

Onderzoek naar de effecten van verkeersmaatregelen op de omzet van winkels;

Onmogelijk?

 ir Sj Stienstra
Adviesbureau stedelijk verkeer bv
Sjoerd Stienstra

woensdag 31 oktober 2012

Onderwerpen

- Economische effecten zijn te meten
- Waardoor ontstaan economische effecten?
- Onderzoek vooraf: analyse bezoekgedrag
- Evaluatieonderzoek: isoleren omzeteffecten
- Resultaten uit het verleden ...

woensdag 31 oktober 2012



kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



Economische effecten meetbaar?

NEI (1993): Onderzoek naar economische effecten van verkeersmaatregelen is niet eenvoudig, en niet in een generaal model onder te brengen.

Redenen:

- Bezoekgedrag is de resultante van een complex keuze-, beslis- (en gewoonten) proces
- Effecten bezien tegen de achtergrond van algemene economische ontwikkelingen

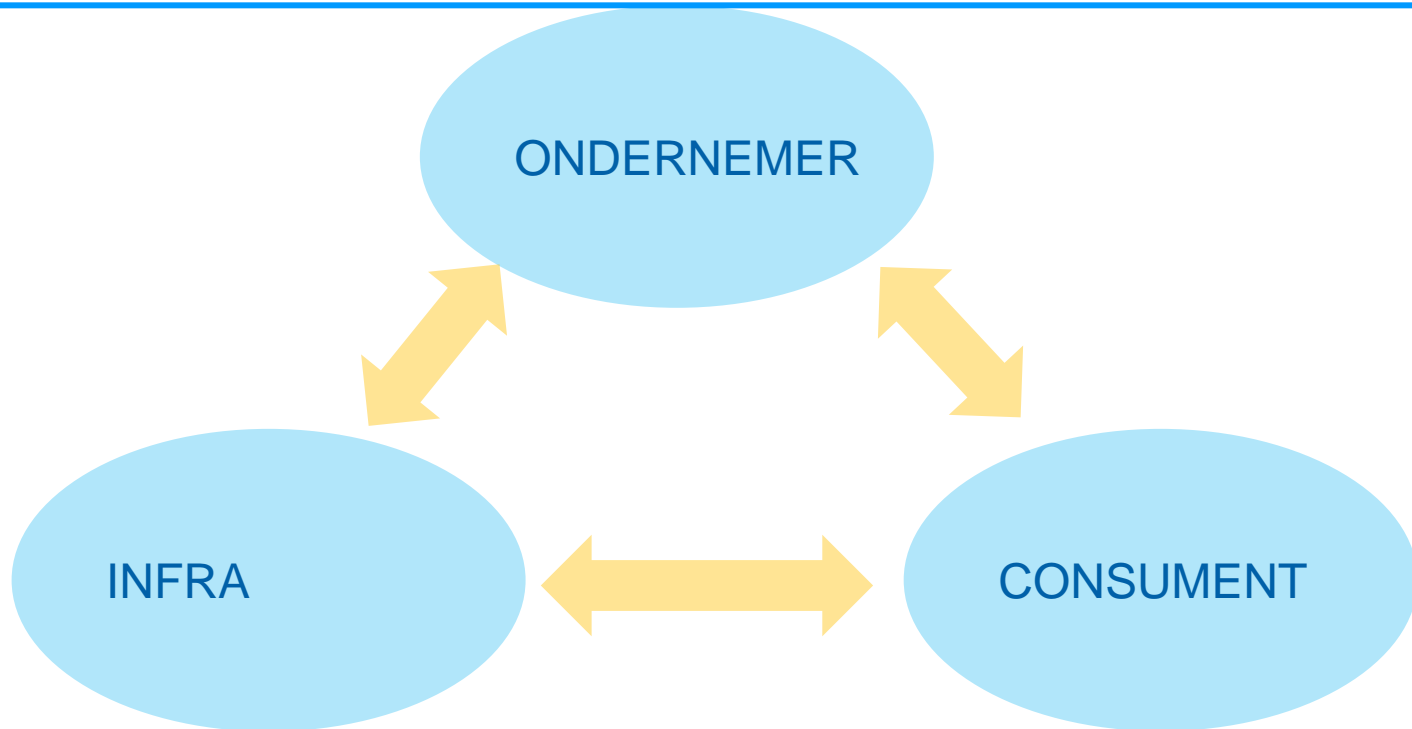
Onderzoek (op lokaal niveau):

- achteraf/ verklarend
- vooraf/ voorspellend



woensdag 31 oktober 2012

Wisselwerking



woensdag 31 oktober 2012



kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



Consumentengedrag centraal

REACTIES OP VERANDERING VERKEERS-/ PARKEERSITUATIE:

Vermindering weerstand:

- Geen wijziging

Vergroting weerstand:

- Acceptatie grotere weerstand, ongewijzigd gedrag
- Lagere bezoekfrequentie, zelfde vervoerwijze
- Switch naar andere vervoerwijze (modal shift)
- Wijziging aankoopplaats

woensdag 31 oktober 2012



kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



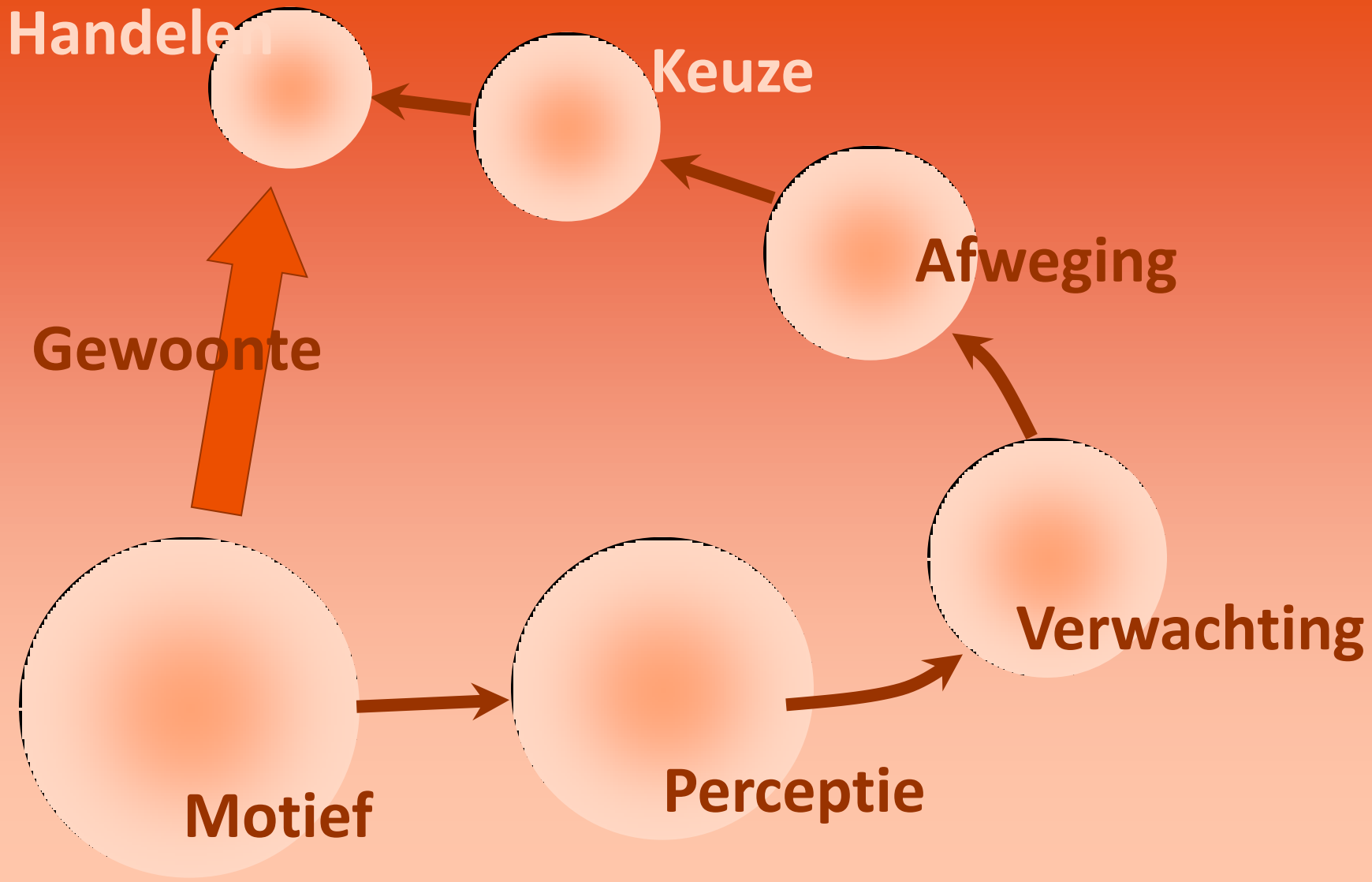
Bezoekgedrag is gewoontegedrag

Ruimtelijke keuzes; rationeel en gewoonte

Heroverweging onder invloed van externe 'schok'

Veranderd gedrag moeilijk terug te draaien

woensdag 31 oktober 2012



Keuzeprocessen

- Kennis +

INDIVIDUELE RUIMTE
ACTIVITEITENRUIMTE
KENNISRUIMTE
INFORMATIERUIMTE
VERWACHTINGSRUIMTE

- Bezoeken +

woensdag 31 oktober 2012

Eerst lokatie
Dan vervoerwijze
Dan parkeerlokatie

Economische effecten, gevolg van gewijzigd bezoekgedrag

- Bezoek wordt primair bepaald door attractie van (winkel-)gebied
- Bereikbaarheid en parkeren zijn weerstandsfactoren
- Als weerstand te groot wordt verschuivingen in bezoekpatronen
- Daardoor ontstaan economische gevolgen

woensdag 31 oktober 2012

Onderzoek vooraf

Prognoses baseren op:

Kenmerken van bedrijven/ centrum

(Functieniveau, concurrentiepositie, branchesamenstelling, ..)

De aard van de verkeersmaatregelen

(circulatie, parkeren, gevolgen voor bereikbaarheids, reële alternatieven voor bezoekers, ..)

Kenmerken van bezoekgedrag kwantitatief

(boodschappen of winkelen, regiobezoek, vervoerwijze, ..)

Identificeren van 'getroffen' bezoekersgroepen en hun omzetaandeel

Gewoontegedrag: dus risico is aan te geven, % omzetsdaling niet

woensdag 31 oktober 2012

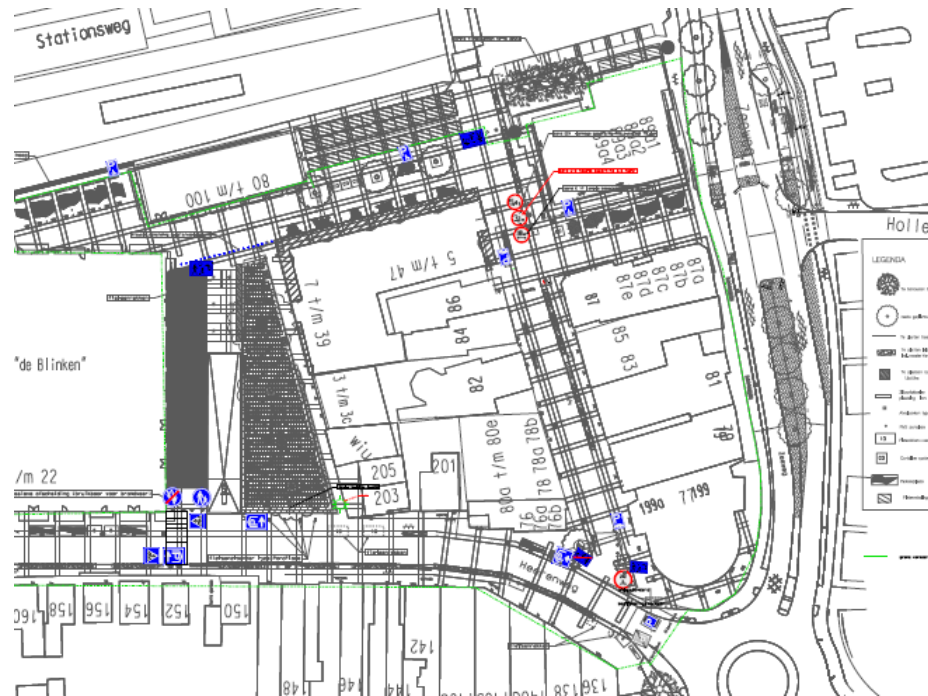
Bezoekgedrag centraal

- Analyse kenmerken bezoekgedrag
- Identificeren van de kwetsbaarheid per doelgroep
- Resultaat: omzetaandeel kwetsbare doelgroepen (risico-bandbreedte)
- Eventueel indicatief omvang omzetsdaling

woensdag 31 oktober 2012

Praktijkvoorbeeld Heiloo

Stationscentrum:
Opheffen parkeerplaatsen
op maaiveld



woensdag 31 oktober 2012

Winkelgebied

Tweede winkelcentrum van Heiloo

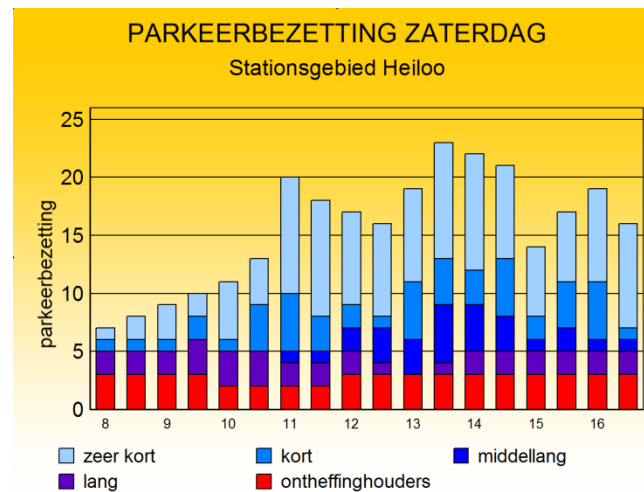
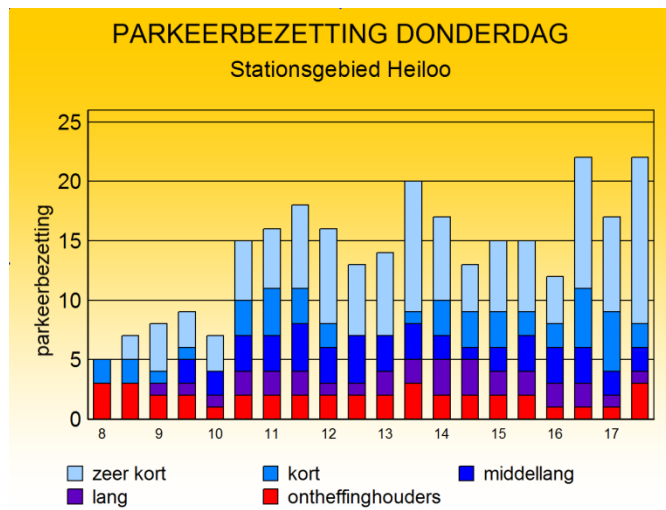
Mix van dagelijks en niet-dagelijks aanbod
Dagelijkse goederen: 40% van wvo, 70% van omzet

Totale jaaromzet € 22 miljoen

woensdag 31 oktober 2012

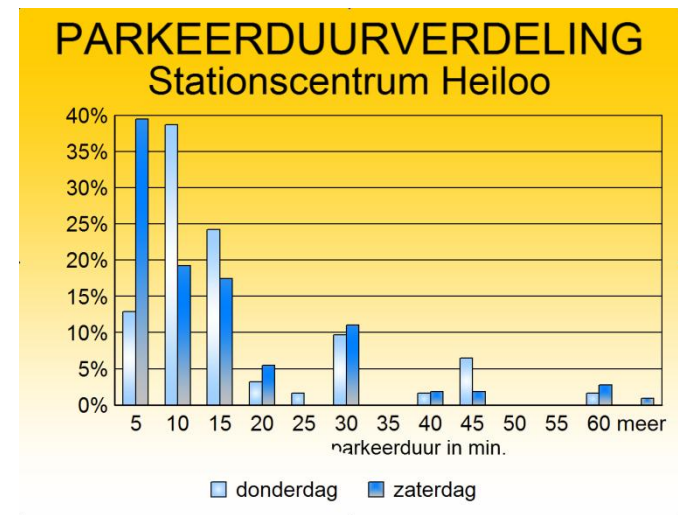
Parkeeronderzoek

Maaiveld: 225 parkeringen per dag
Veel wisseling, kortparkeren



Bezoekgedrag mv-parkeerders

- Bezoekmotief: winkelen
- Vooral supermarkt, ook bakker, drogist
- Gemiddelde bestedingen: € 25 à € 30
- 80% lokaal bezoek
- (zeer) korte parkeerduur



woensdag 31 oktober 2012

Omzet

Omzet via maaiveldparkeren: € 1,8 miljoen/jr
d.i. 8% van totale jaaromzet

Reactie als parkeerplaatsen vervallen:

- Alternatieve parkeerlocatie: 74%
- Aankopen elders: 20%
- Andere vervoerwijze (fiets): 5%
- Foutparkeren: 1%

Omzet effect ca 2%?

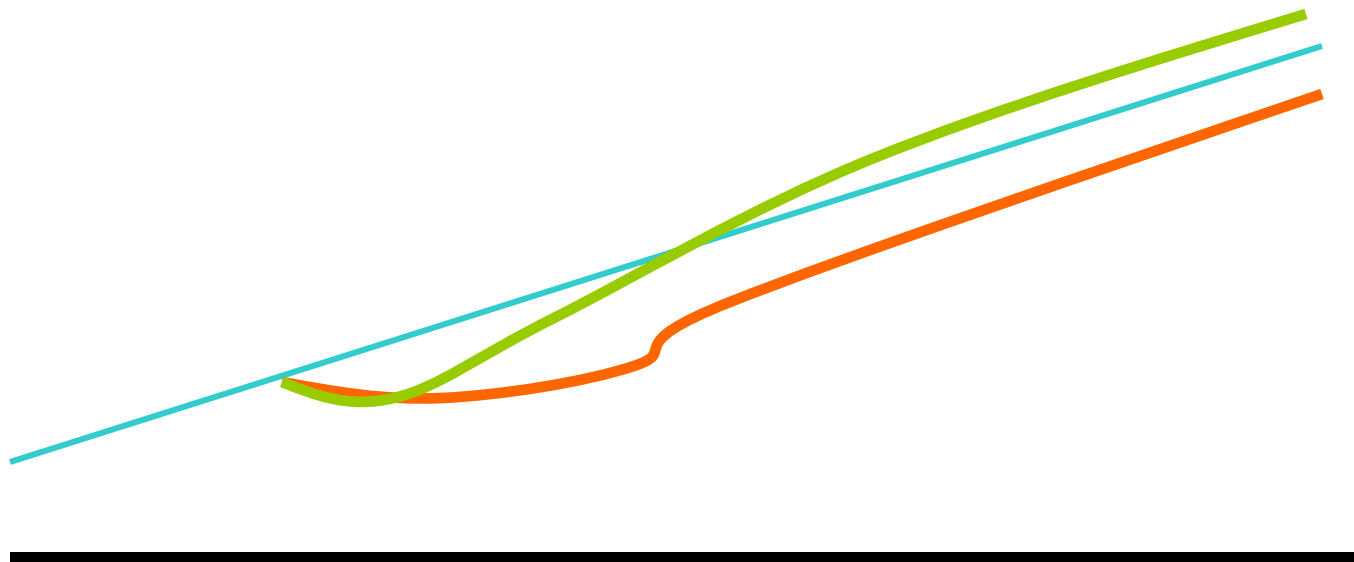
woensdag 31 oktober 2012

Evaluatie-onderzoek

- Analyse omzetverloop
- Vanaf invoering maatregel afwijkend?
- Omzetverloop afzetten tegen referentiegegevens

woensdag 31 oktober 2012

Effecten op lokale economie



★ Korte termijn + Lange termijn

woensdag 31 oktober 2012 turbulentie nieuw evenwicht

Een klassieker

Verkeerscirculatieplan Groningen 1977:

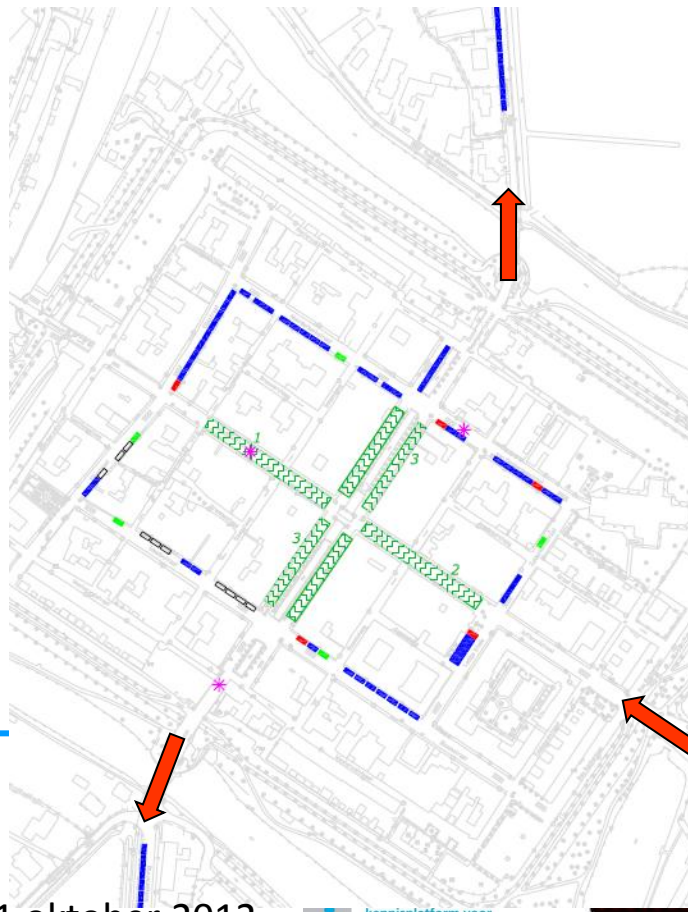
Dalende bezoekersaantallen en omzetten

In kernwinkelgebied korte termijn effect,
op langere termijn herstel (versterking?) van economische positie

In randgebieden lange termijn effecten;
blijvende (versnelde) omzetverliezen en bedrijfssluitingen

woensdag 31 oktober 2012

Recent: Elburg, evaluatie 2010



2008:

Verkeerscirculatie
gewijzigd

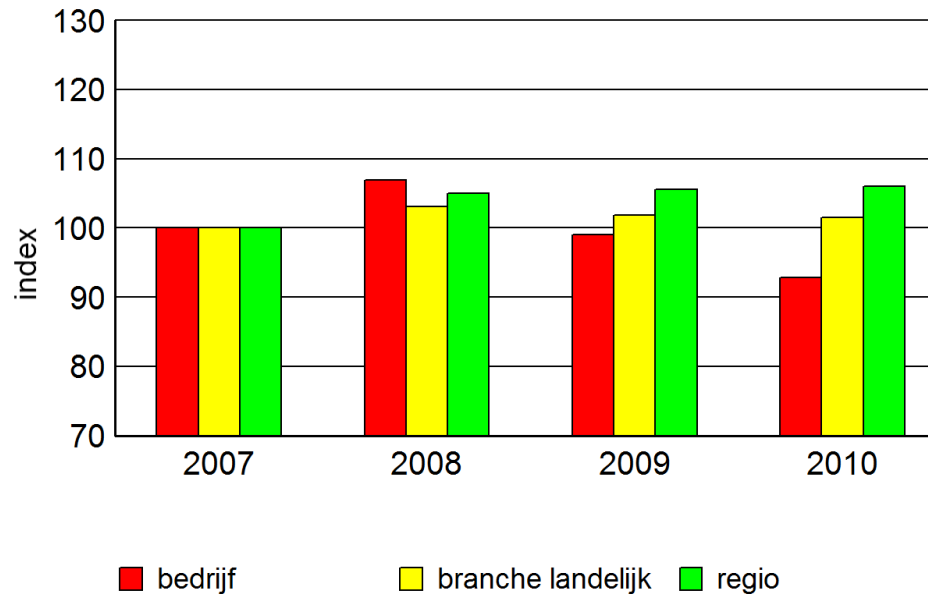
Parkeerregulering
aangepast

Herinrichting
centrumzone

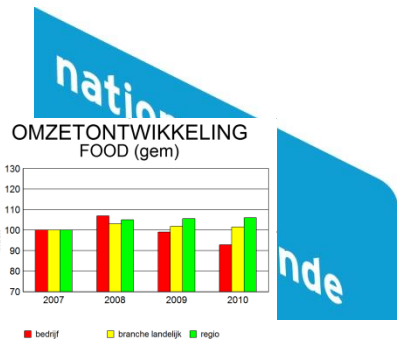
woensdag 31 oktober 2012

Effecten omzet bedrijvigheid

OMZETONTWIKKELING FOOD (gem)

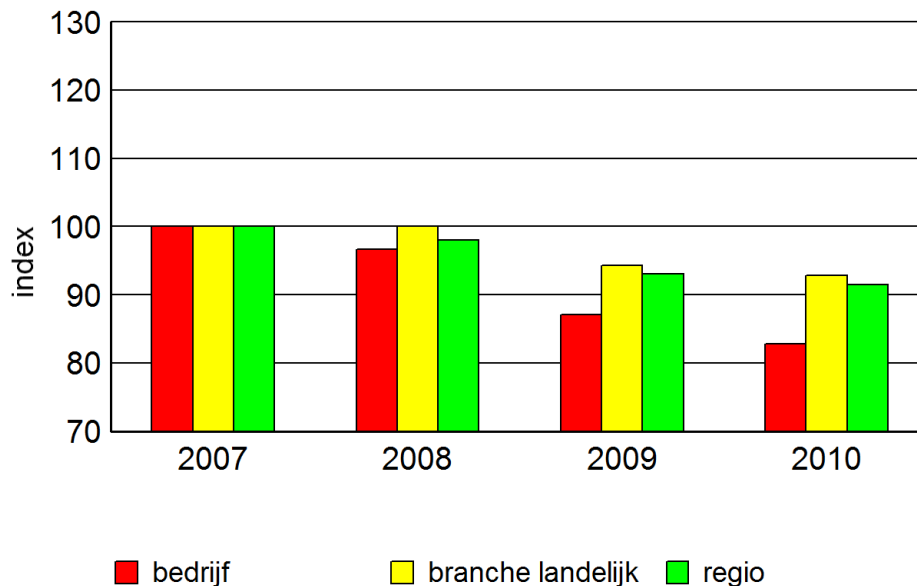


woensdag 31 oktober 2012



Effecten omzet bedrijvigheid

OMZETONTWIKKELING NON-FOOD (gem)



woensdag 31 oktober 2012

CROW

kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte

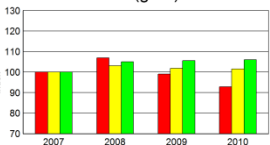


Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

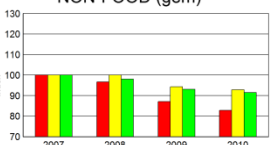


Effecten omzet bedrijvigheid

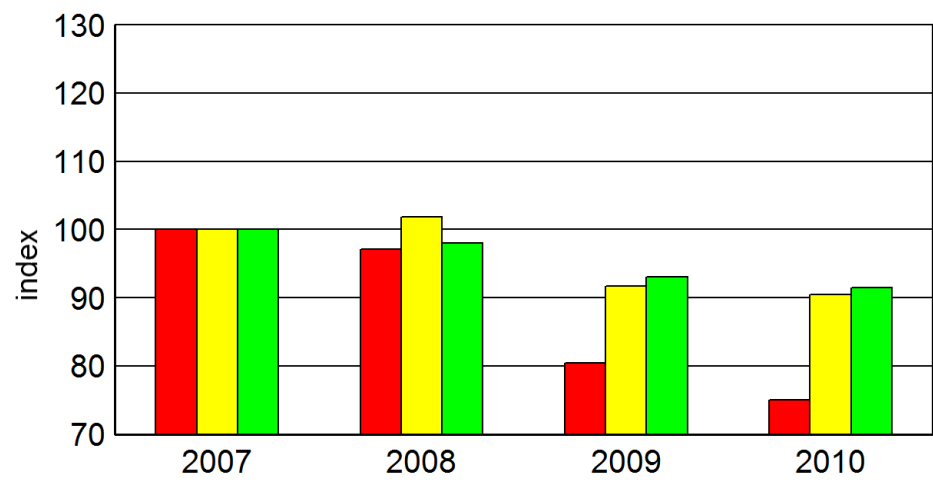
OMZETONTWIKKELING
FOOD (gem)



OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (gem)



OMZETONTWIKKELING NON-FOOD (convenience)



bedrijf branche landelijk regio

woensdag 31 oktober 2012

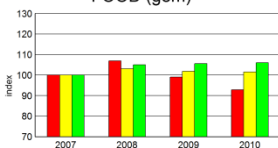


Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

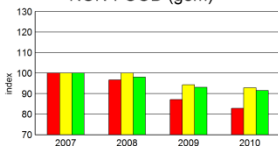


Effecten omzet bedrijvigheid

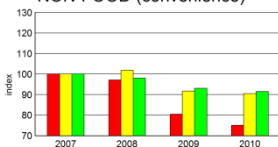
OMZETONTWIKKELING
FOOD (gem)



OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (gem)

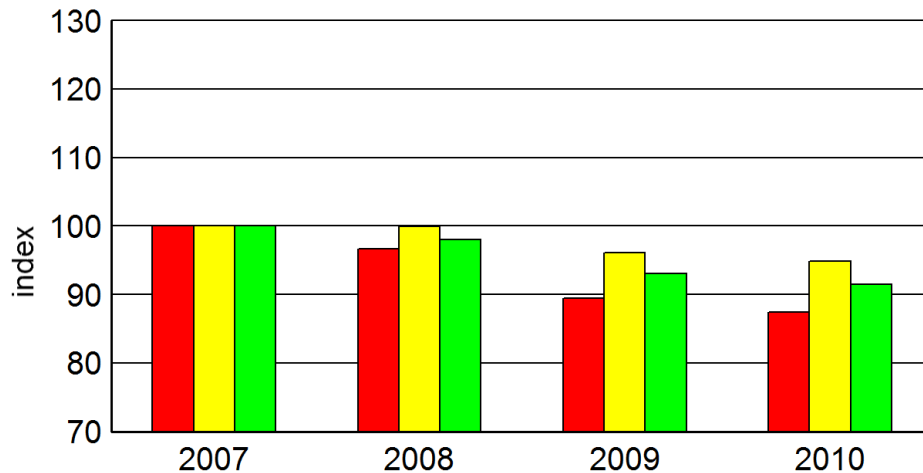


OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (convenience)



■ bedrijf ■ branche landelijk ■ regio

OMZETONTWIKKELING NON-FOOD (modisch)



■ bedrijf ■ branche landelijk ■ regio

woensdag 31 oktober 2012

CROW

kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte

verkeerskunde

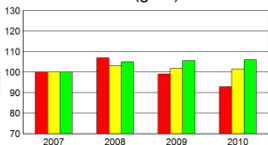


Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

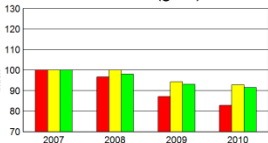


Effecten omzet bedrijvigheid

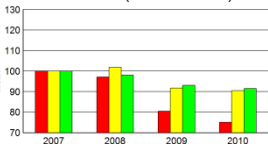
OMZETONTWIKKELING
FOOD (gem)



OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (gem)



OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (convenience)

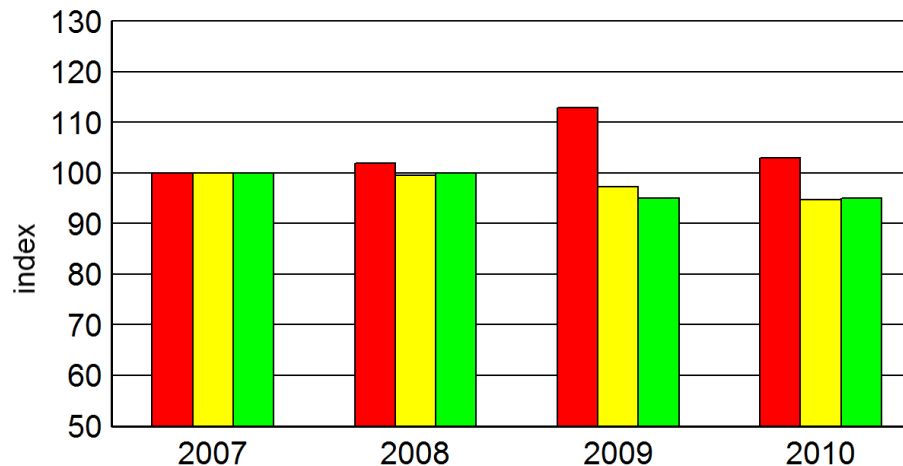


OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (modisch)



■ bedrijf ■ branche landelijk ■ regio

OMZETONTWIKKELING HORECA (gem)

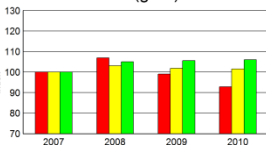


■ bedrijf ■ branche landelijk ■ regio

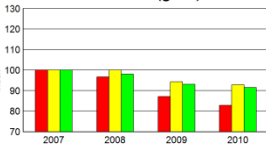
woensdag 31 oktober 2012

Effecten omzet bedrijvigheid

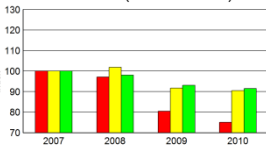
OMZETONTWIKKELING
FOOD (gem)



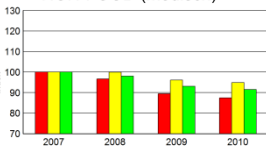
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (gem)



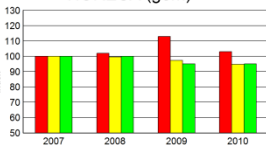
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (convenience)



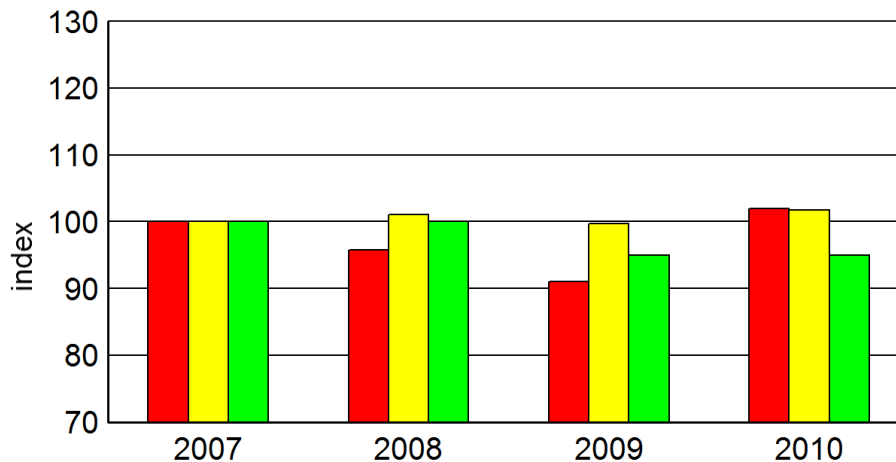
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (modisch)



OMZETONTWIKKELING
HORECA (gem)



OMZETONTWIKKELING
AMBACHT & DIENSTEN (gem)



bedrijf

branche landelijk

regio

woensdag 31 oktober 2012



kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte

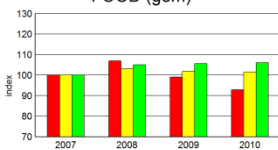


Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

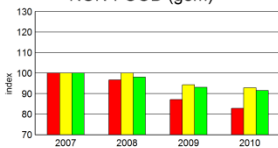


Effecten omzet bedrijvigheid

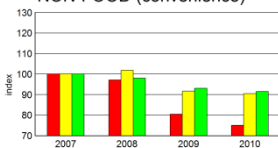
OMZETONTWIKKELING
FOOD (gem)



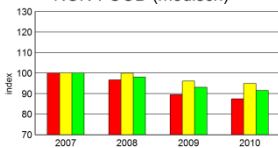
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (gem)



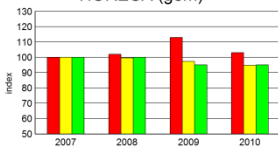
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (convenience)



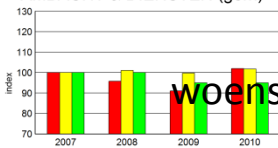
OMZETONTWIKKELING
NON-FOOD (modisch)



OMZETONTWIKKELING
HORECA (gem)



OMZETONTWIKKELING
AMBACHT & DIENSTEN (gem)



Boodschappen doen onder druk: concurrentie De Vrijheid

Modisch non-food: positie behouden

Horeca: bovengemiddeld

Geen aanwijsbaar direct gevolg van verkeersmaatregelen

woensdag 31 oktober 2012

CROW

kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte



verkeerskunde



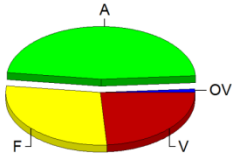
Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



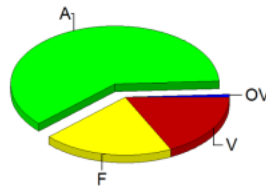
Afsluitend

Waarom legt de detailhandel in de discussies zoveel accent op de auto?

MODAL SPLIT
10%-30% regiobez.



OMZETVERDELING
10%-30% regiobez.



Is 5% omzetsdaling veel?

Rekenvoorbeeld			
Bedrijfsresultaten			
	Vóór	Ná	Effect
Omzet	€ 277.110	€ 263.255	-5%
inkoopwaarde	€ 178.376	€ 169.458	
Bruto-winst	€ 98.734	€ 93.797	-5%
Kosten	€ 66.306	€ 66.306	0%
Netto-winst	€ 32.428	€ 27.491	-15%

Resultaten uit het verleden ...

CONCLUSIE:

Economische effecten van verkeersmaatregelen

Zijn **wel** te onderzoeken (vooraf en/of achteraf)

Maar **niet** te generaliseren (effecten zijn locatiespecifiek).

woensdag 31 oktober 2012



kennisplatform voor
infrastructuur, verkeer, vervoer
en openbare ruimte



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

