

Memo: ontwikkelingen detailhandelssector dorpscentrum Uithoorn in relatie tot verkeersmaatregelen Prinses Irenebrug

Steller: Thijs Sommers

Datum: 22 augustus 2017

Inleiding

Aanleiding

Het college heeft verzocht om inzicht te verkrijgen in de effecten op het winkelbestand van het dorpscentrum indien a) eenrichtingsverkeer in het dorpscentrum wordt ingevoerd en b) indien autoverkeer wel het dorpscentrum van alle kanten kan bereiken maar niet meer door het centrum heen kan rijden (volledig weren doorgaand verkeer). In deze memo wordt op deze vragen ingegaan.

Methode

Om uitspraken te kunnen doen over de ontwikkeling van de detailhandel sector in het dorpscentrum van Uithoorn is het allereerst noodzakelijk inzicht te hebben in de bestedingen. Hiervoor zijn actuele en gedetailleerde gegevens beschikbaar vanuit het Randstad Koopstromen Onderzoek dat in 2016 is uitgevoerd door I&O research in opdracht van de provincies Noord- Holland, Zuid- Holland en Utrecht. De gegevens over aankooplocatie Uithoorn hebben een betrouwbaarheid van 85 procent bij een nauwkeurigheidsmarge van 5 procent. Alle gegevens genoemd in deze memo komen uit het voornoemde onderzoek tenzij anders vermeld. Het onderzoek is te raadplegen via:

www.kso2016.nl.

De interpretatie en gevolgtrekkingen op basis van deze gegevens zijn gedaan op basis van *ervaring en deskundigheid* van de gemeentelijke adviseurs Economische Zaken, Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ontwikkeling en Economische Zaken. Ter referentie is hierbij naar de methodiek van vergelijkbare onderzoeken gekeken, zoals een onderzoek naar de effecten van vier varianten van de Maarssenseweg (Goudappel Coffeng, 2014).

Afbakening

De verkeersmaatregelen hebben gevolgen voor de manier waarop het dorpscentrum kan worden heringericht wat bepalend is voor de toekomstige verblijfskwaliteit die gerealiseerd kan worden. Een hogere verblijfskwaliteit kan leiden tot hogere besteding, niet alleen in de detailhandelssector, maar bijvoorbeeld ook in de horecabranche. Zonder nader onderzoek is echter geen betrouwbare inschatting te maken over de effecten. Deze effecten zijn daarom niet meegenomen in de conclusies van deze memo.

Deze memo heeft alleen betrekking op de gevolgen van de verkeersmaatregelen sec voor de detailhandelssector. Wel wordt een aantal belangrijkste trends en ontwikkelingen in de detailhandelssector beschreven om de gevolgen van de verkeersmaatregelen in het juiste perspectief te kunnen plaatsen.

Bestedingen aankooplocatie Centrum Uithoorn in 2016.

Het totaal aan bestedingen in 2016 voor de aankooplocatie Centrum Uithoorn bedraagt €37,8 miljoen, waarvan:

Dagelijkse bestedingen, zoals levensmiddelen en drogisterijartikelen

Totaal: €23,7 miljoen

Aandeel toevloeiing uit gemeenten waarvan bezoekers gebruik maken van de Prinses Irenebrug: €2,8 miljoen¹.

Niet dagelijkse besteding, zoals mode, luxe en in en om het huis, totaal: €14,1 miljoen

Aandeel toevloeiing uit gemeente waarvan bezoekers gebruik maken van de Prinses Irenebrug: €2,4 miljoen²

Het aandeel bezoekers (toevloeiing) dat met de auto komt bedraagt 81% .

Conclusie: in totaal (dagelijks + niet dagelijks) komt €5,2 miljoen van de bestedingen voor rekening van bezoekers die nu gebruik maken van de Prinses Irenebrug als route naar de aankooplocatie centrum Uithoorn. De potentiële effecten van de verkeersmaatregelen hebben betrekking op €4,2 miljoen aan bestedingen (voor referentiejaar 2016), omdat de verkeersmaatregelen geen gevolgen hebben voor langzaam verkeer. Dit is 11,11% van het totaal aan bestedingen.

Effecten bereikbaarheid van verkeersmaatregelen op centrum Uithoorn

Eenrichtingsverkeer heeft voor de bezoekers uit Amstelhoek (De Ronde Venen) relatief de meeste gevolgen. Daarom zijn reistijden en -afstanden inzichtelijk gemaakt in de huidige situatie en als gevolg van de verkeersmaatregelen eenrichtingsverkeer en volledig weren van doorgaand gemotoriseerd verkeer. Deze gegevens zijn afgezet tegen de dichtstbijzijnde alternatieve aankooplocatie voor dagelijkse en niet dagelijkse bestedingen. Dit betreft het centrum van Mijdrecht. Zie onderstaande tabel 1.

	Bestaande situatie	Eenrichtingsverkeer Prinses Irenebrug	Bestaande situatie	Volledig weren doorgaand autoverkeer*
Route heen en terug	Amstelhoek > Amstelplein > Amstelhoek	Amstelhoek > Amstelplein > Amstelhoek via N201	Amstelhoek > Mijdrecht > Amstelhoek	Amstelhoek > Amstelplein via N201 > Amstelhoek via N201
Afstand	2,0 km	7,8 km	9 km	11,6 km
Reistijd	6 min	12 min	16 min	18 min
Verskil bereikbaarheid	referentie	+5,8 km +6 min	+7 km + 10 min	+ 9,6 km + 12 min

* Bij de inrichting waarbij het doorgaand verkeer volledig wordt geweerd wordt voorzien in een parkeergelegenheid van circa 20 plaatsen tussen de Dorpsstraat en de Prinses Irenebrug. Deze parkeergelegenheid is vanzelfsprekend heen en weer binnen 5 minuten te bereiken.

Tabel 1: reistijden en afstanden op basis van de routebeschrijving van Google Maps in een situatie zonder vertraging als gevolg van verkeer. Als locatie in Amstelhoek is de Engellaan genomen, voor het dorpscentrum de ingang van de parkeergarage van Amstelplein en voor Mijdrecht de Kerkstraat.

¹ 12% toevloeiing uit De Ronde Venen

² 14% toevloeiing uit De Ronde Venen, 2% uit de Stichtse Vecht en 1% uit Utrecht.

Effecten bestedingen centrum Uithoorn bij invoering eenrichtingsverkeer

Hoewel de bereikbaarheid van de aankooplocatie Uithoorn voor autoverkeer afneemt blijft het zowel qua reisduur als -afstand de best bereikbare aankooplocatie vanuit de referentielocatie Amstelhoek. Een klein deel van de bestedingen zal ook uit andere kernen binnen De Ronde Venen, komen zoals Mijdrecht en Wilnis. Voor deze bezoekers zijn de gevolgen in bereikbaarheid relatief beperkt en bovendien verkiezen ze in de huidige situatie Uithoorn al boven Mijdrecht, terwijl Mijdrecht zowel qua reisafstand als reisduur aantrekkelijker is. Hieruit blijkt dat voor deze bezoekers andere argumenten een rol spelen voor de keuze van een aankooplocatie. De verwachting is dat met de invoering van eenrichtingsverkeer 0-10% van de autobezoekers die normaliter via de prinses Irenebrug naar het Amstelplein komen (11,11%), voor een andere aankooplocatie zal kiezen. Dit betekent dat het effect van de invoering van eenrichtingsverkeer op de bestedingen naar verwachting €0 tot € -0,4 miljoen zal bedragen met 2016 als referentiejaar. Dit betekent dat de totale bestedingen in het dorpscentrum voor referentiejaar 2016 naar verwachting maximaal 1% afnemen als gevolg van de invoering van eenrichtingsverkeer.

Effecten bestedingen centrum Uithoorn bij afsluiten dorpscentrum voor autoverkeer

Bij het volledig weren van doorgaand autoverkeer van het centrum Uithoorn wordt het centrum van Mijdrecht qua bereikbaarheid een aantrekkelijker aankooplocatie. De aankooplocatie Mijdrecht is dan 2 minuten korter in reistijd en 2,6 km korter in afstand. Volgens het koopstromenonderzoek worden het centrum van Mijdrecht en het centrum van Uithoorn als aankooplocatie vrijwel gelijk gewaardeerd door de consument met respectievelijk een 7,5 en 7,6 als rapportcijfer. De centra zijn nu dus in dit opzicht vergelijkbaar. Door een betere bereikbaarheid zal Mijdrecht aantrekkelijker worden. Dit zal naar verwachting leiden tot een afname van bestedingen in het centrum van Uithoorn.

Er zijn echter geen uitspraken te doen over het aantal bezoekers dat niet langer voor het centrum van Uithoorn als aankooplocatie zal kiezen na afsluiting van autoverkeer.

Er spelen namelijk tal van argumenten een rol bij de keuze voor een bepaalde aankooplocatie, zoals gewoonte/ gewenning, voorkeur voor een specifieke winkel, of omdat het bezoek aan het centrum 'op de route ligt' van bijvoorbeeld woon-werk verkeer. Al deze mogelijke variabelen en de exacte effecten daarvan zijn niet nader in beeld gebracht, voor zover dit überhaupt al mogelijk zou zijn. Onderstaande tabel geeft ter illustratie aan wat de gevolgen op de bestedingen zijn bij een afname van bezoekers.

Afname van bezoekers	0%	20%	40%	60%	80%	100%
Afname in absolute bestedingen	€0,-	€ 0,8 miljoen	€ 1,7 miljoen	€ 2,5 miljoen	€3,4 miljoen	€4,2 miljoen
Procentuele Afname van de totale bestedingen (dagelijks + niet-dagelijks, voor referentiejaar 2016)	0%	2,1%	4,5%	6,6%	9%	11,1%

Trends en ontwikkelingen

In deze paragraaf worden trends en ontwikkelingen in de detailhandelssector beschreven die van groot belang zijn om de voorgaande bevindingen in een breder perspectief te kunnen plaatsen.

Ingrijpende wijzigingen in winkelgedrag en de transitie van de sector als geheel hebben namelijk een veel groter effect op de ontwikkelingen van de detailhandelssector in het dorpscentrum van Uithoorn dan de onderzochte verkeersmaatregelen, met name voor wat betreft de categorie aan niet dagelijks bestedingen.

Trends dagelijkse bestedingen

In het koopstromenonderzoek wordt geconcludeerd dat er binnen de Randstad in sprake is van een toenemende lokale binding op gemeentelijk niveau. De lokale koopkrachtbinding is gestegen van 85,3% in 2011 naar 88,6% in 2016. Meer consumenten doen dus binnen hun eigen gemeente de dagelijkse boodschappen. Deze verklaring wordt vooral gezocht in de uitbreiding van het aanbod als gevolg van schaalvergroting van supermarkten.

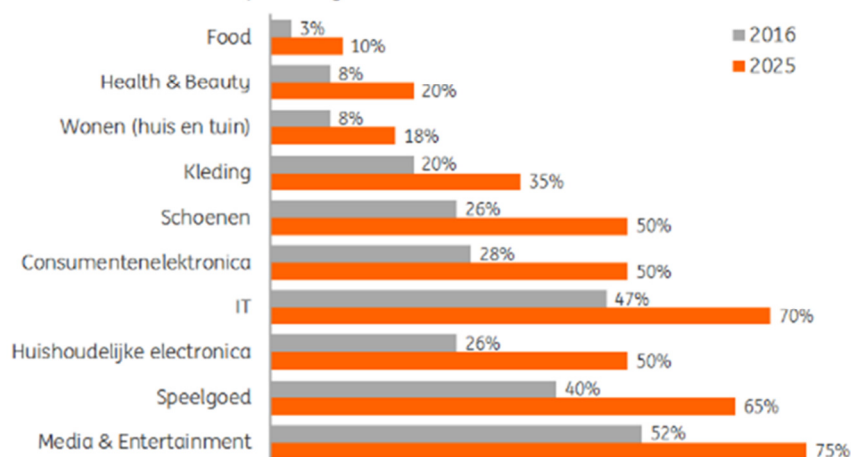
De lokale binding in het centrum van Uithoorn voor dagelijkse bestedingen bedraagt 82% in 2016 en blijft hiermee dus achter ten opzichte van de Randstad gemeenten. Door de beoogde schaalvergroting van bestaande supermarkten en de komst van een discounter neemt het aanbod van dagelijkse boodschappen in het centrum van Uithoorn toe. Hiermee kan de lokale binding van het centrum worden versterkt en heeft het centrum van Uithoorn een goede basis.

De rol van internetverkoop voor dagelijkse bestedingen is binnen de Randstad met 1,6% in 2016 nog steeds beperkt. Hoewel dit percentage naar verwachting zal toenemen wordt in de komende 5-10 geen kentering voorzien.

Trends niet-dagelijkse bestedingen

Voor de niet dagelijkse sector wordt volgens het koopstromenonderzoek niet lokaler gewinkeld, maar vooral minder fysiek gewinkeld. Webwinkels in de niet-dagelijkse sector hebben in de Randstad hun marktaandeel zien groeien van 11,1% in 2011 tot 21,6% in 2016. Deze trend zet zeer waarschijnlijk onverminderd door, zoals ook onderstaande cijfers van het Economische Bureau van de ING laten zien:

Online omzet aandeel per categorie



Bron: Thuiswinkel.org / Gfk 2016, raming 2025 ING Economisch Bureau
Online = pure webshops (web only) en webshops van fysieke winkels

De voornoemde ontwikkeling is ook in Uithoorn merkbaar. Ondanks een toenemend consumentenvertrouwen en koopkracht in de laatste jaren zijn de niet-dagelijkse bestedingen in het

centrum van Uithoorn met ca. 30% gedaald in de periode 2011- 2016. Ambities voor uitbreiding van het winkelaanbod binnen de branches van niet-dagelijkse goederen lijken hiermee voor het centrum van Uithoorn niet reëel. Het is zelfs de vraag of, los van de verkeersmaatregelen in het centrum, het huidige aanbod niet-dagelijks wel toekomstbestendig is. Het is een reëel scenario dat nog enkele winkels zullen verdwijnen als gevolg van internetverkoop. Alleen winkels die zich duidelijk weten te onderscheiden, door ING de zogenaamde 'local heroes' genoemd, maken een kans om te overleven.

Conclusie

Effecten eenrichtingsverkeer

De invoering van eenrichtingsverkeer voor de Prinses Irenebrug zal naar verwachting niet tot nauwelijks effecten hebben op de totale bestedingen in het centrum in Uithoorn. Hiermee heeft deze maatregel geen significante invloed op de ontwikkeling van de detailhandelssector.

Effecten volledig weren doorgaand autoverkeer

Het volledig weren van doorgaand autoverkeer in het dorpscentrum zal een effect hebben op de bestedingen. Het totaal aan bestedingen zal naar verwachting afnemen. Het is echter niet mogelijk om de exacte effecten te voorspellen. De afname van bestedingen door bezoekers die gebruik maken van de Prinses Irenebrug kan daarom niet worden gekwantificeerd, behalve dat het nooit meer dan €4,2 miljoen = 100% kan bedragen in lijn met de gegevens van het koopstromenonderzoek.

Voor de dagelijkse bestedingen zal de maatregel waarschijnlijk een lichte omzetsderving betekenen. Het is echter onwaarschijnlijk dat de concurrentiepositie en toekomstbestendigheid van de dagelijks sector onder druk komt te staan. Het mogelijke verlies van bestedingen door verminderde toevloeiing is naar verwachting (voor het grootste deel) te beperken door vergroting van de lokale koopkrachtbinding als gevolg van schaalvergroting van bestaande supermarkten en de komst van een discounter.

Voor branches in de niet-dagelijkse sector heeft de toename van internetverkoop een veel groter effect dan het volledig weren van doorgaand verkeer. Niet andere fysieke centra zoals het centrum van Mijdrecht, maar het internet is de belangrijkste alternatieve aankooplocatie en deze ontwikkeling zal alleen maar verder doorzetten. De concurrentiepositie van winkels die zich onvoldoende weten te onderscheiden komt hierdoor steeds verder onder druk te staan en het is een reëel scenario dat nog enkele winkels zullen verdwijnen. Het volledig weren van doorgaand verkeer zal hier niet als oorzaak aan ten grondslag liggen, maar kan dit proces wel versnellen.