondernemers niet op één lijn zitten en verschilt de beleving per ondernemer. Teveel mensen met verschillende eigen belangen, dus nauwelijks een community gevoel. Verder is op de Kinkerstraat geen BIZ waardoor ondernemers geen verplichte bijdrage hoeven te leveren aan investeringen in de straat.

Verder hoort de Jager vaak dat ondernemers in de Kinkerstraat hun straat naar een hoger niveau willen tillen a la de Haarlemmerbuurt. Dit vindt ze niet verstandig aangezien het onmogelijk is daar een kopie van te maken en de Kinkerstraat veel verder buiten het centrum ligt, een aantal essentiële elementen mist en de eigen omliggende (woon)buurt te weinig koopkracht bezit. De straat zou zich moeten richten op de eigen (unieke) kracht, het eigen dna: “een oude volksbuurtstraat waar Jan met de pet en dergelijke kwam” met verschillende winkels voor de dagelijkse en doelgerichte boodschappen (versterken wat het gedeeltelijk al heeft).

De Jager denkt dat het verschil in succes tussen aanloopstraten (en in dit geval tussen de Haarlemmerbuurt en Kinkerstraat) inderdaad verklaard kan worden uit het wel- of niet succesvol handelen van ondernemers (door goed georganiseerd te zijn) alsmede uit andere essentiële elementen (fysieke factoren en andere organisatorische factoren) die kunnen zorgen voor een langer verblijf van consumenten in de Kinkerstraat. De verschillende partijen betrokken bij de Haarlemmerbuurt (en dus ook Haarlemmerstraat) hebben hun onenigheden maar werken wel samen en hebben al veel bereikt (juiste huurniveaus, goede onderlinge contacten waardoor een betere sfeer in de straat is ontstaan etc.). De partijen betrokken bij de Kinkerstraat willen iets van hun straat

maken dat niet past in het dna-profiel van de straat. Bovendien kunnen de partijen niet goed met elkaar overweg en speelt de één de baas over de ander. Dit komt het functioneren van de winkelstraat niet ten goede.

Interview met Jacob van der Zwan en C. J. Dippel

De heer Jacob van der Zwan is als teamleider van Team Zuid werkzaam bij de Dienst Ruimtelijke Ordening in Amsterdam. De heer C. J. Dippel is werkzaam als beleidsadviseur Economische Zaken Amsterdam. Aan de hand van de topiclijst (zij bijlage) zijn hen verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Haarlemmerstraat en Kinkerstraat. De kern van dit interview wordt hier besproken.

Alvorens in te gaan op de straten zelf moet gezegd worden dat zowel van der Zwan als Dippel een andere definitie van aanloopstraten hanteren. Voor hen zijn aanloopstraten de zijstraten van een straat die echt winkelstraat is. De aanloopstraten naar mijn definitie in het theoretisch kader scharen zij (voornamelijk) onder B-winkelgebieden, en dit zijn in Amsterdam veel meer straten dan de paar die in dit onderzoek voorkomen. Voor in ieder geval Dippel brengt de term “aanloopstraat” een negatieve connotatie met zich mee.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Over de uitstraling van de Haarlemmerstraat geeft van der Zwan aan dat het een smalle straat is, het verlengde van een dijk: het is “echt” een straat met aan twee kanten een stoep. Auto’s zijn er bijna te gast. De straat doet het op dit moment erg goed, is hip (Dippel) en heeft sinds een aantal jaren een grote opleving gekend, grotendeels door inspanningen van winkelstraatmanager Nel de Jager. In het gebied rondom de Haarlemmerstraat hebben ook veel stedelijke ontwikkelingen plaatsgevonden (o.a. nieuwe woningen) en mensen uit dat gebied hebben zich steeds meer aangetrokken gevoeld tot de straat. Daarvoor is het een hele tijd een straat geweest die er verkommerd bij lag. Op dit moment voelt de straat volgens van der Zwan wel de toenemende druk van filiaalbedrijven die daar graag willen zitten: wanneer deze daar toegelaten worden zou dit het begin van het einde van de straat kunnen betekenen in de zin dat de straat dan haar bijzondere karakter kan verliezen. Dit wordt echter zoveel mogelijk voorkomen door de samenwerking van Nel de Jager met de eigenaren van de panden (interview de Jager).

De Kinkerstraat is een veel bredere straat buiten de Singel met bredere banen voor auto’s en tram, en andersoortige bebouwing. De hele structuur en schaal is anders dan bij de Haarlemmerstraat. De straat vormt een belangrijke auto- en tramroute richting de binnenstad en heeft voor omwonenden in ieder geval een functie voor de dagelijkse boodschappen (Dippel). Passanten die door de straat komen moeten steeds “sprongetjes” maken van het ene gedeelte van de straat naar het andere door de verschillende bruggen en kruispunten (de straat vormt qua bewinkeling niet één geheel). Volgens Dippel is de bewinkeling van de straat uit elkaar getrokken en het stadsdeel waar de straat bij hoort (Oud-West) wil mogelijk winkels meer gaan concentreren (clusteren) in het middengedeelte van de straat (waar nu de meeste winkels zitten). In de andere gedeelten van de straat kunnen dan bijvoorbeeld kleine ambachtelijke bedrijven komen of niet-winkelfuncties. Vroeger zaten veel elektronica-zaken in de straat. Tegenwoordig zijn veel van deze zaken verdwenen en heeft de straat de identiteit die het had verloren terwijl er geen nieuwe voor in de plaats is gekomen, aldus van der Zwan. Toch heeft de straat volgens van der Zwan een eigen gewaardeerde functie en draagt het bij aan diversiteit in de stad, de straat is wat volkser en het is

goed dat er zulke straten zijn. De straat heeft ook nog wel een profiel volgens zowel van der Zwan als Dippel. Dit profiel is echter aan het eroderen en wanneer niet snel een nieuwe identiteit gevonden wordt, kan het leiden tot een toename van leegstand.

Organisatorische factoren

In plaats van opnieuw te vragen naar de mening van de geïnterviewden over de organisatie van beide straten is hun mening daarover gevraagd aan de hand van uitspraken gedaan door Nel de Jager. Alvorens hiernaar te vragen gaf van der Zwan echter uit zichzelf al aan dat het straatmanagement van Nel de Jager de Haarlemmerstraat erg succesvol heeft gemaakt. Aangezien zij zelf al aangaf een spilfunctie te hebben tussen verschillende partijen en zij nooit alleen de straat kan hebben opgewaardeerd is het nu nog duidelijker dat zij de verschillende partijen op een succesvolle manier bij elkaar heeft gebracht en dat ze samen de straat hebben opgewaardeerd / verbeterd. De organisatie van de Haarlemmerstraat is succesvol te noemen. Hier is verder niet dieper op ingegaan.

Voor de Kinkerstraat is de geïnterviewden eerst voorgelegd dat volgens winkelstraatmanager Nel de Jager verschillende ondernemers van de Kinkerstraat een straat willen maken die soortgelijk is aan de Haarlemmerstraat. Terwijl dit niet bij de functie van de straat past en bovendien slecht samengewerkt wordt tussen ondernemers (interview de Jager). Van der Zwan & Dippel geven allereerst aan dat zij geen invloed hebben over het type winkels in een straat. Dit bepaalt de consument en die stemt met zijn voeten: in een straat komt wat door consumenten gevraagd wordt. Wel geven zij aan dat ze het niet verstandig zouden vinden als ondernemers van de Kinkerstraat zouden proberen de Haarlemmerstraat te kopiëren aangezien dit niet kansrijk is. Zij betwijfelen ook of winkeliers zullen proberen een kopie van de Haarlemmerstraat te maken. Er zal naar zij hopen eerder worden geprobeerd het succes van de Haarlemmerstraat te kopiëren maar dan met een eigen benadering en eigen branchering: stimuleren van winkels en zaken die van oudsher meer bij de Kinkerstraat passen. Het verkrijgen van een nieuwe identiteit is hierbij noodzaak. Het gebrek aan samenwerking kan volgens van der Zwan ook veroorzaakt worden door het relatief grote aandeel filiaalbedrijven in de straat: ondernemers van deze bedrijven hebben over het algemeen minder binding met lokale ondernemers. Van der Zwan en Dippel weten verder niet precies hoe (goed) samengewerkt wordt tussen de verschillende partijen die betrokken zijn bij de straat.

Aangezien beide geïnterviewden voor de gemeente werkzaam zijn is hen ook gevraagd hoe zij als gemeenteambtenaar tegen de sterke concurrentie aankijken waar de Kinkerstraat op dit moment mee te kampen heeft (en of zij actie ondernemen): van het Bos- en Lommerplein en het Mercatorplein. Dippel en van der Zwan geven aan dat voor ondernemers uit bestaande winkelgebieden als de Kinkerstraat concurrentie met andere winkelgebieden prima is: de ondernemer is per definitie in staat te ondernemen zodat hij voldoende omzet draait. Bij goed ondernemerschap hoort dat de ondernemers van de Kinkerstraat hun best doen eventueel verloren klanten terug te krijgen. Als gemeente hebben zij niets tegen concurrentie op zich. De consument bepaalt en de ondernemer moet daar op inspelen. De gemeente heeft, als partij, wel invloed bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer zij bijvoorbeeld een geschikte locatie zoeken voor een nieuw winkelcentrum of andere partijen komen met plannen voor een nieuw winkelcentrum in samenwerking met een projectontwikkelaar, wordt heel goed overwogen of realisering op een bepaalde locatie geen negatieve effecten gaat hebben op bestaande winkelgebieden. Als een winkelgebied al minder goed loopt laten ze niet toe daar een nieuw winkelgebied naast te maken, als dat alleen maar leidt tot leegstand. De gemeente heeft voornamelijk een adviserende taak bij nieuwe

stedelijke ontwikkelingen. In eerste instantie hebben de stadsdelen autonomie; binnen het centraalstedelijke kader kunnen ze met eigen plannen komen en elkaar beconcurreren. Maar alle moeten zich houden aan het door de gemeente gestelde detailhandelsbeleid en bij nieuwe of te wijzigen bestemmingsplannen is het verplicht advies aan te vragen bij de centraalstedelijke Commissie Winkelplanning (Dippel). Voor veel grotere initiatieven (wanneer het bijvoorbeeld gaat om veel vierkante meters) is bovendien advies nodig van de regiogemeentes. De adviezen zijn zwaarwegend. Indien partijen dit naast zich neer willen leggen moeten ze met zwaarwegende argumenten komen (Dippel). De winkelgebieden waar de Kinkerstraat mee concurreert bestonden echter al, de huidige concurrentieverhoudingen zijn daarom aan de ondernemers. Het is niet aan de gemeente zich hiermee te bemoeien (Dippel). Van der Zwan: "het is goed om te weten dat juist de ruimtelijke aspecten en de ruimtelijke structuur de aspecten zijn van waaruit de gemeente haar invloed geeft. Het gaat dus om ruimtelijke aspecten en niet om economische aspecten. Economische planning is niet toegestaan, ruimtelijke planning wel. Ruimtelijke planning kan overigens wel economische gevolgen hebben maar dat is toegestaan".

Van der Zwan en Dippel geven ook aan dat zij zeker denken dat ondernemers door goed ondernemerschap van invloed kunnen zijn op het succes van hun straat. Volgens hen is dit zelfs van doorslaggevend belang: zij hebben hart en feeling voor hun onderneming en hun straat en als zij (samen) reageren op een bepaalde gebeurtenis (bijvoorbeeld toenemende concurrentie) dan kunnen ze het verschil maken.

Conclusie

De verschillen in succes tussen de Kinkerstraat en de Haarlemmerstraat (Haarlemmerbuurt) kunnen voor een groot deel verklaard worden uit organisatorische factoren. De ondernemers en andere partijen betrokken bij de Kinkerstraat voeren al gedurende lange tijd een (beperkt) beleid waarbij de straat moet voldoen aan een bepaald brancheprofiel terwijl dit niet strookt met wat de straat ooit is geweest en geschikte winkels uit de straat weert. Bovendien kunnen partijen niet goed met elkaar overweg (mogelijk mede door het relatief hoge aantal filiaalbedrijven in de straat). Dit zal een negatieve invloed (gehad) hebben op hun daadkracht en succes. De Haarlemmerstraat kent daarentegen een hoge mate van samenwerking tussen ondernemers met elkaar en met andere partijen: de winkelstraatmanager, de pandeigenaren en de gemeente. Dit heeft daar zijn vruchten afgeworpen. Natuurlijk spelen van oudsher aanwezige fysieke factoren ook een rol in het verschil van de straten: de Kinkerstraat is een drukke verkeersstraat ver uit het stadscentrum terwijl de Haarlemmerstraat een drukke straat is dicht bij het stadscentrum waarbij het autoverkeer ondergeschikt is aan het voetgangers- en fietsverkeer.

Interview met Jan Appelman

De heer Jan Appelman is beleidsadviseur economie in Haarlem en houdt zich onder andere bezig met de Haarlemse detailhandel. Aan de hand van de topiclijst (zij bijlage) zijn hem verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Wagenweg en Zijlweg. De kern van dit interview wordt hier besproken.

Uitstraling (fysieke factoren)

Voor de Zijlweg is Appelman het met mijn observatie eens dat het een trafficstraat is waar mensen doelgericht komen winkelen. In de straat is geen sprake van verpaupering, de straat zit in een redelijk rijke buurt en de panden zijn statig. Bovendien is de woondruk heel hoog in Haarlem. Om deze reden

worden ook woongedeelten boven winkelpanden goed onderhouden zoals op de Zijlweg. De woongedeelten boven de winkels hebben een heel hoge marktwaarde. Wanneer een winkel leeg komt te staan kan altijd nog besloten worden een woning te maken van het pand waardoor lege panden uiteindelijk altijd gevuld worden. De laatste jaren is in de straat geïnvesteerd. Zo zijn bijvoorbeeld vakken aangebracht voor betaald parkeren. Appelman vergelijkt de huidige situatie van de straat met de situatie in 2002, volgens een Haarlemse structuurvisie uit dat jaar. Het aanbod aan winkels is sinds 2002 afgenomen in de straat. Volgens Appelman is dit een algemene trend in Haarlem: steeds meer winkels krijgen een niet-winkelfunctie. Het totaal aantal winkels in de stad neemt af terwijl het winkelvloeroppervlak ongeveer gelijk blijft: schaalvergroting van winkels. De twee supermarkten op de Zijlweg zijn inmiddels verdwenen waardoor de dagelijkse boodschappenfunctie van de straat voor de omliggende buurten op de aanwezigheid van een bakker en groenteboer na is verdwenen. Wel zijn net als toen nog steeds zeer specialistische winkels in de straat te vinden (voornamelijk dezelfde als toen) waaronder de muziekinstrumentenwinkel die al jaren in de straat gevestigd is, organisch is gegroeid en is blijven hangen. Consumenten komen doelbewust op dit soort zaken af.

De Wagenweg kan volgens Appelman eveneens gezien worden als trafficstraat aangezien de straat een grote doorgaande weg van Haarlem centrum naar Heemstede vormt. De straat is voor consumenten uit en buiten de buurt redelijk tot goed bereikbaar. Net als bij de Zijlweg is in de straat geen sprake van verpaupering, zit de straat in een redelijk rijke buurt en zijn de panden statig. De winkels in de straat worden door consumenten doelgericht bezocht.

De straat is niet meer wat het vroeger was doordat de routing in het gebied veranderd is. Vroeger was de straat een belangrijke doorgangsader voor auto's, tegenwoordig is deze rol min of meer overgenomen door de "Dreef". Deze straat loopt iets ten oosten van de Wagenweg (ongeveer parallel) en sluit beter aan op het "Houtplein" en het stadscentrum. Tegenwoordig komt daardoor minder verkeer door de Wagenweg. De straat moet het echt hebben van consumenten die daar doelgericht gaan winkelen.

Organisatorische factoren

Appelman geeft aan dat de organisatiegraad van ondernemers uit het centrum van Haarlem vele malen hoger en intensiever is dan in de buitengebieden zoals de aanloopstraten. Meestal is daar helemaal geen ondernemersvereniging, of anders allemaal erg low-profit. Zowel voor de Zijlweg als voor de Wagenweg is geen ondernemersvereniging. De organisatiegraad is laag in die straten en op organisatorisch vlak zijn ondernemers (en andere betrokken partijen) van de straten veel minder actief dan de ondernemers van de binnenstad. Volgens Appelman zijn investeringen in de straten door ondernemers niet echt nodig (en gebeurt dit niet of nauwelijks) aangezien geen verwaarlozing en of verpaupering is te vinden in de straten. Aangezien de straten niet het visitekaartje van de stad vormen, zijn bijvoorbeeld ook geen stimuleringsprogramma's voor de straten vanuit de gemeente georganiseerd. De straten maken niet het verschil voor de aantrekkingskracht van Haarlem, deze straten zitten allemaal in het stadscentrum. Bepaalde speciaalzaken die nu gevestigd zijn op de Zijlweg of de Wagenweg hebben wel degelijk aantrekkingskracht maar de locatie waar ze zitten is minder van belang door digitale aanwezigheid van de zaken en naamsbekendheid.

Veel ondernemers van de winkelstraten van de binnenstad zijn wel verenigd, in de ondernemersvereniging "City Haarlem". Daarnaast hebben verschillende straten uit de binnenstad eigen straatverenigingen zoals "de Kleine Houtstraat". Dit was nodig en gestimuleerd door de

gemeente aangezien ondernemers uit verschillende (niet A-winkel)straten uit het stadscentrum zich niet goed thuis voelden naast de ondernemers van de grote filiaalzaken (ketens) uit de kernwinkelgebieden van het stadscentrum.

Appelman denkt dat inderdaad een dynamische relatie tussen succes van detailhandelsondernemers enerzijds en dat van aanloopstraten anderzijds bestaat. Zelfstandige ondernemers kunnen in het bijzonder profiteren van een goede organisatie: “..de organisatiegraad, en naar buiten treding in de vorm van promotie en ondersteuning, dat je dat met elkaar gaat doen in organisatieverband, dus niet alleen als winkelier, maar ook als horecamaan, en als hotelman met elkaar, dat maakt een enorm verschil voor de zelfstandige winkelier, want die hebben natuurlijk niet dat voordeel van winkelketens dat je een landelijk en of internationaal, regionaal reclamenetwerk hebt”. Als voorbeeld van succesvolle samenwerking tussen zelfstandige ondernemers (en andere betrokken partijen) noemt hij de ondernemers van de Kleine Houtstraat. Zij zijn zich onderscheidend gaan bewegen ten opzichte van andere straten in de binnenstad als straat voor zelfstandige ondernemers. Ze organiseren daarbij allerlei evenementen voor hun straat en daar gaat werking vanuit, aldus Appelman. De straat is al twee maal verkozen tot leukste winkelstraat door NLStreets (2010).

Conclusie

Aangezien ondernemers van zowel de Wagenweg als de Zijlweg niet georganiseerd zijn kan het verschil in succes tussen de straten hier niet verklaard worden uit organisatorische factoren. Het verschil zit in fysieke factoren. De uitstraling van de (panden) Wagenweg is soortgelijk aan die van de Zijlweg met soortgelijke statige, historische panden en een soortgelijke verkeersader in het midden (hoewel de Zijlweg mogelijk iets drukker is dan de Wagenweg). Het is mogelijk dat de Wagenweg gewoonweg meer succesvolle winkels, horecagelegenheden en dienstvestigingen heeft waar consumenten doelgericht op afkomen dan de Zijlweg. Dit is echter puur speculatie en de precieze oorzaak van het verschil in succes tussen de straten blijft onduidelijk.

Interview met Manon den Blanken

Mevrouw Manon den Blanken is accountmanager detailhandel voor de gemeente Utrecht. Aan de hand van de topiclijst (zie bijlage) zijn haar verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Burgemeester Reigerstraat en Biltstraat. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Den Blanken geeft allereerst aan zich voornamelijk bezig te houden met de Utrechtse detailhandel in het algemeen en op een hoog schaalniveau. Een mening geven over de uitstraling van een bepaalde straat is eigenlijk wat te specifiek voor haar: voor meer informatie werd ik doorverwezen naar Danielle van der Kuyl van Hisa winkelstraatmanagement (geïnterviewd: kern van dit interview verderop in deze sectie). Ze kan echter wel zeggen dat de straten van oudsher doorlopende stadswegen (en aanloopstraten) zijn en dat veel verkeer door de straten komt. Verder geeft ze aan dat in de straten weinig eenheid in openbare ruimte te vinden is (straten ogen niet als één geheel). Verder denkt ze dat de Biltstraat voornamelijk een functie heeft voor de omliggende wijk waar mensen naartoe komen om dagelijkse boodschappen te doen. Verder zitten daar veel uitzendbureaus: de straat heeft ook een dienstfunctie. De Burgemeester Reigerstraat heeft eveneens een functie voor de omliggende wijk (dagelijkse boodschappen, doelgericht, recreatief) maar daarnaast ook een doelgerichte (evt. recreatieve) functie voor een veel groter publiek (“mensen komen van ver voor de speciale winkeltjes”). In beide straten is parkeren lastig.

Ze denkt bovendien dat de Burgemeester Reigerstraat in de mindset van de consument veel meer als winkelstraat wordt gezien dan de Biltstraat. De Biltstraat heeft ook een andere functie dan de Burgemeester Reigerstraat. Het winkelaanbod is aan het afnemen in de straat (komt overeen met gegevens Locatus 2008-2012) en ze denkt dat dit past bij de functie die de straat in de toekomst zal hebben: een functie voor de omliggende wijk voor het doen van dagelijkse boodschappen en daarnaast een dienstenfunctie. Door een overschot aan winkels en winkelgebieden in de stad denkt ze niet dat het realistisch is de winkelfunctie die de straat steeds minder heeft weer op te bouwen zoals die vroeger was. Beide straten zijn geschikt voor startende en of bijzondere (zelfstandige) ondernemers. De Burgemeester Reigerstraat is daarbij meer specialistisch, uniek en heeft een interessante mix van speciaalzaken.

Organisatorische factoren

Ook met betrekking tot organisatorische factoren gaf den Blanken aan hier wat verder vanaf te staan en ben ik doorverwezen naar van der Kuyl van Hisa. Wel geeft ze aan dat voor veel winkelstraten van Utrecht straatmanagers zijn aangesteld (bijvoorbeeld van Hisa), deze lopen rond in de straten en hebben contact met winkeliers, eigenaren en het wijkbureau. De straatmanagers gaan om de zoveel tijd met de afdeling EZ van het gebied en een accountmanager van de gemeente in periodiek overleg (zowel de Burgemeester Reigerstraat als Biltstraat hebben een straatmanager van Hisa zoals naar voren komt in het interview met van der Kuyl). Verder weet ze dat de Burgemeester Reigerstraat een actieve ondernemersvereniging hebben: zij organiseren allerlei activiteiten.

De gemeente zelf heeft een actieve rol in het uitzetten van KVO-trajecten (Keurmerk Veilig Ondernemen). De actieve rol zit hem vooral in het bij elkaar brengen van verschillende partijen (ondernemers, eigenaren, gemeente, politie en brandweer). De keurmerken gaan slechts over veiligheid maar vormen ook een goede waarborg voor onderlinge communicatie tussen de partijen (stimuleren communicatie). Den Blanken geeft bovendien aan dat de stad Utrecht sinds januari 2012 een ondernemersfonds heeft. Voor alle ondernemers en pandeigenaren (niet-woningen) in Utrecht is een opslag op de OZB (onroerende zaak belasting) gekomen. Deze opslag komt terecht in het ondernemersfonds en daar hebben gebieden naar evenredigheid trekkingsrecht uit indien bijvoorbeeld ondernemers samen met eigenaren uit een gebied samen tot een democratisch besluit zijn gekomen voor een bepaalde gezamenlijke uitgave (het geld mag besteed worden aan zaken, ontwikkelingen die van belang geacht worden voor een bepaald gebied). Aangezien iedere ondernemer en eigenaar hier verplicht aan mee moet betalen voorkomt men freeriders (profiteurs, die profiteren van andermans investeringen maar zelf niet meebetalen).

Naast het uitzetten van KVO-trajecten heeft de gemeente voornamelijk een adviserende taak. Om de zoveel tijd gaan ze met betrokken partijen uit de straten om de tafel en bespreken daarbij eventuele knelpunten in de straten. Vervolgens wordt gekeken of ze doorverwezen kunnen worden naar de juiste partij / instelling of dat de gemeente daarbij hulp kan bieden.

Tot slot maakt de gemeente beleid en richtlijnen die van invloed zijn op ondernemers in de vorm van bijvoorbeeld een ontwikkelingskader detailhandel waarvan onlangs (2012) een nieuwe is uitgekomen. Volgens den Blanken moet dit kader nog verder uitgewerkt worden en zijn ze bezig een verdiepingsslag te maken voor de verschillende Utrechtse wijken. In hoofdlijnen zijn de ambities van dit kader voor de gehele stad Utrecht: “een fijnmazige voorzieningenstructuur, die willen we waar

mogelijk ook behouden maar tegelijkertijd is dat ook wel weer een ambitie gezien de schaalvergroting van verzorgingsgebieden van winkelgebieden. Je hebt tegenwoordig een groter verzorgingsgebied nodig omdat je ook gewoon als winkelgebied groter moet zijn om voldoende consumenten te trekken". Den Blanken geeft dan ook aan dat het niet mogelijk zal zijn alle winkelgebieden van Utrecht in hun volledigheid in de loop van jaren overeind te houden. Voor de Biltstraat bijvoorbeeld ziet ze dus een krimpmodel.

In het interview met van der Kuyl van Hisa zal dieper worden ingegaan op de uitstraling en organisatie (organisatorische factoren) van de straten zelf.

Interview met Danielle van der Kuyl en Karen Witteveen

Mevrouw Danielle van der Kuyl is werkzaam als marktcoördinator en winkelstraatmanager voor Hisa (organisatie ter ondersteuning van winkeliersverenigingen). Mevrouw Karen Witteveen is werkzaam als winkelstraatmanager voor Hisa. Aan de hand van de topiclijst (zie bijlage) zijn hen verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Burgemeester Reigerstraat en Biltstraat. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Allereerst geeft van der Kuyl aan dat de Burgemeester Reigerstraat eigenlijk niet los van de Nachtegaalstraat gezien kan worden: het gebied wordt beschouwd als één winkelgebied. De ondernemers van beide straten zijn verenigd in één winkeliersvereniging voor het gehele winkelgebied en zij profileren zichzelf ook naar buiten toe als een eenheid. Voor dit onderzoek worden de straten echter wel als losstaande straten beschouwd aangezien het officieel twee afzonderlijke straten zijn. Aangezien deze straten onderbroken worden door een groot kruispunt ("Maliebaan") en qua uitstraling naar eigen observatie van elkaar afwijken is er bij dit interview voor gekozen wel door te vragen naar alleen de Burgemeester Reigerstraat (dit in tegenstelling tot het interview over de Haarlemmerbuurt waarbij vragen zijn gesteld over het gehele gebied).

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Zowel de Burgemeester Reigerstraat als Biltstraat hebben volgens van der Kuyl een hoge verkeersdruk. Naast gemotoriseerd verkeer ondervinden beide straten overlast van de vele fietsers, die bovendien vaak door rode stoplichten fietsen (komt de verkeersveiligheid niet ten goede). De verkeersveiligheid in het algemeen is een probleem voor beide straten (is te laag). Ook zijn veel te weinig fietsenstallingen te vinden in beide straten waardoor fietsen overal neergezet worden. Beide straten ogen (vooral) door de hoge verkeersdruk en rondslingerende fietsen wat rommelig. De ondernemers van de Biltstraat ondervinden bovendien veel hinder van de brede busbaan in het midden van de straat. De aanwezigheid van de busbaan op de Biltstraat is volgens Witteveen het grootste verschil tussen deze straat en de Burgemeester Reigerstraat: dit geeft ook fysiek een geheel andere uitstraling.

Witteveen denkt dat de Burgemeester Reigerstraat mede door de aanwezigheid van een busbaan op de Biltstraat beter bereikbaar is dan de Biltstraat hoewel voor beide straten de autobereikbaarheid niet optimaal is. Daarnaast heeft de Burgemeester Reigerstraat een prettige winkeluitstraling: bijna een dorps straatje met verschillende leuke winkeltjes. Het winkelaanbod is vooral specialistisch (hoger segment) maar ook wel een mix met horeca en winkels voor dagelijkse boodschappen. Volgens Witteveen is het een winkelstraat waar men gedurende langere tijd kan verblijven (recreatief). Deze recreatieve functie heeft de straat voornamelijk voor de inwoners uit omliggende buurten (Utrecht Oost). Consumenten die van verder komen doen hier eerder doelgerichte

aankopen hoewel het volgens Witteveen een kans is voor de ondernemers uit de straat ook consumenten van verder te verleiden langer in het gebied te verblijven (recreatief). Een probleem voor ondernemers van de Burgemeester Reigerstraat is de grote knip tussen deze straat en de Nachtegaalstraat die de “Maliebaan” (groot kruispunt) vormt. Hierdoor wordt het winkelgebied wat zij als één geheel profileren onderbroken. Verder zou het potentieel van de straat volgens Witteveen wat achteruit gaan door bijvoorbeeld een toename van leegstand. De ondernemers van de straat willen dit echter zoveel mogelijk voorkomen door samen met plannen te komen om de straat sterker neer te zetten. Hier wordt verder op ingegaan onder het kopje “organisatorische succes- en faalfactoren”.

Het voorzieningenaanbod in de Biltstraat is sterker gericht op diensten (deze hebben de laatste jaren verschillende winkels verdrongen) hoewel ook daar verschillende leuke recreatieve winkeltjes gevestigd zijn. Op het gebied van leegstand is de situatie voor de Biltstraat volgens Witteveen nijpender dan voor de Burgemeester Reigerstraat (komt overeen met Locatusgegevens 2012). De echte kracht van de Biltstraat moet hem volgens van der Kuyl echter zitten in verdere samenwerking tussen de ondernemers. De ondernemersvereniging van de Biltstraat (“Ondernemersvereniging Biltstraat”) is sinds 2011 veel actiever geworden en zij zijn druk bezig met actief winkels aantrekken die zij graag in hun straat willen: dit zijn op het moment voornamelijk biologische winkels (en voorkomen verdere verdringing winkels door diensten). Hier wordt verder op ingegaan onder het kopje “organisatorische succes- en faalfactoren”.

Organisatorische factoren

Beide straten hebben een eigen ondernemersvereniging. De Burgemeester Reigerstraat heeft dus samen met de Nachtegaalstraat een eigen vereniging: “Ondernemersvereniging Utrecht Centrum Oost”. De ondernemers van de Biltstraat zijn verenigd in de ondernemersvereniging: “Ondernemersvereniging Biltstraat”. De ondernemersvereniging Utrecht Centrum Oost is wel al veel langer actief dan de ondernemersvereniging Biltstraat. Volgens Witteveen kunnen de ondernemers van beide ondernemersverenigingen onderling goed met elkaar overweg en gaat het gemeenschappelijk belang van de straten voorop. Het in 2012 voor de gehele stad Utrecht ingestelde ondernemersfonds helpt beide ondernemersverenigingen succesvoller te maken.

Voor geheel Utrecht is dus sinds januari 2012 een ondernemersfonds ingesteld (zie interview den Blanken). Volgens van der Kuyl zorgt dit ondernemersfonds ervoor dat ondernemersverenigingen in het algemeen een slag kunnen maken in professionalisering: ondernemers zien wel degelijk het belang van samenwerken met elkaar en met bijvoorbeeld pandeigenaren of de gemeente (in het bijzonder tijdens de huidige crisis en in combinatie met de opkomst van internet en toenemende leegstand). Ze zijn echter zo druk met vechten voor hun eigen zaak dat weinig tijd overblijft voor straatmanagement. Zowel van der Kuyl als Witteveen worden enkele uren per jaar ingezet voor winkelstraatmanagement (licht) in de Burgemeester Reigerstraat en Biltstraat. Ondernemers kunnen daardoor een aantal taken uit handen geven. De straatmanagers helpen de ondernemers bijvoorbeeld door ze te helpen met het verhogen van de organisatiegraad en het verbeteren van onderlinge communicatie. Doordat geld uit het fonds weer gezamenlijk besteed mag worden door ondernemers uit de gebieden waar het geld vandaan komt, kan een gedeelte van het geld uitgegeven worden aan bijvoorbeeld extra ondersteuning in de vorm van winkelstraatmanagement door externe partijen als Hisa. Zo houden de ondernemers zelf meer tijd over voor kerntaken.

Plannen voor ontwikkelingen in de straten komen voornamelijk vanuit de ondernemers zelf (van onderaf). Voor een aantal projecten wordt dan wanneer nodig contact gezocht met andere partijen als pandeigenaren of de gemeente. De ondernemers van de Burgemeester Reigerstraat bijvoorbeeld hebben volgens Witteveen nu een traject gestart waarbij een extra professionaliseringslag wordt gemaakt met vijf werkgroepen die gaan kijken wat ze kunnen doen om leegstand te bestrijden (hoewel nog in een vroeg stadium). En daarvoor wordt ook weer contact gezocht met pandeigenaren. Verder worden bijvoorbeeld straatactiviteiten georganiseerd door de ondernemers of kleine ingrepen in de uitstraling gedaan (bijvoorbeeld het regelen van feestverlichting).

De ondernemers van de Biltstraat zijn dus sinds 2011 weer veel actiever geworden en zetten zich onder andere in om leegstand te bestrijden, actief winkels te trekken (en diensten te weren) en hebben onlangs een groenplan geïnitieerd samen met bewoners van de Biltstraat. Het is vooral een harde kern van ondernemers die zich hard inzet voor de gehele straat. De rest van de ondernemers wordt echter wel bereikt via ledenvergaderingen en nieuwsbrieven, zij vinden deze regeling prima. Leden van het bestuur benaderen winkels (ondernemingen) die ze graag in de straat willen hebben actief evenals makelaars die weer contact hebben met de pandeigenaren. Op deze manier kijken ze welke panden vrij zijn, wat de huurprijs daarvan is en welke winkels (ondernemingen) eventueel geschikt zijn voor deze panden. De ondernemers proberen een mooie balans te zoeken tussen voldoende dag- en voldoende avondhoreca, voldoende leuke winkeltjes en ook winkeltjes voor het doen van dagelijkse boodschappen. Op dit moment proberen ze wat betreft branchering dus voornamelijk een biologische lijn te volgen. Hiernaast proberen ze bijvoorbeeld stagiaires van grafische opleidingen te benaderen met de vraag of promotiebrochures voor de straat gemaakt kunnen worden (met daarin hoe de straat eruit zou kunnen zien). Deze brochures kunnen dan weer worden opgestuurd naar potentiële huurders. De ondernemersvereniging is volgens van der Kuyl bovendien een aanspreekpartij geworden voor de gemeente. Probleem is dat de vele dienstvestigingen van de straat hun eigen gang gaan en niet goed samenwerken met de vereniging (ze hebben zelf waarschijnlijk ook weinig belang bij de vereniging).

Zowel van der Kuyl als Witteveen denken dat ondernemers door goed georganiseerd te zijn invloed kunnen uitoefenen op het succes van hun straat. De ondernemers van de Burgemeester Reigerstraat zijn bijvoorbeeld al zolang georganiseerd dat organisatie en het succes van de straat volgens Witteveen niet helemaal meer los van elkaar gezien kunnen worden. Samenwerking vond vroeger voornamelijk plaats rond de feestdagen: het organiseren van activiteiten en dergelijke. Daarnaast werd ook wel samengewerkt voor kleine ingrepen aan de uitstraling of voor het verbeteren van de veiligheid in de straat. Het uitstralen van saamhorigheid daarbij naar buiten toe heeft bovendien ervoor gezorgd dat het publiek de straat als gezellig beschouwd. Tegenwoordig is de ondernemersvereniging nog actiever en serieuzer geworden: ze maken daarbij onder andere een start met het aanpakken van leegstand. De ondernemersvereniging van de Biltstraat is pas sinds 2011 weer veel actiever geworden en daardoor is het moeilijk nu al resultaten te zien (bijvoorbeeld minder leegstand). Zij zijn volgens van der Kuyl wel heel goed op weg en doen hun uiterste best leegstand en verdere krimp van het winkelbestand te bestrijden. De ondernemersverenigingen van beide straten zijn zich aan het professionaliseren: ze zijn serieuze gesprekspartners geworden van bijvoorbeeld de gemeente en zijn een actiever beleid aan het voeren (de ondernemersvereniging Biltstraat zelfs veel actiever).

Van der Kuyl geeft aan dat ondernemers door samen één gezamenlijk gezicht te vormen in een ondernemersvereniging sterker staan en als aanspreekpartij van bijvoorbeeld de gemeente de focus op hun gebied kunnen leggen terwijl een enkele ondernemer dit nooit voor elkaar zou krijgen. Witteveen denkt dat ondernemers door samen te werken een straat echt kunnen maken (bij goede samenwerking) of breken (bij slechte of gebrekkige samenwerking).

Conclusie

Organisatorische factoren kunnen verschillen in succes tussen de straten verklaren.

Beide straten hebben een actieve ondernemersvereniging. Die van de Biltstraat is echter pas weer sinds 2011 actief terwijl die van de Burgemeester Reigerstraat al jaren actief is. Mogelijk had de ondernemersvereniging van de Biltstraat de verdringing van winkels in de straat door diensten en het ontstaan van leegstand gedeeltelijk kunnen voorkomen indien ze eerder op hetzelfde niveau als tegenwoordig (2012) actief geweest zouden zijn. Door als vereniging actief op zoek te gaan naar winkels voor leegstaande panden had zowel leegstand als vestiging van diensten in deze panden mogelijk voor een deel voorkomen kunnen worden. Dit is echter puur speculatie en afhankelijk van de mate van succes van de ondernemersvereniging en andere factoren (bijvoorbeeld concurrentie met andere winkelgebieden). Zowel van der Kuyl als Witteveen durfden daar geen uitspraken over te doen. In de toekomst moet eerst nog blijken of de huidige aanpak van de ondernemersvereniging inderdaad succesvol is (goede resultaten oplevert). De ondernemersvereniging van de Burgemeester Reigerstraat heeft in de loop der jaren een positieve invloed gehad op het succes van hun straat door het organiseren van activiteiten, het doen van kleine ingrepen aan de uitstraling en het verbeteren van de veiligheid in de straat. Tegenwoordig zijn ze actiever en in een vroeg stadium met het aanpakken van leegstand. Toch kunnen verschillen tussen de straten lang niet alleen uit organisatorische factoren worden verklaard. De Burgemeester Reigerstraat heeft van oudsher een andere uitstraling dan de Biltstraat, deels door de busbaan op de Biltstraat en deels door de dorpsere en gezelligere sfeer die de Burgemeester Reigerstraat heeft (iets wat niet zomaar door goede samenwerking tussen ondernemers, in de Biltstraat gerealiseerd zou kunnen worden). Dit zal zeker ook gedeeltelijk de verschillen in succes tussen de straten verklaren.

Interview met Marije Drost

Mevrouw Marije Drost is senior beleidsadviseur ruimtelijke economie voor de gemeente Hilversum. Aan de hand van de topiclijst (zie appendix) zijn haar verschillende vragen gesteld omtrent de aanloopstraten Larenseweg en Emmastraat. De kern van dit interview wordt hier weergegeven.

Allereerst geeft Drost aan dat het hoge leegstandspercentage dat gegeven wordt door Locatus (27,0% in 2012) niet kan kloppen. Zelf geeft ze aan dat daar weinig panden leegstaan. Aangezien situaties in straten snel kunnen veranderen en de door Locatus gemeten leegstand mogelijk om tijdelijke leegstand ging is een nieuwe, eigen observatie gedaan in de straat waarbij nadrukkelijk gelet is op leegstaande panden. En inderdaad: in de gehele straat en voornamelijk in het winkelgedeelte van de straat staat vrijwel niets leeg. Een groot oud pand staat te koop in het niet-winkelgedeelte van de straat maar dit heeft nooit een winkelfunctie gehad en kan niet meegerekend zijn tot de leegstand volgens de gegevens van Locatus. Aangezien de straat verder beter scoort op andere fysieke factoren dan de Larenseweg, kan de straat gezien worden als aanloopstraat die het relatief goed doet binnen Hilversum in plaats van als straat die het relatief minder goed doet. De Larenseweg scoort op veel punten veel minder goed en zit op een kwalitatief laag niveau (qua winkelaanbod, uitstraling en dergelijke). Deze straat kan dan ook gezien worden als straat die het

juist relatief minder goed doet.

Uitstraling straten (fysieke factoren)

Volgens Drost verschillen beide straten sterk van elkaar: heel verschillende straten in heel verschillende wijken (Larenseweg: arbeiderswijk, Emmastraat: hogere inkomens). Voor de Larenseweg is het winkelgedeelte kort in verhouding tot de lengte van de straat. De straat wordt door de gemeente Hilversum niet beschouwd als aanloopstraat. De straat functioneert niet als onderdeel van het stadscentrum en heeft ook geen functionele relatie met het stadscentrum. De inrichting wordt door Drost "vrij sober" genoemd: aan de inrichting is de laatste jaren weinig veranderd en dure gebouwen zijn hier niet te vinden. In de straat is geprobeerd een Keurmerk Veilig Ondernemen te starten om zo de straat schoner, veiliger en overzichtelijker te maken. Hier was echter te weinig draagvlak vanuit de ondernemers uit de straat voor en het is dan ook niet gerealiseerd. De straat is een trafficstraat met een zeer wisselend voorzieningenaanbod ("manusje van alles", wat rommelig) en heeft voornamelijk een to-go functie voor consumenten (doelgericht to-go; consumenten doen vooral aankopen wanneer ze "toevallig" in de straat zijn). De straat heeft te lijden onder een verandering van de routing in het gebied: het Oosterspoorplein is heringericht waarbij een nieuwe fietstunnel onder het station is aangelegd. Deze komt echter niet uit tegenover de Larenseweg (maar tegenover de "Zuiderweg"). Vroeger vormde de Larenseweg een logische fietsroute vanuit de buurten aan die zijde van het station richting het stadscentrum. Tegenwoordig komen door de herinrichting echter veel minder fietsers door de straat: de ondernemers in de straat hebben hier last van (fietsers deden daar vaak snelle, kleine aankopen zoals het kopen van een pakje sigaretten). Ook voor de auto vormt de straat niet meer een logische route richting het centrum, voornamelijk door een drukke oversteek ("de Kleine Spoorbomen") waar men vaak in de file staat voor een spoorwegovergang. Daarnaast ontbeert de straat een duidelijke identiteit en heeft de straat last van concurrentie van het nabije wijkwinkelcentrum Seinhorst.

De straat is volgens Drost stabiel op een laag niveau (want weinig leegstand). De huurprijzen zullen een stuk lager liggen dan voor de Emmastraat en daardoor is het aanbod aan winkels marginaler. De kracht van de straat zit ook meteen in de lage huurprijzen: het is een beetje een probeergebied. De wijk over het spoor waar deze straat onderdeel van uitmaakt wordt gezien als creatieve wijk: zo wordt bijvoorbeeld de Oude Melkfabriek opgeknapt en krijgt het een woonfunctie in combinatie met een school en werkfunctie. Langs en in de omgeving van de Larenseweg zijn meer oude fabriekspanden te vinden die interessant zijn voor creatieve ondernemers. In de toekomst kan het gebied volgens Drost mogelijk een duidelijker functie krijgen als ontmoetingsplek in de creatieve wijk hoewel ze niet denkt dat de straat nog een echte winkelfunctie gaat krijgen.

Volgens Drost doet de Emmastraat het goed qua uitstraling: de straat is gelegen in een gebied met een hoger inkomensniveau. Daardoor is de uitstraling heel anders dan die van de Larenseweg. Panden hebben veelal een mooie architectuur en in de straat zijn bijvoorbeeld een aantal monumentale panden te vinden. Ondernemers zijn hier ook eerder geneigd te investeren in de kwaliteit van de panden dan de ondernemers op de Larenseweg. Verder is de straat heel veilig en worden in de straat in voorjaar tot en met najaar altijd geraniumbakken geplaatst, waarmee volgens Drost de functie van de straat als route van / naar het centrum wordt bevestigd. Door de straat komt veel auto en fietsverkeer: de straat is een belangrijke aan- en afvoeroute voor de fiets voor de achterliggende buurten (met de hogere inkomensgroepen). Daarnaast is de straat voor autoverkeer vooral een belangrijke route het centrum uit maar tot aan de straat "Achterom" ook een belangrijke

autoroute het centrum in. De straat heeft een duidelijke verkeersfunctie (trafficstraat). De gemeente Hilversum heeft een concept structuurvisie vastgesteld en is bezig met het uitwerken van de structuurvisie voor de stad tot het jaar 2030. Hierin worden plannen gemaakt om het winkelgedeelte van de Emmastraat ook weer tweerichtingsverkeer te geven. De ondernemingen in de straat kunnen dan profiteren van de toename van autoverkeer in dat gedeelte van de straat. De verkeersfunctie kan echt als kracht van de straat gezien worden. Qua winkelfunctie heeft de straat vooral een to-go en doelgerichte functie. Door de aanwezigheid van een internationale school aan de zuidkant van de straat zullen verschillende winkels (bijvoorbeeld broodjeszaak) klandizie hebben van scholieren. Straten als de Emmastraat zijn verder ook geschikt voor (startende ondernemers) winkels die zich zowel fysiek als online manifesteren en of winkels die gecombineerd worden met een vorm van dienstverlening, bijvoorbeeld het houden van workshops. Een aantal van dit soort winkels zijn daar gevestigd.

Organisatorische factoren

Drost geeft aan dat beide straten een niet-actieve, “slapende” (Larenseweg en Emmastraat) een ondernemersvereniging hebben. Beide straten hebben geen ondernemersfonds en of BIZ waardoor eigenlijk geen geld beschikbaar is voor het doorvoeren van verbeteringen of bepaalde ontwikkelingen in de straten. De verenigingen maken dan ook voor zover bekend bij de gemeente beide geen plannen voor de verbetering van de kwaliteit van de straten en werken niet samen met bijvoorbeeld eigenaren, ontwikkelaars of de gemeente. Zo’n vereniging komt slechts in actie wanneer een bepaald (negatief) incident zich voordoet. Zo is in de Emmastraat een tijd geleden overlast geweest van jongeren op straat en toen is de winkeliersvereniging in actie gekomen. Voor de ondernemingen, eigenaren en grote beheerders van de Hilversumse binnenstad (alleen voetgangersgebieden) is wel een organisatie en geldt een BIZ. Het centrum is goed georganiseerd, de straten erbuiten niet.

Volgens Drost kan een dubbeltje niet zomaar in een kwartje veranderen en kunnen sommige fysieke (basis)factoren van een straat niet veranderd worden door goede samenwerking zoals de ligging en de verkeersfunctie. Wel denkt ze dat het mogelijk is straten aantrekkelijker te maken door een goede samenwerking tussen ondernemers en andere partijen te bereiken. Zo gaan ondernemers van de Bussumsestraat (ook straat buiten stadscentrum) samen een promotiegidsje uitbrengen voor hun straat en iets dergelijks zouden de ondernemers van bijvoorbeeld de Emmastraat ook kunnen doen: de kracht van de straat (onderscheidend vermogen, identiteit) kan daarin naar voren komen en naamsbekendheid krijgen. Wel is het dan nodig verder te kijken dan de eigen straat en bijvoorbeeld samen te werken met de organisatie van het stadscentrum.

Conclusie

In eerste instantie leek op basis van gegevens van gegevens van Locatus (o.a. leegstand in 2012) de Larenseweg het beter te doen dan de Emmastraat. Uit dit interview komt naar voren dat dit niet klopt en dat juist de Emmastraat het relatief goed doet en de Larenseweg het minder goed doet. De verschillen in succes kunnen hier niet verklaard worden uit organisatorische factoren aangezien beide ondernemersverenigingen niet actief zijn. De fysieke factoren verklaren in dit geval de verschillen: de Larenseweg ligt in een minder welvarende arbeiderswijk en heeft een minder mooie uitstraling. De recente verandering van de routing in het gebied beperkt het aantal passanten in de straat. De Emmastraat ligt in de buurt van welvarende wijken, heeft een betere uitstraling door verschillende mooie panden en een belangrijke verkeersfunctie. Het winkelaanbod van de

Larenseweg is minder aantrekkelijk (marginaler) dan dat van de Emmastraat, hoewel moeilijk vergelijkbaar.

iii. Observatieschema

Het volgende schema is gebruikt voor de eigen observaties in de aanloopstraten:

1. Type straat

- 1-Trafficstraat
- 2-Ontdekstraat

2. Ligging straat

- 1-Van bronpunt naar kernwinkelgebied (of op route bronpunt-kernwinkelgebied)
- 2-Geen bronpunt maar aansluitend op kernwinkelgebied
- 3-Losstaande aanloopstraat, op zichzelf staand (sluit niet direct aan op kernwinkelgebied)

3. Bereikbaarheid straat

- 1-Goed
- 2-Gaat wel
- 3-Slecht

4. Parkeermogelijkheden

- 1-Goed
- 2-Gaat wel
- 3-Slecht

5. Inrichting openbare ruimte (CABE*)

- 1-Goed
- 2-Gaat wel
- 3-Slecht

* Aanwezigheid stoepen/stoepranden, mooie bestrating en kleurcontrasten, schone en droge oppervlakten, gebruik van hoogwaardige materialen, straten zijn goed onderhouden, voldoende brede bestrating, geen knelpunten en obstakels die in de weg staan van passanten, voldoende oversteekplaatsen, niet teveel (auto)verkeer, goede verlichting, straten geven een veilig gevoel, geen afval en graffiti, geen tekenen van asociaal gedrag in de straten, overzichtelijkheid en goede bewegwijzering, voldoende openbare ruimten, straten moeten al met al prettige verblijfplaatsen zijn

6. Aanwezigheid openbare voorzieningen (zoals toiletten, informatiepunt, straatmeubilair, fietsenstallingen, prullenbakken)

- 1-Goed
- 2-Gaat wel
- 3-Slecht

7. Straat oogt als één geheel

- 1-Ja
- 2-Nee

8. Winkelaanbod is voornamelijk gericht op koopmotief:

- 1-Doelgericht winkelen
- 2-Dagelijkse boodschappen
- 3-Recreatief winkelen

9. Straat is van het type*:

- 1-A-winkellocatie
- 2-B-winkellocatie
- 3-C-winkellocatie

*Gebaseerd op passantenstromen drukte-index, NVM 2012: niveau A-winkellocaties zitten op 50-100% van het maximum mogelijke aantal passanten, niveau B-winkellocaties op 10-50% van het maximum mogelijke aantal passanten, niveau C-winkellocaties op 5-10% van het maximum mogelijke aantal passanten.

iv. Topic-lijst

De volgende topic-lijst* is in grote lijnen gevolgd tijdens het houden van de diepte-interviews:

Inleiding

- Leegstand aanloopstraten (crisis, internet) wordt gezien als algemeen probleem, toch: verschillen tussen de mate van succes aanloopstraten
- Hoofdvraag: “Bestaat er een dynamische relatie tussen succes van detailhandelsondernemers enerzijds en dat van aanloopstraten anderzijds?”
- Deelvraag 1: “In hoeverre kunnen verschillen in succes tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit fysieke kenmerken van de straat (ruimtelijke, geografische aspecten, bereikbaarheid, uitstraling, doorstroming: fysieke succes- en faalfactoren)?”
- Deelvraag2: “In hoeverre kunnen verschillen in succes tussen aanloopstraten verklaard worden vanuit het handelen van ondernemers in de straten (organisatorische succes- en faalfactoren)?”

Fysieke succes- en faalfactoren

- Uitstraling van de straten (op basis observatieschema), hoe kijkt u daar tegenaan?

Organisatorische succes- en faalfactoren

- Zijn de ondernemers van de goed georganiseerd?
- Is er een hechte samenwerking tussen ondernemers, eigenaren, overheden en ontwikkelaars om samen tot een aantrekkelijk winkelgebied te komen en dit te behouden? (Hebben de partijen één gemeenschappelijk doel voor ogen of gaat iedere partij voor het eigen gewin?)
- Hoe ziet deze samenwerking eruit? (Oefenen ondernemers daadwerkelijk invloed uit?)
- Zijn ondernemers (en andere betrokken partijen) bereid te investeren in de straat?

Problemen / successen aanloopstraten

- Zijn er volgens u problemen in de straten en zo ja wat houden deze in?

- Waar ligt volgens u de kracht van de straten? (Is het koopmotief recreatief, doelgericht, dagelijks of een combinatie?)
- Kan het verschil in succes tussen de straten volgens u geheel of gedeeltelijk verklaard worden uit het wel- of niet succesvol handelen van ondernemers uit de straten (samenwerkingsverbanden)?

*Vormen rode draad maar zijn niet altijd precies gevolgd

Literatuur & gebruikte bronnen

BIS* (12-2011). Understanding High Street Performance. A report prepared by GENECON LLP and Partners. Pp. 5-6.

<http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&ved=0CCsQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.bis.gov.uk%2Fassets%2Fbiscore%2Fbusiness-sectors%2Fdocs%2Fu%2F11-1402-understanding-high-street-performance&ei=R5aCUPlck4DQBbn6gOgG&usg=AFQjCNEjr0rxT-uQtuLh0kRywyneWuVEQ>

Bressers N.C.M., I.I. Janssen & J.J.A.M. Smeets (2012). Een nieuw perspectief voor de aanloopstraat. *Service Magazine, maart 2012*, pp. 43-45.

BRO (27-04-2009). Gemeente Maastricht. Binnenstad: Plan van Aanpak Aanloopstraten. Eindrapport. <http://www.maastricht.nl/web/show/search?id=79054&langid=43&from=&to=&webid=26098&searchid=79029&subject=&google=true&keyword=plan+van+aanpak+aanloopstraten>

CABE** Space (2007). Paved with gold. The real value of good street design. www.cabe.org.uk/files/paved-with-gold.pdf

EuropaNU (2012). Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). http://www.europa-nu.nl/id/vga3f1usj7zg/europees_fonds_voor_regionale

Hall, S.M. (2011). High street adaptations: ethnicity, independent retail practices, and Localism in London's urban margins. *Environment and Planning, vol. 43, 11*, pp. 2571-2588.

Hermans M., P. van de Coevering & P. van der Waerden (2011). Ruimtelijke ontwikkelingen langs looproutes tussen parkeervoorzieningen en centrale winkelgebied. www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs11_052.pdf

Jones LangLaSalle (2011). Dutch Retail Market Bulletin – 2011. <http://www.joneslanglasalle.nl/Netherlands/nl-nl/Pages/ResearchDetails.aspx?ItemID=6262>

Jones LangLaSalle (11-2009). Retail Market Special 2009. De winkelstraat verandert. http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCCEQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.joneslanglasalle.nl%2FResearchLevel1%2FRetail_Market_Special_nov_2009.pdf&ei=U5OCUO3MKMSu0QWvv4HoBA&usg=AFQjCNHt0-RC7xE1JqL2IUJiV7SIGS0Tcg

Kamer van Koophandel (2012). Ondernemersfondsen / BIZ. Ondernemersfondsen in uw regio? <http://www.kvk.nl/lokale-informatie/den-haag/huisvesting-en-ruimte/ondernemersfondsen--biz/>

Kampioen (06-2012). Geef mij maar Amsterdam. Geheime adresjes van de Haarlemmerstraat. *Kampioen, 6*, pp. 78-82.

Klik Nieuws Eindhoven (15-05-2010). Kleine Berg wordt steeds meer horeca-sstraat.
<http://eindhoven.kliknieuws.nl/nieuws/102383/kleine-berg-wordt-steeds-meer-horeca-sstraat>

Kloosterveste.info (2011).
<http://www.kloosterveste.info/>

Limburgs Dagblad (05-08-2011). Commentaar: Aanloopstraten.

Locatus Explorer Verkooppunt Verkenner (2012).

Looff, B. de (2011). Trafficstraat en ontdekstraat, de trekkers van winkelgebieden. *Vastgoedmarkt, maart 2011*, pp. 79.

Molenaar, C. (2011). *Het einde van winkels? De strijd om de klant*. Drukkerij Wilco, Amersfoort.

NLStreets (2012). Haarlemmerstraat.
<http://www.nlstreets.nl/NL/winkelen/amsterdam/haarlemmerstraat--48/>

NLStreets (2011). NLStreets Awards 2011.
<http://www.nlstreets.nl/NL/award/2011/informatie/>

NEPROM (2012). Retailvisie 2012 van places to BUY naar places to BE.
<http://www.neprom.nl/Lists/Nieuws/DispForm.aspx?ID=52>

Nijmegen nieuws (05-04-2011). Werkzaamheden Ringstraten.
<http://nieuws.nijmegenonline.nl/werkzaamheden-ringstraten/>

NOS Nieuws (06-08-2011). De aanloopstraat loopt leeg.
<http://nos.nl/artikel/262345-de-aanloopstraat-loopt-leeg.html>

NRW*** (04-2012). *NRW Special 2012*, pp. 31, 46-49, 60-61, 74-77.

Bons, K. : Winkelcentra moeten meer inspringen op behoefte van consument.

Cijs, R. : NRW Jaarprijs 2012.

Kuil B., P. Trip & E. Scholman (RPHS) : Kloosterveste Assen. De allure van een vestingstad.

Schenk, F. & R. Mastop : Een nieuwe wind waait door Delta Lloyd Vastgoed.

WPM Groep : 'Keuzes maken, afscheid nemen en kansen vergroten'.

NRW taskforce dynamische winkelgebieden (14-09-2010). *Dynamiek van winkelgebieden. Van meer naar betere meters*. Printec Offset, Kassel (D).

NVM (2012). Winkellocaties.
<http://nvm.live.colours.nl/business/winkels/winkellocaties.aspx>

NVM Business (09-2012). Retailvisie Aanloopstraten in Beeld. Proof Studio, Amsterdam.

Parool (16-02-09). Sanering bij aannemer Bos en Lommerplein.
<http://www.parool.nl/parool/nl/6/WONEN/article/detail/170022/2009/02/16/Sanering-bij-aannemer-Bos-en-Lommerplein.dhtml>

Platform Binnenstadsmanagement (19-10-2009). Verslag themabijeenkomst. De toekomst van aanloopstraten: Meet the Streets! 14 oktober 2009. (Bardoel J. & N. de Jager)
http://www.binnenstadsmanagement.org/index.php?option=com_content&view=article&id=37&Itemid=20

RingstratenNijmegen2012.
www.ringstraten.nl

SBZ (2012). Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam.
<http://www.sbz-zaandam.nl/>

Twinklemagazine (09-01-2012). 'Aanloopstraten zijn prima locaties voor webwinkels'.
<http://www.twinklemagazine.nl/achtergronden/2012/01/aanloopstraten-zijn-prima-locaties-voor-webwinkels/>

VVD Gemeenteraadsfractie Alphen aan den Rijn (19-01-2012). Brief, onderwerp: "Brief over de Lage Zijde (vriendelijk en opbouwend) 14 januari 2012".

* Department for Business Innovation & Skills

**Commission for Architecture and the Built Environment

*** Nederlandse Raad van Winkelcentra

Geïnterviewde personen per stad

Amersfoort: De heer Bart de Brouwer (adviseur "Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer" op de afdeling "Economie en Wonen" voor gemeente Amersfoort)

Amsterdam: Interview 1: Mevrouw Nel de Jager (eigenaar "de Jager Winkelstraatmanagement", winkelstraatmanager van o.a. de Haarlemmerbuurt en docente "Marketing, Stedenbouw & Urban Planning" Hogeschool)

Interview 2: De heer Jacob van der Zwan (Teamleider Team Zuid "Dienst Ruimtelijke Ordening" te Amsterdam) & de heer C.J. Dippel (beleidsadviseur Economische Zaken voor gemeente Amsterdam)

Haarlem: De heer Jan Appelman (beleidsadviseur economie voor gemeente Haarlem)

Hilversum: Mevrouw Marije Drost (senior beleidsadviseur economie, afdeling "Dienst Stad, Stedelijke Ontwikkeling" gemeente Hilversum)

Utrecht: Interview 1: Mevrouw Manon den Blanken (accountmanager detailhandel voor gemeente Utrecht)

Interview 2: Mevrouw Danielle van der Kuyl (marktcoördinator en winkelstraatmanager "Hisa" & mevrouw Karen Witteveen (winkelstraatmanager "Hisa"))

Zaandam: Mevrouw Annette Waagmeester (bestuurslid "Stichting Binnenstadsmanagement Zaandam", lid "Federatie Ondernemers Verenigingen ZaanCentrum", eigenaresse brillenzaak "Brilservice" aan de Rozengracht te Zaandam)

