

Onderzoek naar de effecten van verkeersmaatregelen op de omzet van winkels, onmogelijk?

Sjoerd Stienstra

(ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer BV)

Samenvatting

Verkeersmaatregelen kunnen het omzetverloop van bedrijven beïnvloeden. Begin jaren negentig constateerde het NEI dat het niet mogelijk was gegeneraliseerde effecten van verkeersmaatregelen op het functioneren van binnenstadsbedrijven vast te stellen. Dat betekent echter niet dat effecten van verkeersmaatregelen op het lokale bedrijfsleven niet onderzocht kunnen worden. Aan de hand van praktijkvoorbeelden wordt ingegaan op de onderzoeksmethoden (voorspellend onderzoek, evaluatieonderzoek) die hierbij kunnen worden ingezet.

Trefwoorden

Economische effecten, evaluatie-onderzoek, effecten van verkeersmaatregelen, onderzoeksmethodiek, praktijkvoorbeelden

1. *Indicatoren voor economische effecten*

Door wijzigingen aan te brengen in de verkeersstructuur kunnen economische effecten voor het functioneren van bedrijven ontstaan. Deze economische effecten van verkeersmaatregelen kunnen op verschillende manieren worden gemeten:

- kwantitatieve indicatoren voor bezoekers
 - bezoekersaantallen
 - bezoekgedrag
 - bestedingen
- kwantitatieve indicatoren voor ondernemingen
 - omzet
 - huurprijzen/ leegstand
 - branche-en/of assortimentsverschuivingen
- kwalitatieve indicatoren
 - opinie consumenten
 - opinie ondernemers

De belangrijkste indicator evenwel is de omzet van de bedrijven. Deze moet echter worden afgezet tegen een referentiekader, het omzetverloop van de bedrijven dat verwacht zou kunnen worden als de verkeersmaatregel niet zou worden genomen.

2. *Onderzoeksmethodes*

Begin jaren negentig constateerde het NEI dat het niet mogelijk was gegeneraliseerde effecten van verkeersmaatregelen op het functioneren van bedrijven in binnensteden vast te stellen. Daarvoor zijn er te veel verschillen in lokale situaties, speelt ook de regionale context een rol en is het begrip 'economische effecten' te divers. Daaruit wordt vaak de conclusie getrokken dat onderzoek naar de effecten die verkeersmaatregelen hebben op het lokale bedrijfsleven onmogelijk zou zijn. Dat is onjuist. In deze presentatie wordt aan de hand van diverse praktijkvoorbeelden ingegaan op de onderzoeksmethoden die kunnen worden ingezet om omzeteffecten van verkeersmaatregelen in kaart te brengen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Voorspellend onderzoek: op basis van een analyse vooraf wordt een prognose gegeven van de gevoeligheid van het functioneren van bedrijven voor wijzigingen in de bereikbaarheidsstructuur. Hierbij staan wijzigingen in het consumentengedrag centraal.

Onderzoek naar de kenmerken van bezoekgedrag neemt bij dit type onderzoek daarom een belangrijke positie in. Belangrijke zaken zijn in dit verband de vervoerwijzekeuze (en de beïnvloedbaarheid daarvan), de bezoekduur, de reden van bezoek (de toegevoegde waarde die aan het bezoek wordt toegekend), de mate waarin alternatieven beschikbaar zijn om de activiteit eventueel elders te verrichten, en niet in de laatste plaats een inschatting van de mate waarin de bezoekers hinder dan wel voordeel ondervinden van de voorgenomen verkeersmaatregel. Op grond van een analyse van het bezoekgedrag van de verschillende bezoekersgroepen is aan te geven welk deel van de bezoekers hinder

zullen kunnen ondervinden van de verkeersmaatregel, en welk percentage van de totale omzet in het gebied door deze bezoekers wordt gegenereerd. Daarmee kan worden aangegeven welk deel van de omzet eventueel kan worden beïnvloed, en hoe waarschijnlijk het is dat daadwerkelijk effecten zullen optreden. In dit verband is belangrijk op te merken dat de praktijk leert dat winkelbezoekers die worden geconfronteerd met een toename van de (auto-) bereikbaarheidsweerstand naar hun gebruikelijke winkelgebied eerder uitwijken naar een ander winkelgebied dan naar een andere vervoerwijze. Voorspellend onderzoek zal vrijwel nooit een gedetailleerde raming van een eventueel omzeteffect kunnen geven, maar zal vooral kunnen aangeven welk deel van de omzet beïnvloed zal worden door de maatregel, en of dat kan leiden tot een substantiële omzetverschuiving.

- Evaluatieonderzoek: Bij dit type onderzoek wordt het verloop van het economisch functioneren (in termen van omzetverloop, wijzigingen consumentengedrag, etc.) na het nemen van de maatregel gemeten, en wordt achteraf een relatie gelegd met wijzigingen in de externe factoren, waaronder bereikbaarheid. Cruciaal hierbij is het isoleren van het effect van de verkeersmaatregelen ten opzichte van andere, autonome ontwikkelingen.

Medewerking van de betrokken ondernemers is daarbij cruciaal. Zij zullen bereid moeten zijn inzicht te geven in het gedetailleerde verloop van hun omzetresultaten. In de praktijk blijkt dat, wanneer ondernemers het belang van het onderzoek inzien, zij hiertoe bereid zijn. Daarbij dient het onderzoek met grote zorgvuldigheid te worden uitgevoerd; objectiviteit van het onderzoek en geheimhouding van de individuele bedrijfsgegevens zijn cruciaal.

Het omzetverloop van de bedrijven in het onderzoeksgebied wordt vergeleken met benchmarkgegevens die model staan voor het algemene conjunctuurverloop, het omzetverloop dat zou optreden wanneer de verkeerssituatie ongewijzigd zou zijn gebleven. Deze benchmarkgegevens kunnen worden verkregen door uitvoering van een parallelonderzoek in een vergelijkbaar gebied waar geen verkeersmaatregel is getroffen (dit is een intensieve en kostbare onderzoeksmethodiek), of door gebruikmaking van landelijke en regionale omzetcijfers (bronnen die hierbij informatie kunnen zijn verschaffen zijn het Hoofdbedrijfschap Detailhandel, CBS en Kamer van Koophandel). Goede ervaringen zijn verkregen door zowel landelijke (branche-)gegevens als regionale trends als benchmark te gebruiken. In de presentatie zullen hiervan een aantal voorbeelden worden gegeven.

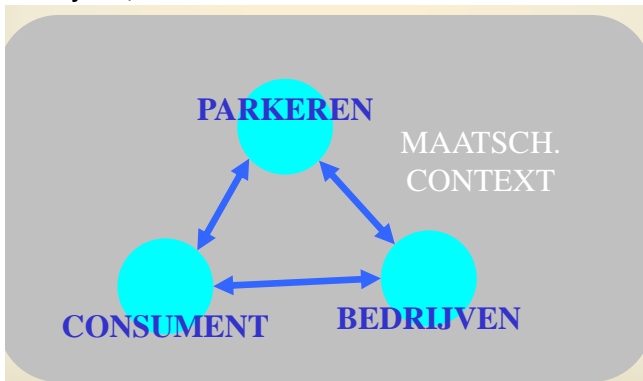
Er wordt onderscheid gemaakt tussen korte en lange termijn effecten. Korte termijn effecten zijn eenvoudiger te meten dan lange termijn effecten. Lange termijn effecten geven evenwel een structureler beeld van het gevolg van verkeersmaatregelen voor het economisch functioneren. Op grond van de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd naar economische effecten van verkeersmaatregelen op het functioneren van het locale bedrijfsleven blijkt dat door de 'schok' van de veranderde verkeerssituatie de klanten zich gaan heroriënteren op de ontstane concurrentieverhouding tussen de verschillende aankoopgebieden onder invloed

van de gewijzigde verkeers- (=bereikbaarheids)situatie. Na enige tijd stelt zich een nieuwe evenwichtssituatie in, en worden eventuele lange-termijneffecten zichtbaar.

3. Toepassingen

3.1 Voorspellend onderzoek

De kern van voorspellend onderzoek naar de effecten van verkeersmaatregelen (veelal gericht op het verminderen van de dominante positie van autoverkeer in een centrumgebied) vormt een analyse van de drie factoren die hierbij op elkaar inwerken: de bedrijven, de bezoekers en de verkeersstructuur.



De aantrekkingskracht van een winkelgebied wordt in belangrijke mate bepaald door het functieniveau van het gebied. Het is van belang te weten of het gaat om bijvoorbeeld een wijkwinkelcentrum, waarbij op korte afstand vaak vergelijkbaar aanbod kan worden gevonden, of –aan de andere kant van het spectrum- een regionaal centrum met een groot regionaal verzorgingsbereik. Deze ruimtelijk-economische analyse vormt een belangrijke achtergrond bij de analyse van de bezoekerskenmerken.

Het bezoekersgedrag vormt de spil bij voorspellend onderzoek naar de economische effecten van een verkeersmaatregel. Hoewel er natuurlijk rechtstreekse relaties tussen verkeersmaatregelen en de reactie van ondernemers daarop zijn, wordt een belangrijk deel van het verband tussen verkeersmaatregelen en de economische effecten beheerst door de wijze waarop de consumenten in hun koop- en bezoekgedrag reageren op de wijzigingen in de bereikbaarheid.

De (auto-)consument die wordt geconfronteerd met maatregelen ter beperking van het autogebruik heeft meerdere alternatieven:

- * gebruik blijven maken van de auto, en ofwel een grotere loopafstand voor lief nemen, ofwel een hogere prijs betalen.
- * zijn vervoerwijzepatroon wijzigen; (vaker) een andere vervoerwijze kiezen,
- * aanpassing van het ruimtelijk kooppatroon (meer aankopen elders verrichten, uitgavenpatroon aanpassen).

Deze consumentenreacties kunnen leiden tot verschuivingen in bestedingen, en daarmee tot verschuivingen in het omzetpatroon van bedrijven. Om deze reden speelt de reactie van de consument zo'n gewichtige rol in het vaststellen van economische gevolgen. Door de huidige samenstelling van de bezoekerspopulatie in beeld te brengen (veelal door het houden van

pasantenenquêtes) wordt nagegaan welke groepen bezoekers worden geconfronteerd met de voorgenomen verkeersmaatregel, en welk percentage van de totale bestedingen zij vertegenwoordigen.

Door vervolgens in te schatten hoe zwaar de verkeersmaatregel het bezoekgedrag zal treffen, en welke alternatieven ter beschikking staan, is eventueel een raming te maken van een eventueel te verwachten omzetverlies. Deze laatste stap is evenwel minder nauwkeurig van de voorgaande. Bij voorspellend onderzoek is wel goed aan te geven welk deel van de omzet invloed zal ondervinden, maar hoe groot die invloed zal zijn (welk deel van de omzet zal wegvallen) is minder goed te kwantificeren, omdat bezoekers hun eigen toekomstig gedrag niet goed kunnen voorspellen.

Een goed voorbeeld daarvan is een recent onderzoek in Heiloo¹. In het winkelcentrum Stationsgebied bestaan plannen het bezoekersparkeren op maaiveld op te heffen. Behalve maaiveldparkeren (ca 20 parkeerplaatsen) beschikt het winkelcentrum ook over een parkeergarage van ruim 100 parkeerplaatsen.

Het winkelcentrum kent een mix van winkels in dagelijkse artikelen (boodschappen doen, ongeveer 40% van de totale winkeloppervlakte) en meer modisch aanbod (recreatief winkelen, 60% van het winkelareaal). De dagelijkse artikelen nemen echter wel bijna 70% van de totale omzet van het winkelgebied voor hun rekening.

Het bezoekersonderzoek is met name gericht op de parkeerders die gebruik maken van het maaiveldparkeren. Daaruit bleek dat maaiveldparkeerders vooral kort parkeerden (minder dan een half uur), en hun bezoekmotief vooral het doen van boodschappen was. Uit de enquête kon worden afgeleid dat –op jaarbasis- via de maaiveldparkeerplaatsen ca € 1,8 miljoen omzet wordt gegenereerd. Op een totale jaaromzet van het winkelgebied van ca € 22 miljoen betekent dat een aandeel van 8% omzet via de maaiveldparkeerplaatsen. Met zekerheid kan daarom worden gesteld dat door de verkeersmaatregel (het vervallen van het maaiveldparkeren) 8% van de omzet, en in het bijzonder omzet die wordt gerealiseerd in de dagelijkse artikelensector, wordt beïnvloed.

De gebruikers van de maaiveldparkeerplaatsen hebben verschillende alternatieven: ongeveer 2/3 zegt desgevraagd uit te zullen wijken naar de parkeergarage of andere parkeerplaatsen in de omgeving, een enkeling geeft aan een andere vervoerwijze te kiezen of fout te gaan parkeren, en ongeveer 1/3 geeft aan een andere aankoopplaats te zullen kiezen. Hieruit kan een indicatie worden afgeleid dat het feitelijke omzetverlies bij invoering van de maatregel in de orde van grootte van 2 à 3% zou kunnen bedragen.

Een soortgelijk onderzoek is rond 1990 uitgevoerd in Vorden², voorafgaande aan een voorgenomen omlegging van de route voor doorgaand verkeer die tot dan voerde door het centrumgebied van Vorden. Het onderzoek naar de samenstelling van de bezoekerspopulatie is daarbij uitgevoerd door een passantenonderzoek. Daaruit bleek dat doorgaand verkeer (veelal woon-werkverkeer) voor ongeveer 6% bijdroeg in de totaal gerealiseerde omzet van de bedrijven in het centrum. Door de aard van de maatregel en de kenmerken van deze bezoekersgroep is te verwachten dat een groter aandeel daarvan zou kiezen voor een andere aankoopplaats, en het effect van de maatregel een groter deel van die 6% zou zijn.

¹ Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer, opdrachtgever Hoorne Vastgoed, september 2012

² Vorden, onderzoek naar de effecten op de winkels van het weren van doorgaand verkeer; CIMK, 1985

Nog kort een aantal voorbeelden: Met gebruikmaking van o.a elementen uit deze methodiek is in 1997 door Stienstra Advies een analyse gemaakt van de economische impact van verschillende mogelijke locaties voor een nieuwe parkeergarage in Deventer, zijn de mogelijke economische effecten van een wijziging in de verkeerscirculatie in Zutphen onderzocht (2000) en is onderzocht wat verplaatsing van de weekmarkt (waardoor een belangrijke aanvoerroute zou worden geblokkeerd) voor gevolg zou kunnen hebben voor de winkelveorzieningen in Bergen NH (2002).

Hiermee blijkt dat het goed mogelijk is om vooraf te komen tot onderbouwde indicaties van mogelijke omzeteffecten van verkeersmaatregelen.

3.2 *Evaluatie achteraf*

Bij evaluaties achteraf vormt een analyse van het verloop van de omzetten van bedrijven de kern van het onderzoek. Onderzocht wordt of het verloop van de omzetten in het onderzoeksgebied afwijkt van landelijke en regionale ontwikkelingen, en of daarin een trendbreuk valt te onderkennen die gerelateerd is aan het tijdstip van invoering van de betreffende verkeersmaatregelen.

Een klassiek voorbeeld van dit type onderzoek is het onderzoek dat door prof. dr. J. Buit³ in de jaren 70 is uitgevoerd naar de gevolgen van invoering van het Verkeerscirculatieplan in de binnenstad van Groningen (het 'sectorenplan' om doorgaand verkeer door de binnenstad te weren) op 1977. De conclusies van prof. Buit laten zich als volgt kort samenvatten: . het kernwinkelapparaat van Groningen heeft na invoering van de maatregelen te maken gehad met een tijdelijke inzinking van de omzetten. Bezoekers hebben zich door de wijziging van de bereikbaarheid geheroriënteerd op hun bezoekgedrag. Na verloop van enige maanden zijn de bezoekers weer teruggekeerd naar hun vaste bezoekpatroon en hebben de omzetten in het kernwinkelapparaat zich weer hersteld. In de schil rond het kernwinkelgebied, waar de omzetten van bedrijven so-wie-so al onder druk stonden zijn relatief meer bedrijfssluitingen opgetreden; het transformatieproces in dat gebied lijkt door de verkeersmaatregelen te zijn versneld.

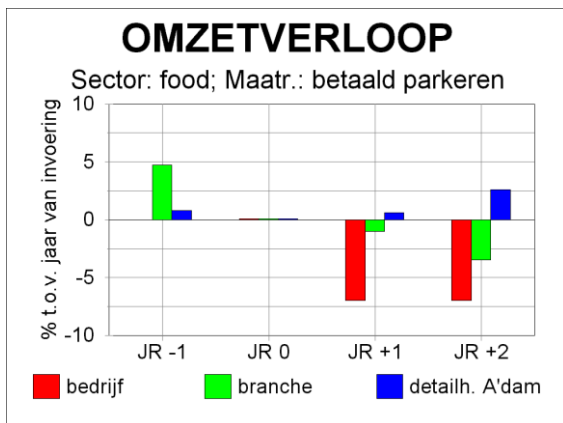
Een belangrijke les die uit het onderzoek van prof. Buit kan worden geleerd, en die in latere onderzoeken ook steeds weer is bevestigd, is dat bij ingrijpende verkeersmaatregelen deze worden gevolgd door een periode van turbulentie waarin de bezoekers zich heroriënteren op hun aankooppatronen, waarna zich na een aantal maanden een nieuwe evenwichtssituatie instelt waarin blijkt of de verkeersmaatregelen blijvend hebben geleid tot omzetsdalingen of –stijgingen.

Ook in Delft is in de jaren zeventig van de vorige eeuw het doorgaand verkeer aan banden gelegd. In het noordelijk deel van de oude binnenstad werd een blijvend achterblijven van omzetten geconstateerd⁴. Bij nadere analyse bleek echter dat de trendbreuk al vóór de verkeersmaatregelen was ingezet, nl. bij opening van het winkelgebied 'In de Veste' aan de zuidkant van de binnenstad, waardoor de consumentenaandacht zich naar het zuiden had verplaatst. De verkeersmaatregelen leidden hier niet tot een meetbaar omzeteffect.

³ Buit, prof. dr. J., Janette Walen, drs. D.; Repercussies van het verkeerscirculatieplan Groningen voor binnenstadsbedrijven en binnenstadsmilieu; 1981

⁴ Evaluatie bereikbaarheidsplan Delft; CIMK, 1976

Voor de Kamer van Koophandel Amsterdam heeft Stienstra Advies in 2000 onderzoek gedaan naar het effect dat invoering van betaald parkeren danwel invoering van een parkeerschijfzone had gehad op het verloop van de omzetten in buurt- en wijkwinkelcentra in Amsterdam⁵. De omzetten van ondernemers in verkregen voor het jaar van invoering van de parkeermaatregel alsmede van het jaar daarvoor en de twee jaren na invoering. Er is in de analyses onderscheid gemaakt in ondernemingen in de food- en de non-foodsector. Het omzetverloop van de individuele bedrijven is vergeleken met het landelijke omzetverloop in dezelfde branche in dezelfde periode, en met het omzetverloop in de regio Amsterdam. Op die wijze ontstond een beeld voor vier categorieën: food en non-food, onderverdeeld naar gebieden met parkeerschijfzone en gebieden met betaald parkeren. Onderstaande figuur geeft een voorbeeld van de onderzoeksresultaten waarop de analyses zijn gebaseerd:



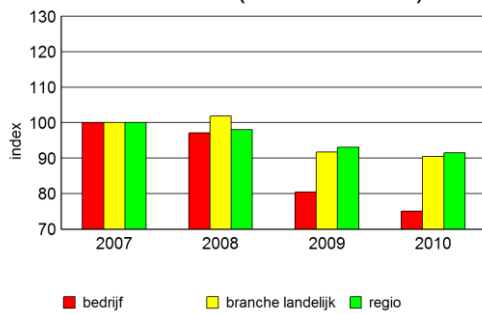
Met name bij de foodsector bleek invoering van betaald parkeren veelal te hebben geleid tot blijvend achterblijven van de omzet (voldoende aankoopalternatieven in de nabijheid), invoering van een parkeerschijfzone leidde tot een lichte omzetstijging (parkeermogelijkheden verbeterd). In de non-foodsector bleken de omzetgevolgen beperkter, bij invoering van betaald parkeren was in het daarop volgende jaar in een aantal gevallen wel een omzetsdaling te constateren (korte termijn effect), die zich daarna weer (grotendeels) herstelde.

Op vergelijkbare wijze is recent een onderzoek uitgevoerd naar de (omzet-)gevolgen van wijzigingen in de verkeerscirculatie in de historische binnenstad van Elburg⁶. In 2008 is een aantal verkeersmaatregelen ingevoerd om de verkeersdruk in de binnenstad te verminderen en het parkeren beter te structureren. Een belangrijk element in de evaluatie was het effect dat de maatregelen op de omzetten van de detailhandel/ horeca hebben gehad. De ondernemers hebben in grote getale aan het (omzet-)onderzoek meegewerkt, waardoor het mogelijk werd zeer gedetailleerde analyses uit te voeren. Ook hier wordt weer één voorbeeldfiguur van de branchegewijze analyses getoond, in dit geval van de branche convenience non-food:

⁵ Betaald parkeren of blauwe zone? Parkeerregulering in de buurt- en wijkcentra in Amsterdam; Stienstra Advies, 2000

⁶ Binnenstad Elburg, evaluatie bereikbaarheid en leefbaarheid 2010; Grontmij/ Stienstra Advies, 2010

OMZETONTWIKKELING NON-FOOD (convenience)



De analyses leidden tot de volgende conclusie:

Zowel de food-sector als de convenience non-food hebben sinds 2008 een negatievere ontwikkeling doorgemaakt dan de landelijke en regionale referenties (waarin de effecten van de economische crisis zijn verwerkt). Juist deze sectoren kunnen worden gekenschetst als typische boodschappensectoren. De reeds tanende boodschappensector (verschuiving naar winkelcentrum De Vrijheid) is merkbaar verder onder druk gekomen door de ingezette ontwikkelingen.

De modisch-/ keuzegerichte detailhandel heeft sedert 2008 ook te maken met teruglopende omzetten, maar loopt daarin overwegend gelijk op met de referentie-ontwikkelingen. De achterblijvende omzet bij deze branchegroep is niet aantoonbaar toe te schrijven aan de ingevoerde verkeersmaatregelen.

De bedrijfstak horeca laat een ten opzichte van de referentiegegevens positieve omzetontwikkeling zien, en lijkt in het algemeen baat gehad te hebben bij de ingevoerde maatregelen, terwijl in de bedrijfstak ambachten & diensten na een korte dip de omzetten zich weer hersteld hebben.

Een onderzoek in Sassenheim⁷ daarentegen liet zien dat bij een daar ingevoerde wijziging in de verkeerscirculatie ('knip') niet zozeer de branche, maar de locatie van het bedrijf invloed had op het economisch resultaat. In de nabijheid van de knip werden omzetsdalingen tot 10% gemeten, terwijl elders in het centrumgebied geen of vrijwel geen omzeteffecten werden geconstateerd.

3.3 Omzeteffect en economisch resultaat

De vraag kan gesteld worden of een omzetsdaling van enkele procenten al dan niet ernstig is. Het volgende rekenvoorbeeld laat zien dat een relatief geringe omzetsdaling van bijvoorbeeld 5% al ingrijpende gevolgen heeft voor het economisch resultaat van een bedrijf.

⁷ Sassenheim, effecten afsluiting centrum voor auto's; RE-Visie/ Stienstra Advies, 2002

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

De omzetsdaling van 5% heeft in dit fictieve geval een nettowinstdaling van 15% tot gevolg. De omzetsdaling leidt tot een evenredige daling van de bruto-winst, terwijl deze daling in de regel niet zal worden gecompenseerd door een vermindering van de bedrijfskosten, zoals huisvestingskosten, reclamekosten, rentekosten en dergelijke. Huisvestingslasten zullen pas gaan dalen bij inkrimping van de bedrijfsruimte; reclamekosten zullen bij de dalende omzet eerder toenemen om nog zoveel mogelijk klanten aan te trekken; de rentekosten en overige kosten hebben voornamelijk een vast karakter. De belangrijke overige kostenpost die bij omzetsdaling kan meedalen, bestaat uit de betaalde personele kosten; men zal dan betaald personeel moeten ontslaan of minder uren per week in dienst moeten nemen.

3.4 Resultaten uit het verleden ...

Uit voorgaande voorbeelden blijkt dat door de grote variatie in variabelen (aard van de verkeersmaatregelen, functie van het winkelgebied, structuur van het winkelgebied, samenstelling van de klantenpopulatie, et cetera, et cetera) geen situatie hetzelfde zal zijn, en resultaten van elders verrichte onderzoeken geen maatstaf kunnen vormen voor het voorspellen van omzeteffecten van een verkeersmaatregel. Zoals eerder vermeld zijn er daarvoor te veel verschillen in lokale situaties, speelt ook de regionale context een rol en is het begrip 'economische effecten' te divers. Onderzoeksresultaten zijn dan ook niet generaliseerbaar, in de zin van 'verkeersmaatregel A leidt tot een omzeteffect van x%'. Iedere situatie is specifiek, en vereist ook specifiek onderzoek.