

**Ruimtelijke ontwikkelingen langs looproutes tussen
parkeervoorzieningen en centrale winkelgebied**

Mark Hermans
NHTV Breda
mark.hermans1@gmail.com

Paul van de Coevering
NHTV Breda
coevering.p@nhtv.nl

Peter van der Waerden
Technische Universiteit Eindhoven
P.J.H.J.v.d.Waerden@bwk.tue.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Ruimtelijke ontwikkelingen langs looproutes tussen parkeervoorzieningen en centrale winkelgebied.

Veranderingen in de omvang of de distributie van het parkeerareaal rond een centraal winkelgebied kunnen ertoe leiden dat de looproutes van automobilisten wijzigen. Het opheffen van een parkeervoorziening kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een bepaalde looproute richting het centrum minder wordt gebruikt. De afname van het aantal passanten kan een negatieve invloed hebben op de commerciële aantrekkelijkheid van de panden. De aanleg of vergroting van een parkeervoorziening kan juist leiden tot meer mensen op de route en een toename van de aantrekkelijkheid voor ondernemers en passanten.

Dit onderzoek is een eerste aanzet naar de relatie tussen parkeervoorzieningen, passantenstromen en ruimtelijke ontwikkelingen langs de routes naar het winkelgebied. De basisgedachte van het onderzoek is dat de sluiting van een parkeervoorziening leidt tot een daling in de passantenstroom, vervolgens leidt dit tot potentieel minder klanten voor de ondernemers en uiteindelijk een verandering van de ruimtelijk-functionele kenmerken.

Door de beschikbaarheid van gegevens is afgeweken van de oorspronkelijke aanzet en is onderzocht hoe de ruimtelijk-functionele kenmerken zich hebben ontwikkeld en hoe passantenstromen zich hebben ontwikkeld tussen 2004 en 2011.

Een belangrijke indicator in het onderzoek is de passantenstroom in een straat. Passantenstromen geven weer hoe druk de straten zijn. De ontwikkeling van deze passantenstromen zegt iets over de aantrekkelijkheid van een aanloopstraat. Daarnaast zijn de ruimtelijk-functionele kenmerken indicatoren voor de aantrekkelijkheid van een straat. Door de ontwikkeling van passantenstromen te vergelijken met de ontwikkeling van de ruimtelijk-functionele kenmerken wordt duidelijk of er een relatie is tussen deze kenmerken.

Voor een compleet beeld is het belangrijk dat de externe factoren worden genoemd. De kredietcrisis heeft zo bijvoorbeeld een behoorlijke invloed op ondernemers en de bestedingsruimte van winkelend publiek. De gevolgen hiervan zijn terug te zien in de casestudie van Eindhoven. De leegstand stijgt vanaf het begin van de kredietcrisis, terwijl passantenstromen juist toenemen. Daarnaast zijn de aanloopstraten, straten van het winkelgebied en het gemiddelde van alle straten opgenomen in het onderzoek om algemene ontwikkelingen van de binnenstad uit te sluiten.

Een causaal verband tussen passantenstromen en ruimtelijk-functionele kenmerken is niet aangetoond. Een vergelijking tussen de aanloopstraten en andere straten van het winkelgebied toont aan dat aanloopstraten hoogdynamisch zijn. Het is belangrijk om in toekomstig onderzoek mee te nemen dat er meer factoren invloed hebben op een passantenstroom in een straat. Nader onderzoek zou aan kunnen tonen hoeveel invloed parkeervoorzieningen hier op hebben.

1. Inleiding

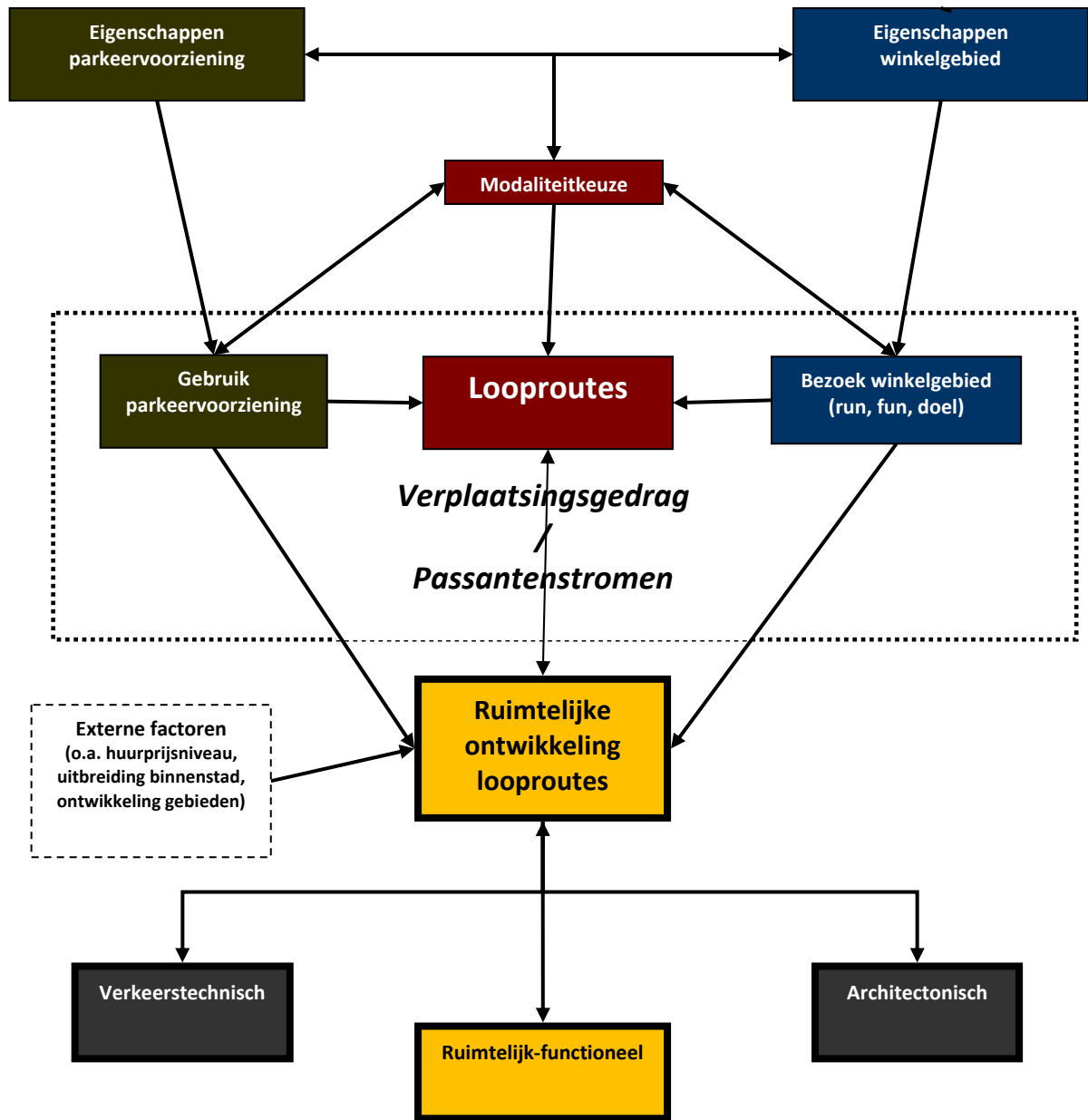
Centrale winkelgebieden in Nederland worden vergezeld of omringd door een variëteit aan parkeervoorzieningen. Deze parkeervoorzieningen bieden de bezoekers aan de winkelgebieden een mogelijkheid tot het parkeren van de auto en vervolgens als voetganger het centrale winkelgebied te betreden. De looproutes tussen parkeervoorziening en centrale winkelgebied (aanloopstraten) kunnen profiteren van deze passerende voetgangers. Voor een optimale ontwikkeling van het gehele winkelgebied is het van belang om inzicht te verkrijgen in de relatie tussen parkeervoorzieningen, passantenstromen en de ruimtelijk-functionele ontwikkeling in aanloopstraten.

Veranderingen in de omvang of de distributie van het parkeerareaal rond een centraal winkelgebied kunnen ertoe leiden dat de looproutes van automobilisten wijzigen. Het opheffen van een parkeervoorziening kan er bijvoorbeeld toe leiden dat een bepaalde looproute richting het centrum minder wordt gebruikt. De afname van het aantal passanten kan een negatieve invloed hebben op de commerciële aantrekkelijkheid van de panden langs deze route en mogelijk leiden tot meer leegstand, lagere huren of andere (winkel)bestemmingen voor de langsliggende panden. De aanleg of vergroting van een parkeervoorziening kan juist leiden tot meer mensen op de route en een toename van de aantrekkelijkheid voor ondernemers en passanten.

In dit onderzoek is een eerste aanzet gegeven voor het bestuderen van de relatie tussen de parkeervoorzieningen, passantenstromen en ruimtelijk-functionele ontwikkelingen in aanloopstraten, straten die parkeervoorzieningen aan het centrale winkelgebied koppelen. In het onderzoek is getracht om de totale relatie tussen de ruimtelijk-functionele ontwikkeling langs looproutes en de ontwikkeling van parkeervoorzieningen in beeld te brengen. Uitgaande van de beschikbare gegevens is gekozen om eerst de ruimtelijk-functionele ontwikkelingen langs looproutes te onderzoeken. Het doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de relatie tussen passantenstromen en ruimtelijk-functionele ontwikkeling in aanloopstraten. Het onderzoek is onderdeel van een groter onderzoek naar de invloed van de locatie van parkeervoorzieningen op de verkeerstechnische, architectonische en ruimtelijk-functionele ontwikkeling van aanloopstraten (zie Hermans, 2011).

Het onderzoekmodel in figuur 1 vormt de leidraad bij het uitvoeren van dit (deel)onderzoek. Het bezoek aan een winkelgebied zorgt ervoor dat bezoekers moeten kiezen hoe zij dit gebied gaan bereiken. Uit eerder onderzoek (Borgers et al, 2006) blijkt dat een grote meerderheid voor de auto kiest. Hierdoor is een parkeervoorziening een veelgebruikt bronpunt voor bezoekers. De aantrekkingskracht van bepaalde delen van het winkelgebied, evenals de aantrekkingskracht van bepaalde parkeervoorzieningen zorgt voor het verplaatsingsgedrag van voetgangers, dit is uitgedrukt in passantenstromen. Een toename van een passantenstroom richting het winkelgebied zorgt voor ontwikkelingen langs de looproutes

Figuur 1. Onderzoekmodel ruimtelijke ontwikkelingen



2. Uitvoering onderzoek

In deze paper behandelen we voornamelijk de ontwikkeling in de passantenstromen en de ontwikkeling van ruimtelijk-functionele kenmerken in aanloopstraten. De (ontwikkeling in) passantenstromen in een aanloopstraat zijn belangrijk voor de ondernemers die een winkel hebben in de aanloopstraat of een winkel willen openen in de aanloopstraat.

Zoals eerder vermeld kan de passantenstroom worden beïnvloed door de locatie en omvang van parkeervoorzieningen, omdat gegevens over de ontwikkeling van parkeervoorzieningen beperkt beschikbaar waren is deze relatie nog niet meegenomen in dit onderzoek.

Aan de hand van ruimtelijk-functionele kenmerken kan de samenstelling van aanloopstraten in kaart worden gebracht. Het gaat dan bijvoorbeeld om de branches die in de straten zijn gevestigd, en het aantal panden dat leegstaat in een straat. Veel ruimtelijk-functionele kenmerken zijn af te leiden uit gegevens van de firma Locatus (<http://locatus.com/nederland>). De firma inventariseert sinds 2004 de winkelgegevens van diverse Nederlandse (binnen)steden. Locatus voert deze inventarisaties uit door een combinatie van veldwerk, enquêtes en telefonisch onderzoek. Hierbij worden namen, adressen, branches, ligging en winkelverkoopvloeroppervlak in kaart gebracht. Tevens wordt met een groot aantal partijen rechtstreeks informatie uitgewisseld. Ten slotte worden standaardcontroles uitgevoerd op de database om de consistentie van het bestand te waarborgen (Locatus, 2011).

De gegevens worden weergegeven in zogenoemde GOAD-kaarten. Dit zijn kaarten waar per pand is aangegeven welke branche en welke functie er zijn gevestigd. Daarnaast geven de kaarten de passantenstromen weer en hoe de segmentering is verdeeld over het winkelgebied (druktebeelden). Deze segmentering deelt het winkelgebied in A-, B- en C-locaties (zie Bolt, 2003). Door deze gegevens in een periode van zeven jaar (2004-2011) te vergelijken is te zien welke ontwikkeling het centrale winkelgebied en de toeleidende aanloopstraten hebben doorgemaakt. De passantentellingen van Locatus worden een aantal keer per jaar uitgevoerd, evenals de inventarisatie van de panden. Het bleek dat de controle van de Locatus database in 2004 minder uitgebreid was dan in 2011. De controle vond in de eerste jaren (2004, 2005 en 2006) vooral plaats in het eerste kwartaal. In het onderzoek is daarom gekozen voor een momentopname van de database in het eerste kwartaal van ieder jaar.

Hieronder volgen de beschrijvingen van de ruimtelijk-functionele kenmerken die in dit onderzoek zijn opgenomen.

- De *functionele invulling* van de panden geeft aan hoeveel panden zijn ingevuld met (passantgerichte) activiteiten waaronder winkels en kantoren met baliefunctie. Een stijging van het aantal passantgerichte winkels geeft aan dat ondernemers een markt zien in de aanloopstraat. Bij dit aspect wordt gekeken naar zowel de absolute getallen als percentages, er wordt geen verdeling gemaakt in bijvoorbeeld 'veel' of 'weinig'. De functionele invulling van panden is geïnventariseerd aan de hand van de database van Locatus (GOAD-kaarten). Hierbij is per straat bekeken hoe de winkels in te delen zijn naar 'run shoppen', 'fun shoppen' of 'doelgericht winkelen'. Run shoppen trekt voornamelijk bezoekers aan die kort verblijven in het winkelgebied. Fun shoppen trekt voornamelijk bezoekers aan die lang verblijven in het winkelgebied, het winkelen wordt gezien als een dagje uit. Doelgericht winkelen is bijvoorbeeld een bezoek aan een kapperszaak, deze winkels worden bewust gezocht en het is vaak de enige winkel die wordt bezocht.
- Het *aantal functiewisselingen per jaar* is weergegeven met behulp van een absoluut getal. Door de straten onderling te vergelijken kan worden bepaald wat veel en wat weinig is. De functiewisselingen geven aan of een straat 'hoogdynamisch' (veel wisselingen) of 'laagdynamisch' (weinig wisselingen) is. Overigens kan een pand binnen één en dezelfde functie veranderen (bijvoorbeeld van kleding naar kleding), dit wordt binnen dit onderzoek niet beschouwd als functiewisseling. Door bij de inventarisatie enkele aanloopstraten uit de binnenstad en de binnenstad als geheel

mee te nemen, worden de aanloopstraten in een context geplaatst. Zo is onderzocht hoe aanloopstraten zich ontwikkelen ten opzichte van de binnenstad als geheel.

- *Percentage leegstand* zegt iets over de aantrekkelijkheid van de straat voor ondernemers. Winkelstraten met veel leegstand geven aan dat een straat niet aantrekkelijk en/of niet rendabel is voor winkel-/dienstenactiviteiten. Dit kan worden veroorzaakt door een gebrek aan (potentiële) klanten, (te) hoge huurprijzen en diverse andere factoren die invloed hebben op de aantrekkelijkheid. In dit onderzoek wordt dieper ingegaan op het aantal klanten (passantenstroom). In verband met het niet voor handen zijn van gedetailleerde gegevens zijn de huurprijzen niet meegenomen. De leegstand wordt in percentages van het totaal aantal panden omschreven en de aanloopstraten en andere winkelstraten worden onderling vergeleken.
- Een overzicht van *overheersende branches* in de loop der jaren kan iets zeggen over de ontwikkeling van de straat. Wanneer er zich bijvoorbeeld steeds meer 'kleding & mode' zaken vestigen in een aanloopstraat kan dat een signaal zijn dat de aanloopstraat meer bij de binnenstad gaat horen. Ook geeft dit deels aan in welke mate de winkels in de straten gericht zijn op passanten. Om een aanloopstraat levendig te houden zou het aanbod uit verschillende branches moeten bestaan. Deze verschillende branches hebben vaak verschillende openingstijden waardoor de straat op verschillende tijdstippen bezoekers trekt. Wanneer bijvoorbeeld horeca overheersend is, kan dit betekenen dat de aanloopstraten overdag beperkt worden bezocht en 's avonds juist levendig zijn. Een 'goede' aanloopstraat heeft een overheersende branche die gericht is op fun-bezoeken (Husslage, 2002).

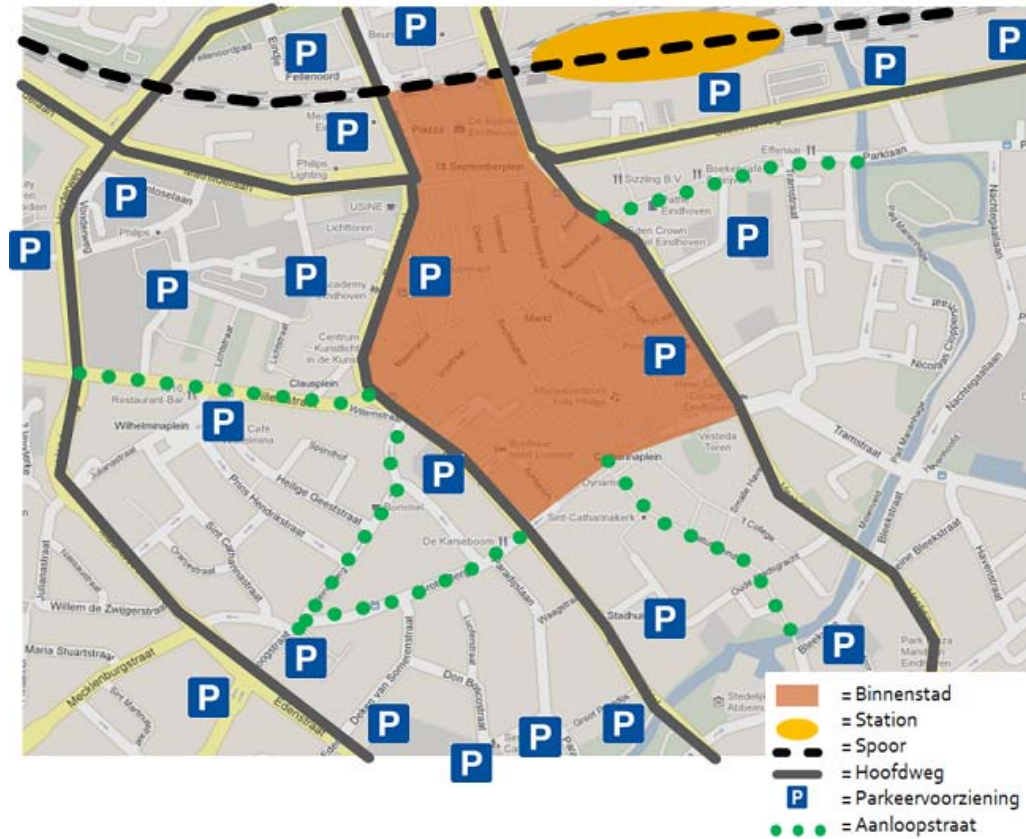
2.2 Bepaling aanloopstraten

De inventarisatie van de ruimtelijk-functionele kenmerken is toegepast op een aantal geselecteerde aanloopstraten van Eindhoven. De aanloopstraten zijn geselecteerd aan de hand van:

- de locatie van parkeervoorzieningen (bronpunten van bezoekers);
- passantentellingen in de omliggende gebieden;
- branchering in de omliggende gebieden en het winkelgebied (toegangspunten tot het gebied).

Nadat de algehele situatie rond het winkelgebied in kaart is gebracht, zijn (denkbeeldige) lijnen getrokken van de bronpunten van bezoekers (parkeervoorzieningen) naar de toegangspunten tot het winkelgebied (entrepunten). Aan de hand van deze ruimtelijke inventarisatie en de gegevens uit de passantentellingen zijn de aanloopstraten bepaald. In figuur 2 is de algehele situatie rond de binnenstad van Eindhoven weergegeven. Naast de parkeervoorzieningen zijn het centrale winkelgebied en de geselecteerde aanloopstraten weergegeven.

Figuur 2. Weergave algehele situatie binnenstad Eindhoven



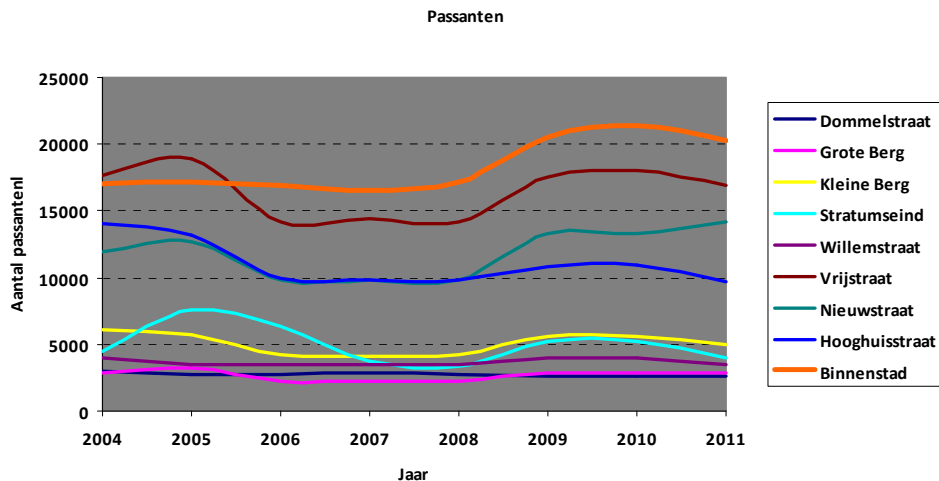
De aanloopstraten sluiten allen aan op de toegangspunten tot het winkelgebied. Het is opvallend dat de aanloopstraten vooral ten westen en zuiden van het winkelgebied liggen. Een verklaring hiervoor is dat de noordelijke parkeergarages dicht aan het winkelgebied liggen en er (volgens de gehanteerde definitie) geen sprake is van een aanloopstraat voor gebruikers van parkeervoorzieningen. De volgende straten van Eindhoven zijn aan te merken als aanloopstraat: Dommelstraat, Grote Berg, Kleine Berg, Stratumseind en Willemstraat.

3. Resultaten

3.1 Algemene ontwikkeling aanloopstraten

De veranderingen in ruimtelijk-functionele kenmerken zijn in de casestudie in Eindhoven onderzocht. In deze paragraaf worden de ontwikkelingen in een aantal kenmerken aan de hand van grafieken beschreven.

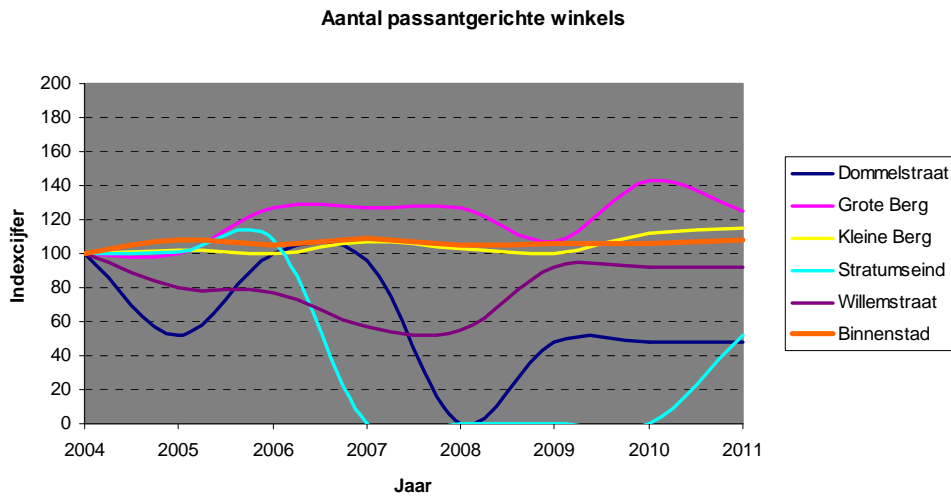
Figuur 3. Ontwikkeling passanten over de periode 2004-2011, Eindhoven



Het aantal passanten in aanloopstraten ligt duidelijk lager dan de geselecteerde straten van de binnenstad (Hooghuisstraat, Nieuwstraat, Vrijstraat) en het gemiddelde van de binnenstad, een vrij logische constatering. De bovenstaande grafiek toont veel overeenkomsten tussen de verschillende straten in het verloop van de ontwikkelingen. De aanloopstraten maken procentueel vaak eenzelfde beweging als de andere straten en het gemiddelde van de binnenstad (straten van de binnenstad en de aanloopstraten). Er is echter een aantal straten dat een afwijkend verloop heeft. Zo is er een stijging te zien in het aantal passanten in de Nieuwstraat in 2011, waar het passantenaantal in andere straten daalt. Verder blijft het aantal passanten in de Willemstraat over de hele periode (2004-2011) vrijwel gelijk. Een verklaring hiervoor kan mogelijk worden gevonden in de branchering, veel winkels in deze straat zijn gericht op doelgerichte bezoeken en niet afhankelijk van passanten.

Het valt op dat aan het begin van de kredietcrisis het passantenaantal in veel straten stijgt (jaar 2009). Een mogelijke verklaring hiervoor is het feit dat men minder koopt en prijzen meer worden vergeleken en dat bezoeken langer duren. Daarnaast is het opvallend dat gedurende de onderzoeksperiode, ondanks de toename van het aantal aankopen via internet, het aantal passanten in de binnenstad stijgt. Dit kan een indicatie zijn dat het aantal internetaankopen weinig invloed heeft op het aantal bezoeken aan de binnenstad.

Figuur 4. Ontwikkeling aantal passantgerichte winkels in aanloopstraten en het gemiddelde van de binnenstad (straten van het winkelgebied en de aanloopstraten) (2004=100)



Om de ontwikkelingen in het aantal passantgerichte winkels inzichtelijk te maken zijn deze geïndexeerd waarbij 2004 als basisjaar is genomen. Het valt op dat het aantal passantgerichte winkels in de binnenstad (gemiddelde van aanloopstraten en straten van het winkelgebied) als geheel vrijwel gelijk blijft in de periode 2004-2011. Aanloopstraten ontwikkelen zijn daarentegen dynamischer. Er zijn veel schommelingen in de aanloopstraten. Een verklaring voor de grote schommelingen in de Dommelstraat, het Stratumseind en de Willemstraat kan worden gevonden in het feit dat er weinig passantgerichte winkels waren waardoor de komst of het vertrek van één winkel procentueel een groot effect sorteert. Deze aanloopstraten bestaan voornamelijk uit horeca (Dommelstraat en Stratumseind) en diensten als uitzendbureau (Willemstraat).

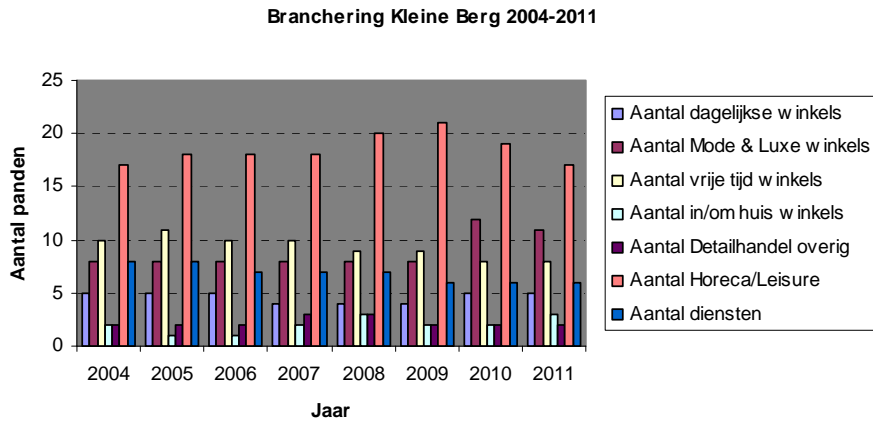
Het is verder opvallend dat het aantal passantgerichte winkels op de Kleine Berg vrijwel gelijk blijft. Een verklaring hiervoor kan worden gevonden in het feit dat de Kleine Berg de laatste tijd qua branchering steeds meer bij de binnenstad is gaan behoren. Wanneer een ondernemer van een passantgerichte winkel besluit om het pand te verlaten, vindt al snel een wisseling plaats en wordt het pand ingevuld met een nieuwe passantgerichte winkel. Echter geldt hier het tegenovergestelde van de eerder genoemde straten, op de Kleine Berg zijn relatief veel passantgerichte winkels, waardoor een verandering in dit kenmerk minder goed terug te zien is in de grafiek.

Leegstand speelt een belangrijke rol in de beeldvorming van ruimtelijke ontwikkelingen langs aanloopstraten. In verschillende Eindhovense aanloopstraten zijn door de jaren heen panden leeg komen te staan en weer commercieel ingevuld. Deze leegstand kan worden veroorzaakt door weinig winkelend publiek (passanten), hoge huurprijzen, de populariteit van de straat op zich en ontwikkelingen in de straat (opwaardering panden).

3.2 Kleine Berg uitgelicht

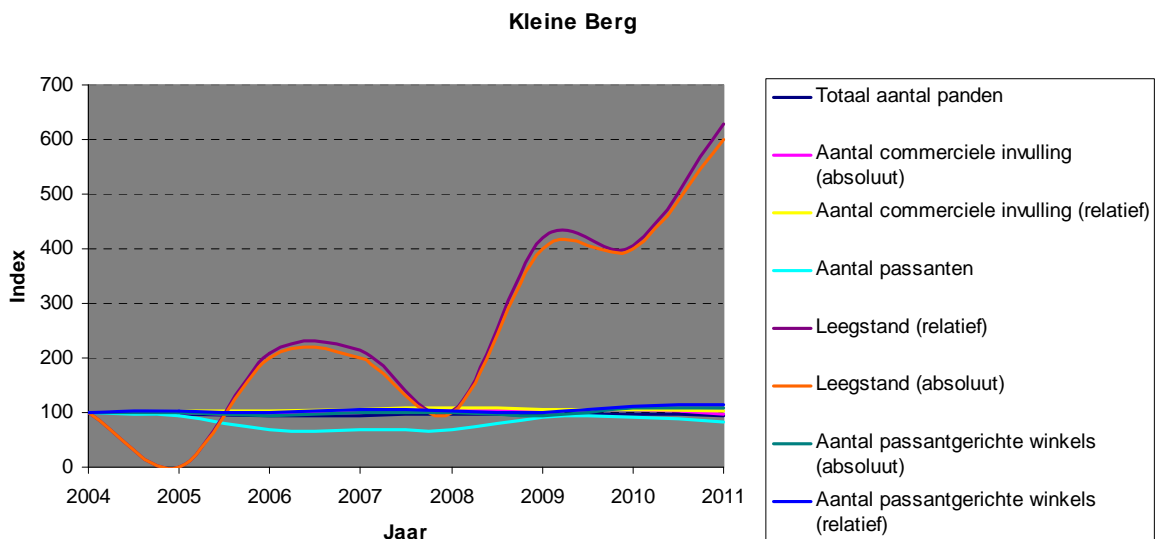
Van de vijf Eindhovense aanloopstraten is het interessant om nader te kijken naar de Kleine Berg. In deze paragraaf wordt de branchering toegelicht en hoe de overige ruimtelijk-functionele kenmerken zich hebben ontwikkeld in de periode 2004-2011.

Figuur 5. Branchering Kleine Berg



De branchering op de Kleine Berg wordt in de gehele periode 2004-2011 overheerst door Horeca/Leisure, dit komt in veel aanloopstraten voor. Voor de Kleine Berg is het opvallend het aantal mode & luxe winkels en het aantal winkels voor vrije tijd op de tweede en derde plaats komen. Dit zorgt ervoor dat de Kleine Berg een unieke straat is tussen de Eindhovense aanloopstraten en zelfs voor Eindhoven als geheel.

Figuur 6. Vergelijking ruimtelijk-functionele kenmerken Kleine Berg in relatie tot basisjaar



In bovenstaande grafiek valt op dat leegstand sinds 2009 sterk is gestegen. Deze ontwikkeling in de leegstand kan waarschijnlijk deels worden verklaard door de opkomst van de kredietcrisis in deze periode. Hiernaast valt de ontwikkeling procentueel sterk uit omdat er in het basisjaar (=2004) relatief weinig leegstand was.

Een ander beeld is te zien bij de ontwikkeling van het aantal passanten en het aantal passantgerichte winkels. Deze blijven vrijwel gelijk en het aantal passanten stijgt zelfs tussen 2009 en 2011. Daarnaast vertoont het aantal passantgerichte winkels in 2009 en 2010 een zelfde beweging als het aantal passanten. Dit is een belangrijke indicatie voor het feit dat passantgerichte winkels daadwerkelijk afhankelijk zijn van passanten. Voor de Kleine Berg kan worden geconcludeerd dat het een unieke straat is met zijn eigen karakter en branchering. De kredietcrisis lijkt voelbaar bij ondernemers aangezien, ondanks een toename van het aantal bezoekers, de leegstand duidelijk toeneemt. Dit impliceert mogelijk dat de bestedingen per bezoek zijn teruggelopen en dan met name bij winkels die niet direct op passanten zijn gericht. Het aantal passantgerichte winkels nam immers, in lijn met het aantal passanten, wel licht toe.

4. Conclusie

In deze studie is een eerste aanzet gegeven voor het bestuderen van ontwikkelingen in straten die zijn gelegen tussen parkeervoorzieningen en centrale winkelgebied (aanloopstraten) Er is gekeken naar de ontwikkeling in de functionele indeling van en leegstand in deze straten over een periode van 7 jaar. Daarnaast is gekeken naar de ontwikkeling in de passantenstromen door deze straten.

Aan de hand van deze studie is te concluderen dat er in de geselecteerde aanloopstraten over een relatief korte periode (zeven jaar) allerlei ontwikkelingen te zien zijn. Vergeleken met enkele andere straten in het winkelgebied en het gemiddelde van straten in het winkelgebied en aanloopstraten, lijken de aanloopstraten een hoogdynamisch karakter te hebben. Hiernaast zijn er enkele indicaties dat de ontwikkelingen in passantenstromen invloed hebben op de ruimtelijk-functionele ontwikkeling in de aanloopstraten.

Een daadwerkelijk causaal verband tussen de ontwikkeling in passantenstroom en ruimtelijk-functionele ontwikkeling is echter nog niet aangetoond.

In de toekomst zal de bestudering van de ontwikkelingen in aanloopstraten worden uitgebreid met ontwikkelingen in het aanbod aan parkeervoorzieningen als generatoren van passantenstromen. Ook zal meer aandacht worden besteed aan de relatie tussen ruimtelijk-functionele ontwikkelingen in aanloopstraten en verkeerstechnische en architectonische ontwikkelingen.

Referenties

Bolt, E.J., (2003), "Winkelvoorzieningen op waarde geschat", Theorie en Praktijk, eigen uitgave, Merkelbeek, Nederland

Borgers, A., Chorus, C., Kemperman, A., Mulders, M., Timmermans, H. (2008), "Parking facility choice of downtown shopping area visitors", Urban Planning Group, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, Nederland

Borgers, A., Kemperman, A., Timmermans, H. (2006), "Entry point choice of downtown shopping area visitors" Urban Planning Group, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, Nederland

Borgers A. & Timmermans H. (2002), "Modelling pedestrian behaviour in downtown shopping

areas”, Urban Planning Group, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, Nederland

Evers, D., van Hoorn, A., van Oort, F. (2005), “Winkelen in Megaland” , Ruimtelijk Planbureau, Nai uitgevers, Rotterdam, Nederland

Hakkesteegt, P., Radema, B.(1979), “Parkeervoorzieningen in stedelijke centra”, Verkeerskunde, ANWB, Den Haag, Nederland

Hermans, M. (2011), “Onderzoek naar ruimtelijke ontwikkelingen langs looproutes tussen parkeergelegenheden en centrale winkelgebied”, NHTV, Breda, Nederland

Husslage, M., “Hoe lopen aanloopstraten?”, NHTV Breda / BRO (2002), Breda, Nederland

Lemmens, E.C.P.M. (1993), “Looproutes vanaf parkeergarages”, Technische Universiteit Eindhoven, Eindhoven, Nederland

Locatus (2011), “Beschrijving verkooppunt verkenner”, Eigen uitgave, Woerden, Nederland

Wijk, J. van (2003), “Verplaatsingsgedrag van voetgangers, modelontwikkeling voor het voorspellen van verplaatsingsgedrag van voetgangers in de binnenstad van Eindhoven” , Afstudeerverslag Technische Universiteit Eindhoven, Eindhoven, Nederland