



# De vitaliteit van de historische binnenstad in kleine steden met bevolkingsdaling.

## CASESTUDY:



# FRANEKER



# BOLSWARD



# HARLINGEN

## Colofon



rijksuniversiteit  
groningen

### **Titel**

De vitaliteit van de historische binnenstad in kleine steden met bevolkingsdaling.

### **Auteur**

Jort Hogendorp  
jort-hog13@hotmail.com

### **Studentnummer**

S2158981

### **Opleiding**

Master Sociale Planologie  
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen  
Rijksuniversiteit Groningen

### **Begeleider**

prof. dr. ir. B.B. (Bettina) Bock  
b.b.bock@rug.nl

### **Datum**

28 Februari, 2017

## Voorwoord

Voor u ligt de masterthesis 'De vitaliteit van de historische binnenstad in kleine steden met bevolkingsdaling'. Deze thesis is geschreven als onderdeel van de masteropleiding Sociale Planologie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.

Al voordat ik aan de bachelor opleiding Sociale Geografie en Planologie begon, raakte ik geïnteresseerd in de ontwikkeling en planning van de stedelijke omgeving. En dan met name de ontwikkeling van de (historische) binnensteden. Dit is de plek in de stad waar mooie dingen te zien zijn en waar activiteiten plaatsvinden. Het is op dit moment ook interessant doordat het winkelgebied in veel binnensteden onder druk staat. Juist daarom vind ik de ruimtelijke ontwikkeling van binnensteden interessant en heb ik voor dit onderwerp gekozen. Met dit onderzoek wil ik een bijdrage leveren aan een groter vraagstuk; hoe binnensteden leefbaar te houden. Hierin staan de steden Franeker, Harlingen en Bolsward centraal. De stad Franeker is bovendien de plek waar ik ben opgegroeid. Dit betekent dat ik voor mijn thesis onderzoek mocht doen naar een fenomeen dat mij aanspreekt en bovendien betrekking heeft op de stad waarmee ik mij verbonden voel. Ook is er nog weinig onderzoek gedaan naar dit soort kleine steden en de problemen in hun binnenstad. Met dit onderzoek hoop ik daar verandering in te brengen en u, als lezer, beter duidelijk te maken wat de problemen zijn in deze steden en wat daar aan gedaan wordt en zou kunnen worden.

Voor de totstandkoming van dit onderzoek wil ik een aantal mensen in het bijzonder bedanken. Allereerst wil ik mijn scriptiebegeleider Bettina Bock bedanken voor haar begeleiding, tips en positieve ondersteuning gedurende het schrijven van mijn masterthesis. Deze positieve manier van ondersteunen heeft mij gemotiveerd om steeds door te blijven gaan.

Ook wil ik mijn vrienden, studiegenoten en mijn ouders bedanken voor hun steun en begrip gedurende het gehele proces. Speciale dank gaat uit naar Esther en Ronald voor hun hulp met de afronding van deze thesis.

Ten slotte wil ik alle respondenten danken voor hun tijd en inzet. De heren Meijering, Busch, Mulder, de Wit, van den Bosch, Jungen, Rodenhuis en mevrouw van der Meer. Bedankt voor jullie tijd en de beantwoording van mijn vragen!

Rest mij niets anders dan u veel leesplezier te wensen!

*Jort Hogendorp  
Franeker, Februari 2017*

## Abstract

In deze thesis is onderzocht wat de toekomst is van de historische binnenstad van kleine steden in een gebied met bevolkingsdaling. Als cases zijn hiervoor Franeker, Harlingen en Bolsward gebruikt. Alle drie gelegen in het westen van Friesland. Er is onderzocht wat voor kansen en bedreigingen er zijn. Hoe de steden er voor staan en wat voor maatregelen er worden getroffen. Hoewel er in de steden zelf weinig krimp is en er in het beleid ook weinig over wordt gesproken, is bevolkingsdaling in de regio nu en in de toekomst een belangrijk punt. Het zorgt voor toegenomen competitie tussen winkels om een kleinere groep klanten te lokken en hierdoor ontstaat meer leegstand. Uit gevonden literatuur kwam ook naar voren dat door de bedreiging van het online winkelen een transitie op gang is gekomen. De binnenstad is van een koopcentrum meer een recreatiecentrum geworden waar mensen komen voor gezelligheid en sfeer. Wat betekent winkelen en terrasjes, maar ook wonen en werken. Steden die onderscheidend en gezellig zijn doen het daarom het best. In de kleine steden in dit onderzoek wordt daarom ook ingezet op een compacte binnenstad, zodat het teruglopend aantal winkels sfeervol bij elkaar zit. Samen met de aanwezige historische binnenstad kan dit voor een sfeervol en recreatief klimaat zorgen. De eerder genoemde transitie is in kleine steden minder dan in de grote steden. De kleine steden hebben qua recreatief centrum veel last van de concurrentie van grotere steden die meer te bieden hebben. Daarom is hier een koopcentrum ook nog steeds van belang. Winkels voor dagelijkse aankopen zoals de bakker en een supermarkt zorgen hier voor drukte en sfeer op straat. Het zorgt ook voor bezoekers uit omliggende dorpen (waar door de krimp minder voorzieningen overblijven). Voor de winkels is het daarom van belang dat de binnenstad (deels) voor de auto toegankelijk blijft, ondanks dat dit wellicht minder sfeervol is. Anders zullen mensen voor snelle aankopen naar terreinen met supermarkten en winkels buiten de binnenstad trekken die wel het gemak van parkeren vlakbij de winkel bieden. Er zal dus in kleine steden moeten worden gezocht naar een recreatieve binnenstad die tegelijkertijd als koopcentrum kan fungeren. Ten slotte blijkt het een belangrijke voorwaarde om als betrokken partijen goed samen te werken om een onderscheidende vitale binnenstad te creëren. De kansen om een vitale binnenstad te houden lijken er te zijn, zeker voor steden met een historische binnenstad. Er zijn al verschillende maatregelen genomen om de steden aantrekkelijk te laten blijven. De toekomst zal gaan uitwijzen of het voldoende is om de binnenstad vitaal te houden.

*Keywords: Bevolkingsdaling, krimp, historische binnenstad, vitaliteit, leefbaarheid, beleid, recreatieve binnenstad, Friesland, kleine steden.*

## Lijst met tabellen en figuren

Figuur 1: Binnenstad versus Stadscentrum (Bakker, 1994 in Duuren, van ,1995)	p.13
Figuur 2: Schema leefbaarheid (Dorst, 2005)	p.14
Figuur 3: Aankoopkanalen en oriëntatiekanalen. (Blauw Research, 2011)	p.19
Figuur 4: Conceptueel model	p.23
Figuur 5: Winkelaanbod centra in de regio (M <sup>2</sup> mvo) (Droogh & Hutting, 2013).	P.27
Afbeelding 1: Concept fontein op de Breedplaats naast de kerk. (Leeuwarder Courant, 2017).	P.47
Afbeelding 2: Links de autovrije Dijkstraat (Nederland in beeld, 2017), rechts het autoluwe gedeelte van de Voorstraat.(Franeker Courant, 2017)	p.50
Afbeelding 3: Binnenstad Bolsward. (Dedrait 2017)	p.51
Tabel 1: Vergelijking huidige situatie binnenstad.	P.34
Tabel 2: Kernpunten vitaliteit binnenstad na analyse.	P.43
Tabel 3: Aanbevelingen	p.56
Kaart 1: Winkelcentra in de regio (Droogh & Hutting, 2013).	P.26
Kaart 2: Indeling binnenstad Franeker (Droogh & Hutting, 2013).	P.29
Kaart 3: Indeling binnenstad Harlingen (Oegema et al., 2013)	p.31
Kaart 4: Indeling winkels in binnenstad Bolsward. (Súdwest-Fryslân, 2011)	p.33
Kaart 5: Visie gewenste situatie Franeker binnenstad (Droogh & Hutting, 2013)	p.38
Kaart 6: Visie kernwinkelgebied van Harlingen. (Oegema et al., 2013).	P.40
Kaart 7: visie detailhandel Bolsward. (Gemeente Sudwest Fryslân, 2011)	p.42



## Inhoudsopgave

H1. Inleiding	p.7
1.1 Aanleiding	
1.2 Leeswijzer	
H2 Methodologie	p.9
2.1 Secundaire data-analyse	
2.2 Semigestructureerde interviews	
2.3 Ethiek	
H3. Theoretisch kader	p.12
3.1 Begrippenduiding	
3.1.1 De binnenstad	
3.1.2 Het stadscentrum	
3.1.3 Definiëring begrip	
3.2 Leefbaarheid en vitaliteit in de binnenstad	
3.2.1 Leefbaarheid	
3.2.2 Leefbaarheid en vitaliteit	
3.3 Kansen en bedreigingen voor de binnenstad	
3.3.1 Bevolkingsontwikkelingen	
3.3.2 Technologische ontwikkeling	
3.3.3 Van koopcentrum naar recreatiecentrum	
3.3.4 Veranderende structuur van de binnenstad	
3.5 Tussentijdse conclusie	
3.6 Conceptueel model	
H4 Huidige situatie van de onderzoeksteden	p.24
4.1 Introductie van de cases	
4.2 Bevolkingsontwikkeling in de regio noordwest Friesland	
4.3 Verzorgingsgebied en concurrentie	
4.4 Situatie binnenstad per case	
4.4.1 Franeker	
4.4.2 Harlingen	
4.4.3 Bolsward	
4.5 Tussentijdse conclusie	
H5 Beleidsmaatregelen ter vitalisering van de binnenstad	p.36
5.1 Franeker	
5.2 Harlingen	
5.3 Bolsward	
H6 Analyse ervaringen en maatregelen ter vitalisering van de binnenstad	p.43
6.1 Bevolkingsontwikkeling	
6.2 Samenwerking en saamhorigheid	
6.3 Technologische ontwikkelingen	
6.4 De sfeervolle binnenstad	
6.4.1 Compacte binnenstad	
6.4.2 Leegstand	
6.4.3 Auto's in de binnenstad	
H7 Conclusie	p.52
7.1 Conclusie	
7.2 Reflectie	
7.3 Bijdrage aan de planologie plus aanbevelingen	
Literatuurlijst	p.57
Bijlage	p.61

## H1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Moeten de noordelijke provincies de komende jaren gestaag inleveren en saneren door de bevolkingsontwikkelingen? Minder huizen en minder voorzieningen in een gebied met relatief veel mensen met een laag inkomen? Moet er in Friesland op ingezet worden om dat proces te managen? Of kan nieuw elan bij burgers, bedrijven en de overheid een tegenbeweging losmaken? En dan ligt de Nederlandse binnenstad ook nog onder druk. Onder andere door de opkomst van online winkelen en de economische crisis zien we in de binnenstad steeds meer leegstand (Evers et al., 2015). In gebieden waar de bevolking waarschijnlijk zal afnemen zal de situatie voor de binnenstad alleen maar moeilijker zijn dan de hierboven al beschreven situatie. In Friesland, waar vergrijzing plaatsvindt en bevolkingsdaling wordt verwacht, zijn veel kleine steden met een prachtige historische binnenstad. Deze binnenstad willende steden graag vitaal houden, maar de uitdaging hier is erg groot vanwege de beperkte grootte van deze steden en dus ook een beperkt verzorgingsgebied. Zowel Franeker, Bolsward als Harlingen, allen gelegen in het noordwesten van Friesland, hebben een historische binnenstad die ze graag levendig willen houden door winkels, horeca, toeristen en bewoners aan te trekken en te behouden. Om het stadsgezicht ook te kunnen behouden en niet ten onder te laten gaan aan leegstand en verpaupering, ligt er voor de kleine steden een grote uitdaging. Het achterland van deze steden is namelijk niet erg groot, zeker niet in verhouding tot de meeste middelgrote tot grote steden. Daarnaast hebben ze ook nog te maken met de negatieve bevolkingsontwikkelingen in deze regio. Aangezien deze steden al kampen met problemen van leegstand et cetera. zal de uitdaging hier des te groter zijn. De discussie gaat zelfs of het überhaupt zin heeft om nog te investeren in krimpgebieden. Cynicus Maarten van Rossum (bekend van tv, onder andere van De Wereld Draait Door en De slimste mens) sprak hierover tijdens een bijeenkomst in Franeker. Van Rossems boodschap was duidelijk: subsidies geven aan krimpgebied is een zinloze zaak. *“Het werkt niet en gaat niet werken”*, zo hield hij de leden van de commerciële club De Waadhoeke voor in een volle Koornbeurs (theater Franeker). Hij sprak over krimp en wat daar aan te doen was. Daar was Van Rossum snel mee klaar. Er is weinig aan te doen en Nederland en Europa staan nog maar aan het begin van de krimp (Leeuwarder Courant, 2016). De discussie gaat hier weliswaar verder dan de binnenstad van steden alleen. De grootste slachtoffers van de krimp lijken momenteel de kleine dorpen te zijn waar de laatste scholen en supermarkten vertrekken. Maar ook in de steden heersen momenteel veel zorgen over de krimp en de gevolgen voor de binnenstad.

In dit onderzoek beschrijf en onderzoek ik wat de problematiek in de binnenstad van deze steden is en meer in het bijzonder in Franeker, Harlingen en Bolsward, om vervolgens te kijken wat hier aan gedaan wordt. Dit zal gebeuren aan de hand van de vraag “Wat bepaalt de toekomst van de vitaliteit van de binnenstad van een kleine stad in een gebied met bevolkingsdaling”. Deze vraag valt uiteen in de volgende deelvragen:

- Wat weten we al op basis van bestaand onderzoek over de bedreigingen en kansen van de binnenstad?
- Hoe is de situatie in Franeker, Bolsward en Harlingen?
- Wat voor maatregelen/beleid wordt er gevoerd in de onderzochte steden?
- Waar is dit beleid op gebaseerd?

## 1.2 Leeswijzer

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de methodologie behandeld. In de theorie (hoofdstuk 3) wordt eerst het begrip binnenstad uitgelegd. Vervolgens wordt uiteengezet wat de vitaliteit van de binnenstad bepaalt. De vitaliteit wordt vaak in één adem genoemd met het begrip leefbaarheid. Deze twee begrippen worden in de theorie met elkaar vergeleken. Vitaliteit gaat uit van een meer economische insteek, een stad is vitaal als de economie het er goed doet en de winkels et cetera. goed draaien. Bij leefbaarheid gaat het om de kwaliteit van het gebied in combinatie met de voorzieningen, gebouwen et cetera. en de mensen die er wonen en een mening over het gebied hebben. Deze factoren bepalen de leefbaarheid. Om een goede binnenstad te hebben, zijn beide begrippen van belang. Daarom worden beide begrippen met elkaar samengebracht. Hieruit volgt een voor de binnenstad zo compleet mogelijke duiding van het begrip vitaliteit.

Vervolgens is in het vervolg van hoofdstuk 3 gekeken naar bestaande wetenschappelijke literatuur over de bedreigingen en kansen die er liggen voor de binnenstad. De veranderende samenstelling van de bevolking wordt hierin uitgelegd, maar ook technologische ontwikkelingen en de veranderende behoeften van mensen die invloed hebben op de binnenstad. Bijvoorbeeld de verandering van de binnenstad als koopcentrum naar de binnenstad als recreatief centrum.

Hierna is er in hoofdstuk 4 -per case- gekeken naar de huidige situatie van de binnenstad. Er is gekeken de uiterlijke kenmerken, wat het aanbod is en welke gevaren op de loer liggen. In hoofdstuk 5 komt aan bod welke maatregelen terug te vinden zijn in de beleidsdocumenten van de verschillende cases. Dit wordt gedaan door middel van literatuuronderzoek en dit wordt vervolgens aangevuld door semigestructureerde interviews met ambtenaren en overige betrokkenen zoals ondernemers. Deze uit de interviews verkregen informatie over de maatregelen, komt aan bod in hoofdstuk 6. Er wordt gekeken in hoeverre de maatregelen die worden genomen rekening houden met factoren gevonden in de theorie (hoofdstuk 3).

Uiteindelijk worden in de conclusie (hoofdstuk 7) de belangrijkste resultaten besproken en worden de belangrijkste overeenkomsten en verschillen met de theorie besproken. Ook wordt er kort gereflecteerd op het verloop van dit onderzoek.



## H2. Methodologie

Dit onderzoek naar de manier waarop kleine steden hun binnenstad vitaal houden is kwalitatief van aard. Er wordt een aantal casestudies gedaan om achter de methodes en de ervaren problemen te komen die Franeker, Harlingen en Bolsward gebruiken om hun binnenstad vitaal te houden. waarop verschillende steden hun binnenstad vitaal trachten te houden en of het ook werkt. Door verschillende cases te nemen kan er ook vergeleken worden. Conclusies moeten komen uit de waargenomen en geïdentificeerde structuren die zijn gevonden (Clifford et al., 2010). Er zijn verschillende methoden om kwalitatief onderzoek te doen, zoals: participerende observaties, het houden van interviews of “focus groups” en visuele methoden. Door dit type onderzoek kan er beter diepteonderzoek gedaan worden. Beter dan wanneer er kwantitatieve methodes gebruikt worden zoals enquêtes die meer inzicht in de frequenties van verschijnselen bieden en beter in staat zijn statistische representativiteit te garanderen. Door interviews te houden is er bovendien meer direct contact met de ondervraagde doelgroep. Omdat het in een onderzoek naar gevoerd beleid en vitaliteit van een plek vaak gaat om waarden die de geïnterviewde toekent, is het handiger om de personen direct te spreken. Door direct met elkaar te spreken is er namelijk veel meer ruimte voor de geïnterviewde om zijn of haar gedachten over het onderwerp over te brengen en voor de interviewer om op deze gedachten door te vragen (Nederhoed, 2002). In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van meerdere bronnen en perspectieven aangaande de onderzoeksmethode. De mogelijkheid om inzichten te combineren die door verschillende methoden zijn verkregen, dit heet ook wel triangulatie. Het gebruik van meerdere onderzoeksmethodes en bronnen van informatie draagt bij aan een beter beeld en begrip van het onderwerp (Clifford et al., 2010; Leech & Onwuegbuzie, 2007). In dit geval betreft het empirische gedeelte twee invalshoeken. Enerzijds wordt gebruik gemaakt van secundaire kwalitatieve data-analyse; oftewel analyse van beleidsdocumenten en anderzijds van semigestructureerde interviews. Naast dit empirische gedeelte dat het interviewen en documentenanalyse zal bevatten, zal het onderzoek ook een theoretisch gedeelte bevatten. Dit deel zal bestaan uit een literatuuronderzoek. Dit literatuuronderzoek zal voorafgaan aan het empirische gedeelte.

### 2.1 secundaire data-analyse

Burns & Bush (2006, p.91) omschreven secundaire data-analyse als volgt: *‘het zoeken naar en het interpreteren van bestaande informatie die relevant is voor de onderzoeksdoelen’*. Het gaat om data die oorspronkelijk voor andere doelen door een andere partij is verzameld. De secundaire data-analyse bestaat uit het bestuderen van beleidsdocumenten van de betreffende gemeentes om het beleid met betrekking tot de binnenstad te ontdekken. Ook zijn verslagen van onafhankelijke adviesbureaus er op nageslagen. Deze bureaus hebben (in opdracht van de verschillende gemeentes) analyses geschreven over de problemen en kansen van de huidige situatie van de stad en daarbij een advies opgesteld. Dit literatuuronderzoek heeft geholpen bij het vaststellen van achtergrondinformatie, de cases te verhelderen, hun problemen dan wel kansen in beeld te krijgen. Ook is kennis over geplande en genomen maatregelen hier uit voortgekomen. Uiteindelijk heeft het ook de basis gelegd om door middel van interviews verder onderzoek te kunnen doen.

De analyse van de bovengenoemde documenten is gedaan doormiddel van een tekstanalyse. Analyse is in deze: “[...] de uiteenrafeling van de gegevens over een bepaald onderwerp in categorieën. Het benoemen van deze categorieën met begrippen en het aanbrengen en toetsen van relaties tussen de

begrippen in het licht van de probleemstelling” (Boeije 2005, p.14). De adviesrapportages en beleidsdocumenten zijn geanalyseerd door de ‘constant comparisonmethode” (Leech en Onwuegbuzie, 2007) . Dit houdt in dat er in de verzamelde gegevens constant wordt gezocht naar bepaalde thema’s die worden gecodeerd en vervolgens worden vergeleken met elkaar. De data-analysering is in verschillende stappen verlopen. Allereerst zijn de gegevens ingekort, de relevante teksten zijn uit de documenten gehaald en vervolgens samengevat. Vervolgens zijn de gegevens geordend per stad en categorie. Op deze manier konden de gegevens beter vergeleken worden. De categorieën die zijn onderscheiden zijn niet van te voren vastgesteld, maar vanuit de data ontstaan. Op de zogenaamde inductieve benadering (Leech & Onwuegbuzie, 2007). Voorbeelden van thema’s die naar voren kwamen zijn: Kernwinkelgebied, aanlooproutes, horeca en toerisme. Door niet van te voren categorieën samen te stellen, kan er flexibel met de zaken worden omgegaan die uit de tekst naar voren komen en is de onderzoeker niet aan vastgelegde kaders gebonden.

## 2.2 Semigestructureerde interviews

De interviews zorgen in dit onderzoek voor een concretisering/bevestiging dan wel aanpassingen of aanvulling op de informatie die is voorgekomen uit secundaire data-analyse. Er is gekozen voor het houden van semigestructureerde interviews. Dit is hier geschikt omdat de doelstellingen die zijn opgesteld in het beleid van de gemeentes zo meer betekenis krijgen. Er kan gezocht worden naar onderliggende emoties, meningen en gedragingen die maatregelen beleid kunnen verduidelijken. Ook kan er naar voorbeelden gevraagd worden om zo bevinding te concretiseren, anderzijds blijken heel veel dingen die belangrijk leken in de documentenanalyse een stuk minder prominent of zelfs niet aanwezig tijdens interviews. Bij de semigestructureerde interviews zijn de vragenlijsten van te voren opgesteld. De lijst bestaat uit open vragen met de mogelijkheid om door te vragen. Zo kan er bij onduidelijke of interessante onderwerpen extra informatie worden vergaard. Ook kan desgewenst van de vragenlijst worden afgeweken (Longhurst, 2010). De mensen die zijn geïnterviewd zijn geselecteerd op basis van deskundigheid. Er is gekozen om van elke stad een afgevaardigde van de plaatselijke ondernemersvereniging en een afgevaardigde van de gemeente te ondervragen. Dit laatste wordt ook wel ‘elite interviewing’ genoemd (Berry, 2002).

## 2.3 Ethiek

Tijdens het doen van een kwalitatief onderzoek komen er ethische dilemma’s om de hoek kijken volgens Hay (2010), deze hebben te maken met de participatie en de vertrouwelijkheid van de informatie die respondenten geven tijdens interviews. Bijvoorbeeld: het verwachten van een tegenprestatie die het handelen van de onderzoeker kan beïnvloeden. De manier van praten en het formuleren van de vragen kan hier invloed op hebben. Omdat hier echter niet op zoek wordt gegaan naar emoties en persoonlijke verhalen, maar naar beleid en maatregelen lijkt dit geen groot probleem.

Wel is er ,omdat er sprake is van ‘elite interviewing’ (het interviewen van beleidsmakers), volgens Berry (2002) het gevaar van problemen met de geldigheid en betrouwbaarheid van de verzamelde data, deze kan erg gekleurd zijn omdat de respondenten niet onafhankelijk zijn. Ze dienen namelijk het belang van hun organisatie en zullen hun beleid zo goed mogelijk willen laten overkomen. Het is daarom belangrijk om een kritische houding te hebben, meerdere bronnen te gebruiken en goed ingelezen te zijn om dit probleem tegen te gaan bij het interviewen.

Ook moet de onderzoeker- wat betreft het interviewen- zich ten allen tijde neutraal opstellen en geen sturende vragen stellen aan de respondenten. Dit kan invloed hebben op de antwoorden die worden gegeven en zo zorgen voor een eenzijdige, gekleurde dataverzameling, waar de onderzoeker op uit is. Dit is ten slotte van extra belang omdat de onderzoeker in deze thesis inwoner is van één van de onderzochte steden en zodoende al veel voorkennis heeft over deze, maar ook over de andere onderzochte steden. Hierom is extra focus op neutraliteit gevraagd.

## H3. Theoretisch kader

### 3.1 begrippenduiding

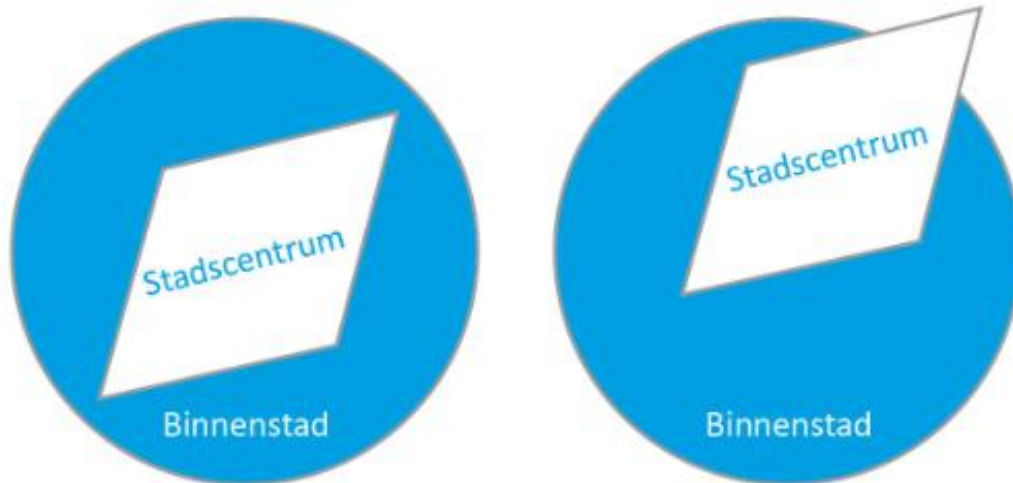
Omdat dit onderzoek specifiek gaat over de onder druk staande binnenstad en er gesproken wordt over de historische binnenstad van steden, dient het duidelijk te zijn wat dit precies inhoudt. Als er wordt gesproken over de binnenstad komen veel verschillende begrippen naar voren die ook vaak door elkaar gebruikt worden. Stadscentrum en binnenstad duiken op als termen om het centrum van een stad te definiëren. Echt duidelijk is het niet hoe deze begrippen van elkaar verschillen en of ze überhaupt verschillen. Om duidelijkheid te creëren zullen we deze begrippen tegen elkaar afzetten en een definitie bepalen voor het in dit onderzoek te gebruiken begrip.

#### 3.1.1 De Binnenstad

Het begrip binnenstad staat in principe voor het centrale deel van de stad. Door Buursink (1996) wordt het vanuit een historisch geografisch perspectief gezien als het oudste gedeelte van de stad. Het deel van de stad dat al voor de periode van de grote stadsuitbreidingen bestond. Dus voor de 2<sup>e</sup> helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. Seip (1999) gaat in deze gedachte mee en zegt dat de binnenstad in veel oude steden wordt gezien als het gebied dat tussen de oude stadswallen ligt die omringd worden door grachten die de grenzen aangeven. Het gaat om het gebied met de oudste bebouwing, het gebied dat voor de industrialisering in veel gevallen zelfs de hele stad was. In zowel Bolsward, Franeker en Harlingen is dit nog duidelijk zichtbaar. In Franeker heb je de oude Bolwerken met daaromheen de vaarten die de historische binnenstad afschermen. Maar ook in bekende steden als Amsterdam en Haarlem is dit nog duidelijk terug te zien. De historische binnenstad wijkt vaak (zowel in stijl, afmetingen, bebouwingsdichtheid en het stratenplan) af van jongere stadsdelen (Heinemeijer, 1968). Jongere steden als Almere en Zoetermeer, maar ook plaatsen als Drachten en Heerenveen zullen dit begrip voor binnenstad niet kunnen gebruiken. In deze gevallen wordt vaker het begrip stadcentrum gebruikt.

#### 3.1.2 stadscentrum

Het stadscentrum wordt door Nelissen (1979) beschreven als het deel van de stad waar samenballing te vinden is van winkels, overheidsgebouwen, kantoren, horecabedrijven en instellingen van 'educatieve, culturele en recreatieve aard'. Buursink (1996) is het hiermee eens en vult het aan door te stellen dat het stadcentrum ook een publiekstrekkende functie heeft voor zowel stad als ommeland. *'het gebied in de stadskern waar een zodanige verdichting voorkomt van detailhandel, horecabedrijven, kantoren, uitgaan - en vermaakgelegenheden, bestuursinstellingen, andere bedrijven en publieke instellingen voor de gehele stad en veelal ook het ommeland, dat het nagenoeg geheel door dit soort bedrijven in beslag genomen wordt'* (Buursink, 1996 p.15). Het stadscentrum is dus het functionele hoofdcentrum van de stad. De verdichting van al deze activiteit maakt dat het stadcentrum bijna in zijn totaliteit door deze bedrijvigheid in beslag wordt genomen. Hij stelt daarom ook dat de woonfunctie en industrie niet of nauwelijks in het stadscentrum zijn te vinden. In Nederland overlapt het stadcentrum over het algemeen gedeeltelijk de binnenstad. Zoals te zien valt in de onderstaande afbeelding. Stadcentrumactiviteiten die buiten de binnenstad vallen, vallen daar soms buiten door de locatie van het stationsgebied dat niet altijd in de binnenstad ligt, maar wel stadscentrumactiviteiten aantrekt (Bakker, 1994).



Figuur 1: Binnenstad versus Stadscentrum (Bakker, 1994 in Duuren, van ,1995)

De zone die wel binnen de binnenstad valt, maar niet in het stadcentrum ligt, noemt Buursink (1980) de binnenstedelijke randzone. Hier vinden nog wel “stadscentrumactiviteiten” plaats, maar in mindere mate. Volgens Seip (1999) is een binnenstedelijke randzone vooral duidelijk te vinden in historische steden en minder nadrukkelijk in “nieuwe”. Dit komt omdat in de nieuwe steden vaak een winkelcentrum is gebouwd dat vaak gecombineerd wordt met een zakelijk kwartier. De overgang van deze centrumactiviteiten naar de rest van de stad is daarom veel abrupter dan in historische steden waar de centrumactiviteiten in de binnenstedelijke randzone vaak geleidelijk afnemen. Dat zie je terug in historische binnensteden waar in de naast de hoofdwinkelstraat gelegen straatjes vaak nog wel (in mindere mate) winkeltjes en horeca et cetera. te vinden zijn.

### 3.1.3 Definiëring begrip.

De definitie van het begrip binnenstad dan wel stadscentrum hangt duidelijk af van de perceptie van de gebruiker. De gebruiker ziet centrumfuncties samenkomen in een gebied dat al dan niet historisch begrensd is. Voor historische binnensteden is het begrip voornamelijk bepaald door historische grenzen, waar in nieuwe steden veelal wordt gekeken naar de functies/activiteiten die er plaatsvinden om het als binnenstad aan te merken. In dit onderzoek wordt uitgegaan van drie steden met een historische binnenstad en deze historische binnenstad staat ook centraal in het onderzoek. Juist omdat dit ook het bijzondere is van deze steden. De historische binnenstad zou hier een unieke kwaliteit kunnen zijn in vergelijking met plaatsen zonder historische binnenstad zoals Drachten en Heerenveen. Hierdoor wordt in eerste instantie vooral gekeken naar de door oude grenzen afgebakende historische binnenstad. Ter verduidelijking : *‘de binnenstad is het stadsdeel dat reeds bestond vóór de periode van de grote stadsuitbreidingen in de tweede helft van de negentiende eeuw en veelal nog door singel, bolwerken en grachten wordt begrensd’* (Heijne-meijer, 1968 p.23). Hierbij hoort dus vaak de binnenstedelijke randzone die niet persé centrumfuncties hoeft te bekleden.

## 3.2 Leefbaarheid en vitaliteit in de binnenstad

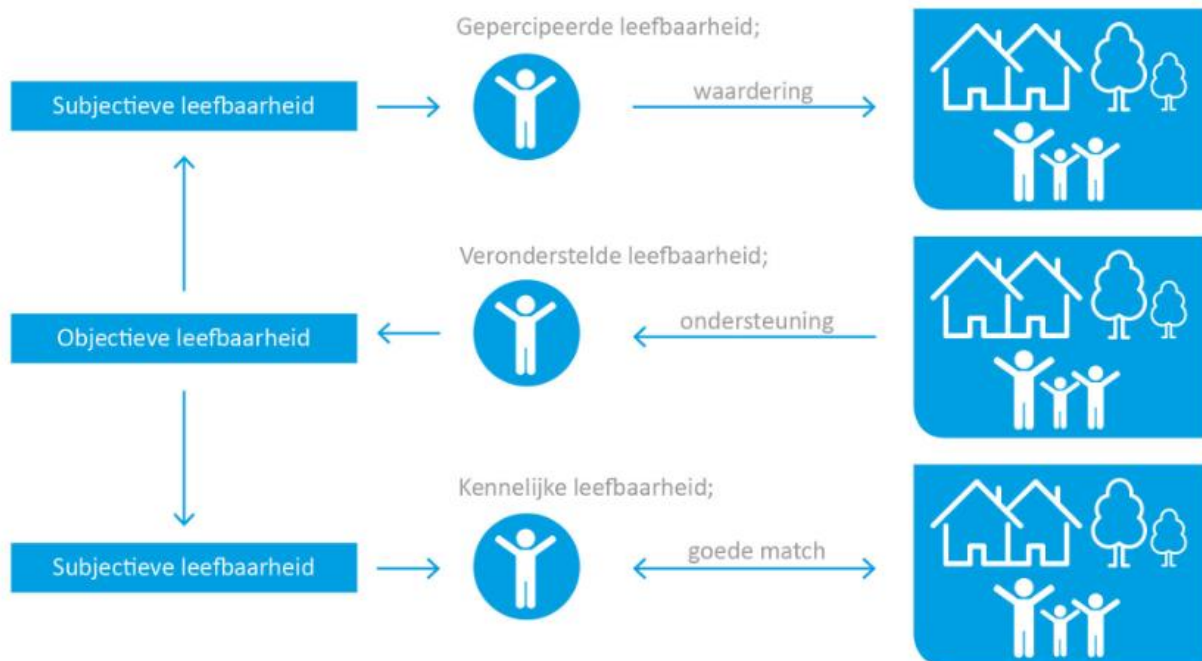
In dit onderzoek staat centraal hoe de vitaliteit van de historische binnenstad kan worden behouden in de onderzochte steden in krimpgebied en of de maatregelen werken. Om dit te kunnen onderzoeken is het van belang om duidelijk te hebben wat er precies onder vitaliteit (van de binnenstad) wordt verstaan. In dit hoofdstuk wordt daarom duidelijk gemaakt wat onder de vitaliteit van de binnenstad wordt verstaan en welke factoren van invloed zijn.

Vitaliteit wordt in de context van een stad regelmatig in één adem genoemd met leefbaarheid. Het is daarom van belang vast te stellen wat leefbaarheid en vitaliteit inhouden in de context van krimp en

de historische binnenstad. Zoals hieronder verder zal worden uitgelegd blijken zowel vitaliteit als leefbaarheid een belangrijke rol te spelen en hebben ze ook zeker een verband met elkaar.

### 3.2.1 Leefbaarheid

Leefbaarheid is een begrip dat over het algemeen wordt gedefinieerd als een subjectief begrip. Het is vaak voor elke persoon verschillend hoe ze de leefbaarheid beoordelen het is dan ook erg lastig om de leefbaarheid van een bepaald gebied vast te stellen. De leefbaarometer (een meetinstrument voor het meten van leefbaarheid) van het Ministerie van VROM hanteert de volgende definitie: 'Leefbaarheid is de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften die er door de mens aan worden gesteld'. (Leidelmeijer, et al., 2008. P. 14) . Boomars en Hidding(1999) die het leefbaarheidsmodel ontwikkelden, definiëren leefbaarheid als: 'de mate waarin de sociale en fysieke leefomgeving aan de normen en waarden van de bewoners en/of gebruikers van het landelijk gebied voldoet'. (Boomars & Hidding, 1999, in Hidding, 2006, p. 31)). De Roo (2001 p.39 ) geeft voor leefbaarheid de volgende definitie. 'de kwaliteit die de mens als zodanig ervaart in zijn dagelijkse leefomgeving, een kwaliteit die onder andere gewaardeerd zal worden op basis van hygiëne, veiligheid en (multi)functionaliteit'. Dit geeft opnieuw drie elementen weer waaraan leefbaarheid veelal gekoppeld wordt. Namelijk: de omgeving, het individu en de waardering. Dorst (2005, p.79) heeft deze drie elementen gekoppeld in de onderstaande afbeelding.



Figuur 2: Schema leefbaarheid (Dorst, 2005, p.79)

In dit schema worden onder andere ook de objectieve en subjectieve leefbaarheid onderscheiden. De objectieve leefbaarheid gaat over de kenmerken van de leefomgeving. Dit zijn meetbare zaken zoals: het aantal huizen, de faciliteiten die aanwezig zijn, banen en recreatiemogelijkheden. Aan de andere kant is er de subjectieve leefbaarheid. Dit gaat over de behoeften, tevredenheid en het geluk van mensen. De goede match is aanwezig wanneer zowel de objectieve als de subjectieve leefbaarheid aanwezig is. Een individu kan zich anders bijvoorbeeld wel veilig en gelukkig voelen in



een woongebied (subjectieve leefbaarheid) dat een lage waarde heeft qua objectieve leefbaarheid. Bijvoorbeeld door veel inbraken en weinig voorzieningen. De woningprijzen et cetera. zullen dan uiteindelijk dalen door een gebrek aan objectieve leefbaarheid. Andere mensen zullen er niet graag willen wonen. Daarom is de combinatie van objectieve leefbaarheid en subjectieve leefbaarheid erg belangrijk. De omgeving en het individu kunnen elkaar zo sterker maken.

### 3.2.2 Leefbaarheid en vitaliteit

Vitaliteit en leefbaarheid worden dan wel niet als één en hetzelfde beschouwd, maar hebben wel degelijk een verband met elkaar. Waar leefbaarheid -zoals hierboven beschreven- vaak een samenspel is tussen de omgeving en het individu, wordt de vitaliteit vaker bekeken vanuit een meer economisch perspectief. Dit is ook nodig, want om een binnenstad draaiende te houden moet er niet alleen gekeken worden naar tevredenheid en faciliteiten maar ook naar de dynamieken en de economische flexibiliteit. De vitale stad wordt door commissie van Ek (2009, p. 12) omschreven als: *'Een duurzame, innovatieve en dynamische stad waar inwoners met plezier wonen, werken en recreëren. Waar de ondernemers zich welkom voelen en goed gefaciliteerd worden'*. Keene (2011, p. 11) neemt hierbij het volgende uitgangspunt: *'Een vitale stad heeft een sterk zelfvoorzienend vermogen waarmee zij zich fysiek, sociaal en economisch door een constant proces van herwaardering en herinvestering kwalitatief in stand houdt,.* Met de term vitaliteit wordt hierboven bedoeld: de economische vitaliteit. Deze economische vitaliteit heeft invloed op de werkgelegenheid en de leefbaarheid. Echter, de leefbaarheid van de binnenstad heeft ook invloed op de economische vitaliteit. Als de plek leefbaar blijkt zal deze ook meer mensen aantrekken.

### 3.2.3 Vitaliteit in de binnenstad

Lynch (1981, in Balsas, 2004) legt de relatie tussen leefbaarheid en vitaliteit door te stellen dat een leefbare plaats veilig, schoon, mooi, economisch vitaal, betaalbaar voor een breed publiek en efficiënt bestuurd moet zijn. Met een goed functionerende infrastructuur, interessante culturele activiteiten en instellingen, voldoende parken, goed openbaar vervoer en voldoende werkgelegenheid. Hier komen economische vitaliteit en factoren van leefbaarheid samen. Als een binnenstad slechts een vitale plek is omdat de stedelijke omgeving past bij de mens en zijn activiteiten, zoals vaak een leefbare plek gedefinieerd wordt, dan is die binnenstad weliswaar toegankelijk en beheersbaar, maar dan heeft deze nog niet de mogelijkheid om continu investeringen aan te trekken, stelt Doe (1994, in Balsas, 2004, p.103). Volgens Balsas (2004) is de binnenstad zonder economische activiteit niet perse een leefbare plek. De economische vitaliteit bepaalt, in samenhang met andere factoren, hoe leefbaar een binnenstad is. Het zal vaak een compromis zijn tussen economische activiteiten en bewonersbelang. Zo kan de detailhandel overdag als ook de uitgaanssector 's nachts, voor overlast bij bewoners van de binnenstad zorgen. Internetbedrijven en hun werknemers kunnen de oorspronkelijke bewoners zelfs verdringen (dit is op het moment een verhitte discussie in San Francisco en Seattle) (Evers et al, 2015.) Het uitbreiden van de zakelijke dienstverlening ten koste van andere stedelijke functies kan de omgeving dus ook minder levendig maken. Er zal in een binnenstad dus constant balans gezocht moeten worden tussen economische vitaliteit en de leefbaarheid voor de bewoners, deze balans zal per stad ook weer verschillen.

Samenvattend wordt de vitaliteit van de binnenstad (zoals hierboven uitgelegd) gekenmerkt door meerdere factoren, en kan een goede vitaliteit in de binnenstad als volgt gezien worden: Het is een situatie waarin ondernemers goed kunnen gedijen en goed gefaciliteerd worden ook met veranderende factoren in de tijd. Zo kunnen zij bijdragen en zelf voordeel hebben van een duurzame, innovatieve en dynamische binnenstad waar inwoners met plezier wonen, werken en recreëren en bezoekers graag willen verblijven. Het is een balans tussen de leefbaarheid (zowel objectief als subjectief) en de (economische) vitaliteit.

### 3.3 Kansen en bedreigingen voor de binnenstad.

Net zoals sommige grote steden, krijgen of hebben de kleine steden in Noordwest-Friesland te maken met problemen met de vitaliteit van de binnenstad. Ze hebben te maken met negatieve gevolgen door de bevolkingsdaling, zoals: minder scholen, minder nieuwbouw, minder openbaar vervoer. De binnenstad merkt dit met name door minder klanten en daardoor minder winkels. Maar ook andere factoren als technologische ontwikkelingen zoals de opkomst van internetwinkels en de concurrentie in de regio spelen een rol. Evers et al. (2015) onderscheidde in hun onderzoek naar de binnenstad van de Nederlandse stad vijf categorieën binnensteden. Zij deden dit op basis van de positie van 53 verschillende binnensteden en rekening houdend met allerlei sociaaleconomische en fysiekruimtelijke indicatoren. De analyse levert de volgende vijf profielen op: - Bruisend in een sterke regio (A); - Solide en regionaal voorziend (B); - Bekneld in een sterke regio (C); - Kwetsbaar en lokaal voorziend (D); - Zwak en perifeer (E). In dit onderzoek kwamen Franeker, Bolsward en Harlingen vanwege hun beperkte grootte niet eens voor. Afgaande op de classificatie van verschillende steden die wel in het onderzoek werden betrokken kunnen we stellen dat Franeker, Harlingen en Bolsward tot de categorie E (zwak en perifeer) en met een kleine kans tot categorie D (lokaal voorziend) te kunnen behoren. Deze categorieën krijgen het volgende advies, E: Verwachte krimp begeleiden en deprogrammeren, D: Behoud winkelfunctie van krimpende regio. Om tot een betere duiding van het probleem te komen voor de onderzochte steden zal er in dit hoofdstuk dieper worden ingegaan op de factoren die voor de onderzochte steden van invloed zijn op de vitaliteit van de binnenstad.

#### 3.3.1 Bevolkingsontwikkeling

##### *Bevolkingsdaling in Nederland.*

Bevolkingsdaling (in de volksmond vaak krimp genoemd) is een onderwerp dat de laatste jaren in Nederland steeds belangrijker wordt. Bevolkingsdaling zet onder andere het voorzieningenniveau van steden en dorpen in krimpgebieden onder druk. Het dalen van het aantal mensen in een gebied zorgt ervoor dat er voor bepaalde voorzieningen niet meer genoeg publiek is, waardoor deze verdwijnen. Het dalen van het bevolkingsaantal en veranderen van de bevolkingssamenstelling heeft zo een grote invloed op de samenleving in Nederland. Hoewel het per regio verschillend is, heeft krimp een steeds groter wordende invloed in veel delen van Nederland. Tot 2035 zal de bevolking van Nederland waarschijnlijk nog groeien tot een maximum van ongeveer zeventien miljoen mensen. Vervolgens zal door een stabiliserend aantal geboorten en door een hoger aantal sterfgevallen door de vergrijzing de bevolking afnemen (CBS, 2016). Doordat de bevolking in Nederland niet homogeen groeit, zijn in veel delen van Nederland de gevolgen van krimp al duidelijk merkbaar. Het algemene beeld is dat de bevolking in het westen van het land nog groeiende is en dat in de rest van het land deze groei tot stilstand komt of dat er zelfs al sprake van krimp is. Bevolkingskrimp manifesteert zich

al in gebieden als Oost-Groningen, Zuid-Limburg en Zeeuws-Vlaanderen. Voor andere gebieden, zoals Friesland, Drenthe en Twente, vormt bevolkingskrimp het toekomstperspectief voor de komende jaren. De negatieve gevolgen van de krimp in deze gebieden zullen met name in de kleine kernen te merken zijn. De steden lijken er minder last van te gaan hebben. Dit komt omdat in deze kleine kernen relatief weinig voorzieningen zijn. Het verdwijnen van deze voorzieningen door een kleiner wordend draagvlak zal alleen nog maar meer mensen doen vertrekken. Door van Dam et al. (2006) wordt het gezien als een zelfversterkend proces waarbij krimp, leegstand en verloedering van de woonomgeving en het verdwijnen van voorzieningen elkaar beïnvloeden. Dit zorgt voor een negatieve spiraal die zijn effect zal hebben op binnensteden.

### *Oorzaken krimp*

Krimp in een gebied kan verschillende oorzaken hebben. Van Dam et al. (2006) beschrijft drie oorzaken van demografische krimp: sociaal culturele (individualisering, emancipatie), de (regionaal) economische en de planologische. Sociaal-culturele factoren hebben vooral invloed op het natuurlijke bevolkingsverloop. De regionaal economische en planologische oorzaken beïnvloeden vooral migratiebewegingen (van Dam et al., 2006). Om een duidelijker beeld te krijgen van deze verschillende factoren zullen ze nu apart worden behandeld.

-Sociaal-culturele invloed: Deze factor is vooral van invloed als het gaat om het vruchtbaarheidscijfer (TFR) en dus de natuurlijke bevolkingsaanwas. Al decennia lang is het vruchtbaarheidscijfer in Nederland dalende. De opkomende emancipatie van de vrouw is hier een oorzaak van. Doordat het opleidingsniveau van vrouwen is gestegen en vrouwen vervolgens meer zijn gaan deelnemen in het arbeidsproces krijgen veel vrouwen pas later kinderen en ze krijgen ook minder kinderen. Dit in combinatie met het stijgende gebruik van de anticonceptiepil heeft (na stabilisatie) ervoor gezorgd dat het gemiddeld aantal kinderen dat de vrouw baart tussen 1,7 en 1,8 ligt. Om het geboortecijfer op peil te houden zou een geboortecijfer van 2,1 gehaald moeten worden. (Derks, 2006; Latten et al., 2008)

-(Regionaal) economische oorzaak: Een regionale economie wordt door allerlei factoren beïnvloed. Zo kunnen grote gebeurtenissen -zoals de industrialisatie- invloed hebben op een regio die bijvoorbeeld meer op industrie leunde. Banen en mensen verdwijnen zo uit een regio. Dit kan leiden tot braindrain, meer werkloosheid en uiteindelijk krimp en ontgroening (Oswalt & Rieniets, 2006). Dit is met name in Limburg terug te zien. Maar zo heeft de crisis van afgelopen jaren op het hele land en met name de periferie invloed gehad. Waardoor mensen minder kinderen krijgen door gebrek aan geld. De (economische) aantrekkelijkheid in de periferie is door gebrek aan banen ook afgenomen wat ontgroening en krimp tot gevolg heeft. (Thissen en Poelman, 2009)

-Planologische oorzaak: Planologische factoren spelen vaak ook een grote rol in de krimp of groei van een regio. Bijvoorbeeld: de ontwikkeling van Flevoland, het groeikernenbeleid en het Vinexbeleid (van Dam et al., 2006). Door dit beleid focust de overheid zich op plekken waar ze de mensen naar toe willen 'lokken'. Dit kan lokaal grote invloed hebben op de groei dan wel krimp van een gebied. Ook op provinciaal niveau kan worden gedacht aan afspraken als het Provinciaal omgevingsplan (POP) in Groningen of 'Om kwaliteit fan de romte' in de provincie Friesland. Hier wordt bijvoorbeeld ingezet op woningbouw in stedelijke bundelingsgebieden. Waarmee een vermindering van woningbouw in plattelandsgebieden wordt beoogd. Hierdoor zal in deze plattelandsgebieden de

bevolking afnemen. Wat in kleine kernen ruimte voor de opvang van lokale woningbehoefte maakt en het landschap open laat (Streekplan Provinsje Fryslân, 2007:43).

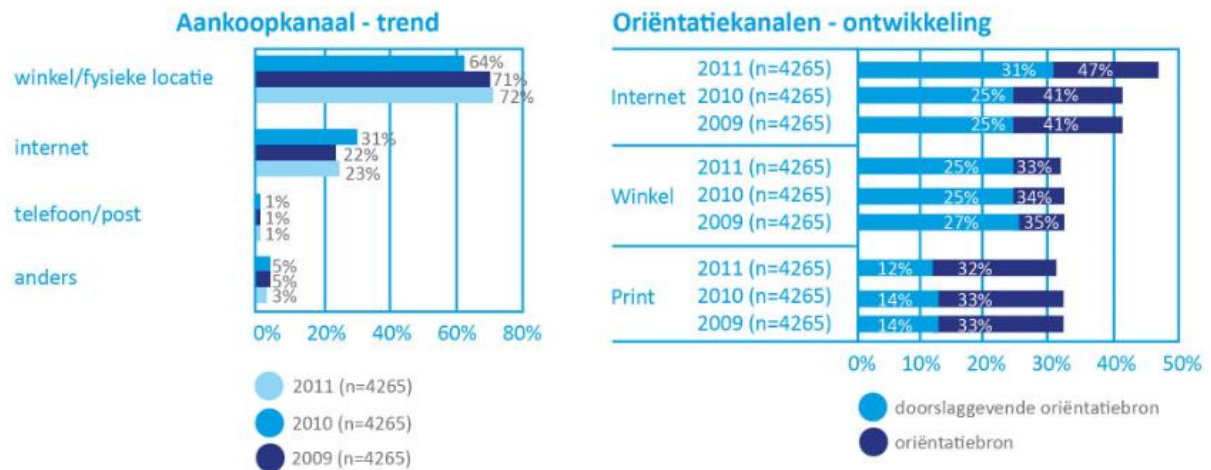
#### *Vergrijzing en ontgroening.*

Naast een daling van de bevolking verandert ook de samenstelling van de bevolking. Hierbij spelen factoren als vergrijzing en ontgroening een rol. De groep van 60-plussers zal naar schatting in 2020 uit 4,5 miljoen inwoners in Nederland bestaan (26procent van de bevolking) (Droogh et al, 2013). Dankzij deze toenemende vergrijzing verandert ook het gedrag van de consument. De groep van 60 jaar en ouder stelt namelijk andere eisen aan het winkelaanbod (Dantuma en Kersten, 2014). Ze kopen over het algemeen andere producten en daarnaast ook minder producten. Ook hierdoor kunnen de winkerverkopen onder druk komen te staan. Een kans voor de binnenstad daarentegen is dat de ouderen steeds kapitaalkrachtiger worden, hoger opgeleid zijn en langer gezond blijven en zelfredzamer zijn (Dantuma & Kerstens, 2014). De toenemende vergrijzing biedt zo dus ook kansen waarop bijvoorbeeld de retailsector in zou kan spelen. De ontgroening zorgt tegelijkertijd voor een braindrain in sommige gebieden, wat een gebied economisch minder aantrekkelijk maakt. Jongeren trekken voor opleiding en banen namelijk meer naar de grote steden in de omgeving of naar de Randstad (Venhorst et al., 2011).

### 3.3.2 Technologische ontwikkeling

De problematiek in de binnenstad heeft niet alleen te maken met de wijzigende samenstelling van de bevolking, de bevolkingskrimp en de economische situatie. Een andere reden is de technologische ontwikkeling van de afgelopen 15 jaar. Dit heeft tot gevolg dat de rol van de binnenstad is veranderd de afgelopen jaren. Internet is tegenwoordig niet meer uit de samenleving weg te denken en dat heeft ook zijn weerslag op het gedrag van mensen. Waar men vroeger de stad in ging om dingen te kopen, bestelt men nu vaak gewoon thuis via de computer. Ze kunnen vanuit de huiskamer gemakkelijk prijzen van producten vergelijken en productinformatie opzoeken.

Hier wordt wel meteen een kanttekening bij geplaatst, want hoewel de groei van het online winkelen fenomenaal is, is het aandeel van internet in de totale detailhandelsomzet nog relatief bescheiden (Evers, 2011). Volgens onderzoek van de Multichannel Monitor (Blauw Research, 2011) speelt internet voor de consument een steeds grotere rol voor bijvoorbeeld: oriëntatie en aankoop van producten en diensten. Tegelijkertijd blijkt dat de fysieke winkel verreweg het belangrijkste aankooppunt blijft. Dit heeft vooral te maken met de winkelbeleving die de fysieke winkel biedt, maar hier in de volgende alinea meer over. Wel blijkt ook uit dit onderzoek (zie figuur 3) dat internet steeds belangrijker wordt voor consumenten. Maar dit kan ook door andere redenen komen, zo blijkt dat bij 70procent van de aankopen in een fysieke winkel de website van de winkel van tevoren al als oriëntatie is bekeken. Wel is te zien dat het aandeel aankopen dat online gedaan wordt stijgende is.



Figuur 3: Aankoopkanalen en oriëntatiekanalen. (Blauw Research, 2011)

Verder is niet elke branche even gevoelig voor online winkelen. Binnenstedelijke branches als kledingwinkels zijn wel enigszins gevoelig voor internetaankopen, meer dan bijvoorbeeld winkels met levensmiddelen (Weltevreden & Rietbergen 2009). Maar een aantal branches zijn nog veel gevoeliger gebleken. Zo hebben de online ontwikkelingen op landelijke schaal toch al verschillende gevolgen gehad voor het winkelbestand in de binnenstad. Winkels zoals reisbureaus, bruin- en witgoedzaken, cd-winkels en boekhandels zijn voor een groot gedeelte al uit het straatbeeld in de binnenstad verdwenen. Deze producten zijn vaak simpel online te bestellen of te downloaden (muziek, films, reisinformatie et cetera.) Andere winkels met grote producten als witgoed en elektronica renderen beter op terreinen met grote parkeerplaatsen buiten de binnenstad en zijn daarom verdwenen (Pbl, 2007). Dit blijkt voor detailhandel in de binnenstad minder het geval, hier zou internet zelfs een kans kunnen zijn. Webwinkels hebben zelf momenteel namelijk veel belangstelling om tegelijkertijd ook een fysiek verkooppunt te hebben (Weltevreden et al. 2014). Voor (online) winkels is het namelijk belangrijk een goede combinatie aan te bieden. Namelijk: een goede website op het internet koppelen aan een stenen gebouw voor extra service. Daarnaast blijkt de moderne consument volgens Appel Coffeng (2015) behoefte te hebben aan de Smart-city, de stad die altijd online is. In hun onderzoek scoren steden het beste die historische waarde hebben en dit combineren met online kwaliteiten (modern).

### 3.3.3 Van koopcentrum naar recreatiecentrum

Zoals hierboven genoemd heeft de opkomst van het internet voor een verandering gezorgd in het winkelaanbod. Sommige winkels zijn verdwenen en andere zijn verplaatst naar locaties buiten de binnenstad. Dit alles heeft ook een nieuwe functie voor de binnenstad als gevolg. Waar de binnenstad vroeger een plek was puur voor aankopen is het nu meer een plek voor recreatie. Van runshoppen (snelle aankopen) naar funshoppen (winkelen als dagje uit). Hierbij gaat het in de binnenstad niet alleen om winkelen, maar om veel meer, bijvoorbeeld het wonen, werken, recreëren, verblijven, ontmoeten, of kortweg het zijn. Het gaat om graag in de binnenstad willen zijn. De consument is een gebruiker geworden en niet alleen meer een koper. Authenticiteit en beleving staan voorop in de toekomst (Goudappel, Coffeng, 2015)

Veel grote steden laten zien dat de binnenstad nog prima kan functioneren. Er gaan veel mensen naartoe om te winkelen. Shoppen is voor veel mensen een soort hobby. Dit wordt ook wel funshoppen genoemd. Hieronder wordt 'ontspanning, vermaak en beleving in een sfeervolle ambiance' verstaan (Everse et al., 2015)(Droogh Trommelen en partners, 2010). Mensen zien winkelen als een leuk dagje uit. Dit heeft als effect dat de binnenstad door deze ontwikkeling steeds meer een plek van beleving en samenkomen met andere mensen is geworden. De simpele koopjes worden steeds meer online gedaan, maar vanwege de sociale functie en de algehele beleving gaan mensen alsnog winkelen in de binnenstad. Belangrijk hierin zijn mooie (historische) gebouwen, de terrasjes en de service die mensen krijgen in winkels. Maar ook bereikbaarheid is belangrijk. In Nederland hebben veel succesvolle steden een goed intercitystation en ov-netwerk nabij de binnenstad en is er veel fietsverkeer. Daarnaast zijn de loopafstanden (vanaf bronpunten: station, garage et cetera.) door een compact centrum beperkt (Huffelen van, T. & Scheerder, G. , 2015). Centrumgebieden die minder scoren, hebben vooral bezoekers met auto en weinig fietsers en lopende bezoekers. De auto's zorgen namelijk niet alleen voor bereikbaarheid maar ook brede ongezellige straten en een minder voetgangersvriendelijk en sfeervol winkelgebied. De verandering van binnensteden tot plekken waar het om pret en beleving gaat, is al decennia aan de gang (Bergh & Keers, 1981). In verschillende gevallen is de aanwezigheid van zulke bezoekersgroepen in deze centra nu zelfs zo prominent dat de betreffende publieke binnenstadscentra in de vakliteratuur al verschillende malen zijn bestempeld als recreatieve 'themaparken' (Zukin 1995; Sorkin et al. 1992 in Everse et al., 2015). Dit geldt zelfs voor het gebruik dat bewoners van de binnenstad zelf van hun leefomgeving maken. Mensen willen steeds vaker in de binnenstad wonen vanwege de sfeer die hier is. De historische binnenstad die de onderzochte steden bezitten, biedt in deze ontwikkeling dus wellicht kansen op het gebied van beleving. Steden met een historische binnenstad hebben meer cultureel erfgoed, hierdoor bezitten deze steden vaak een hogere belevingswaarde. Voor steden is het belangrijk een unieke beleving te bieden en dus onderscheidend te zijn om zo aantrekkelijker te zijn voor het winkelend publiek (Everse et al., 2015).

### 3.3.4 Veranderde structuur van de binnenstad

Als gevolg van de hierboven genoemde trend is ook de indeling van de binnenstad aan het veranderen. In alle steden kent de binnenstad een verdeling binnen het kernwinkelgebied. Het kernwinkelgebied wordt ingedeeld in A-, B- en C-locaties (Have, ten, 2002). Hieronder is de definitie van deze indeling per locatie aangegeven.:

A-locatie: Dit is het drukste gebied van de binnenstad. De plek waar de meeste passanten winkelen. In grote steden is het vaak te herkennen als de straat waar V&D, C&A, HEMA, Bijenkorf of andere grote zaken zich hebben gevestigd. Bijvoorbeeld: de Kalverstraat in Amsterdam of de Lijnbaan in Rotterdam.

B-locatie: Hieronder vallen de aanloopstraten naar het A-gebied. Deze aanloopstraten komen vaak vanaf bepaalde plaatsen zoals: de parkeerplaatsen, stopplaatsen van het openbaar vervoer, fietsroutes et cetera. Er bevinden zich hier over het algemeen minder consumenten omdat er meerdere aanlooproutes zijn.

C-locatie: Dit zijn uitlopers van het hoofdwinkelbestand. Een zone die vaak valt onder de binnenstedelijke randzone. Veelal zijn deze gebieden historisch bepaald en ze hebben een eigen beperkt verzorgingsgebied. Vaak zijn hier de winkels die voorzien in de eerste levensbehoeften te



vinden (de bakker, slager en de supermarkt). Aanloop- en uitloopstraten zijn voor een belangrijk deel bepalend voor het unieke en onderscheidende karakter van een binnenstad, omdat hier vaak specialistische winkels gevestigd zijn van kleinschalige, zelfstandige ondernemers in plaats van filiaalbedrijven.

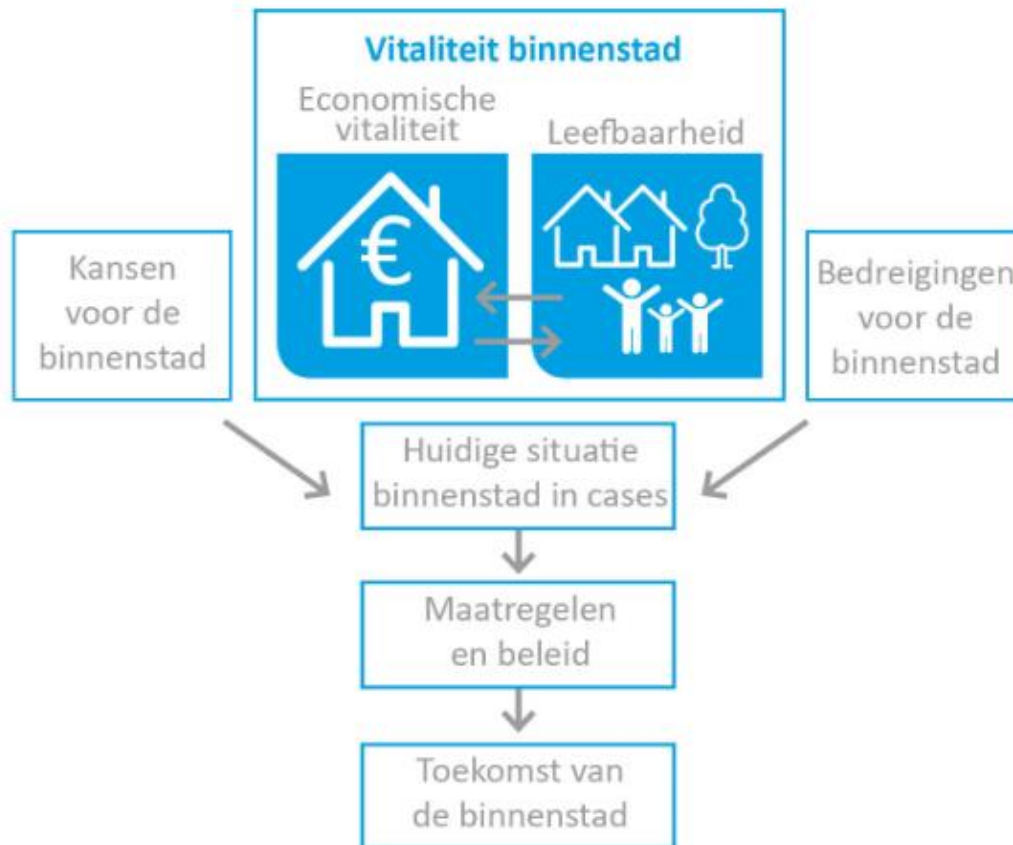
In veruit de meeste binnenstadsplannen en detailhandelsvisies is het planoptimisme van voor de crisis verdwenen. De ruimtelijke structuur van binnensteden is volgens ter Beek (2015) als volgt aan het veranderen. De kernwinkelgebieden zullen kleiner worden door factoren als internet en bevolkingsontwikkelingen, er zullen minder winkels overblijven waardoor B- en C-locaties het moeilijker krijgen en vaak zullen verdwijnen. Alleen de kern -A-locatie- blijft overeind met een aantal straatjes daar omheen met kleine, onderscheidende- of startende winkels en het Leisure-aanbod. (Beek, ter, 2015) Steeds meer plaatsenkiezen hierdoor voor een compact winkelcentrum om zo een sfeervolle kern in de binnenstad te creëren. Dit betekent ook leegstand aan de randen van het kernwinkelgebied, in aanloopstraten en in detailhandelsprojecten die onvoldoende zijn aangehaakt op de nieuwe trends. Maar biedt ook kansen voor de daaruit voortvloeiende transformatiegebieden in de randen van het winkelgebied. Er is vertrouwen nodig in initiatieven die vernieuwend zijn en functies mengen. Voor gemeentes betekent dit: niet gedetailleerd vastleggen wat niet mag, maar binnen de kaders aangeven wat ondernemers zouden kunnen en mogen. (Beek, ter, 2015). Met name voor grotere steden zit het unieke vaak niet in de hoofdwinkelstraat van een stad, zo blijkt uit de quickscan van ter Beek (2015). Die hoofdstraat ziet er namelijk qua aanbod et cetera. in Groningen en Maastricht min of meer hetzelfde uit. Juist het 'Negen Straatjes'-fenomeen buiten het kernwinkelgebied krijgt in steeds meer steden navolging. Wat inhoudt dat juist de unieke sfeer van een stad vaak te vinden is in de aanlooproutes naar het kernwinkelgebied toe. In kleinschaligere winkel- en binnenstadsgebieden worden bezoekers verrast door de authenticiteit van de locatie en de sfeer die nieuwe ondernemers er creëren. Voor kleine steden geldt dit in mindere mate omdat ze moeite genoeg hebben de A-locaties te vullen. Echte, het laat wel zien dat aanlooproutes belangrijk zijn en dat deze voor een unieke sfeer kunnen zorgen. Door de leegstand in dit soort gebieden biedt het ook mogelijkheden, want naast winkels zijn op deze B- en C- locaties ook horecazaken, ateliers, galeries, culturele instellingen en ambachten gevestigd. Dit kan voor een unieke sfeer zorgen.

### 3.4 Tussentijdse conclusie en conceptueel model

Uit de theorie blijkt samenvattend dat de vitaliteit van de binnenstad als volgt gezien worden: Het is een situatie waarin ondernemers goed kunnen gedijen en goed gefaciliteerd worden ook met veranderende factoren in de loop der tijd. Zo kunnen zij bijdragen en zelf een voordeel hebben van een duurzame, innovatieve en dynamische binnenstad waar inwoners met plezier wonen, werken en recreëren en waar bezoekers graag willen verblijven. Het is een balans tussen de leefbaarheid (zowel objectief als subjectief) en de (economische) vitaliteit. Maar deze vitaliteit wordt bedreigd door verschillende ontwikkelingen waar mee moet worden omgegaan. Bevolkingsontwikkelingen zoals krimp, vergrijzing en ontgroening hebben in de toekomst gevolgen voor voorzieningen in delen van Nederland en dus ook voor de binnenstad van sommige steden. Minder (jonge) mensen betekent namelijk dat er voor van alles minder draagvlak is en minder economische activiteit zal zijn en dus minder banen, voorzieningen et cetera. Met name in de periferie van het land is het een reële dreiging. Hieronder valt dus ook Friesland waar de cases in dit onderzoek vandaan komen. Daarnaast heeft de technologische ontwikkeling ook voor een grote verandering gezorgd voor de binnenstad. Veel soorten winkels zijn verdwenen doordat ze de concurrentie van online winkelen niet aankonden.

De binnenstad is verder minder een koopcentrum, maar steeds meer een recreatiecentrum geworden. Mensen gaan er niet meer heen puur voor aankopen maar omdat het er gezellig. Er zijn winkels, terrasjes en andere mensen. De ontwikkeling zorgt ervoor dat de binnenstad moet veranderen om de vitaliteit in de binnenstad te kunnen waarborgen. Leegstand zit hem steeds meer in de randen van het kernwinkelgebied omdat er minder winkels zijn door de genoemde bedreigingen. Steden zetten daarom in op een compact winkelgebied waar het gezellig is omdat de activiteiten bij elkaar geclusterd zitten zonder leegstand. In de gebieden daaromheen wordt steeds meer gewoond, maar ook de aanlooproutes naar het winkelgebied toe blijken erg belangrijk te kunnen zijn en niet alleen om de kern van het winkelgebied goed te kunnen vinden. Juist in deze straten waar door leegstand kansen zijn komen in grote steden veel unieke kleine winkeltjes die de stad onderscheidend kunnen maken. Bijvoorbeeld de Negen straatjes in Amsterdam. De binnenstad is kortgezegd door een aantal ontwikkelingen aan verandering onderhevig, dit betekent echter niet dat er geen een nieuwe functie voor de binnenstad weggelegd is. Om goed aan de wensen te kunnen voldoen en de vitaliteit te kunnen waarborgen zullen de steden zich aan deze trends moeten aanpassen en ervoor moeten zorgen dat hun binnenstad gezellig en onderscheidend is.

Dit conceptueel model is voortgevloeid uit informatie uit de afgelopen hoofdstukken. Uit de theorie is gebleken wat de vitaliteit van de binnenstad bepaalt. Daarnaast zijn er kansen en bedreiging voort gekomen uit de theorie. Vervolgens wordt gekeken naar de huidige situatie en de invloed van (eventueel case specifieke) kansen en bedreigingen voor de binnenstad. Dit zal moeten leiden tot actie. Welke maatregelen en beleid zijn genomen of zijn wenselijk om de huidige situatie te verbeteren en zullen uiteindelijk de toekomst van deze binnensteden bepalen.



Figuur 4: Conceptueel model.

## H4. Huidige situatie van de onderzochte steden

### 4.1 introductie van de cases

De drie centrale cases in dit onderzoek zijn: Franeker, Harlingen en Bolsward. De steden lijken qua grootte en achterland erg op elkaar. Ze hebben respectievelijk 12.781 (Franeker) (Franekeradeel, 2016b), 14.680 (Harlingen) en 10.025 (Bolsward) (StadIndex, 2012) inwoners. Daarnaast bevinden zij zich in dezelfde regio waardoor ze te maken hebben met dezelfde concurrentie en dezelfde factor van bevolkingsdaling. Alle drie de steden vallen onder de Friese Elfsteden en hebben ze een door grachten en vaarten omgeven historische binnenstad die vol staat met monumentale panden. Hierdoor hebben ze een toeristische functie. Toch is elke stad uniek en zo verschillen Franeker, Harlingen en Bolsward ook erg van elkaar. De steden worden eerst kort geïntroduceerd.

Franeker groeide uit tot een handelsplaats en had bestuurlijke functies. Het verwierf in 1402 marktrechten en spoedig werd het bestuur zo georganiseerd dat Franeker een stad genoemd kon worden. In 1585 werd Franeker een Universiteit geschonken als beloning omdat ze zich zo snel achter Willem van Oranje had geschaard (Franekeradeel, 2016a). Franeker is van oudsher dan ook bekend als een universiteitsstad. De Universiteit bestond van 1585-1811 (Algra, 1983). Van dit stuk historie zijn onderdelen overgebleven zoals de professorenhuizen, het academiegebouw en de Bogt fen Gune (de oudste studenten kroeg van Nederland). Vanuit de universiteit is ook het planetarium ontstaan dat tegenwoordig een grote toeristentrekker is. Ook is Franeker bekend als kaatsstad vanwege de grootste kaatswedstrijd ter wereld, de Permanente Commissie (PC) een evenement dat jaarlijks veel mensen trekt.

Harlingen was een buurt aan de kust, gelegen aan een aantal vaarten. Er werden hier grachten aangelegd door een rijk klooster om de handel te versterken. Harlingen werd door deze grachten zó belangrijk dat ze in 1234 stadsrechten kreeg (Friesevolk, 2016). Daarmee is Harlingen als stad ouder dan bijvoorbeeld Leeuwarden, of zelfs Amsterdam. Harlingen is dan ook een echte havenstad die zich -met name door handel- heeft ontwikkeld (Friesevolk, 2016). Dit is terug te zien in de vele oude panden in de havens. Ook is Harlingen bekend als de plaats waar de terminal voor de boot naar Terschelling en Vlieland zich bevindt. Jaarlijks worden in Harlingen de visserijdagen gehouden, een evenement dat duizenden bezoekers trekt.

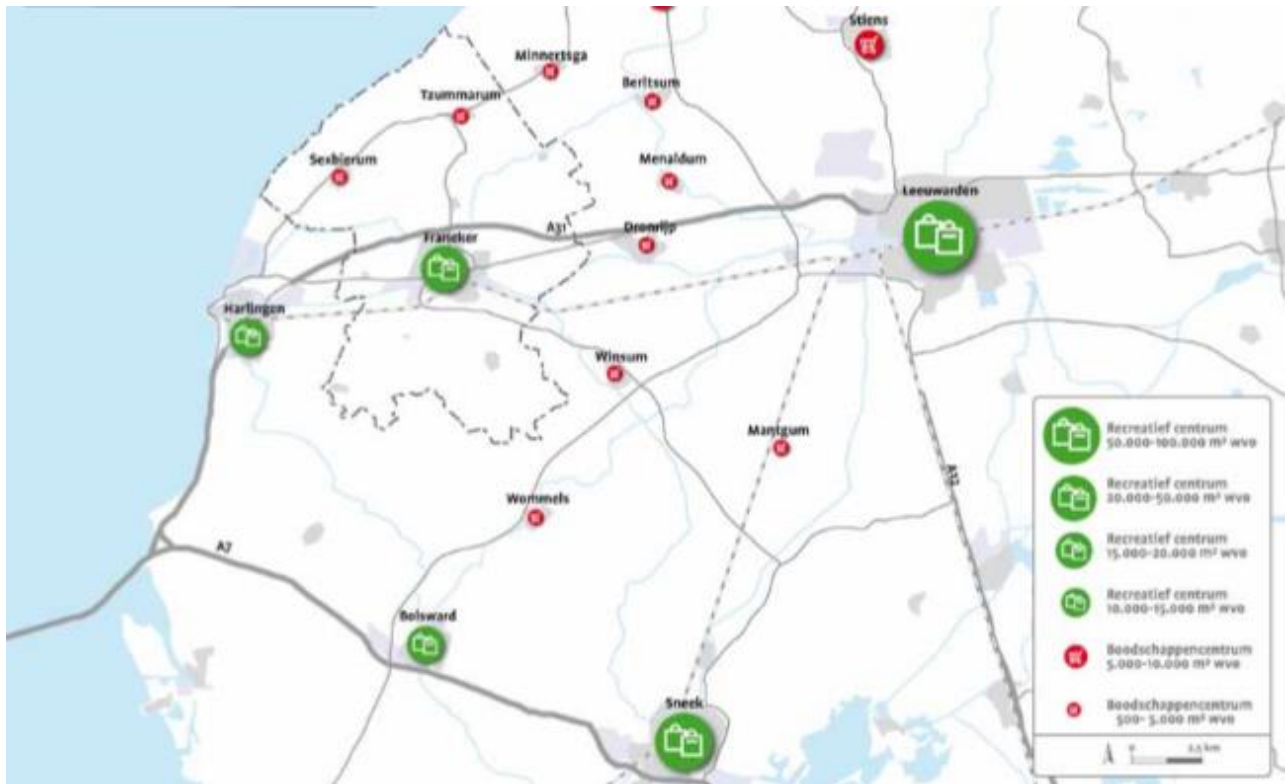
Bolsward is door haar ligging vlakbij de Waddenzee in de elfde eeuw uitgegroeid tot een handelsplaats. Van verre kwamen in Bolsward schepen met spullen aan die op de markt werden verkocht. Bolsward werd ook lid van het Hanzeverbond, een verdrag tussen grote steden uit Nederland, België en Duitsland en kan zich dan ook een Hanzestad noemen. In 1455 kreeg Bolsward stadsrechten. Bolsward kende vroeger (net als Franeker en Harlingen) een aantal kloosters en kerken. De oudste kerk is de Broerekerk, deze werd in 1980 door een brand verwoest. De ruïne is echter nog steeds te zien en met een nieuw glazen dak erop is het een van de toeristische trekpleisters van Bolsward. De Martinikerk is Bolswards meest imponerende gebouw. En ook het Stadhuis, dat overigens erg lijkt op het stadhuis in Franeker, is beeldbepalend. (Gemeentesudwestfryslan, 2016)

## 4.2 Bevolkingsontwikkeling in de regio Noordwest-Friesland.

In de regio Noordwest-Friesland ,waarin Franeker en Harlingen zijn gelegen, is nog geen sprake van krimp. Het gebied is dan formeel ook nog niet aangemerkt als krimpgebied. Wel heeft het de status “anticipeerregio” ontvangen. Dit is een regio waar nu nog geen sprake is van bevolkingsdaling, maar waar binnen afzienbare tijd waarschijnlijk wel sprake zal zijn van een daling van de bevolking. Hetzelfde geldt voor de regio Zuidwest-Friesland waarin Bolsward ligt (Fryslan, 2016). Ook spelen vergrijzing (meer ouderen) en ontgroening (minder jongeren) een rol in deze regio's (Fryslan, 2016). Voor het hele gebied “Noardwest-Fryslan” waaronder Franekeradeel, Harlingen, het Bildt, Leeuwarderadeel, Littenseradiel en Menaldumadeel vallen komt de provincie tot een lichte daling van de bevolking. Verwacht wordt dat de bevolking zal dalen met vier procent. Van ruim 82.000 in 2013 tot circa 79.000 inwoners in 2030 (Fryslan, 2016).Dit komt door een natuurlijke bevolkingsdaling, maar ook de economische situatie kan hier debet aan zijn. Het krijgen van kinderen is duur en wordt daarom door economische factoren beperkt (Oswalt & Rieniets, 2006). Ook de samenstelling van de bevolking zal aan veranderingen onderhevig zijn door vergrijzing en ontgroening. In de periode tot 2030 zal het percentage 65-plussers sterk toenemen, hoger dan het landelijk gemiddelde met een toename van 90 procent in de regio Noardwest-Fryslan. Na 2020 zal met name de van zorgafhankelijke groep van 75-plussers nog sterk toenemen.

Naast de vergrijzing vindt er zoals gezegd ook ontgroening plaats. Dit komt enerzijds door sociaal culturele redenen (afname van natuurlijke groei in de regio), waardoor er simpelweg minder kinderen geboren worden. Maar anderzijds kent het gebied ook een migratiefactor. Veel jongeren vertrekken namelijk vanwege hoger onderwijs naar andere steden. Zo trekken veel jongeren naar bijvoorbeeld Amsterdam, Groningen of Leeuwarden om daar te gaan studeren. Door gebrek aan (passende) banen zullen deze jongeren niet snel terugkeren in de regio Noardwest-Fryslan. Daarnaast biedt de ‘grote’ stad veel meer voorzieningen en heeft het een culturele aantrekkingskracht die jongen doet verhuizen (Venhorst et al, 2011).

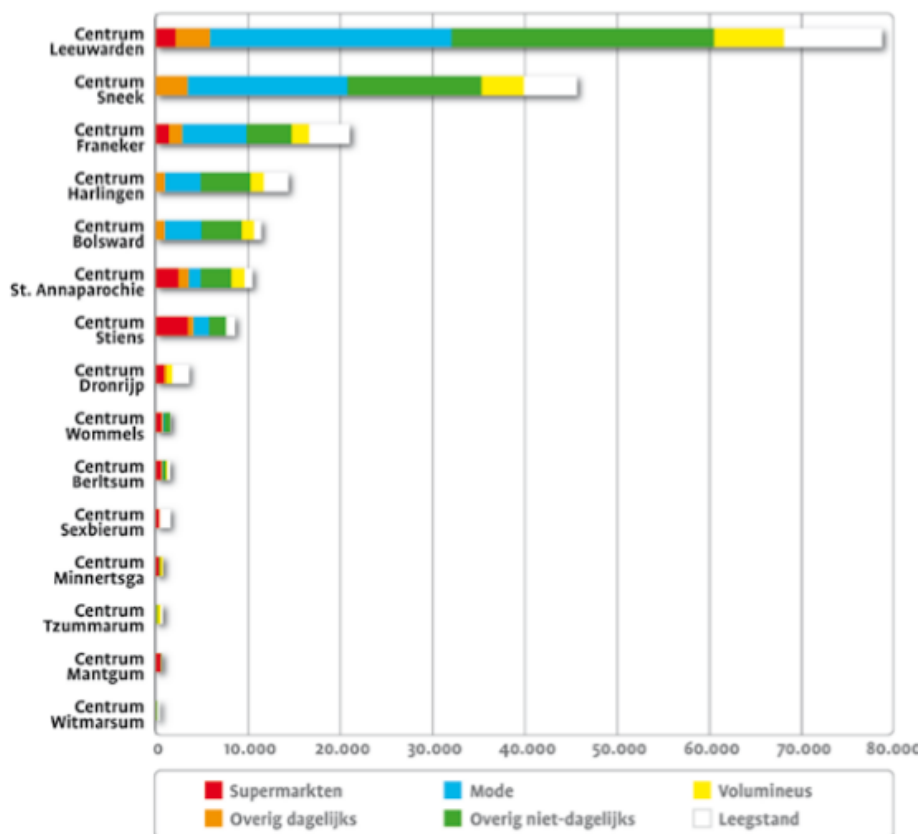
### 4.3 Verzorgingsgebied en concurrentie.



Kaart 1: Winkelcentra in de regio (Droogh & Hutting, 2013).

Het verzorgingsgebied en de concurrentie die zich in de omgeving bevindt, is erg belangrijk. Het bepaalt namelijk in hoeverre winkels, horeca et cetera. rendabel zijn. In de bovenstaande kaart valt te zien dat er in de regio meerdere plaatsen te vinden zijn met een winkelcentra. Veel plaatsen hebben vooral een klein boodschappencentrum, wat vaak een supermarkt en een paar verzaken inhoudt. Verder hebben Franeker, Harlingen en Bolsward een recreatief centrum met onder andere modewinkels en horeca. Met name Franeker, maar ook Harlingen en Bolsward hebben een redelijk aanbod aan winkels in de mode (figuur). Hierin concurreren de drie onderzochte steden dan ook met elkaar. Maar ook Leeuwarden en Sneek zijn concurrenten. Zoals te zien valt in figuur 5 bevat Sneek - en met name Leeuwarden- een groter aanbod met name qua mode. De funshoppers zullen daarom sneller de keuze maken om hierheen te gaan dan naar de kleinere steden. Voor de kleine steden is dit -naast de krimp- nog een bedreigin voor de vitaliteit van de binnenstad. Ook qua horeca is er in deze steden meer aanbod wat voor een hogere belevingswaarde zorgt in de binnenstad van deze steden. Dit zorgt ervoor dat de recreatieve winkelfunctie beperkt blijft in Franeker, Harlingen en Bolsward. (Droogh & Hutting, 2013).





Figuur 5: Winkelaanbod centra in de regio (M<sup>2</sup> mvo) (Droogh & Hutting, 2013).

De steden in deze regio hebben -zoals besproken- een recreatief centrum. De dorpen zijn echter kleiner en hebben vaak alleen een boodschappencentrum. Dit betekent over het algemeen alleen een supermarkt en/of verszaak (Droog Trommelen & partners, 2013). Dit biedt ,ondanks de concurrentie op modegebied en horeca, mogelijkheden voor de onderzochte steden om belangrijk te zijn voor de inwoners van deze regio. Omdat het in veel gevallen in de omliggende dorpen gaat om slechts een kleinschalige supermarkt en/of enkele verszaken, hebben de steden als Bolsward, Franeker en Harlingen in deze een regionale functie. De bewoners van de dorpen zijn voor inkopen bij een moderne supermarkt namelijk vooral aangewezen op de steden in de omgeving. In 2007 bleek dat 20 tot 30 procent van de binnenstadbezoekers in Franeker uit de regio (aangrenzende gemeenten) kwam (Droog & Hutting, 2013). Dit is een behoorlijk groot percentage, wat een regionale functie aangeeft. De cijfers van Bolsward en Harlingen zijn in deze niet bekend, maar in beleidsdocumenten werd aangegeven dat ook deze steden een regionale functie bekleden. De cijfers zullen dus hoogstwaarschijnlijk niet erg verschillen.

## 4.4 Situatie in de binnenstad per case

### 4.4.1



Franeker heeft circa 26.500 winkelvloeroppervlak (wvo), wat een iets bovengemiddeld aantal is voor een plaats van deze grootte, 16.600 m<sup>2</sup> wvo hiervan is gevestigd in de binnenstad. Dit is relatief veel in vergelijking met centra van kernen met een gelijk inwonertal (Droogh & Hutting, 2013). Naast het omvangrijke aanbod in de “overig niet dagelijkse branche” (onder andere Hema, Blokker)(zie figuur 5) valt vooral het grote modeaanbod op (onder andere Lodewijk, Takko). Het aandeel leegstaand oppervlak is relatief groot. De leegstand in Franeker groeit. In 2013 was liefst 20 procent van het totale winkelloppervlak leeg. Dit was 8 procent meer ten opzichte van 2007 (Droogh & Hutting, 2013). Vooral de volumineuze branches (onder andere woninginrichting) en overig niet-dagelijkse branches zijn afgenomen. Het modeaanbod is stabiel gebleven. Het grootste effect heeft dit op het winkelcentrum Ockingahiem dat stamt uit de jaren '80. Dit winkelcentrum is niet gelegen op een A-locatie en kampt al met veel leegstand. Ook het oosten van de Dijkstraat kampt met veel leegstand. Hier ontbreken ook winkels met een trekkersrol. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat de uitplaatsing van zowel de Lidl als de C1000 uit de binnenstad naar de rand van de binnenstad aan de Leeuwarderweg negatieve gevolgen heeft voor het aantal bezoekers van de binnenstad. Deze supermarkten hadden een grote trekkersrol, een groot deel van de binnenstadbezoekers in Franeker (en ook andere “kleinere” plaatsen) gaat eerst naar de supermarkt en bezoekt daarna ook nog andere winkels. Inmiddels 3 jaar verder (2016) hebben zich wel weer een nieuwe supermarkt (Poiesz) en een Aldi gevestigd in de binnenstad. Deze kunnen de trekkersrol nu op zich nemen.

Met de overige voorzieningen lijkt niet veel mis te zijn qua aantallen. Franeker telt bijna 80 overige publieksgerichte voorzieningen (niet allemaal in de binnenstad.) Dit is in vergelijking met centra in kernen met gelijk inwonersaantal erg veel. Opvallend is vooral het grote aandeel van cultuur (musea) en de horeca. Mensen uit de regio komen bijvoorbeeld naar Franeker voor theaterbezoek in Theater de Koornbeurs en voor de bibliotheek aan het Martiniplantsoen. Dit grote aandeel is met name te verklaren door historische en daardoor meer toeristische aard van Franeker in vergelijking met plaatsen van dezelfde grootte. Echter blijkt dat de indeling van de functies door de binnenstad niet altijd ideaal is. Zo zit de horeca wel erg verspreid door de stad (kaart 2). De Breedeplaats, het centrale plein van de stad, kent maar één horecagelegenheid. Overige horeca zit verspreid door de binnenstad, vaak niet eens bij het kernwinkelgebied. Hierdoor mist Franeker een huiskamer in de binnenstad, een sfeervol centraal punt. Ook zijn de aanlooproutes niet erg aantrekkelijk.

Bijvoorbeeld de Schoolsteeg of de Zilverstraat, wat vanaf de nieuwe supermarktenclustering en vanaf het water een logische aanlooproute zou zijn, zijn niet erg aantrekkelijk omdat er weinig activiteit is. Ook de Dijkstraat is met de leegstand aan de oostelijke kant niet aantrekkelijk en als aanlooproute dus niet ideaal.



Kaart 2: Indeling binnenstad Franeker (Droogh & Hutting, 2013).

Doordat toeristen vaak de binnenstad bezoeken en voor extra klanten zorgen in winkels en andere voorzieningen, is dit ook een belangrijk aspect. Zoals eerder genoemd heeft Franeker relatief veel voorzieningen. Dit is te verklaren door de toeristische functie van Franeker. De stad trekt als één van de Friese elfsteden en de ligging aan het toeristische Friese waternetwerk, veel toeristen. In totaal vinden er per jaar circa 3.000 sloopovernachtingen plaats. Ook het Eise Eisinga Planetarium is een echte toeristentrekker met zo'n 45.000 bezoekers per jaar. De overige musea (Kaatsmuseum, 1.000 bezoekers, museum Martena, 9.000 bezoekers) kennen een stuk minder bezoekers. Daarnaast zijn er een aantal campings en vakantieparken. Vakantiepark Bloemketerp heeft de meeste toeristische overnachtingen en door de ligging net buiten de binnenstad, zorgt dit met name in de zomermaanden voor extra bezoekers. In totaal heeft Franeker zo'n 82.000 recreatieve overnachtingen per jaar (Gemeente Franekeradeel, 2012). Verder kent Franeker een aantal evenementen zoals de jaarlijkse sportwedstrijd PC. Dit is de grootste kaatswedstrijd van het jaar gouden op het Sjukelân in de binnenstad van Franeker. Het evenement trekt jaarlijks duizenden bezoekers. Ook de Agrarische dagen (35.000 mensen) en het Rock 'n Roll festival zijn behoorlijke publiekstrekkingen.

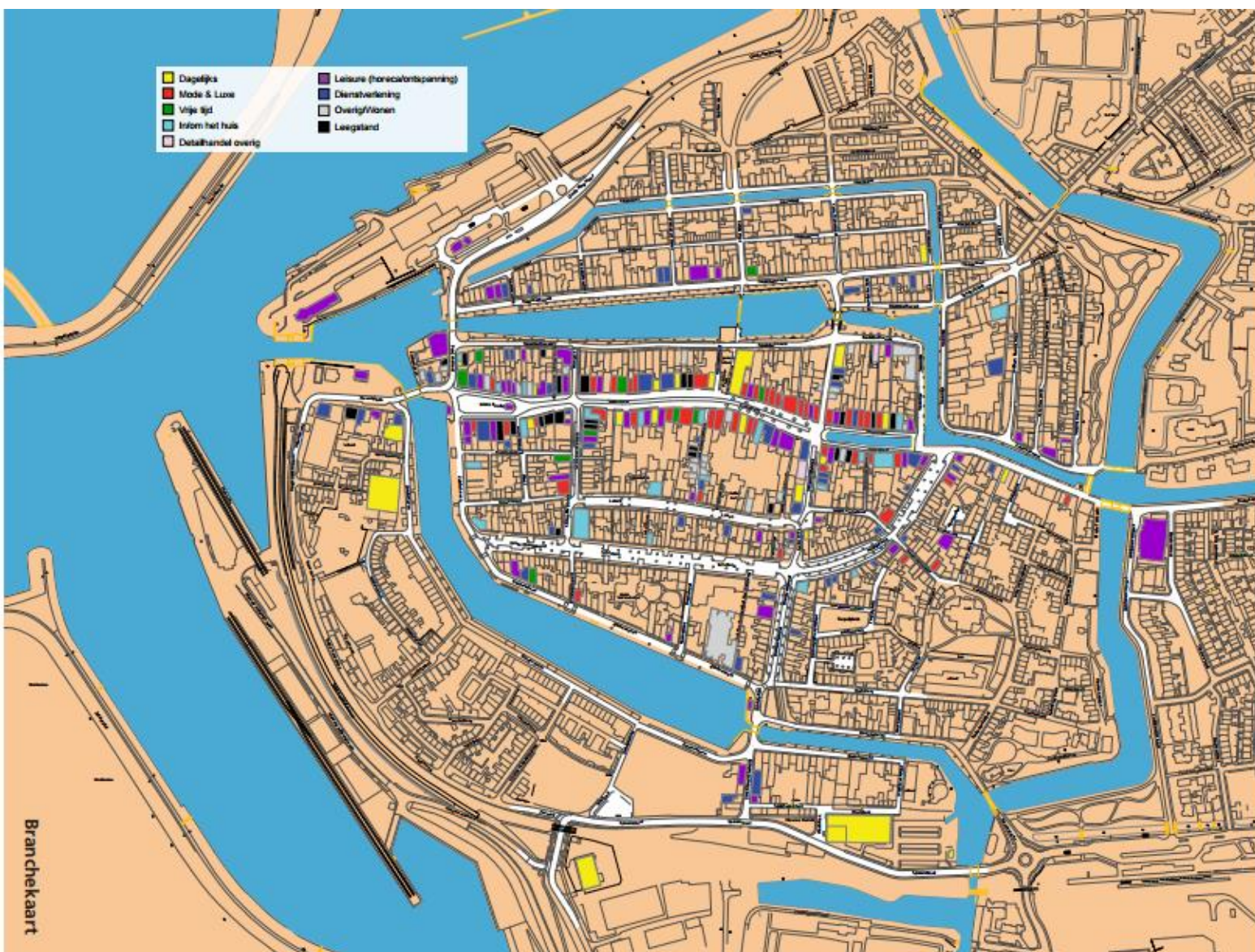
#### 4.4.2



In totaal beschikt Harlingen over ruim 41.000 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak (wvo) (incl. perifere detailhandel), waarvan ca. 14.600 m<sup>2</sup> in de binnenstad gelegen is, zo constateert Oegema et al., 2013 in de detailhandelstructuurvisie van Harlingen. De detailhandel is in Harlingen geconcentreerd op twee plaatsen. De belangrijkste locatie is het centrum. De Voorstraat vormt hier de hoofdwinkelstraat. Deze wordt omringd door meerdere aanloopstraten die een gemengde functie hebben. Deze aanloopstraten worden door Oegema et al, (2013) echter niet als aantrekkelijk beschouwd. Het tweede winkelgebied is Kimswerda. Dit ligt buiten het centrum. Hier bevinden zich met name grootschalige detailhandelsvestigingen zoals supermarkten en winkels als de Action. Er liggen vergevorderde plannen Kimswerda verder uit te breiden. De leegstand is anno 2013 ongeveer tien procent (Oegema et al, 2013) en de leegstand in het centrum is vergelijkbaar met Franeker, ongeveer twintig procent (Droogh & Hutting, 2013). Harlingen beschikt over een historische binnenstad met een redelijk divers winkelaanbod en veel horeca. In de afgelopen jaren is er echter sprake van teruggang van het aantal winkels en een toenemende leegstand van panden in het centrum. Dit komt de aantrekkelijkheid van het kernwinkelgebied niet ten goede. De duidelijk zichtbare leegstand, aanwezige panden met achterstand in onderhoud en enkele niet met het karakter en gewenste beeldkwaliteit harmoniserende winkels en horeca doen afbreuk aan de aantrekkelijkheid van het centrum en zijn dan ook een bedreiging.

Er is ook een probleem in de ruimtelijke structuur in Harlingen volgens Oegema et al. (2013). Het centrum van Harlingen kent geen duidelijk herkenbare en aantrekkelijke entrees. Er zijn wel entrees, maar deze worden onaantrekkelijk gevonden. Ook is het opvallend bij de lineaire winkelstructuur van Harlingen dat aan de uiteinden geen trekkers zijn gevestigd. De uiteinden worden juist gedomineerd door leegstand en invulling met dienstverlening. Zo'n trekker zou een sterke winkelformule moeten zijn of bijvoorbeeld een clustering van horeca. Doordat dit er niet is, oogt het bij binnenkomst van het kernwinkelgebied niet gezellig en rommelig door de vele gemengde functies. Er is wel beleid om tot een concentratie van horeca te komen aan de Grote Bredeplaats, maar hiervan is in de uitvoering slechts deels sprake. In plaats daarvan is er juist erg veel spreiding van horeca door het centrum en daarbuiten. Qua aantal horecagelegenheden is niet zoveel mis in Harlingen. Het biedt als havenstad redelijk veel kroegen en restaurantjes, er ontbreekt -net als in Franeker- een goede clustering.





Kaart 3: Indeling binnenstad Harlingen (Oegema et al., 2013)

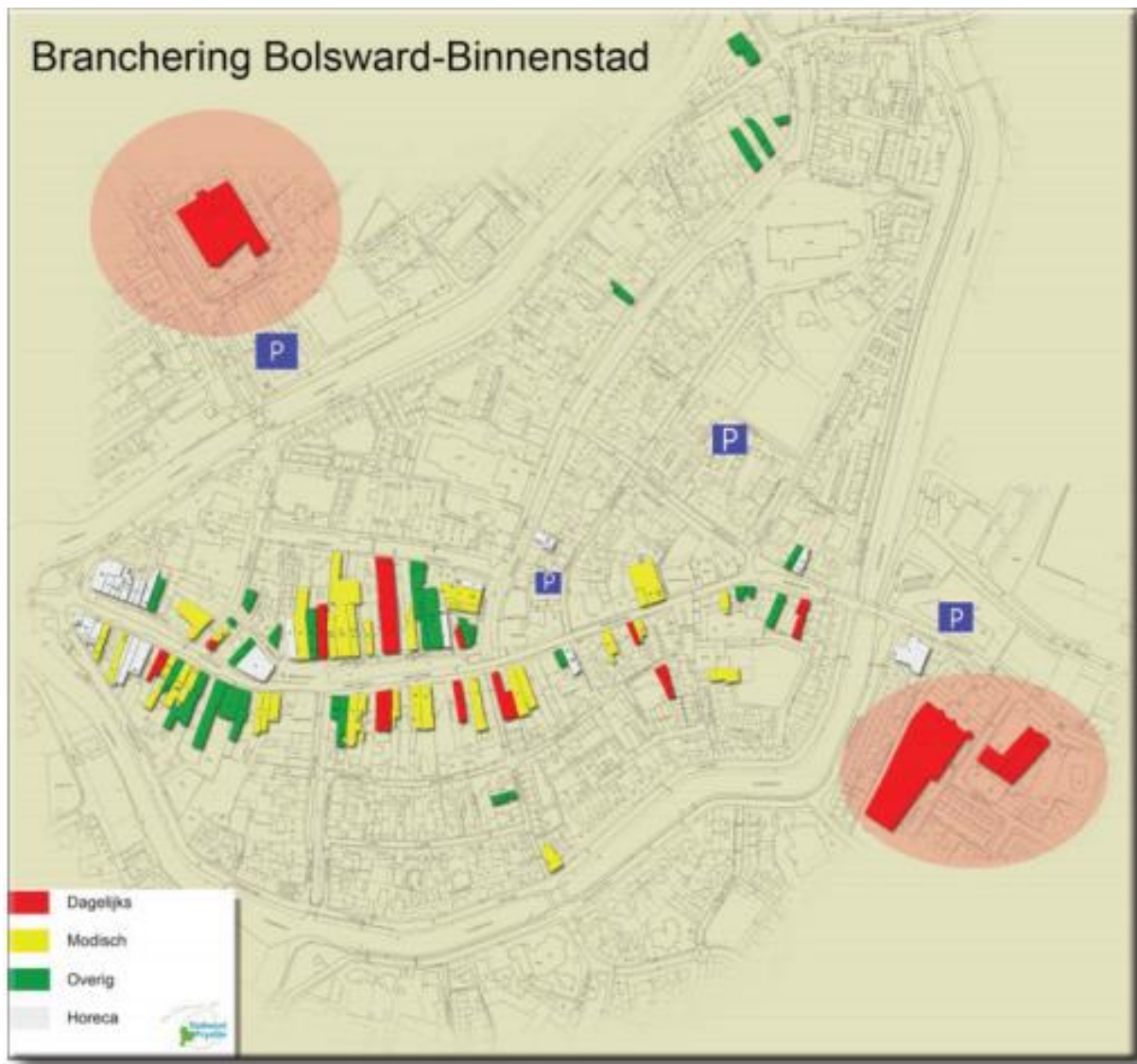
Harlingen is door de ligging aan zee en de historische binnenstad een stad met relatief veel toeristen. Honderdduizenden passagiers maken jaarlijks gebruik van de veerboten naar Vlieland en Terschelling die vanuit de waddenpromenade vertrekken. Van deze mensen komt echter maar een miniem deel de binnenstad in (Oegema et al, 2013). Harlingen heeft ook andere havens die gelegen zijn in en rondom de binnenstad. In de Noorderhaven komen veel toeristen binnen. Dit is een echte passantenhaven. De Zuiderhaven wordt meer gebruikt als jachthaven voor grotere jachten die er langere tijd liggen. Qua toeristische overnachtingen leverde de havens in 2008 12,4 procent van het totaal aantal van 130.000 overnachtingen (Oegema et al., 2013). De overige overnachtingen waren vooral bij de hotels en campings (rond de stad). Verder heeft Harlingen nog een aantal bescheiden attracties voor toeristen : het Harlinger Aardewerk Museum (circa 500 bezoekers in 2009) en Gemeentemuseum Het Hannemahuis (ruim 9.000 bezoekers in 2012). Harlingen kent verder een aantal grote evenementen waaronder de Visserijdagen (175.000 bezoekers!), het Harlinger straatfestival, de zomermarkten en in 2014 de Tall Ships races (Oegema et al., 2012).

#### 4.4.3



Bolsward is, met een totale oppervlakte van ruim 21.000 m<sup>2</sup> detailhandel, de tweede winkelkern van de gemeente Súdwest-Fryslân, na Sneek. Ten opzichte van een aantal jaren geleden (bijna 22.000 m<sup>2</sup> in 2007) (Sudwest Fryslan, 2011) is sprake van een lichte afname van winkelvloeroppervlakte. Bolsward beschikt in totaal over zo'n 12.000 m<sup>2</sup> aan vloeroppervlakte in de binnenstad. Hiervan is ongeveer 3.000 m<sup>2</sup> mode. Het meeste is 'overig niet dagelijks', namelijk zo'n 4.000m<sup>2</sup>. De leegstand in Bolsward is relatief laag met zo'n 6,5 procent in 2013. (Droogh & Hutting, 2013). De problemen met leegstand zijn de afgelopen jaren echter opgelopen (Sudwest Fryslan 2011). Het aanbod ligt op het niveau van plaatsen van ruim 12.000 inwoners. Dit is bovengemiddeld. Het toont de belangrijke verzorgende functie van Bolsward voor de regio aan. Deze regiopositie wordt onder andere bepaald door het feit dat er in een straal van 10 km geen kernen met een vergelijkbaar aanbod aan voorzieningen aanwezig zijn (Súdwest-Fryslân, 2011). De basis van de verzorgende functie van Bolsward wordt dan ook gevormd door een bovengemiddeld sterk pakket aan dagelijks aanbod (3 grote supermarkten) dat buiten de binnenstad ligt. Dit aanbod is van regionaal belang.





Kaart 4: Indeling winkels in binnenstad Bolsward. (Súdwest-Fryslân, 2011)

De binnenstad van Bolsward kent niet echt trekkers door het vertrek van de supermarkten uit het centrum. Er is wel een relatief groot aandeel aan mode *en het aanbod*, maar de echte dagelijkse trekkers ontbreken, zo wordt gesteld in het onderzoek van Súdwest-Fryslân (2011). Bolsward heeft qua structuur een binnenstad die vrij duidelijk is. Vrijwel alle winkels bevinden zich in een centraal lint: Dijkstraat, Marktstraat en Jongemastraat zoals te zien is in de bovenstaande figuur. Dit komt overeen met de structuren die we in Harlingen en Franeker ook hebben gezien. Opvallend is dat er een hoofdweg dwars door dit centrum loopt waar erg veel verkeer langs komt (kaart 4). Dit vele verkeer lijkt niet gunstig te zijn voor winkelend publiek. De detailhandel is vooral rond de Dijkstraat en Marktstraat geconcentreerd. Bij de Jongemastraat is er sprake van een gevarieerder aanbod. Hier zijn verschillende functies. De lintstructuur van het winkelgebied betekent een extra uitdaging omdat winkels lastiger van elkaars aanwezigheid kunnen profiteren. Er kan door de consument niet echt een rondje worden gemaakt. Rond de Appelmarkt wordt de structuur van de straat ruimer met een gracht in het midden, een restaurant en het leegstaande stadhuis als kenmerkende “afsluitende” elementen. In dit deel van de binnenstad wordt beter voldaan aan de opkomende vraag van de moderne consument naar sfeer, beleving en kwaliteit. Hier is ook de mogelijkheid om een rondje te

maken aan beide kanten van de gracht .Aan het Marktplaatsje bevindt zich ook horeca die de sfeer versterkt. Daarnaast bevinden zich hier de trekkers, zoals de Hema, van het winkelgebied.

Of toeristen belangrijk zijn voor Bolsward is onduidelijk. Exacte cijfers zijn niet beschikbaar. Maar toeristische attracties zijn er wel. In de historische binnenstad staan veel monumentale gebouwen. Onder andere het stadhuis uit 1615 dat rijk versierd is. De oudste kerk in Bolsward is de Broerekerk, deze werd in 1980 door een brand verwoest. De ruïne is echter nog steeds te zien en met een nieuw glazen dak erop. De Martinikerk en het Stadhuis, dat overigens erg lijkt op het stadhuis in Franeker, zijn beeldbepalend voor de stad. Naast kerken kent Bolsward ook twee musea. Allereerst het Titus Brandsmameuseum. Alles over de Friese hoogleraar, publicist en Nederlands verzetsstrijder is hier te vinden. Daarnaast staat in Bolsward het Gysbert Japicxhûs (beroemde Friese dichter). Het is echter onduidelijk of dit alles qua toerisme veel invloed heeft op de huidige situatie van de binnenstad.

#### 4.5 Tussentijdse conclusie

Zoals te zien is in de tabel zijn de drie steden op veel vlakken vergelijkbaar. De steden hebben allemaal een historische binnenstad met veel monumentale panden die omgeven zijn door grachten. Maar ook qua inwoneraantal ontlopen de steden elkaar weinig. De steden hebben allemaal een regionale functie die voornamelijk gebaseerd is op de dagelijkse aankopen. Alle drie de steden beschikken namelijk over een goed aanbod van supermarkten. Dit trekt mensen uit de omliggende dorpen aan.

	Franeker	Harlingen	Bolsward
Inwonersaantal	12.781	14.680	10.025
Winkelvloeroppervlak (totaal)	26.500	41.000	21.000
Winkelvloeroppervlak (binnenstad)	16.600	14.600	12.000
Leegstand	20 procent (2013)	20 procent (2013)	8 procent (2011) nu waarschijnlijk meer
Jaarlijks aantal toeristische overnachtingen	82.000	130.000	Niet bekend
Horeca	Relatief veel, maar erg verspreid	Veel, maar relatief verspreid met een klein cluster	Relatief geclusterd, maar weinig.
Structuur kernwinkelgebied	Lineair	Lineair	Lineair
Regionale functie	Ja, vooral dagelijkse aankopen, maar ook mode.	Ja, vooral dagelijkse aankopen, beetje mode	Ja, vooral dagelijkse aankopen, beetje mode

Tabel 1: Vergelijking huidige situatie binnenstad.

De mode- en horecafunctie trekken mensen uit de regio aan, maar op dit vlak ondervinden de drie steden veel concurrentie van de steden Sneek en Leeuwarden die meer te bieden hebben. De structuur van het kernwinkelgebied en de binnenstad aan sich lijken erg op elkaar. Allemaal hebben ze een kernwinkelgebied dat een lineaire structuur heeft. De meeste horecazaken zijn hier gevestigd, met name Franeker kent hier ook een clustering van modezaken die van elkaars nabijheid kunnen profiteren . Het gebied er omheen kent een gemengde functie. Vooral aan de uiteinden en zijstraten



hebben de drie steden hier problemen. Aan deze uiteinden bevindt zich voornamelijk de leegstand en ontbreken trekkers. Hierdoor zijn de aanlooproutes van het kernwinkelgebied vaak weinig aantrekkelijk. Met name Franeker, maar ook Harlingen, ondervindt in deze uiteinden problemen door de leegstand. Franeker en Harlingen ondervinden ook het probleem van een erg versnipperde horecaverdeling in de binnenstad. Hierdoor mist in beide steden een echte 'huiskamer'. In Harlingen, waar overigens wel relatief veel horeca aanwezig is, is een clustering nog deels aanwezig rond de Grote Breedplaats. In Franeker is er nog meer versnippering. Aan het centrale plein (de Breedplaats) dat de huiskamer zou moeten zijn, bevindt zich maar één horecazaak. De overige horecazaken liggen versnipperd door de binnenstad, soms zelf relatief ver van het kernwinkelgebied. Bolsward heeft wel een cluster rond de Appelmarkt, maar dit is heel beperkt. Qua toerisme zit er wel behoorlijk wat verschil tussen de steden, ondanks dat alle drie de steden een behoorlijk aantal toeristen trekt, is dit in Harlingen met 130.000 toeristische overnachtingen per jaar toch een stuk groter dan de 82.000 toeristische overnachtingen in Franeker. Van Bolsward zijn hierover geen cijfers bekend, maar verwacht wordt -na gesprekken met de gemeente- dat het aantal hier lager is dan in Franeker en Harlingen. Harlingen lijkt qua toerisme en ook qua horeca (ondanks de versnippering) de sterkste plaats te zijn. Qua aanbod van modezaken lijkt Franeker juist voorop te lopen, al heeft Franeker wel te maken met leegstand aan de uiteinden van het winkelgebied. Bolsward is een degelijke allrounder, ze hebben van alles wat minder te bieden en trekken ook minder toeristen maar ondervinden qua leegstand en structuur van de binnenstad minder problemen. Maar uiteindelijk verliezen ze op al deze gebieden de concurrentie met Leeuwarden en Sneek het recreatief centrum vormen in de regio. Alle drie de steden vervullen vooral een regiofunctie voor wat het runshoppen betreft, de snelle aankopen en dagelijkse boodschappen.

## H5. Beleidsmaatregelen ter vitalisering van de binnenstad

In dit hoofdstuk zal er per stad worden gekeken naar maatregelen die er worden genomen om de vitaliteit van de binnenstad te behouden zoals uiteengezet in beleidsdocumenten. Bij de analyse van deze documenten is gekeken naar welke maatregelen staan beschreven. Ook wordt er gekeken in hoeverre er rekening wordt gehouden met de bestaande problematiek en trends zoals genoemd in het theoretisch kader en wordt er kritisch op de (eventueel ontbrekende) maatregelen gereflecteerd. Bij het lezen van dit deel is het belangrijk er rekening mee te houden dat niet alle voorgenoemde maatregelen uit het beleid daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Desondanks is het interessant om te kijken waar de focus in de beleidsstukken wordt gelegd. Een visie biedt namelijk een stip aan de horizon, een doel waar naartoe wordt gewerkt, de beleidsstukken bieden dus wel inzicht in de afwegingen en keuzes die voor de toekomst zijn gemaakt. In het volgende hoofdstuk 6 zijn de maatregelen die worden uitgevoerd concreter gemaakt door interviews met betrokkenen.

### 5.1 Franeker

Uit de beleidsdocumenten blijkt dat de Gemeente Franeker de leegstand een halt toe wil roepen en de positie van de binnenstad wil behouden en waar mogelijk zelfs versterken. Ze wil een levendig, compact en aantrekkelijk winkelgebied en binnenstad volgens de structuurvisie stad Franeker (2014). En ook uit de gesprekken blijkt dat de gemeente hier bijzonder actief mee bezig is en duidelijk het belang ziet van een vitale binnenstad. Er is geïnvesteerd in een specifieke binnenstadvisie, gemaakt door een adviesbureau en dit is ook overgenomen in de structuurvisie van de Gemeente Franeker (2013). Hierbij worden verschillende elementen onderscheiden die van toepassing zijn op het versterken van de binnenstad namelijk: winkelen, wonen, versterken van aanlooproutes en toerisme. Een belangrijk punt voor al deze factoren is beleving (hier verderop meer over).

#### *Compacte en sfeervolle binnenstad*

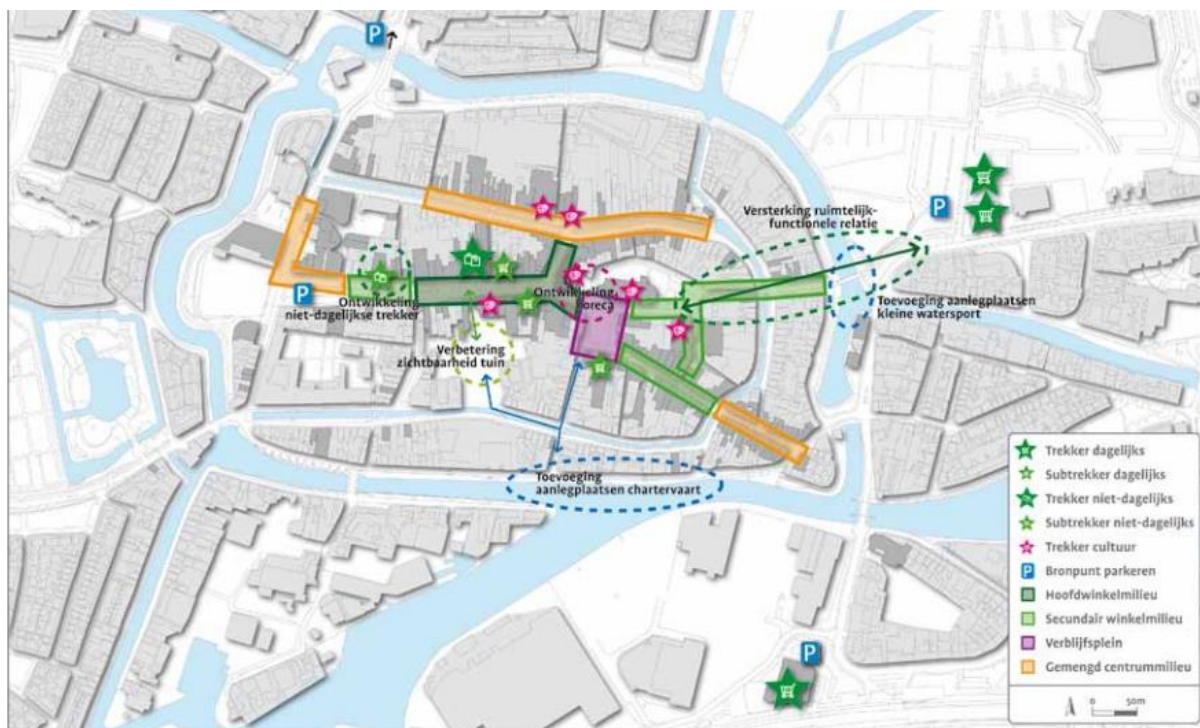
Over de technologische ontwikkelingen van het winkelen wordt niet bijzonder veel gesproken in de structuurvisie van Franeker, maar een direct gevolg van de technologische ontwikkeling is dat beleving en sfeer in de stad belangrijker is geworden. Dit geldt voor bewoners, maar ook toeristen en bezoekers uit de regio. Franeker erkent dit in de structuurvisie Franeker (2014) en wil hier dan ook op inspelen. Juist omdat Franeker over een historische binnenstad met veel monumenten, musea et cetera. beschikt, wordt hier op ingezet in de structuurvisie stad Franeker (2014) omdat juist hier de beleving versterkt kan worden en Franeker zich hier in kan onderscheiden van andere plaatsen. De historische kenmerken zoals het planetarium en de geschiedenis als universiteitsstad worden benadrukt om Franeker op de kaart te zetten.

Franeker zet zich in voor een compact winkelgebied, dit is in overeenstemming met wat Ter Beek (2015) ook al noemde. Het kernwinkelgebied zal kleiner worden, alleen de A-locaties blijven overeind. Er wordt in de structuurvisie erkent dat door de demografische ontwikkelingen, de economische recessie en het internet problemen met leegstand op de loer liggen. Voor het toekomstig functioneren van de binnenstad willen ze de winkels clusteren bij de A-locaties in de binnenstad om op deze locatie een optimale gezellige en dus sfeervolle plaats te creëren om te winkelen en te recreëren. Op B-locaties worden -onder voorbehoud- nog wel winkels toegestaan, elders in de gemeente en in de stad worden geen nieuwe winkelontwikkelingen toegestaan.

Om de winkelfunctie en de beleving in de binnenstad extra kracht bij te zetten zijn er ook nieuwe plannen voor de horeca. Er is -zoals eerder genoemd- redelijk wat horeca, maar deze zit erg verspreid door de stad en versterkt het winkelgebied nog niet. Een verbetering van de horeca op de A-locaties en dan met name rondom de Breedeplaats (het centrale plein, zie kaart 6) wordt als speerpunt genoemd. Zo kan het plein als 'gezellige' verblijfs- en schakelfunctie dienen tussen de Voorstraat en de kwakkelende Dijkstraat. Hier is inmiddels voor een klein deel invulling aan gegeven door een brood- en banketbakkerij in het leegstaande Friesland Bank gebouw dat praktisch aan de Breedeplaats ligt. De bakkerij heeft -naast een winkel- een horecafunctie met een terras. Verder is qua horeca nog altijd vrij karig. Om verder de leegstand tegen te gaan in de randgebieden van het kernwinkelgebied moet er ook gewoond kunnen worden. Er wordt al gewoond in de binnenstad, maar veel ruimtes boven winkels worden vaker voor opslag gebruikt. Ook staan er steeds meer winkelpanden leeg. Het planologisch stimuleren van wonen boven winkels zal de leefbaarheid van de binnenstad volgens de gemeente bevorderen. Wonen in voormalige winkels zal onder voorwaarden worden toegestaan. Alleen binnen het kernwinkelgebied mag dit niet. Er wordt hier dus gezocht naar de vitaliteit zoals die ook beschreven staat in paragraaf 2.3: "Een balans tussen de leefbaarheid (zowel objectief als subjectief) en de (economische) vitaliteit".

#### *Aanlooproutes*

Zoals eerder genoemd in hoofdstuk 5 zijn de aanlooproutes richting de binnenstad niet erg aantrekkelijk met weinig activiteiten en veel leegstand. Met de komst van de twee supermarkten plus uitgebreide parkeermogelijkheden, heeft Franeker een goed bereikbaar supermarktencluster vlak buiten de binnenstad. Ook ligt op deze locatie vakantiepark Bloemketerp en zijn er aanlegplaatsen voor watersporttoeristen. Het creëren van een goede verbinding tussen deze locatie en de binnenstad is daarom erg belangrijk, de Schoolsteeg zou een belangrijk verbindingspunt kunnen zijn voor een sfeervolle aanlooproute richting het kernwinkelgebied. Verbetering van dit gebied is dan ook een prioriteit (zie kaart 6). Er worden meer publieksgerichte voorzieningen in dit deel van de binnenstad gewenst. Zo kan er een sfeervolle aanlooproute worden gecreëerd die uniek en interessant is en ook meer mensen richting het kernwinkelgebied lokt. Dit kan door meer winkels en kleinschalige horeca mogelijk te maken rond het Martiniplantsoen en de Schoolsteeg.



Kaart 5: Visie gewenste situatie Franeker binnenstad (Droogh & Hutting, 2013).

#### *Toerisme als stimulans voor de binnenstad.*

Een derde belangrijk punt in het beleid is het stimuleren van toerisme. De gemeente Franeker heeft de ambitie om de stad voor toeristen aantrekkelijker te maken, watersporttoeristen zijn hierbij de belangrijkste doelgroep. Op dit moment is de stad nog teveel passantenplaats in plaats van verblijfplaats voor waterrecreanten. Daarom zal Franeker vanaf het water interessanter gemaakt moeten worden voor toeristen. Hiervoor bestaat inmiddels het project 'Waddenpoort'. Er wordt gezorgd voor een directe vaarverbinding tussen het Van Harinxmakanaal, de stadsgrachten bij het Bolwerk en de noordelijke Elfstedenroute. Een dam is inmiddels vervangen door een brug zodat boten nu meteen vanaf het kanaal richting de bolwerken van de binnenstad kunnen varen. Met extra aanlegplaatsen ,die sinds de zomer zijn gerealiseerd langs de historische bolwerken, wil Franeker de boottoeristen verleiden om aan wal te komen en het centrum te bezoeken (bijvoorbeeld via de Schoolsteeg). Ook hoopt men met deze verbeterde faciliteiten dat boten langer zullen blijven liggen. Dit is ook belangrijk voor het behoud van een goede regionale concurrentiepositie met betrekking tot de watersport. Een belangrijk deel van het beleid is gericht op de versterking van de watersport als stimulator van de economie in Franeker.

## 5.2 Harlingen

Voor Harlingen is de volgende ambitie omschreven door de gemeente in de structuurvisie Harlingen (2012): *“De voorzieningen voor de waterrecreatie te verbeteren en zo mogelijk uit te breiden. Er wordt gestreefd naar een verbreding van de economie en stimulering van werkgelegenheid in de toeristische sector. De gemeente Harlingen wil dat de binnenstad een sterk en bruisend centrum blijft dat comfortabel en aantrekkelijk is voor inwoners, voor de regio en toeristen. Ook heeft de gemeente de ambitie om het gezicht van de stad Harlingen meer naar de zee te richten.”* (structuurvisie Harlingen, 2012, p5.). Hierbij hoort de ambitie om bestaande kwaliteiten als de historische panden te behouden en daarmee ook de sfeer en het toerisme te stimuleren. Ook wil men een concentratie van de winkelveorziening in de binnenstad. De binnenstad oogt volgens de gemeente en Oegema et al., (2013) namelijk erg rommelig. Verder is het waterfront belangrijk, in de Noorderhaven en de Zuiderhaven zullen de watersportfaciliteiten sterk worden verbeterd. De Nieuwe Willemshaven wordt geherstructureerd tot een aantrekkelijk werk- en recreatiegebied. Het waterfront vormt vanaf de Waddenzee de entree van Harlingen. Al deze punten zullen in de komende alinea's verder worden toegelicht.

### *Compacte en sfeervolle binnenstad*

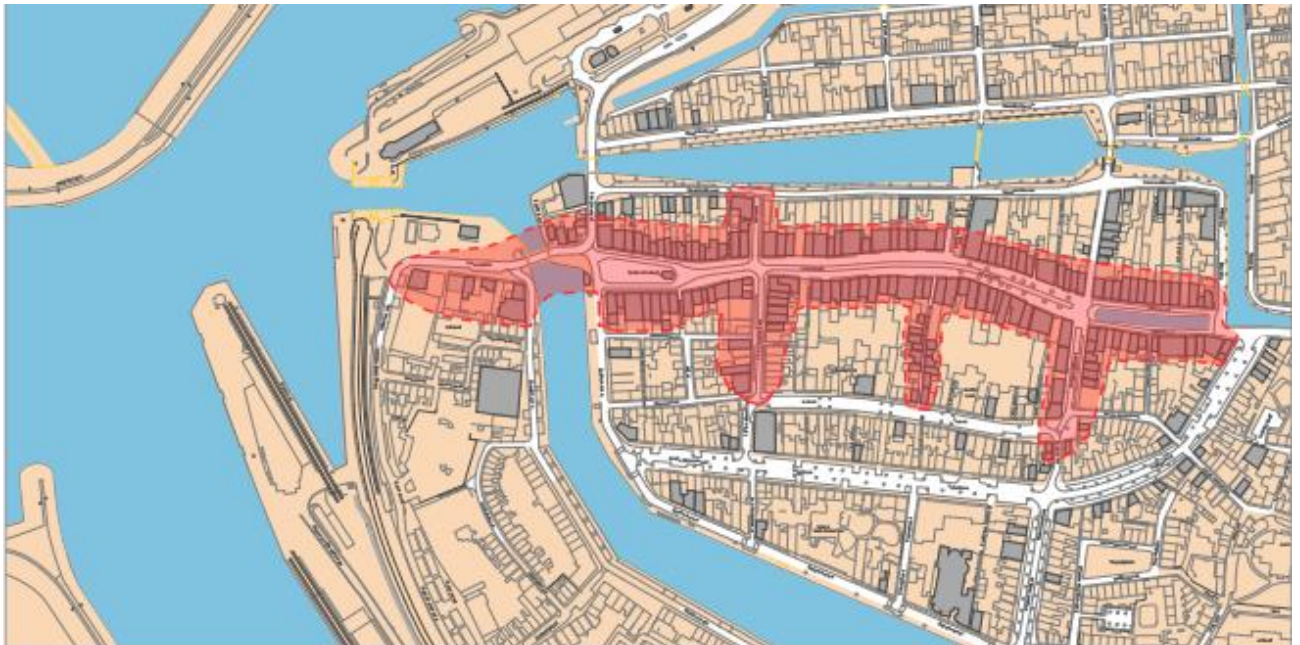
De detailhandel en winkelveorzieningen moeten volgens de structuurvisie Harlingen (2012) worden geconcentreerd in de binnenstad van Harlingen, verder is het de wens van klanten en gemeente om meer mode en luxueuze zaken te hebben. Dit wordt echter niet als realistisch gezien in de detailhandelsstructuurvisie (Oegema et al., 2013). Ook in Harlingen is het beleid om de horeca te clusteren in het kernwinkelgebied. Dit is echter nog te weinig gerealiseerd, een echte huiskamer is er nog niet en wordt ook in de detailhandelsstructuurvisie (Oegema et al., 2013) nog niet echt aangewezen. Perifere detailhandel (Action, Bristol, Lidl et cetera.) wordt al sinds een tijd buiten de binnenstad geconcentreerd op het Kimswordaterrein. Dit is gedaan om aan de wens van de consument te voldoen (een grote parkeerplaats en goed bereikbaar). Het Kimswordaterrein ligt echter te ver van de binnenstad om hier een goede verbinding mee te hebben, wat een negatief effect heeft op de winkels in de binnenstad en de binnenstad zelf. Vandaar dat er naar wordt gestreefd de supermarkten meer in en rondom het centrum te houden. De supermarkt die zich al op het terrein bevindt mag blijven, maar zodra de kans zich voordoet zal het wel gestimuleerd worden deze meer naar het centrum te verplaatsen (Oegema et al., 2013).

### *De havens en toerisme*

Een belangrijk deel van de binnenstad dat de gemeente Harlingen wil verbeteren is niet per se het kernwinkelgebied zelf, maar het waterfront. Dit valt voor een groot gedeelte ook binnen de historische binnenstad. Het waterfront is vanuit de Waddenzee de entree voor de zeepleziervaart in Harlingen en dus ook voor veel toeristen. En daarmee een belangrijk visitekaartje van zowel de binnenstad als de stad als geheel. De Nieuwe Willemshaven wordt geherstructureerd tot een aantrekkelijk werk- en recreatiegebied. De Willemshaven zal in de toekomst een luxe jachthaven voor zeewaardige jachten krijgen om het toerisme een impuls te geven. Hierbij is het wel belangrijk dat de jachthaven een directe verbinding moet krijgen met de binnenstad. De te herstructureren kade van de Willemshaven moet een aanvullend aanbod bieden voor de binnenstad. De nautische detailhandel zal er worden geconcentreerd. Deze activiteiten mogen zich op deze locaties vestigen

omdat het geen concurrentie of bedreiging is voor de binnenstad De binnenstad en Willemshaven kunnen elkaar zo versterken. Een tweede doelstelling bij de ontwikkeling van de Willemshaven is dat de bebouwing zodanig gepositioneerd wordt dat er zicht blijft bestaan vanuit de stad naar de Waddenzee, maar ook vanaf de Waddenzee naar de binnenstad. *'Het 'nieuwe' silhouet moet van toegevoegde waarde zijn en respect hebben voor het historische, maar ook een nieuw hoofdstuk schrijven aan Harlingen'.* (Oegema et al., 2013, p40.)

In het door de gemeente volledig overgenomen advies van MKB Reva (2013) wordt aanbevolen het Havenplein te betrekken bij het kernwinkelgebied. Het Havenplein, de grote Breedeplaats en de Voorstraat zijn nu nog te losstaand. De bebouwing (Kiosk VVV, monument en Kiosk horeca) en de geparkeerde auto's en windschermen langs de terrasjes doorbreken de zichtlijnen van het Havenplein naar de grote Breedeplaats en de Voorstraat namelijk. Het zorgt ook voor een onverzorgde uitstraling in dit gebied. Prioriteit in de detailhandelsvisie is daarom het herpositioneren (aanbrengen horecacluster) en het terugbrengen van de zichtlijnen in dit gebied om zo de haven en de binnenstad meer met elkaar te integreren (Links op kaart 7).



Kaart 6: Visie kernwinkelgebied van Harlingen. (Oegema et al., 2013).

In het uiteindelijke wensbeeld van het kernwinkelgebied (Kaart 7) valt te zien dat links het Havenplein erbij betrokken wordt zodat er verbinding met de havens is. Ook zijn aanlooproutes aangemerkt omdat ook deze van belang zijn voor het kernwinkelgebied. De exacte activiteiten die hier zouden moeten plaatsvinden zijn niet beschreven.

### 5.3 Bolsward

Bolsward is gelegen in de gemeente Sudwest-Fryslan, in deze gemeente ligt ook Sneek. Hierdoor is Bolsward de tweede plaats. Veel beleid vanuit de gemeente wordt vaak bekeken vanuit het cluster Sneek- Bolsward als een soort stedelijke regio. De gemeentelijke structuurvisie (2011) is dan ook minder specifiek dan de structuurvisies in Harlingen en Franeker. In de detailhandelsstructuurvisie (hier: Sudwest-Fryslan, 2011) komt Bolsward meer specifiek aan bod. Wat blijkt is dat er ongeveer rekening gehouden wordt met dezelfde trends. Zoals bijvoorbeeld het nieuwe winkelen, en het inzetten op een binnenstad met beleving, sfeer en kwaliteit. Ook komen het belang van de supermarkten voor het kernwinkelgebied en de aanloopstraten hierin terug (Sudwest-Fryslan, 2011). Het is echter wat minder uitgebreid beschreven.

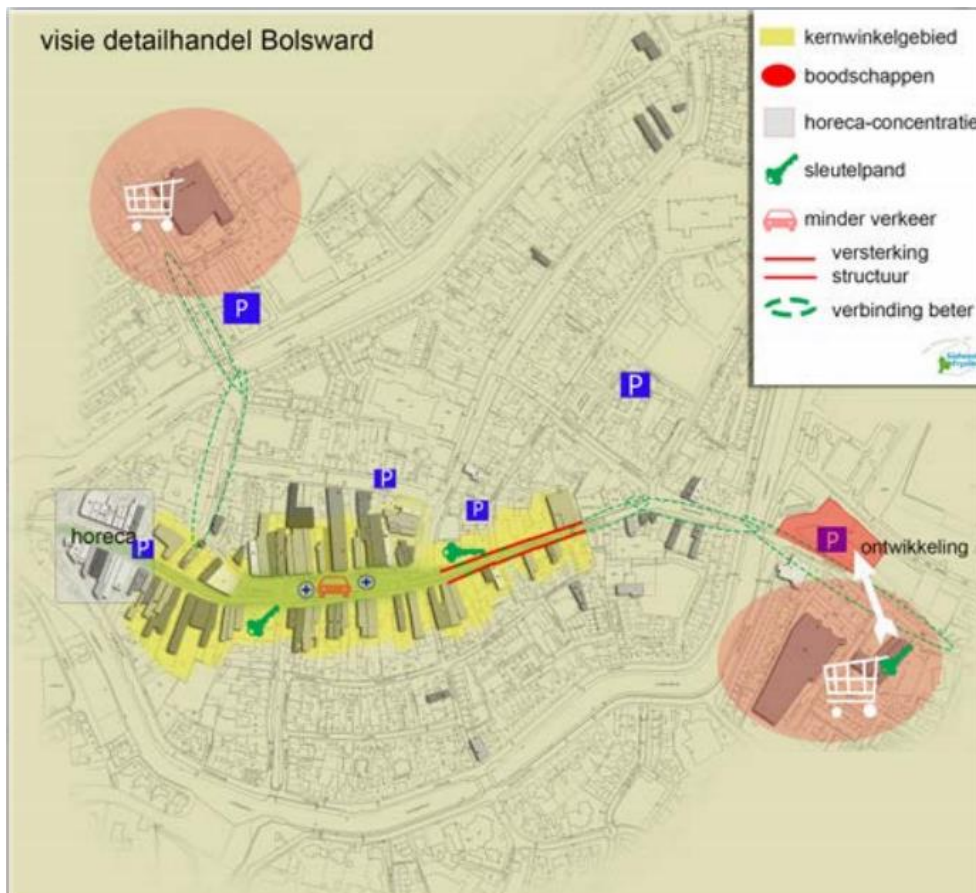
#### *Compacte en sfeervolle binnenstad*

Zoals als al eerder genoemd is winkelen steeds meer een dagje uit waarbij het draait om de beleving. De gemeente Sudwest-Fryslan beseft dit en spreekt er in de structuurvisie dan ook als volgt over: *‘Winkelgebieden moeten belevenisgebieden worden die consumenten een breed pakket aan vermaak en sfeer bieden’* Structuurvisie Sudwest-Fryslan (2011, p3.). Dit moet vooral in historische kernen plaatsvinden. Hier wordt aanbod van functies met historische kwaliteit en sfeer gecombineerd en dit zorgt daarom voor de beste totaalbeleving. Naast Sneek zou Bolsward -met zijn eigen karakter en kracht- prima een regionale functie kunnen bedienen. De binnenstad van Bolsward zou -ondanks de aanwezigheid van Sneek- een recreatief winkelgebied van betekenis moeten blijven. De gemeente ziet een behoorlijk aanbod en kwaliteit. Ook zijn er op het gebied van sfeer voldoende aanknopingspunten in de binnenstad. Bolsward zet daarom, net als Franeker en Harlingen, in op concentratie van het winkelbestand die de kwaliteit ten goede moet komen. Het gebied Dijkstraat- Bargefenne is hiervoor als kernwinkelgebied aangewezen. Binnen dit gebied kunnen allerlei soorten winkels zich vestigen. Dit zal er toe moeten leiden dat het winkelbestand in het gebied wordt verdicht om zo de structuur van het winkelgebied verder te versterken. Door ook andere functies toe te staan naast de detailhandel, zoals dienstverlening hoopt de gemeente dat het kernwinkelgebied dynamisch blijft. Ook wil de gemeente gehoor geven aan de trend van schaalvergroting. In het kernwinkelgebied moet het door samenvoeging van panden mogelijk worden grotere panden te creëren. Op deze manier willen ze grotere publiekstrekkingen een kans geven zich te vestigen in het kernwinkelgebied. Zodat de totale binnenstad een boost krijgt.

Bolsward heeft in de binnenstad nog twee toonaangevende gebouwen, namelijk het stadhuis en de bibliotheek (zie kaart 8, sleutelpanden), beide gebouwen hebben een toegevoegde waarde voor het uiterlijk van de binnenstad en daarmee ook voor de sfeer. Ze hebben echter momenteel verder niet echt een functie. Juist vanwege het toonaangevende uiterlijk van de historische binnenstad is het volgens de gemeente belangrijk hier een goede (her)invulling voor te vinden. De afgelopen jaren zijn er wel plannen gemaakt maar er is weinig gerealiseerd. De bibliotheek zou plaats kunnen bieden aan een detailhandelstrekker, hiermee vormt het meteen een belangrijke schakel tussen de Dijkstraat en het Marktplaatsplein. Dwars door het winkelgebied loopt een doorgaande route (zie kaart 8), de winkels zijn zo goed te bereiken in de Bolswarder binnenstad. Dit heeft voordelen voor het gemak van de consument, maar ook nadelen. Met name vanuit de wensen van de moderne consument. Grote hoeveelheden (vaak stilstaand) verkeer zorgt voor oponthoud en doet afbreuk aan de binnenstad als sfeervol en aantrekkelijk verblijfsgebied voor consumenten. Hier is een uitdaging om hierin een



balans te vinden. De potentie als recreatief winkelgebied met een mix van functies en historische kwaliteit wordt nu niet volledig benut.



Kaart 7: visie detailhandel Bolsward. (Gemeente Sudwest Frysland, 2011)

#### *Aanlooproutes*

Verder is Bolsward als stad vooral van regionaal belang vanwege de supermarkten. Ze willen daarom ook blijven inzetten op het behoud en eventueel verbeteren van een goed boodschappencentrum. Deze supermarkten zijn echter wel buiten de binnenstad gelegen zoals ook op kaart 8 te zien valt. Vanwege de ligging langs de rand van de binnenstad is het wel mogelijk om van elkaars nabijheid te profiteren. Hierdoor wil de gemeente inzetten op een goede verbinding met het kernwinkelgebied vanaf de supermarktlocaties. De route vanaf de supermarkten moet voor voetgangers een veilige route worden. Daarnaast wordt er getracht de route aantrekkelijker te maken waarbij heldere verwijzingen en duidelijke borden de voetgangers naar de stad moeten leiden. De gemeente wil in de gebieden tussen de supermarkten en het kernwinkelgebied een aantrekkelijke mix van stedelijke functies (wonen, zakelijke dienstverlening, horeca e.d).



## H6 Analyse ervaringen en maatregelen ter vitalisering van de binnenstad

Na eerst de huidige situatie per case uiteen te hebben gezet zijn de cases vergeleken op maatregelen en het beleid. In eerste instantie is dit gedaan door bestudering van beleidsdocumenten, zoals in het vorige hoofdstuk was te lezen. Vervolgens zijn mensen van de verschillende gemeentes geïnterviewd, maar zijn ook andere belangrijke partijen gehoord die belangrijk zijn met betrekking tot maatregelen in de binnenstad. Bijvoorbeeld de ondernemersvereniging in Harlingen en Franeker, de City Manager in Franeker en Platform Bolsward, de onafhankelijke belangenbehartiger, voor alle partijen in Bolsward en aanspreekpunt voor de gemeente Sudwest-Fryslan.

Uit de analyse van eerst de secundaire data en nu de interviews kwam een aantal punten steeds als belangrijk naar voren. Om het overzichtelijk te maken zijn deze punten per stad kort weergegeven in de onderstaande tabel. Deze punten worden vervolgens in de komende alinea's verder toegelicht.

<b>Kernpunten vitaliteit binnenstad.</b>	<b>Franeker</b>	<b>Harlingen</b>	<b>Bolsward</b>
6.1 Bevolkingsontwikkeling	Er is vergrijzing, ontgroening en sprake van lichte krimp in de toekomst. Er wordt nog niet veel mee gedaan	Er is vergrijzing, ontgroening en sprake van minieme krimp in de toekomst. Er wordt nog niet veel mee gedaan	Er is vergrijzing, ontgroening en sprake van lichte krimp in de toekomst. Er wordt nog niet veel mee gedaan
6.2 Samenwerking (partijen moeten samenwerken om de binnenstad vitaal te kunnen houden)	Tevreden. City manager, branding/ identiteitstraject, belangrijke paraplu voor gezamenlijke ontwikkelingen.	Tevreden. Samenwerking tussen ondernemers, horeca, gemeente m.b.t stadsontwikkeling.	Lange tijd matig/slecht. Sinds kort betere samenwerking van actoren onder Platform Bolsward.
6.3 Technologische ontwikkelingen	- Geen wifi in de stad. - Veel winkels niet of slecht online te bereiken . Nieuwe stadpromotiesite gelanceerd.	- Recentelijk wifi in de stad aangelegd! - Veel winkels niet of slecht online te bereiken.	- Geen wifi in de stad - Veel winkels niet of slecht online te bereiken.
6.4 Sfeervolle binnenstad			
- Compacte binnenstad	- Beleid compacte binnenstad, horeca + detailhandel.	- Beleid compacte binnenstad horeca + detailhandel.	- Beleid compacte binnenstad horeca + detailhandel.
- Auto's in het centrum.	Verkeer kan door de binnenstad. Één straat autovrij en een deel autoluw.	Verkeer kan door de binnenstad. Delen autoluw. Deel autovrij	Doorgaande weg in de binnenstad, klein deel autoluw.
- Aanpak leegstand	SpareSpace	Sparespace + begeleidingstraject startende ondernemers	Geen.

Tabel 2: Kernpunten vitaliteit binnenstad na analyse.

## 6.1 Bevolkingsontwikkelingen

Zoals al eerder genoemd is er in en met name rond de onderzochte steden sprake van vergrijzing en ontgroening, ook is er in de toekomst zeer waarschijnlijk lichte krimp. Deze, op het oog, redelijke bedreigingen blijken na onderzoek helemaal niet zo te worden ervaren in de steden. Het wordt door de verschillende respondenten vooral gezien als een algemene trend die in heel Nederland heerst. De steden blijken ook nog niet veel last van krimp te hebben. Daarom worden deze ontwikkelingen niet direct gezien als een grote bedreiging voor de binnenstad. Zo wordt in zowel Bolsward als Franeker geen concreet beleid gevoerd dat te maken heeft met de bevolkingsontwikkelingen. In Harlingen was hier wel iets van terug te vinden in het beleid. Ondanks de verwachting van een lichte krimp, neemt het aantal huishoudens naar verwachting wel toe in Harlingen. Ze verwachten meer eenpersoonshuishoudens waardoor de gemeente meer eensgezins- en starterswoningen realiseert. De gemeente Harlingen richt zich ten aanzien van het woonbeleid op diverse doelgroepen, zoals hoger opgeleide starters en vitale ouderen vanwege de ontgroening en vergrijzing. Of dit in de binnenstad of elders moet gaan plaatsvinden wordt niet vermeld.

Een punt dat hierbij wellicht door de steden over het hoofd wordt gezien is dat in de regio rondom de steden de bevolkingsdaling meer te merken is. Vooral dorpen merken een teruggang van voorzieningen. Dit betekent enerzijds dat winkels met elkaar moeten concurreren om klanten uit een steeds kleiner wordende bevolking uit de regio. Anderzijds zou het mogelijkheden kunnen bieden. Winkels in de omringende dorpen worden gesloten en dit zorgt er voor dat deze mensen gedwongen worden hun aankopen elders te doen. Met name voor de dagelijkse boodschappen komen mensen dus naar de steden.

## 6.2 Samenwerking en saamhorigheid

Een vraag die in elk interview werd gesteld was “Wat zou u een andere stad meegeven met betrekking tot dit onderwerp?”, in deze vraag schuilt een reflectie en advies. Zonder uitzondering werd deze vraag (op diverse manieren) beantwoord met dezelfde kernboodschap, namelijk: samenwerken en saamhorigheid, *“het is belangrijk om de neuzen dezelfde kant op te krijgen om zo gezamenlijk te kunnen werken aan de vitaliteit van binnenstad”* (O. Busch, binnenstadsmanager). Er is een groot besef dat de partijen moeten samenwerken om iets voor elkaar te krijgen in de binnenstad en deze vitaal te kunnen houden. Ook om de stad op de kaart te zetten en te kunnen promoten zullen de partijen gezamenlijk schouders eronder moeten zetten. Dit geldt in het bijzonder voor deze kleine steden omdat deze door een gebrek aan grootschalige voorzieningen of publiekstrekkingen zichzelf moeten profileren als unieke, bijzondere plaats. De samenwerking en saamhorigheid van de verschillende partijen in de stad kunnen de binnenstad maken of breken. In elke stad wordt hier dus aan gewerkt, maar er is verschil te zien in hoe en met welke insteek dit wordt aangepakt.

In Bolsward is de samenwerking volgens de respondenten jarenlang erg matig geweest waardoor er vrijwel geen ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in de binnenstad. *“Een gemeentelijke herindeling (Bolsward is toegevoegd aan de gemeente Sudwest-Fryslan) heeft gezorgd voor een bestuurlijk vacuüm in de stad . Er was met het vertrek van het gemeentelijke bestuur geen vertegenwoordig voor de stadsbelangen en voor de nieuwe gemeente geen aanspreekpunt voor ontwikkelingen m.b.t Bolsward”* aldus J. van den Bosch (Gemeente Sudwest-Fryslan). In eerste

instantie ontstond Stadsbelang Bolsward, maar zowel vanuit de bevolking als vanuit de gemeente was men over deze organisatie niet tevreden. Het zorgde alleen voor conflict en er kwamen geen projecten van de grond. Sinds een jaar is daarom nu Platform Bolsward opgericht. Een partij die zelf geen beslissingen neemt, maar de partijen op integraal niveau bij elkaar brengt in Bolsward om richting te zoeken en Bolsward verder te brengen. Het platform bestaat uit personen uit de stad die breed geworteld zijn. Deze stichting heeft zeven vertegenwoordigers die allen vanuit een bepaald thema in de stad aangedragen zijn, namelijk: de marketing, de sport, ondernemers, cultuur, de zorg, ruimtelijke ontwikkeling en een onafhankelijke coördinator die het platform aanstuurt. Dit Platform is nu aanspreekpunt voor de gemeente en heeft al verschillende werkgroepen samengesteld die voor ontwikkelingen in de stad zorgen. Zoals de aankleding van de binnenstad, de plaatsing van een fontein en de invulling van het stadhuis. Na jaren van weinig activiteit lijkt het er nu op dan men - met de neuzen dezelfde kant op- weer aan het gemeenschappelijke belang in de (binnen)stad werkt.

In Franeker heeft ligt het probleem van samenwerking net wat anders. In tegenstelling tot Bolsward werken de partijen hier al veel beter samen, maar is er met name een gebrek aan een gezamenlijke koers ervaren. Daarnaast is er soms een negatieve houding over de eigen stad. Belangrijk in de huidige processen is daarom de voor twee jaar ingehuurd binnenstadsmanager Olaf Busch. Deze binnenstadsmanager is er vooral om de processen binnen de binnenstad op gang te brengen. Dit betekent dat hij de verschillende partijen in de binnenstad met de neuzen dezelfde richting op wil krijgen om zo met z'n allen te investeren in een sfeervolle en vitale binnenstad. Op voorspraak van hem is een brandingstraject begonnen waarin op zoek is gegaan naar de identiteit van Franeker. Franeker heeft volgens hem als handicap dat het een kleine stad is en is zich hiervan bewust. Om relevant te blijven zal het dus een enorm onderscheidend vermogen moeten hebben. Promotie van de een eigen, unieke identiteit kan hier een belangrijke spil in zijn. Het branding/identiteitstraject heeft het afgelopen jaar met ondernemers, ambtenaren en bewoners gezocht naar de unieke identiteit en kwaliteit van Franeker. Hier kwam onder andere naar voren dat Franeker zich onderscheidt met de vriendelijke, persoonlijke en ambitieuze ondernemers die voor een unieke service zorgen, maar belangrijker: Franeker heeft een identiteit die diepgeworteld is met het academisch verleden. Door deze gezamenlijke zoektocht en afspraken is een kader afgesproken waarin ondernemers, bewoners en de gemeente onder eenzelfde overkoepelend geheel promotie voor zichzelf en Franeker kunnen maken," *zo staan gelijk de neuzen dezelfde kant op*" Aldus binnenstadsmanager Olaf Busch. Een eenduidige positieve boodschap die er voor moet zorgen dat iedereen op een positieve manier ambassadeur kan zijn van de eigen stad en zo de stad ook op de kaart kan zetten. Een 9+ ervaring voor de bezoekers in een historische binnenstad van een oude universiteitsstad.

In Harlingen tenslotte zijn geen speciale maatregelen genomen om samenwerking te stimuleren. Wel is ook hier de samenwerking van groot belang en dit werd dan ook extra onderstreept door zowel de gemeente als de ondernemersvereniging. *"Luister naar je ondernemers! En ga mee in het tempo van je ondernemers"* werd door de gemeente als boodschap meegegeven. Soms willen gemeentes te snel en te veel, dit kan van de ondernemers niet altijd verwacht worden. Dit geldt ook andersom. De afstemming is daarom belangrijk, maar die lijkt in Harlingen op dit moment niet voor grote problemen te zorgen.

### 6.3 Technologische ontwikkeling

Technologische ontwikkeling is een problematisch punt in alle drie de onderzochte steden. De dreiging van het online winkelen wordt ervaren. Een direct gevolg hiervan is (zoals eerder genoemd) dat de binnenstad meer als recreatieplaats dient en dit is een punt waar wel aan gewerkt wordt maar hierover de volgende alinea meer. Het gaat nu met name om de kansen die de technologische ontwikkeling biedt en waar nog vrijwel niets mee wordt gedaan in deze steden. Dit is ook een punt waar men ontevreden over is, zo blijkt uit de interviews met zowel de gemeente als ondernemers en overige partijen. Alleen in Harlingen is bijvoorbeeld een wifi-netwerk. Dit is in Franeker en Bolsward nog niet gerealiseerd. Verder is de online bereikbaarheid van de steden iets waar aan gewerkt moet worden. Hoe kun je je stad digitaal beter laten zien? Want momenteel zijn de alle drie de steden online slecht te vinden, dit komt mede doordat er nog niet voldoende aandacht aan goede websites en social media is besteed. Er zijn wel activiteiten op dit front, maar die zijn nog niet gerealiseerd. Hoe kun je je stad digitaal beter laten zien is dus de hoofdvraag. Er bestaan vaak al wel sites die de stad promoten, zowel vanuit de gemeente als van overige verenigingen of particulieren, maar deze werken onafhankelijk van elkaar. Er ligt dan ook een uitdaging om een goed digitaal platform neer te zetten die dit kan combineren.

Met name voor de ondernemers ligt hier dan ook een grote uitdaging. Zoals in de theorie ook is vermeld, is het voor winkels belangrijk een goede combinatie te bieden van internet en een winkel. Dit kan door middel van omnichannel, wat zoveel betekent als een goede website op het internet koppelen aan de stenen winkel voor extra service (Weltevreden et al. 2014). Hier schiet het gros van de winkels in de onderzochte steden nog te kort. Het is vaak het één of het ander. Daarnaast zou de samenhang veel beter kunnen. De sites die al bestaan, of gecreëerd gaan worden, op een betere manier samenhangend in beeld te brengen om zo bezoekers snel naar de plek te leiden waar ze heen willen. Dit is een service die de binnenstad als geheel ook verder kan brengen. Maar zoals genoemd schieten de onderzochte steden hierin allen nog te kort.

### 6.4 De sfeervolle binnenstad

Met de komst van het online winkelen is de binnenstad steeds meer recreatiegebied geworden waar sfeer erg belangrijk is. Dit wordt in de literatuur uitgelegd als winkelgebied waar mensen heen gaan om een gezellig dagje uit, dus winkelen, maar ook een hapje en een drankje doen met andere mensen. Voor steden is het belangrijk een unieke beleving te bieden en dus onderscheidend te zijn. zo maken ze zich aantrekkelijk voor het winkelend publiek. De steden in dit onderzoek hebben met een historische binnenstad meer cultureel erfgoed dan steden zonder. Hierdoor bezitten ze over het algemeen een hogere belevingswaarde. Uit het gedane onderzoek blijkt dat deze trend naar een sfeervolle binnenstad door de onderzochte steden wordt erkend, het wordt dan ook gezien als speerpunt in alle drie de steden. Op veel aspecten probeert men hier dan ook wat aan te doen. Dit blijkt echter niet zo simpel te zijn. Veel factoren spelen hierin een rol en er zijn ook veel tegenstrijdigheden waartussen een balans gezocht moet worden die werkt voor de stad. Daarom is het fenomeen van de sfeervolle binnenstad in deze paragraaf opgedeeld in drie verschillende onderdelen die belangrijk zijn voor een recreatieve en sfeervolle binnenstad en die ook steeds terugkwamen tijdens de interviews. Namelijk: het beleid van de compacte binnenstad, de aanpak van de leegstand en de aanpak ten opzichte van auto's in de binnenstad.

## 6.4.1 Compacte binnenstad

Zoals ook genoemd in de theorie en het vorige hoofdstuk is het voor een sfeervolle binnenstad van belang de functies te clusteren. In alle drie de steden is hier beleid voor zo blijkt uit de verschillende structuurvisies. Maar ook uit de interviews bleek dit een belangrijk thema. Omdat hier in het vorige hoofdstuk al uitgebreid bij is stilgestaan, zal deze paragraaf nog kort extra info geven met betrekking tot de compacte binnenstad via de informatie die op basis van de interviews is vergaard..

Franeker zet zoals gezegd in op een compact winkelgebied, dit betekent dat er alleen detailhandel wordt toegestaan op bepaalde locaties in het kernwinkelgebied om zo te clusteren. Ondernemers en de gemeente ervaren echter ook problemen door dit beleid, vooral startende ondernemers willen zich liever vestigen in goedkopere panden buiten het kernwinkelgebied. Dit brengt een lastig dilemma met zich mee, de gemeente houdt over het algemeen echter de poot stijf en staat dit niet toe. Broedplaatsfunctie (plekken waar nieuwe ondernemers zich kunnen vestigen) is ook nodig en een argument om het niet té compact te maken. Bovendien zorg je er zo voor dat pandeigenaren een monopolie op de huur krijgen die zo hoog blijft. Maar volgens de gemeente en de binnenstadsmanager staan er wel voldoende goedkope panden leeg. Met name in de Dijkstraat is de huur niet erg hoog. Mogelijkheden voor broedplaatsen zijn er als het goed is wel. Verder is men bezig het beleid uit te voeren om van de Breedplaats de huiskamer van Franeker te maken. Het moet tevens een schakelfunctie krijgen tussen de Voorstraat en de Dijkstraat. Zoals gezegd is er al voor een klein deel invulling aan gegeven door een brood-en banketbakkerij met terras in het leegstaande Friesland Bank gebouw. Om stappen te zetten om van de Breedplaats echt de huiskamer te maken, is inmiddels een professioneel ontwerper bezig met nieuwe plannen voor een indeling van het plein. Dit valt samen met de plannen om in het kader van Leeuwarden Culturele hoofdstad 2018 een Eleven – City Fountain (Elfsteden fontein) te plaatsen op de Breedplaats. Een eerste concept hiervan is al gepresenteerd (zie afbeelding 1). Dit concept heeft overigens al meteen tot protesten van bewoners geleid (Leeuwarder Courant, 2017). Dit project valt samen met de eventuele opwaardering van de kapotte palen van de evenemententent.



Afbeelding 1: Concept fontein op de Breedplaats naast de kerk. (Leeuwarder Courant, 2017).

Verder is de horeca nog altijd vrij karig. Het probleem is volgens de gemeente ook dat de meeste panden al een functie hebben. Er is bijvoorbeeld een modezaak en de Kruidvat, verder moeten er

ook nieuwe ondernemers zich aanbieden die de horeca functie willen gaan invullen. Dit zorgt er voor dat het waarschijnlijk een langdurig project gaat worden.

In Harlingen ligt voor het winkelgebied een soortgelijk plan als in Franeker. Ook hier willen ze de detailhandel concentreren in de binnenstad in het kernwinkelgebied. Daarnaast willen ze hier de horeca meer concentreren. Horeca die overigens verder wel behoorlijk aanwezig is in de binnenstad, meer dan bijvoorbeeld in Franeker en Bolsward. Deze clustering is echter nog niet gerealiseerd. De zogenaamde perifere detailhandel daarentegen wordt in de toekomst buiten de binnenstad geconcentreerd op het Kimsverwaterrein waar nu al een clustering zit. Ondanks dat dit aan de wensen van de consument voldoet, lijkt het een slechte zaak voor de binnenstad. De ondernemers zijn ook niet erg positief over de geplande uitbreiding van dit terrein die is gepland (maar nog niet van de grond komt). Er is angst dat dit nog meer ten koste zal gaan van de drukte in de binnenstad. *“Mensen die naar dit terrein gaan (Action, Bristol en enkele supermarkten), die gaan namelijk niet naar de binnenstad”* (L. van der Meer, ondernemersvereniging). Er wordt wel naar gestreefd de supermarkten meer in en rondom het centrum te houden om dagelijkse klantentrekkers rond het centrum te houden. Verder wil men in Harlingen de haven meer gebruiken om de binnenstad te ontwikkelen. De haven trekt namelijk veel toeristen. De te herstructureren kade van de Willemshaven moet een aanvullend aanbod gaan bieden voor de binnenstad. De Willemshaven moet in de toekomst een luxe jachthaven voor zeewaardige jachten krijgen om het toerisme een impuls te geven. Tot dusver lijken veel van deze geplande ontwikkelingen, meer wens dan realiteit. De plannen liggen er, maar net als in Franeker is men afhankelijk van ondernemers die de plannen in willen vullen. Mede daarom kan het nog lang gaan duren.

Ook Bolsward heeft ten slotte het beleid om het centrum compact te houden. Er is ook al een behoorlijk compact centrum aanwezig in termen van nabijheid van winkels. Vrijwel alle winkels zijn gevestigd in één straat. Dat willen ze graag zo houden in Bolsward en het liefst versterken. Zo kunnen er zeker meer winkels bij en is de horeca ook vrij karig, dit maakt dat de totaalbeleving van het compacte winkelgebied nog niet optimaal is. Ook hier is men bezig een Eleven – City Fountain (Elfsteden fontein) te gaan plaatsen in het centrum in het kader van Leeuwarden Culturele hoofdstad 2018. Dit zou de sfeer ten goede kunnen komen. Verder is het ook in Bolsward niet toegestaan om detailhandel te beginnen buiten het kernwinkelgebied. Verdere ontwikkelingen zijn er echter weinig geweest. Zoals eerder genoemd bij “samenwerking” is er de laatste jaren weinig samenwerking geweest in Bolsward. Waardoor er niet actief beleid is gemaakt om daadwerkelijk veel te ondernemen. Dit zal de komende jaren tot stand moeten komen.

## 6.4.2 Leegstand

Erg belangrijk om een sfeervolle binnenstad te creëren is het beperken van de leegstand. Lege panden zorgen voor kale lelijke plekken in een binnenstad die indirect de hele sfeer in de binnenstad en dus ook winkels, bewoners en horeca beïnvloeden. Natuurlijk zijn alle maatregelen die genomen worden ter verbetering van de vitaliteit van de binnenstad indirect maatregelen die de leegstand moet tegengaan. In deze paragraaf wordt echter de nadruk gelegd op concrete maatregel die directe invloed hebben op de leegstand. Franeker en Harlingen hadden zo bleek uit onderzoek van verschillende onderzoeksbureaus met zo'n 20 procent in 2013 wel een bovengemiddeld aandeel leegstand in de binnenstad. Deze leegstand zat vooral in en om de randen van het kernwinkelgebied. Uit de interviews onderzoek blijkt echter dat hier wel veel aan gedaan wordt door beide steden.

Zowel in Franeker als in Harlingen is er een SpareSpace project, dit houdt in ondernemers de kans krijgen om voor een laag tarief voor een aantal maanden een onderneming in een leegstaand pand te starten. Dit zorgt ervoor dat panden weer in de belangstelling komen en dat de winkelstraten er minder leeg uitzien. In Harlingen wordt dit initiatief gekoppeld aan begeleiding voor startende ondernemers; ze krijgen een cursus aangeboden die ze helpt succesvol een onderneming te starten. In Harlingen lijkt dit ook goed te werken, volgens zowel de ondernemers als de gemeente worden leegstaande panden voor een deel zo weer snel opgevuld. Nieuwe cijfers zijn nog niet bekend maar men is in Harlingen positief dat de leegstand is verminderd. In Franeker heeft het nog minder resultaat, panden worden wel voor korte tijd soms opgevuld maar lange termijn effecten zijn minder voelbaar. De leegstand in Franeker is zelfs te toegenomen naar 20 tot 25 procent. Met name de oostkant van de Dijkstraat blijft leeglopen. Maar ook een aantal A-locaties staat leeg. “Het is 5 voor 12 voor de binnenstad” zoals het door de gemeente werd genoemd en dat is ook wel te merken aan de aandacht die er aan wordt besteed.

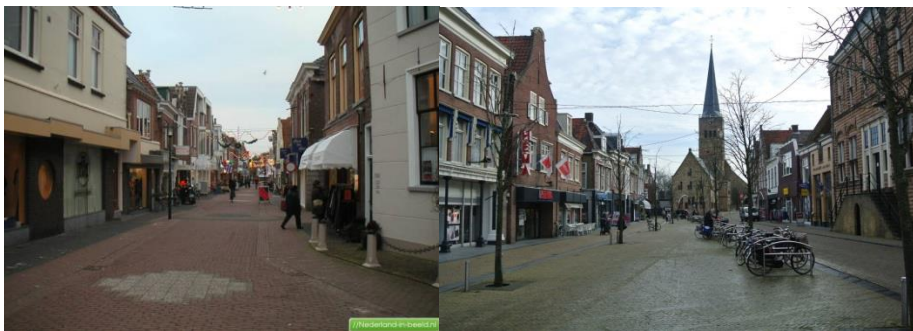
Zoals eerder genoemd is Franeker met de binnenstadmanager en verschillende werkgroepen zijn bezig de stad weer kleur te geven en aantrekkelijk te maken. Maar zowel in Franeker als in Harlingen vindt de gemeente het lastig om grip te krijgen op de leegstand. Ze benadrukken namelijk ook afhankelijk te zijn van welwillende ondernemers en van eigenaren van de panden. Deze eigenaren hebben naar smaak van de gemeente de huurprijzen vaak te hoog waardoor panden lang leeg blijven. In Bolsward was de leegstand redelijk beperkt. Naar aanleiding van de interviews lijkt de leegstand wel iets te zijn opgelopen in de afgelopen jaren omdat er weinig activiteit was. Er zijn echter geen cijfers die dit kunnen bevestigen. Het nieuw gevormde Platform Bolsward zal zich in de toekomst zich onder andere met deze zaken bezig gaan houden. Zo staat het stadhuis van Bolsward, wat één van de gezichtsbepalende gebouwen van de binnenstad is, al jaren leeg. Ook andere panden in de winkelstraat staan leeg. Tot dusver zijn er echter geen noemenswaardige maatregelen getroffen die dit moeten tegengaan. Het is daarom belangrijk dat Platform Bolsward in samenwerking met de gemeente hier maatregelen op gang gaat krijgen.

### 6.4.3 Auto's in de binnenstad

Met de trend van de binnenstad als recreatiegebied lijkt het gewenst om de auto's zoveel mogelijk te weren uit de binnenstad. Voetgangers kunnen zo veiliger en gezelliger winkelen of op een terrasje zitten zonder last te hebben van autoverkeer. In steden als Groningen en Leeuwarden maar ook Sneek is dit terug te zien. Hier zijn hele delen van de binnenstad autovrij. Grote delen zijn puur voor voetgangers en dus winkelend publiek ingericht, dit alles om de funshopervaring te optimaliseren. In Franeker, Harlingen en Bolsward is dit minder het geval. Het is echter de vraag of dit ook wenselijk is.

Franeker is van de drie steden in dit onderzoek relatief gezien het meest autovrij. Winkelstraat de Dijkstraat is behoudens één kruispunt geheel voor voetgangers. De Voorstraat is autoluw, het eerste gedeelte van de straat is met name voor parkeerplekken ingericht. Verder in de Voorstraat kunnen auto's er wel doorheen komen, maar het is eenrichtingsverkeer. Hierdoor is er in de rest van de straat ruimte voor de voetgangers. De gemeente denkt -ondanks dat ze autovrij wel prefereren- dat autoluw voorlopig ook wel voldoende is, met name omdat er anders een verkeerscirculatieprobleem komt en winkels moeilijk bevoorrad kunnen worden. Vanuit de ondernemers vindt men dit echter meer dan genoeg, meer autovrij willen ze absoluut niet. Dit zou de bezoekersaantallen niet ten goede komen zo is het argument. Zo kun je in Franeker overal met de auto komen om aankopen in te

laden en op deze manier kunnen in de Franeker binnenstad winkels blijven bestaan die normaal naar de periferie verhuizen, zoals de elektronicazaak Expert. Er wordt ook gewezen naar de autovrije Dijkstraat, deze straat was in het verleden de kern van het winkelgebied, maar tegenwoordig is dit juist de straat met de meeste leegstand. Juist de Voorstraat en het Raadhuisplein waar men nog wel met auto kan komen zijn tegenwoordig de kern van het winkelgebied. Men parkeert hier de auto en gaat winkelen, de verderop gelegen Dijkstraat wordt hierbij vaak vergeten. Ook gratis parkeren is iets wat de ondernemers graag zien, hierover zijn ook gesprekken gaan. Er is ooit gekozen voor differentiatie in parkeertarieven. Duur en kort in het centrum en steeds goedkoper en langer er buiten. Dit is achterhaald door de internetverkopen aldus B. Meijering (voormalig voorzitter ondernemersvereniging Franeker), *“dan bestellen ze het wel gratis thuis als ze extra moeten betalen voor parkeren, het is daarnaast gastvrij”*. Wel moet dit gereguleerd worden door bijvoorbeeld een blauwe zone voor werknemers die auto’s parkeren.



Afbeelding 2: Links de autovrije Dijkstraat (Nederland in beeld, 2017), rechts het autoluwe gedeelte van de Voorstraat.(Franeker Courant, 2017)

In Harlingen is de houding ten opzichte van auto’s in het centrum hetzelfde. De gemeente ziet als ideaalbeeld een autovrij centrum, maar realiseert zich ook dat het momenteel beter autoluw kan blijven. De ondernemersvereniging wil ook hier liever de auto behouden.” *We hebben al eens gehad dat delen van de straat autoluw/vrij werden gemaakt in delen van de week, dat werkte echter voor geen meter. Het idee was dat de toeristen en andere bezoekers er lekker konden wandelen. Maar werkelijk waar, je kon er een kanon afschieten, het was dood. Er is funshoppen en runshoppen, en Harlingen is toch ook echt een runshop stad”* aldus L. van Meer (voorzitter ondernemersvereniging). Dit komt net als in Franeker en Bolsward door de grootte en het aanbod van de plaats. Voor een dag shoppen gaan mensen vaker toch even naar Leeuwarden of Sneek. *“Mensen willen hier soms ook snel even naar de bakker rijden, ze stoppen dan nog even bij de slager of een winkel et cetera. en gaan dan weer. Als ze dan vervolgens buiten het kernwinkelgebied moeten parkeren, door een steeg moeten lopen of nog verder. Dan gaan ze in het geval van Harlingen wel naar het Kimswardaterrein”*. (L van der Meer)

Bolsward is ten slotte wel een ander geval dan Franeker en Harlingen. Waar in Franeker en Harlingen de straat vaak wel toegankelijk is met de auto is het er echter geen drukke doorgaansweg. De auto’s komen er vooral omdat ze er moeten zijn. In Bolsward loopt echter één van de drukste straten van de stad dwars door het kernwinkelgebied.





Afbeelding 3: Binnenstad Bolsward. (Dedrait 2017)

Links op de afbeelding is een klein stukje straat te zien dat autoluw is, rechts is echter de doorgaande weg waar onder andere de bus langs komt. Het is hier ook *shared space* wat de klok slaat. Bussen, auto's, lopende mensen en fietsers maken allemaal gebruik van deze straat. Iedereen rijdt door de stad, met name de Bolswarder zelf. Het zorgt voor winkelend publiek voor potentieel gevaarlijke situaties. Door geparkeerde auto's en fietsen op de stoepen, zorgt het bovendien voor een rommelig geheel en weinig ruimte voor de voetganger, iets wat de gemeente graag anders zou zien. Voorlopig gebeurt dit echter niet omdat hiervoor de hele infrastructuur van het centrum veranderd zou moeten worden. Verkeerstechnisch is het dus een groot probleem. Tevens zien ook hier de ondernemers liever wel auto's in het centrum, zelfs verkeersluw willen ze liever niet. De auto's zorgen voor levendigheid *“zo is er ook op de maandag in ieder geval wat drukte”*. Eenrichting zou eventueel een optie zijn voor de ondernemers. *“Bolsward is dan ook geen winkelstad maar een koopstad”* aldus J. van den Bosch (gemeente Sudwest Fryslan). *“Ze zetten de auto voor de bakker neer en kopen een paar broden, dat werkt niet als ze de auto op de reguliere parkeerterreinen gaan plaatsen op 500 meter afstand. Dan komen ze niet meer.”*

Het idee van een autovrije binnenstad- iets dat goed aansluit bij de ontwikkeling van binnenstad als plaats van recreatie- lijkt meer iets voor grotere steden waar genoeg lopende bezoekers zijn in de stad. Die steden kunnen zo een completere ervaring bieden aan de zogenaamde 'funshopper'. Kleine steden als Franeker, Bolsward en Harlingen lijken echter voor een groot deel te leunen op 'runshoppers', mensen die even snel de stad in gaan voor specifieke aankopen. Dit betekent niet dat er niet alles aan gedaan moet worden om een sfeervolle binnenstad te creëren voor de funshopper. Dit betekent wel dat dit gedaan moet worden met in het achterhoofd dat de runshoppers -en daarmee de toegankelijkheid van de auto- belangrijk zijn voor de winkels en daarmee ook voor de binnenstad. Een autovrije binnenstad waarin een kanon kan worden afgeschoten zonder iemand te raken, is namelijk ook niet sfeervol en een zeer slechte ontwikkeling voor de vitaliteit in de binnenstad. Er zal dus gezocht moeten worden naar een juiste balans tussen open voor auto's, autoluw en autovrij of er zal een alternatieve weg gevonden moeten worden

## H7 Conclusie

### 7.1 Conclusie

Om tot een conclusie te komen zal eerst worden teruggegaan naar de basis van het onderzoek. De drie cases Franeker, Bolsward en Harlingen zijn kleine steden die liggen in een gebied (Noordwest-Friesland) dat in de toekomst bevolkingsdaling kent. Samen met het onder druk staan van winkels door onder andere internetverkoop rijst de vraag of er nog wel toekomst is voor de binnenstad van dergelijke kleine steden. Dit leidde tot de hoofdvraag: "Wat bepaalt de toekomst van de vitaliteit van de binnenstad van een kleine stad in een gebied met bevolkingsdaling". Deze vraag wordt ondersteund door de volgende deelvragen:

- Wat weten op basis van bestaand onderzoek over de bedreigingen en kansen van de binnenstad?
- Hoe is de situatie in Franeker, Bolsward en Harlingen?
- Wat voor maatregelen/beleid wordt er gevoerd in de onderzochte steden?
- Waar is dit beleid op gebaseerd?

Om te beginnen is in de bestaande literatuur gezocht naar wat er al bekend is over kansen en bedreiging voor de vitaliteit van de binnenstad. Hieruit kwam het volgende naar voren. Allereerst: verwachte bevolkingsontwikkelingen zoals: krimp, vergrijzing en ontgroening hebben in de toekomst gevolgen voor voorzieningen in delen van Nederland en dus ook voor de binnenstad van sommige steden. Minder (jonge) mensen betekent namelijk dat er minder klanten en economische activiteit is en dus minder banen, voorzieningen et cetera. (van Dam et al. 2006). Daarnaast heeft de technologische ontwikkeling ook voor een grote verandering gezorgd voor de binnenstad. Veel soorten winkels zijn verdwenen doordat ze de concurrentie van online winkelen niet aankunnen. De trend is daardoor dat nu en in de toekomst de binnenstad minder een koopcentrum, maar steeds meer een recreatiecentrum is. Je gaat er niet meer heen puur voor aankopen (runshoppen), maar omdat het er gezellig (funshoppen) (Everse et al., 2015) (Droogh Trommelen & partners, 2010). De ontwikkeling zorgt er voor dat de structuur van de binnenstad verandert. Het detailhandelgebied wordt kleiner en compacter omdat er door de genoemde bedreigingen minder winkels zijn (ter Beek, 2015). Steden moeten daarom ook inzetten op een compact kernwinkelgebied waar de winkels, horeca en andere activiteiten sfeervol bij elkaar geclusterd zijn, zonder leegstand. In 'mindere' gebieden rond de kern is steeds meer leegstand. Om deze gebieden en daarmee de looproutes naar de kern wel aantrekkelijk te houden wordt dit een gebied met gemengde functies zoals wonen en kleinschalige detailhandel. In grote steden zijn deze aanloopstraten soms zelfs erg succesvol door unieke, kleine winkeltjes, ateliers et cetera., waardoor ze een onderscheidende waarde hebben. Uit de literatuur blijken wel degelijk bedreigingen als bevolkingsontwikkelingen, internetwinkelen en leegstand. Maar het laat vooral zien dat deze bedreigingen voor een verschuiving zorgen wat betreft de functie van de binnenstad. En die verschuiving naar een recreatieve, onderscheidende binnenstad is het toekomstbeeld waar ook de kansen in liggen.

Om deze info uit de literatuur in context te plaatsen is vervolgens gekeken naar wat de huidige situatie in de binnenstad van de drie cases is. Met hun historische binnenstad met monumentale panden hebben alle drie de steden in dit onderzoek een sfeervol, uniek karakter. Zo is Bolsward een oude Hanzestad, Harlingen een havenstad en had Franeker vroeger een universiteit. Alle drie de steden zijn hierdoor redelijk interessant voor toeristen, wat een *boost* is voor ontwikkelingen in de

binnenstad. Met name in Harlingen komen met 130.000 toeristische overnachtingen per jaar veel toeristen. Franeker kent met 82.000 toeristische overnachtingen ook nog behoorlijke aantallen. Van Bolsward zijn hierover geen cijfers bekend, maar de verwachting is dat dit aantal lager zal zijn. Vergeleken met plaatsen van ongeveer dezelfde grootte (rond de 12.000 inwoners), kennen ze ook een relatief groot aanbod aan horeca, detailhandel en musea (Droogh & Hutting, 2013). Met elkaar vergeleken kent vooral Harlingen veel horeca dankzij de functie als havenstad en heeft Franeker veel mode. In Bolsward zijn beide minder vertegenwoordigd. De steden hebben echter een regionale functie die voornamelijk gebaseerd is op de dagelijkse aankopen. Alle drie de steden beschikken namelijk over een goed aanbod aan supermarkten die ook de mensen uit de omliggende dorpen aantrekken. De mode- en horecafunctie en dus de recreatieve functie van de binnenstad trekt minder mensen uit de regio aan. Op dit vlak ondervinden de drie steden namelijk te veel concurrentie van steden als Sneek en Leeuwarden die meer te bieden hebben. Er is in Franeker, Harlingen en Bolsward ook sprake van leegstand. Met name in Franeker en Harlingen -met zo'n twintig procent leegstand- is het aandeel leegstand hoog. Zoals in de literatuur beschreven, is dit terug te zien in de rand van het kernwinkelgebied en de zijstraten. Hierdoor zijn de aanlooproutes van het kernwinkelgebied vaak weinig aantrekkelijk. In Franeker en Harlingen ondervindt men ook het probleem van een erg versnipperde horecaverdeling in de binnenstad. Hierdoor mist in beide steden een echte 'huiskamer'. In Harlingen is een clustering nog deels aanwezig rond de Grote Bredeplaats. In Franeker is er nog meer versnippering. Aan het centrale plein (de Bredeplaats) -dat de huiskamer zou moeten zijn- bevindt zich maar één horecazaak. De overige horecazaken liggen versnipperd door de binnenstad. Bolsward heeft wel een cluster, maar dit is maar heel beperkt. Hier wordt vooral meer horeca verlangd. Alle drie de steden hebben zo redelijk wat te bieden, maar hebben vanwege concurrentie met name een regiofunctie met betrekking tot het runshoppen (de snelle aankopen en boodschappen) en niet vanwege een recreatief centrum. Ze kampen ook met leegstandsproblemen, deze zijn weliswaar niet extreem, maar toch zeker zorgwekkend.

Na de theorie en analyse van de huidige situatie is er gekeken naar de maatregelen die worden genomen in de onderzochte steden en hun aansluiting met de literatuur. Dit is gedaan door middel van een analyse van beleidsdocumenten en interviews met betrokkenen. Om te beginnen is het opvallend dat er met betrekking tot bevolkingsontwikkelingen nauwelijks beleid ontwikkeld is. Een belangrijk punt waar wel rekening mee wordt gehouden en de belangrijkste voorwaarde om überhaupt tot maatregelen te komen, is de samenwerking, zo bleek uit de interviews. Zowel ondernemers, burgers als overheden moeten samen aan de binnenstad werken. Zonder deze samenwerking komen de ontwikkelingen niet van de grond, zo bleek in Bolsward. Er wordt daarom van alles gedaan om dit te organiseren, zoals: Platform Bolsward, een citymanager en een identiteits-/brancheringstraject in Franeker en verschillende werkgroepen. Deze samenwerking vormt de basis om de stad op een goede manier uit te dragen vanuit een gezamenlijke visie. Van hieruit wil men werken aan een vitale binnenstad in de toekomst.

Maatregelen om de vitaliteit van de binnenstad te verbeteren zijn gaande in alle drie steden. Belangrijk hierbij is de verschuiving van de binnenstad als koopcentrum naar de binnenstad als recreatief gebied. Ook in de kleine stad is deze ontwikkeling gaande hoewel dit op minder grote schaal plaats vindt. De steden doen er van alles aan om relevant en onderscheidend te blijven met een sfeervolle binnenstad die uniek is en geschikt voor recreatie. Maatregelen die hierbij horen zijn: het stimuleren van (watersport)toerisme door havens en aanlegplaatsen aan te pakken. Maar nog belangrijker: het compact maken van de binnenstad, zoals ook naar voren kwam in de literatuur (ter

Beek, 2015). Vanwege afnemende vraag/aanbod is er meer leegstand in de steden. Daarom is het zaak de detailhandel en horeca te clusteren. Op deze manier heeft de bezoeker minder last van 'lelijke' leegstaande gebouwen en oogt het gezelliger. Door deze maatregelen zit de leegstand vaak ook meer in de randen van het kernwinkelgebied. In Harlingen en Franeker probeert men panden te vullen door beginnende ondernemers tijdelijk te huizen in leegstaande panden, waarbij ze voor een bepaald aantal maanden een klein tarief betalen. Ondanks deze maatregel (die wel werkt) blijkt dat de gemeente op de leegstand vaak maar moeilijk grip krijgt. Dit vanwege vastgoedeigenaren die niet altijd meedenken in het belang van de binnenstad. Een ander belangrijk punt waar wel aan gewerkt wordt, maar waar nog weinig is gerealiseerd, is de technologische ontwikkeling oftewel de toegankelijkheid van internet. Steden moeten dit niet alleen als bedreiging gaan zien, maar deze ontwikkeling ook aangrijpen als kans. Dit gebeurt voorlopig nog te weinig. Zo is het zaak voor de winkels om hun stenen winkel beter te gaan koppelen aan een online winkel en andersom. En zo kunnen de steden zelf nog veel doen om gevonden te worden op het internet. Dit hoort tegenwoordig allemaal bij de totaalbeleving van winkels en de binnenstad.

Uiteindelijk is er ook nog een grote tegenstelling (die niet in de literatuur stond) naar voren gekomen uit het onderzoek. Zoals net vermeld speelt de ontwikkeling van de binnenstad als koopcentrum naar recreatiecentrum zeker ook een rol in de kleine stad en doen deze kleine steden er ook goed aan het centrum sfeervol te maken voor recreatief publiek. Maar in praktijk blijkt dat de binnenstad in de kleine stad toch nog voor een groot deel afhankelijk is van het runshoppen. Dit komt onder andere door de concurrentie die ze hebben in het funshoppen met grotere steden als Sneek, Leeuwarden en Groningen. Mensen zullen voor een dagje funshoppen vanwege een groter aanbod qua voorzieningen begrijpelijkerwijs sneller naar de grotere steden gaan. Dit verschil valt met name terug te zien in het beleid om auto's toe te staan in de binnenstad. Waar het normaliter sfeervoller voor winkelend publiek zou zijn zonder auto's in de binnenstad, stuit dit op problemen in de onderzochte steden. Veel winkels leunen hier op runshoppers die snel met de auto aankopen komen doen. Zo kunnen veel winkels zoals bakkers en winkels voor elektronica nog bestaan in de binnenstad van deze steden. Wanneer dit autovrij zou worden (zoals in veel grote steden) zou het er dood en sfeerloos op straat worden. Een ander kenmerk waar aan te zien valt dat deze kleine steden nog veel teren op runshoppers, is het belang van winkels voor dagelijkse aankopen zoals een supermarkt in of in nabijheid van de binnenstad. Een binnenstad waarin auto's kunnen rijden is in dit geval dan ook beter dan een binnenstad die autovrij is. Puur omdat het mensen naar winkels voor dagelijkse aankopen trekt en het zorgt voor drukte (en dus gezelligheid) op straat.

Concluderend zijn een aantal zaken als belangrijk naar voren gekomen voor de vitaliteit van de binnenstad van kleine steden als Franeker, Harlingen en Bolsward die waarschijnlijk ook voor andere steden van deze grootte gelden. Er is namelijk wel werk aan de winkel zo blijkt uit de leegstandscijfers. Hoewel er in de steden zelf weinig krimp is en er in het beleid ook weinig over wordt gesproken, is bevolkingsdaling in de regio nu en in de toekomst een belangrijk punt. Het zorgt (samen met overige bedreigingen) voor toegenomen competitie tussen winkels om een kleinere groep klanten en dus meer leegstand. Wat kan er dan gedaan worden? Als basis is het belangrijk dat alle betrokken partijen een goede visie moeten hebben om te kunnen blijven werken aan de binnenstad. Samenwerking zorgt voor initiatief, ontwikkeling en aanpassingsvermogen aan de wensen van de bezoekers. Verder zal er een balans moeten worden gezocht tussen de binnenstad als koop- en recreatiecentrum. Om aan de wensen van de recreatieve binnenstad te voldoen is het belangrijk een zo sfeervol mogelijke, compacte en onderscheidende binnenstad te creëren. De

onderzochte steden hebben op het gebied van onderscheidend vermogen en sfeer het voordeel van een historische binnenstad wat gebruikt moet worden. Verder betekent dit dat de steden horeca, detailhandel en overige voorzieningen moeten clusteren. Dat technologische ontwikkelingen moeten worden aangegrepen als kans en dat het belangrijk is om onderscheidend te zijn in bijvoorbeeld: aanbod, service et cetera. zowel on-als offline. Ook zal de leegstand rondom de kern van het winkelgebied moeten worden opgelost om geen negatieve invloed op de rest van het centrum te hebben. Tegelijkertijd is het met name voor deze kleine steden belangrijk om ook een koopcentrum te blijven en zo de runhopper te behouden. Dit komt ook door het afnemend aantal voorzieningen in de dorpen in de regio door bevolkingsdaling. Deze mensen gaan voor dagelijkse aankopen naar de onderzochte steden. Hiervoor zijn dagelijkse trekkers als supermarkten erg belangrijk, maar ook de bereikbaarheid van de binnenstad per auto. Anders zullen deze runhoppers naar terreinen met supermarkten en winkels buiten de binnenstad trekken die wel het gemak van parkeren vlakbij de winkel bieden. Kansen liggen er, zeker voor deze steden met een historische binnenstad. De maatregelen zijn gaande, de toekomst moet gaan uitwijzen of het voldoende zal blijken om de binnenstad vitaal te houden.

## 7.2 Reflectie

Terugkijkend op het onderzoeksproces kan er een reflectie op deze masterthesis gegeven worden. Het samenstellen van het juiste onderwerp en bijbehorende onderzoeksvragen heeft tijd gekost. Met name de focus van het onderzoek is lichtelijk veranderd door vrijgekomen informatie tijdens het doornemen van literatuur.

De data-analyse van de secundaire data was een tijdrovend proces dat achteraf gezien efficiënter doorlopen had kunnen worden. Data had sneller gevonden kunnen worden door gemeentes en betrokkenen al eerder te raadplegen, veel documenten waren moeilijk vindbaar. Ook heeft stage dit proces vertraagd. Kritische punten zijn ook te maken met betrekking tot de geraadpleegde data. Deze data is geleverd door onderzoeksbureaus die als onafhankelijk te boek staan. In hoeverre er sprake is van onafhankelijkheid is lastig te zeggen. Hoewel ze hun eigen naam hoog te houden hebben voor wat betreft kwaliteit en ongebondenheid, handelen ze in opdracht van de gemeente. Het 'karige' onderzoek in Bolsward is zelfs door de gemeente zelf uitgevoerd.

De resultaten van deze studie zijn gebaseerd op de bevindingen uit drie casestudies, namelijk: de binnenstad van Franeker, Harlingen en Bolsward die allen gelegen zijn in dezelfde regio in Nederland. Doordat binnensteden niet allemaal gelijk zijn (zoals ook al in dit onderzoek bleek), zullen de resultaten niet één op één generaliseerbaar zijn voor andere binnensteden in Nederland. Het onderzoek kan wel als inspiratiebron en/of referentie gebruikt worden. Om dit meer generaliseerbaar te maken zou het goed zijn in de toekomst een vergelijkbaar onderzoek in andere steden te doen. Bijvoorbeeld binnensteden in regio's met groei of juist sterkere krimp. Een andere regio met andere concurrentie en plaatselijke factoren zou namelijk verschillende resultaten kunnen opleveren. De bevindingen zouden dan met elkaar vergeleken kunnen worden (cross case analysis).

### 7.3 Bijdrage aan de planologie plus aanbevelingen.

Dit onderzoek biedt inzicht in de veranderende functie van de binnenstad. Het bevestigt de transitie van de binnenstad als koopcentrum naar de binnenstad als recreatiecentrum. Maar heeft daarnaast ook een verschil laten zien tussen deze transitie voor de kleine stad ten opzichte van de grote stad. De meeste onderzoeken gaan namelijk over grotere steden. Dit verschil was nog niet in de literatuur gevonden. Namelijk het belang van de runshopper in kleine steden en de hierbij horende supermarkten en bereikbaarheid per auto. In hoeverre dit generaliseerbaar is zal door verder onderzoek aangetoond moeten worden. Wel lijkt het door vergelijking van deze drie cases dat het in ieder geval geldt voor plaatsen van gelijke grootte met ongeveer gelijke concurrentie van steden in de regio.

Al met al is hier een lijst met aanbevelingen samengesteld voor kleine steden met een regionale functie. Een kanttekening hierbij is dat het zijn allemaal vrij onuitgewerkte punten en constatering zijn die zijn opgevallen tijdens dit onderzoek. Het zijn dus geen concrete maatregelen of een actieplan. Hiervoor zal meer onderzoek nodig zijn.

<b>Aanbevelingen:</b>
- Samenwerking en saamhorigheid tussen de partijen in de binnenstad is de belangrijkste voorwaarde om een stad te kunnen blijven ontwikkelen. (de neuzen dezelfde kant op)
- Houd rekening met de veranderende samenstelling van de bevolking. Het zorgt zowel in de stad als in de regio voor een veranderende vraag en aanbod, wat effect heeft op de voorzieningen.
- Dagelijkse trekkers zoals een supermarkt, bakker et cetera. zijn belangrijke trekkers om mensen dagelijks in de binnenstad te krijgen (runshoppers), met name voor kleine steden met een regionale functie.
- De bereikbaarheid per auto is belangrijk om runshopwinkels in de binnenstad overeind te houden in kleine plaatsen. Het zorgt tevens voor meer mensen in de binnenstad die vervolgens ook recreatieve zaken als mode en horeca bezoeken.
- Zet in op een recreatief sfeervol centrum. Een recreatief centrum kan zorgen voor een onderscheidende unieke sfeer waardoor mensen terugkomen en/of langer verblijven. Vergeet hierbij de voor kleine steden belangrijke runshopper niet.
- Maakt de binnenstad compact, cluster de gezelligheid om te voldoen aan de wens van een recreatieve binnenstad. Leegstand in een kernwinkelgebied heeft namelijk een negatief sneeuwbaaleffect.
- Wees onderscheidend van andere plaatsen, zet samen met alle betrokken partijen in op een eigen identiteit. Kleine steden die dertien in een dozijn zijn zullen de slag missen in de toekomst.
- Omarm de technologische ontwikkelingen. De stad en winkels dienen tegenwoordig ook online goed bereikbaar te zijn voor potentiële bezoekers. (wifi, websites et cetera.)
- Gebruikt de historische binnenstad. Het helpt om onderscheidend te zijn en biedt veel kansen voor een sfeervolle recreatieve binnenstad.

Tabel 3: Aanbevelingen

## H8. Literatuurlijst

Algra, H. (1983), *Franeker een stad met historie*. Franeker: Wever BV.

Bakker, H.J.M. (1994), in Duuren van, A. (1995), *De dynamiek van het constante; over de flexibiliteit van de Amsterdamse binnenstad als economische plaats*. Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel

Balsas, C. (2004), *Measuring the Livability of an Urban Centre: An Exploratory Study of Key Performance Indicators*. *Planning, Practice & Research*, 19(1), 101-110.

Beek, H.M, ter. (2015), *De binnenstad als buitenkans, QuickScan G 32 gemeenten. Platform 31*. Geraadpleegd op 29-9-2016 via <http://www.platform31.nl/publicaties/de-binnenstad-als-buitenkans>

Berry, J.M. (2002), *Validity and reliability issues in elite interviewing*. *Political Science and Politics*, 35 (4), 679-682.

Bergh, R. & G. Keers (1981), *'De binnenstad als vrijetijdscentrum'*, *Wonen TA /BK* 19-1981:6-26.

Blauw Research (2011), *Multichannel Monitor 2011*. Rotterdam: Blauw Research

Brouwer, H. (1994), *Locatietheorie voor kantoren toe aan grondige herziening*, in: *Rooijlin*, nummer 7, p. 292-296

Boeije, H. (2005), *Analyseren in kwalitatief onderzoek, Denken en doen*. Amsterdam: Boom

Burns, A.C., & Bush, R.F., (2006), *Principes van Marktonderzoek*. 4. New Jersey: Pearson Education.

Buursink, J. (1980), *Stad en ruimte: inleiding in de stadsgeografie*, Assen: Van Gorcum.

CBS, (2016), gegevens via statline CBS uit een onderzoek uit 2016

Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010), *Getting Started in Geographical Research: how this book can help*. In N. Clifford, S. French & G. Valentine (Red.) *Key Methods in Geography* (pp. 3-15). London: Sage.

Commissie van Ek (2009), *Een vitale stad in een complete regio: Economische visie Amersfoort 2030*. Amersfoort: Gemeente Amersfoort Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, Afdeling Economische zaken.

Dam, F. van, Groot, C. de, Verwest, F. (2006), *Krimp en ruimte, bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid*. Den Haag: NAI Uitgevers.

Dantuma, E. & Kersten, K. (2014), *Winkelgebied 2025: Met ambitie en visie naar meer publieke regie*. Amsterdam: ING

Dedrait. (2017), *Bolsward-Makkum- Workum in 1 week*. Geraadpleegd op 20-02-2017 via Bolwa<http://www.dedrait.com/nl/routes/vaarroutesnederland/bolsward-makkum-workum-1-week.html>

Derks, W., P. Hovens, L. Klinkers (2006), *Structurele bevolkingsdaling, een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Maastricht: VROM-raad en Raad voor Verkeer en Waterstaat.



DoE (1994), *Vital and Viable Town Centres: Meeting the Challenge*. In Balsas, C. (2004). *Measuring the Livability of an Urban Centre: An Exploratory Study of Key Performance Indicators*. Planning, Practice & Research, 19(1), 101-110

Van Dorst, M. J. (2005), *Een Duurzaam Leefbare Woonomgeving*, Delft (Doctoral dissertation, PhD Thesis Delft University of Technology/Eburon).

Droogh, D.J., Dicou, L. & Eijkelkamp, R. (2013), *Detailhandel en leefbaarheid*. Nijmegen: Droogh Trommelen en partners.

Droogh, D.J., Hutting, C. (2013), *Binnenstadvisie Franeker*. Nijmegen: Droogh Trommelen en partners.

Droogh Trommelen en Partners (2011), *Dynamiek door beleid; hoe de overheid de winkelmarkt stimuleert*. Geraadpleegd op 9 februari 2012 via <http://www.dtnp.nl/downloads/DTNP%20Dynamiek%20door%20beleid.pdf>

Duren, A.J. van (1995), *De dynamiek van het constante; over de flexibiliteit van de Amsterdamse binnenstad als economische plaats*, Utrecht: Jan van Arkel.

Evers, D. (2011), *Detailhandel en beleid: een continue wisselwerking*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Evers, D. Tennekes, J. Dongen, van, F. (2015), *De veerkrachtige binnenstad*, Den Haag: PBL

Franekeradeel (2016)a, *Geschiedenis*. Geraadpleegd op 22-09-2016 via <https://www.franekeradeel.nl/ontdek-franekeradeel/publicatie/geschiedenis>

Franekeradeel (2016)b, *Aantal inwoners per buurt/dorp*. Geraadpleegd op 22-9-2016 via <https://www.franekeradeel.nl/wonen-en-werken/publicatie/aantal-inwoners-per-buurt-dorp>

Franeker Courant (2017), *FRC Voorstraat Franeker*. Geraadpleegd op 10-02-2017 via <http://www.franekercourant.nl/files/2014/02/FRC-Voorstraat-Franeker.jpg>

Friesevolk (2016), *Harlingen voorstad van Londen*. Geraadpleegd op 21-12-2016 via <https://www.friesevolk.nl/harlingen/>

Fryslan, (2016), *Prognose Bevolking en Huishoudens Fryslân 2016-204*. Leeuwarden: Provincie Friesland

Gemeente Harlingen (2012), *Structuurvisie gemeente Harlingen 2025; stadsvisie deel 2*. Harlingen: Gemeente Harlingen

Gemeentesudwestfryslan (2016), *Bolsward: Geschiedenis Bezienswaardigheden*. Geraadpleegd op 25-10-2016 via [http://www.gemeentesudwestfryslan.nl/inwoners/steden-en-dorpen\\_44417/item/bolsward\\_2177.html](http://www.gemeentesudwestfryslan.nl/inwoners/steden-en-dorpen_44417/item/bolsward_2177.html)

Gianotten, H. (2012), 'De toekomst van het Nederlandse winkellandschap', pp. 275-315 in: E. Nozeman, W. van der Post & M. Langendoen (2012), *Het Nederlandse winkellandschap in transitie. Actoren op een dynamisch speelveld*. Den Haag: Sdu uitgevers.



Have, S. ten. (2002), *Voorbeeldig veranderen. Een kwestie van organiseren. Het besturen van doelgerichte en doelbewuste veranderingen in complexe ondernemingen door richting, consistentie, samenhang en feedback*. Uitgeverij Nieuwezijds, Amsterdam, 2002.

Hay, I. (2010), *Ethical Practice in Geographical Research*. In N. Clifford, S. French & G. Valentine (Red.) *Key Methods in Geography* (pp. 35-48). London: Sage.

Heijne, W.F. (1968), *Het centrum van Amsterdam: een sociografische studie*, Amsterdam: Polak & Van Gennep

Huffelen van, T. & Scheerder, G. (2015), *Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden. De economische vitaliteit van de 100 grootste centrumgebieden belicht*, Deventer: Goudappel Coffeng

Jong, A. de, (2005), *Bevolkingsprognose 2004–2050: maximaal 17 miljoen inwoners*. *Bevolkingstrends*, 53(1) p.12-18.

Keene, R. (2011), *De Stad, duurzaam vitaal. Meervoudig Intensief (duurzaam) Ruimtegebruik voor stedelijke vitaliteit*, Amsterdam: Hogeschool van Amsterdam.

Latten, J. en S. Musterd (2009), *De nieuwe groei heet krimp; een perspectief voor Parkstad Limburg*, Den Haag: NICIS Instituut

Latten, J., M. Das, K. Chkalova (2008). *De stad Groningen als roltrap van Noord-Nederland*. *Bevolkingstrends kwartaal 2*, Voorburg/Heerlen: CBS.

Leech, N.L., & Onwuegbuzie, A.J. (2007), *An Array of Qualitative Data Analysis Tools: A Call for Data Triangulation*, *School Psychology Quarterly*, 22(4), 557-584.

Leeuwarder Courant. (2015), *Stop met subsidies voor krimpgebieden*, Geraadpleegd 22-9-2016 via <http://www.lc.nl/plus/%E2%80%98Stop-met-subsidies-voor-krimpgebieden-21134312.html>

Leeuwarder Courant (2017), *Franekers in verzet tegen plek fontein*, Geraadpleegd op 14-02-2017 via <http://www.lc.nl/friesland/Franekers-in-verzet-tegen-plek-fontein-21973597.html>

Leidelmeijer, K., en Van Kamp, I. (2003), *Kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid; naar een begrippenkader en conceptuele inkadering*, RIGO en RIVM i.o.v. VROM,

Longhurst, R. (2010), *Semi-structured Interviews and Focus Groups*. In N. Clifford, S. French & G. Valentine (Red.) *Key Methods in Geography* (pp. 103-115). London: Sage

Lynch, K. (1981), *A Theory of Good City Form*. In Balsas, C. (2004). *Measuring the Livability of an Urban Centre: An Exploratory Study of Key Performance Indicators*. *Planning, Practice & Research*, 19(1), 101-110

Nederhoed, P. (2002), *Helder rapporteren: een handleiding voor het opzetten en schrijven van rapporten, scripties, nota's en artikelen*. Houten/Diegem: Bohn Stafleu Van Loghum. Zevende, herziene druk.

Nederland in beeld. (2017), *Luchtfoto's Franeker/ Foto's Franeker*, Geraadpleegd op 20-02-2017 via <http://www.nederland-in-beeld.nl/Friesland/Franeker/H.html>

Nelissen, N.J.M. (1979), *De stad: een inleiding tot de urbane sociologie*, Deventer: Van Loghum Slaterus.

Oegema et al. (2013), *Detailhandelsstructuurvisie Harlingen; Dynamiek met karakter*, Apeldoorn: MKB Reva

Oswalt, P. en T. Rieniets (2006), *Atlas of shrinking cities; atlas der schrumpfenden städte*. Ostfildern, Hatje Cantz Verlag.

PBL (2016), *Winkels in de binnenstad verdwijnen door toename internetwinkelen*. Geraadpleegd 6-9-2016 via <http://www.pbl.nl/nieuws/persberichten/2007/20070404-Winkels-in-binnenstad-verdwijnen-door-toename-internetwinkelen>

Roo, G.de (2001), *Planning per se, planning per saldo, Over conflicten, complexiteit en besluitvorming in de milieuplanning, reeks planologie*, Den Haag, Sdu Uitgevers.

Seip, M. (1999), *De kern centraal; Een studie naar het functioneren van binnensteden*, Alphen a/d Rijn: Samson.

Sorkin, M. (1992), *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*, Hill and Wang, New York.

Stadindex (2012), *Stadindex*. Geraadpleegd 22-9-2016 via <http://www.stadindex.nl/>

Streekplan Provinsje Fryslân (2006), *„Om de kwaliteit fan Romte“*, Leeuwarden: Hellinga Grafische specialisten BV.

Súdwest-Fryslân (2011). *Detailhandelstructuurvisie (bijlagen)*. Geraadpleegd op 13-10-2016 via <file:///C:/Users/HP/Downloads/detailhandelsvisie%20bijlagen.pdf>

Thissen, F. en B. Poelman (2009), *De nieuwe groei heet krimp; een perspectief voor Parkstad Limburg*, Den Haag: NICIS Instituut

Venhorst, V. A., Edzes, A. J. E., Broersma, L., & Dijk, J. V. (2011), *Brain drain of brain gain? Hoger opgeleiden in grote steden in Nederland*. Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen.

Weltevreden, J. & Rietbergen, T. van (2009), *'The implications of e-shopping for in-store shopping at various shopping locations in the Netherlands'*, *Environment & Planning B*, 36, pp. 279-299.

Zukin, S. (1995), *The Cultures of Cities*, Cambridge, MA: Blackwell

## Bijlages

### Lijst met respondenten:

#### Naam:

#### Functie:

##### Franeker

- Bert Meijering

Voormalig ondernemer en voorzitter ondernemersvereniging en meegewerkt aan de commissie verlevendiging binnenstad .

- Olaf Busch

Binnenstadsmanager Franeker.

- Koos de Wit & Jorrit Mulder (gezamenlijk interview)

Beheer vastgoed gemeente, juridisch beleidsmedewerker ruimtelijke ordening.

##### Harlingen

- Rogier Jungen

Bedrijfscontactfunctionaris/economisch zaken van de gemeente Harlingen.

- Lucie van der Meer

Ondernemer, voorzitter ondernemersvereniging.

##### Bolsward

- Jacques van den Bosch

Accountmanager ondernemen, contactpersoon Bolsward namens de gemeente.

- Jan Rodenhuis

Voorzitten Platform Bolsward (belangenbehartiger Bolsward).

## Interviewguide.

### introdactie

- Kunt u uzelf introduceren? Wat is uw rol m.b.t. binnenstad ..?
- Hoe ziet u de toekomst van de binnenstad van ()?
- Wat is de ambitie voor de binnenstad van..? En verschilt dit ook van uw ambitie?
- Wanneer zou een stad als .. tevreden moeten zijn?

### Bedreigingen kansen

- Wat zijn volgens u de belangrijkste gevaren voor de vitaliteit van de binnenstad in het algemeen? En voor () specifiek? (Eventueel suggesties geven van niet genoemde gevaren en vragen of dat ook belangrijk is)
- Doorvraag: Waarom denkt u dat? Waarom vind u .. belangrijker dan..?
- Wat zijn de belangrijkste kansen voor de binnenstad in het algemeen? En voor () specifiek? (Eventueel suggesties geven van niet genoemde kansen en vragen of dat ook belangrijk is)
- Doorvraag: waarom denkt u dat? Waarom vind u .. belangrijker dan..?

### Huidig beleid

- Wat voor beleid wordt er momenteel gevoerd om de vitaliteit van de binnenstad te verbeteren/waarborgen? Waar is dit op gebaseerd?
- Welke actoren zijn betrokken bij het beleid of zouden betrokken moeten worden?
- Wordt er volgens u in dit beleid voldoende rekening gehouden met de kansen/bedreigingen?
- Wat maakt de aanpak hier wellicht anders dan in andere plaatsen? Wat is typisch (stad)

### Resultaten beleid

- Heeft het huidige beleid al resultaten opgeleverd? Zo ja welke? En op welk front valt het tot dusver tegen?
- Waar kunnen nog stappen gezet worden m.b.t. tot het binnenstadsbeleid?

### Afsluiting

- Hoe verloopt het contact met de gemeente/ondernemers/bewoners? Is de samenwerking goed?
- Als u advies kon geven aan een andere stad m.b.t. tot dit onderwerp wat zou u ze dan meegeven?

Plus specifieke vragen per stad over gevonden binnenstadsbeleid en gevonden knelpunten.