

Riebeeck winkelgalerij: Effecten van tunnel Oosterengweg

HOV in 't Gooi



**Effecten op de omzet tijdens en na de bouw en
maatregelen ter compensatie van deze effecten**

Document title: Riebeeck winkelgalerij: Effecten van tunnel Oosterengweg

Status: Eindrapportage

Date: 8 oktober 2013

Project number: BC4804-101-101

Client: Gemeente Hilversum

Client contact: Jan Hartman

Reference:

Drafted by: Elbrich Postma, Jan Oosterman

Checked by: Herma Harmelink en Jan Hartman

Inleiding	4
1 Resultaten onderzoeken en tellingen	6
1.1 Herkomst omzet en klanten (onderzoek PLUS)	6
1.2 Klanten en bestedingen naar vervoermiddel (onderzoek Verkeershuis)	8
1.3 Parkeerdruk	11
1.4 Verkeersstromen tijdens en na de bouw	14
2 Aannames en effecten op bestedingen	15
2.1 Aannames fietsers en voetgangers	15
2.2 Aannames automobilisten	16
2.3 Overzicht verwacht effect op de omzet tijdens de bouw en na voltooiing tunnel	18
3 Oplossingsrichtingen	21
3.1 Parkeertekort: probleem en oplossingsrichtingen	22
3.2 Verlengde reistijd en lastige routing: probleem en oplossingsrichtingen	25
3.3 Verminderde zichtbaarheid: omschrijving en oplossingsrichtingen	29
3.4 Extra maatregelen tijdens de bouw	30
3.5 Conclusies maatregelen en vermindering omzetverlies	33

*Dit rapport is uitgebracht onder de naam HaskoningDHV Nederland B.V.
HaskoningDHV Nederland B.V. is onderdeel van Royal HaskoningDHV.*

Inleiding

Effecten tunnel Oosterengweg (HOV in 't Gooi) op de Riebeeck winkelgalerij

De gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en Provincie Noord-Holland werken samen aan de verbetering van het openbaar vervoer in het Gooi. Deze partijen hebben het voornemen om een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV) te realiseren tussen Hilversum en Huizen. Deze HOV-baan wordt een snelle en betrouwbare verbinding van acht bussen per uur van Hilversum naar Huizen en vice versa. In het kader van dit HOV-project wordt er ook een tunnel onder het spoor en de HOV-baan aangelegd bij huidige spoorwegovergang in de Oosterengweg.

De Oosterengweg is onderdeel van de 'buitenring' van Hilversum en heeft als zodanig een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de stad. De Oosterengweg is de enige doorgaande weg aan de oostkant van Hilversum. Op dit moment rijden er dagelijks rond 15.000 motorvoertuigen over deze weg. Het spoor naar Amersfoort en de gelijkvloerse oversteek vormen een belangrijke barrière in deze weg, vanwege het grote aantal treinen dat voorbij komt. De nieuwe tunnel in het kader van HOV in 't Gooi zorgt voor een ongehinderde doorgang voor zowel bus en trein als ook voor auto's, fietsers en voetgangers op de Oosterengweg. De aanleg van deze tunnel gaat circa 1,5 tot 2 jaar duren.

Gezien het smalle wegprofiel van de Oosterengweg is gekozen voor een 'gestapelde variant' van de tunnel, waarbij het autoverkeer eerder en dieper onder de grond gaat dan het fietsverkeer. Er komt een fietstunnel op het dak van de autotunnel. De tunnel voor het fietsverkeer is daardoor ook korter dan de autotunnel. In figuur 1 is te zien hoe deze gestapelde tunnel er van boven uit komt te zien. Aan weerszijden van het spoor is de tunnel voor fietsers en voetgangers te zien. Waar deze tunnel eindigt begint aan weerszijden de tunnelingang voor het autoverkeer.

Figuur 1: HOV Hilversum, tunnel Oosterengweg, gestapelde variant en Riebeeck winkelgalerij (ster)



Aan de Oosterengweg en nabij de toekomstige tunnel is het winkelcentrum 'de Riebeeckgalerij' gelegen. In figuur 1 is de ligging van dit winkelcentrum weergegeven met een ster. De aanleg van de tunnel onder het spoor zal zorgen voor een andere bereikbaarheid. Niet alleen zullen de aanrijroutes naar het winkelgebied veranderen, maar ook zal een aantal parkeerplaatsen aan weerszijden van de Oosterengweg verdwijnen.

De gemeente Hilversum wil graag de economische effecten in beeld krijgen van de aanleg van de tunnel en de gewijzigde verkeers- en parkeersituatie. Het gaat dan om de effecten op de omzet van de ondernemingen in de Riebeeck winkelgalerij, in de periode tijdens de bouw (die ongeveer 1,5 jaar zal gaan duren) en het effect op de omzet na de realisatie van de tunnel.

De gemeente wil tot slot graag weten welke maatregelen genomen kunnen worden ter compensatie van de eventuele negatieve effecten. De ondernemers hebben ook vragen over de omzeteffecten. Daarbij speelt vooral de eventuele uitbreiding van de Plusmarkt. De Plusmarkt heeft van de gemeente Hilversum een vergunning gekregen voor uitbreiding. De resultaten van deze studie kunnen van invloed zijn op de uitbreidingsbeslissing van de Plus.

Onderzoeken en tellingen

Om de economische effecten in beeld te brengen van de aanleg van de tunnel en de bijbehorende gewijzigde verkeers- en parkeersituatie, maken we gebruik van de resultaten van de volgende onderzoeken:

- Twee onderzoeken onder de klanten van de PLUS uit 2011 en 2013;
- Onderzoek van 'het Verkeershuis' dat eind juni 2013 is uitgevoerd.

Onderzoek klanten PLUS

Een belangrijke basis voor dit onderzoek vormt het klantenonderzoek van de PLUS uit 2011 en 2013. Bij dit onderzoek zijn de klanten van de PLUS bij de kassa gevraagd om hun postcode/buurt door te geven. Deze gegevens zijn vervolgens gekoppeld aan de bestedingen van de klant bij de kassa van de Plus. Hiermee is inzicht verkregen in de herkomst van de klanten en van de omzet.

Onderzoek 'Het Verkeershuis' eind juni 2013

Op 20 juni en 22 juni 2013 heeft het Verkeershuis tellingen uitgevoerd van het aantal klanten van de Riebeeckgalerij en het aantal klanten naar vervoersmiddel. Deze tellingen hebben zowel aan de voor- als aan de achterzijde van de Riebeeck winkelgalerij plaatsgevonden. Ook zijn er enquêtes afgenomen onder de klanten van de Riebeeck winkelgalerij om nader inzicht te krijgen in de bestedingen naar vervoersmiddel. Deze resultaten bieden een basis voor het bepalen van het effect van de gewijzigde verkeerssituatie voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Tot slot hebben er op beide dagen ook parkeerdrukmetingen plaatsgevonden om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk rondom de Riebeeck winkelgalerij. Ieder half uur is voor elk van de parkeervakken rondom de Riebeeck winkelgalerij geteld hoeveel van de aanwezige parkeervakken bezet waren. Deze resultaten bieden een belangrijke basis voor het bepalen van het effect van de gewijzigde parkeersituatie (verdwijnen van parkeerplaatsen) op de omzet tijdens en na de bouw van de tunnel.

Dit rapport bestaat uit 3 delen:

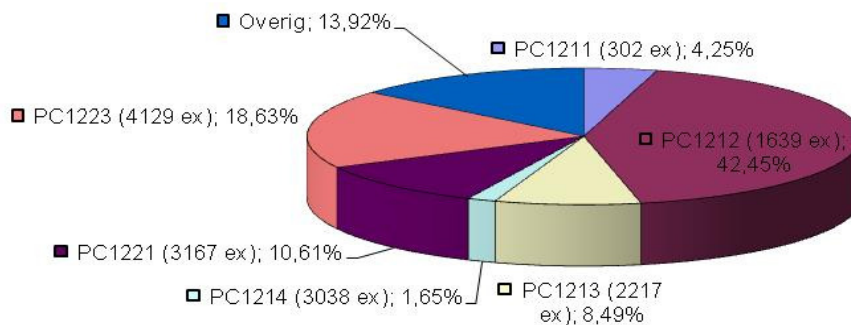
- Deel 1: Resultaten onderzoeken en tellingen
- Deel 2: Aannames en effecten op bestedingen
- Deel 3: Oplossingsrichtingen

1 Resultaten onderzoeken en tellingen

1.1 Herkomst omzet en klanten (onderzoek PLUS)

De PLUS supermarkt heeft een postcodeonderzoek uitgevoerd in 2011 en 2013. Hiermee is inzicht verkregen in de herkomst van de klanten en de herkomst van de omzet in 2011 en 2013. De uitkomsten van beide PLUS onderzoeken naar de herkomst van de klanten en de omzet vertonen geen grote verschillen.

Figuur 1: Herkomst klanten PLUS 2011

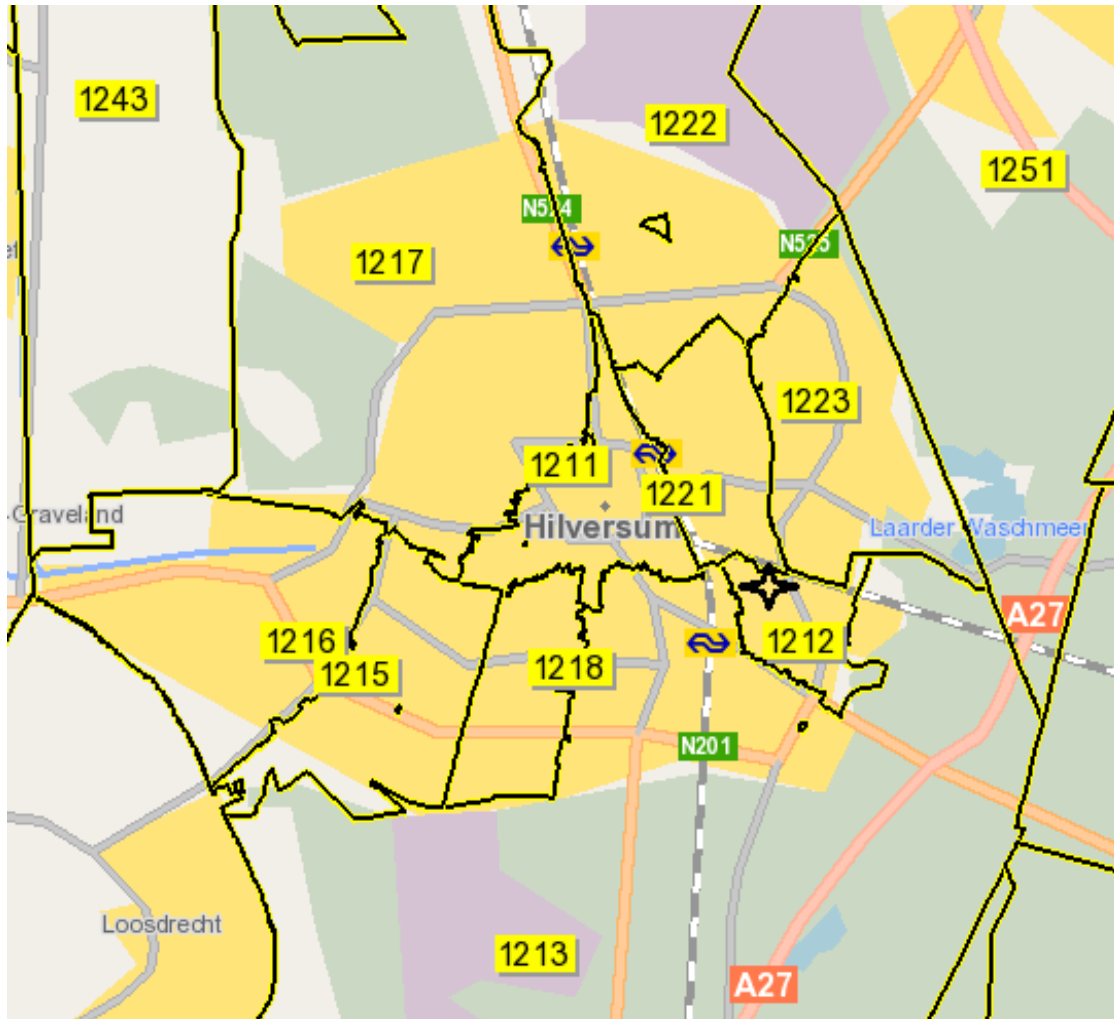


Uit het onderzoek van de PLUS komt naar voren dat meer dan de helft van de klanten afkomstig is uit het postcodegebied PC 1212 en PC 1213. Deze postcodegebieden betreffen de postcodegebieden in de directe omgeving van de Riebeeck winkelgalerij, aan dezelfde kant van het spoor als waar het centrum is gelegen.

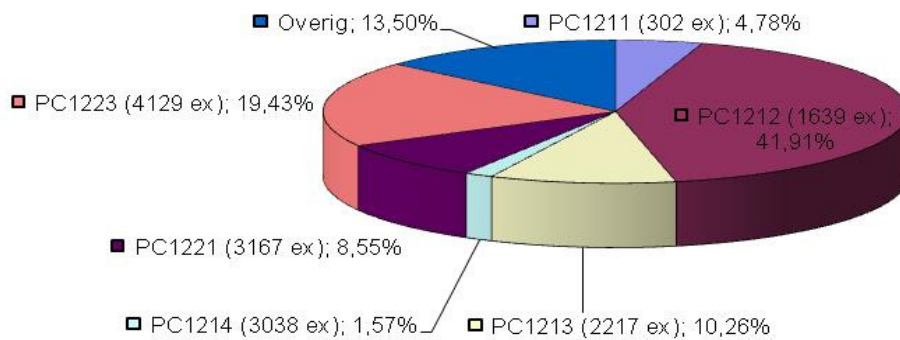
Op de volgende pagina is in figuur 2 de ligging van de postcodegebieden ten opzichte van de Riebeeck Winkelgalerij aangegeven.

In totaal is 82% van de klanten afkomstig uit de vier aangrenzende postcodegebieden rondom de Riebeeck-galerij (PC 1212, PC1213, PC 1221 en PC 1223).

Figuur 2: Overzicht postcodegebieden rondom de Riebeeckgalerij (de galerij is zelf met een ster aangegeven).



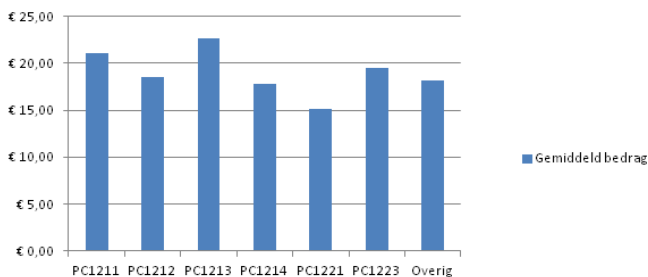
Figuur 3: Herkomst omzet PLUS 2011



Het onderzoek van de PLUS geeft ook inzicht in de herkomst van de omzet, zie figuur 3 op de vorige pagina. De herkomst van de omzet vertoont, niet verassend, min of meer hetzelfde beeld als de herkomst van de klanten. Zo blijkt meer dan de helft van de omzet afkomstig te zijn uit PC 1212 en PC 1213 (52%). Ongeveer een kwart van de omzet komt van 'boven' het spoor. Overigens ligt het aandeel van de omzet van boven het spoor in het tweede onderzoek uit 2013 iets lager dan in 2011 (28% van de omzet uit PC 1221 en PC 1223 versus 23% vanuit de wijken in Noord en Noordoost Hilversum). Uit beide onderzoeken komt naar voren dat circa 10% van de omzet van buiten Hilversum komt.

We concluderen dat het winkelcentrum Riebeeck winkelgalerij grotendeels wijkgeoriënteerd is.

Gemiddeld bedrag naar postcode



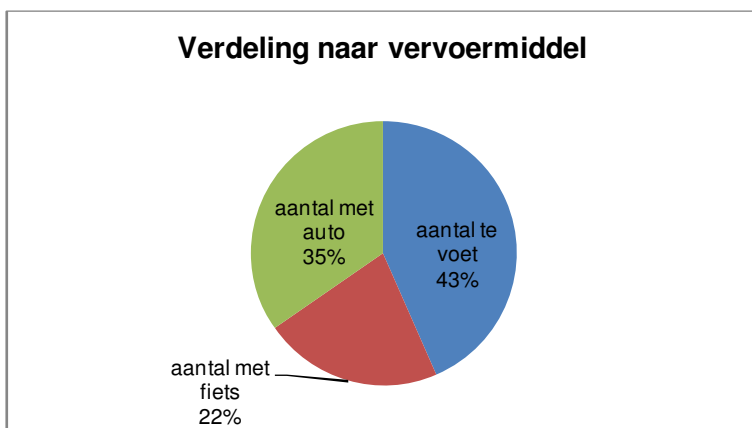
De uitgaven aan de PLUS per bezoek vanuit diverse postcodegebieden verschillen niet zo heel veel van elkaar en liggen tussen de €15 en € 22. De uitgaven per bezoek zijn het laagst vanuit PC 1221 (gemiddeld €15,10). Dit is het postcodegebied aan de noordzijde van het spoor. De uitgaven per bezoek zijn het hoogst vanuit PC 1213 en liggen gemiddeld rond de €22,- per bezoeker.

1.2 Klanten en bestedingen naar vervoermiddel (onderzoek Verkeershuis)

Om de omzeteffecten te kunnen berekenen van de gewijzigde verkeerssituatie voor automobilisten, fietsers en voetgangers als gevolg van de tunnel, heeft het Verkeershuis eind juni 2013 tellingen en enquêtes uitgevoerd. Hiermee is inzicht verkregen in de huidige situatie: de herkomst en bestedingen per vervoersmiddel.

Uit de tellingen en de enquêtes blijkt dat het grootste deel van de klanten van de Riebeeck winkelgalerij momenteel te voet naar het winkelcentrum komt (43%). Daarnaast komt 35% met de auto en 20% komt met de fiets, zie figuur 4.

Figuur 4: Verdeling naar vervoermiddel



Wanneer we nader kijken naar de herkomst van de voetgangers, dan blijkt 31% van de voetgangers afkomstig te zijn uit de wijken boven het spoor (PC1221 en 1223) en 60% uit postcodegebied beneden het spoor (PC1212 en 1213). Voor de klanten die per fiets komen blijkt 11% afkomstig te zijn uit een postcodegebied boven het spoor en 57% beneden het spoor. Voor de automobilisten geldt dat 18% afkomstig is uit een postcodegebied boven het spoor en 60% beneden het spoor (PC1212 en PC1213). Uit het onderzoek van het Verkeershuis komt dus eveneens naar voren dat het winkelcentrum grotendeels wijkgeoriënteerd is, en dat dit óók voor autoklanten het geval is.

De aanleg van de tunnel onder het spoor zal zorgen voor een andere autobereikbaarheid van de Riebeeck winkelgalerij. Niet alleen zullen de aanrijroutes naar het winkelgebied veranderen, maar ook zal een aantal parkeerplaatsen aan weerszijden van de Oosterengweg (voorkant) verdwijnen. Het is daarom van belang om nader te kijken naar de automobilisten die een bezoek brengen aan de Riebeeck winkelgalerij.

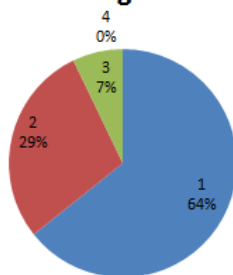
Zoals hierboven al eerder staat beschreven komen de automobilisten vooral uit de postcodegebieden PC 1212 en PC1213 en daarmee uit de nabije omgeving. Automobilisten geven iets meer uit per bezoek dan fietsers en voetgangers, zie ook figuur 5 op de volgende pagina. De gemiddelde omvang van de bestedingen per klant liggen vaak lager dan €25. Dit geldt ook voor klanten die met de auto komen.

De toekomstige situatie: er ontstaat een vrije oversteek over het tunneldak voor voetgangers en fietsers.

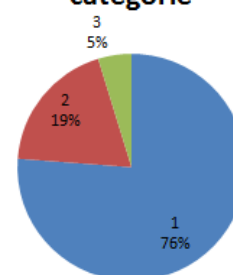


Figuur 5: bestedingen naar vervoermiddel en per categorie

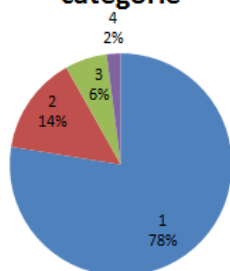
Verdeling bestedingen klanten met fiets per categorie



Verdeling bestedingen klanten te voet per categorie



Verdeling bestedingen automobilisten per categorie



categorie 1 is het percentage bestedingen tussen €0- €25,
 categorie 2 is het percentage bestedingen tussen €25 - €50,
 categorie 3 is het percentage bestedingen tussen €50 - €75 en
 categorie 4 is het percentage bestedingen tussen €75 - €100

Uit het onderzoek komt verder het volgende naar voren:

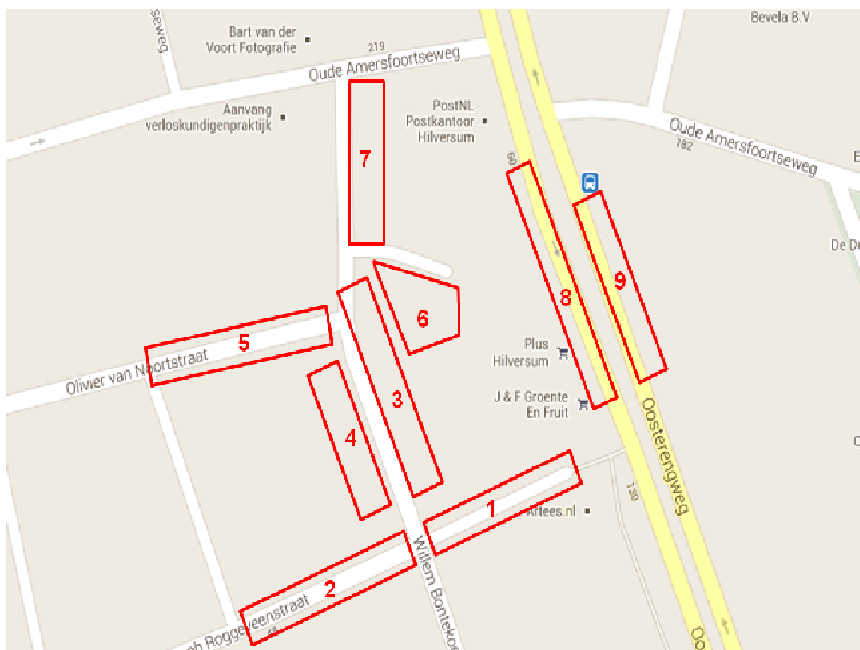
- Een fietser besteedt gemiddeld € 24,64 per bezoek
- Een voetganger besteedt gemiddeld € 30,80 per bezoek
- Een automobilist besteedt gemiddeld € 31,82; per bezoek aan de Riebeeck winkelgalerij.

Er kan nog onderscheid gemaakt worden in de bestedingen van de automobilisten die aan de voorkant parkeren en die aan de achterzijde parkeren. De bestedingen van de automobilisten die aan de voorkant parkeren blijken gemiddeld lager (€ 20,83) te liggen dan aan de achterzijde (€ 33,97). Dit duidt erop dat de parkeerstroken aan de voorzijde vaker worden gebruikt voor kleinere (en waarschijnlijk snellere) boodschappen door passanten dan de parkeerstroken aan de achterzijde.

1.3 Parkeerdruk

De langparkeerplaatsen aan weerszijden van de Oosterengweg zullen als gevolg van de tunnel gaan verdwijnen. Om de effecten van het verdwijnen van deze parkeergelegenheid op de omzet te kunnen bepalen is onder andere de huidige parkeerdruk op de parkeerplaatsen rondom de Riebeeck winkelgalerij in beeld gebracht. Op donderdag 20 juni en zaterdag 22 juni 2013 is de bezetting van de parkeerplaatsen gedurende alle tijdstippen van de dag gemeten in de vakken 1 t/m 9, zie figuur 6. Vak 8 en vak 9 betreffen de parkeervakken die in het kader van de tunnel onder de Oosterengweg zullen gaan verdwijnen. Het gaat dan in totaal om 21 parkeerplaatsen.

Figuur 6: Parkeervakken rondom de Riebeeck winkelgalerij



Huidige parkeerdruk van 71%: geen tekort aan parkeerplaatsen

Uit de parkeerdrukmeting van het Verkeershuis komt naar voren dat de gemiddelde bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op donderdag en zaterdag gemiddeld 71% is. Vanaf 85% is er sprake van een kritieke situatie, zo wordt in het algemeen gesteld bij parkeerdrukmetingen. Wij zullen ook hier de grens van 85% nemen. Onder deze grens is er geen sprake van een probleem voor de bezoekers bij het vinden van een parkeerplaats. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er op dit moment geen tekort is aan parkeerplaatsen rondom de Riebeeck winkelgalerij.

De parkeerdruk verschilt per parkeervak. Uit figuur 7 blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad het hoogst is in de vakken die ook gebruikt worden door bewoners, namelijk vak 1 (parkeerdruk 97%) en vak 5 (parkeerdruk 89%). De parkeerdruk is het laagst in de vakken die specifiek bedoeld zijn voor het winkelend publiek. Het gaat dan om vak 3 (56%), vak 4 (59%) en vak 8 (60%). De gemiddelde bezettingsgraad van vak 9 aan de Oosterengweg is 80%, mogelijk omdat bewoners hier ook parkeren.

Figuur 7: Gemiddelde parkeerdruk rondom Riebeeck winkelgalerij

Vaknummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gemiddelde bezetting do en za	4,9	11,5	11,7	5,9	10,7	13,6	5,9	7,3	7,2
Capaciteit	5	15	21	10	12	18	9	12	9
Gemiddelde bezettingsgraad	97%	77%	56%	59%	89%	75%	65%	60%	80%

De parkeerdruk is gemeten op donderdag en zaterdag. Figuur 8 laat zien dat op donderdag vak 8 (strook voorzijde) en vak 3 (achterzijde) de laagste gemiddelde bezettingsgraad hebben van alle vakken (50% en 54%). Op zaterdag is de bezettingsgraad van vak 8 71% en voor vak 3 57%. Op zowel donderdag en zaterdag is de bezettingsgraad van vak 9 hoog (79% en 81%), mogelijk omdat bewoners er dan ook parkeren.

Figuur 8: Gemiddelde parkeerdruk per vak op donderdag en zaterdag

Vaknummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gemiddelde bezetting donderdag	4,9	9,7	11,3	6,1	11,0	14,8	6,3	6,0	7,1
Capaciteit	5	15	21	10	12	18	9	12	9
Gemiddelde bezettingsgraad	98%	64%	54%	61%	92%	82%	70%	50%	79%

Vaknummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gemiddelde bezetting zaterdag	4,8	13,4	12,0	5,8	10,4	12,3	5,4	8,5	7,3
Capaciteit per vak	5	15	21	10	12	18	9	12	9
Bezettingsgraad	96%	89%	57%	58%	87%	68%	60%	71%	81%

Langsparkeerstroken bijna nooit vol

Wanneer we specifiek kijken naar de gemiddelde bezetting van de parkeervakken per tijdstip, dan blijkt dat de langsparkeerstroken voor de PLUS bijna nooit vol waren op de gemeten dagen, mede dankzij de blauwe zone (figuur 9). De drukste tijden zijn van 16.00 uur tot 20.00 uur. Daarnaast is het ook druk op zaterdag van 8.00 tot 10.00 uur. Uit figuur 9 blijkt ook dat op drukke tijdstippen de overige parkeerplaatsen voor het winkelcentrum vrijwel nooit vol zijn. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerstroken langs de Oosterengweg (8 en 9) voor en na sluitingstijd ook in gebruik zijn, mogelijk omdat bewoners er parkeren.

Figuur 9: Gemiddelde bezetting vak 8 en 9 naar tijdstip

Vaknummer	vak 8			vak 9		
	gemiddeld	donderdag	zaterdag	gemiddeld	donderdag	zaterdag
Gemiddelde bezetting vóór openingstijd	50%	50%	50%	83%	67%	100%
Gemiddelde bezetting 8 - 10u	44%	27%	60%	82%	78%	86%
Gemiddelde bezetting 10-12u	61%	46%	77%	72%	72%	72%
Gemiddelde bezetting 12-14 u	49%	52%	46%	74%	67%	81%
Gemiddelde bezetting 14-16u	52%	33%	71%	72%	78%	67%
Gemiddelde bezetting 16-18 u	69%	58%	79%	96%	86%	106%
Gemiddelde bezetting 18-20 u	88%	81%	94%	86%	94%	78%
Gemiddelde bezetting na sluitingstijd	54%	50%	58%	67%	100%	33%



Langsparkerstroken niet drukker bezet dan overige parkeerplaatsen

We concluderen dat de parkeervakken 8 en 9 langs de Oosterengweg naar verhouding niet drukker bezet zijn dan de overige parkeerplaatsen. Het totale aantal parkeerplaatsen in vak 8 is goed voor 11% van de totale parkeercapaciteit rondom de Riebeeck winkelgalerij. Voor vak 8 en 9 samen is dit 20%. Wanneer we uitgaan van gedeeltelijk gebruik door bewoners van andere vakken dan gaat er een groter aandeel verloren wanneer vak 8 en 9 verdwijnt.

Het gemiddelde aandeel van het totaal aantal geparkeerde auto's in vak 8 t.o.v. totaal aantal geparkeerde auto's rondom het winkelgebied uit komt op circa 9% voor vak 8 en 18% voor vak 8 en 9 samen. Dat ligt dus iets lager, mede doordat de andere vakken meer door bewoners worden gebruikt.

Verdwijnen vak 8 en 9 zorgt voor licht tekort parkeerplaatsen op drukke momenten

Wanneer vak 8 en 9 verdwijnen zullen er dus 21 parkeerplaatsen verloren gaan. Uit figuur 10 blijkt dat er dan op de meeste tijdstippen net voldoende alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar zijn om dit op te vangen, maar dat de kritieke waarde van 85% wel regelmatig wordt overschreden. De figuur laat ook zien dat op de drukste momenten (twee uur per dag) er een parkeertekort zal zijn (van 7 parkeerplaatsen). Dit zal negatieve effecten hebben op de omzet.

Figuur 10: Gemiddelde bezettingsgraad parkeerplaatsen bij verdwijnen vak 8 en 9

	Gemiddelde bezettingsgraad parkeerplaatsen op verschillende tijdstippen uitgaande van verdwijnen vak 8 en 9	Gemiddelde bezettingsgraad parkeerplaatsen op verschillende tijdstippen uitgaande van verdwijnen vak 8, vak 9 en 7 parkeerplaatsen van vak 6
Gemiddelde bezettingsgraad 8 - 10u	90%	97%
Gemiddelde bezettingsgraad 10-12u	91%	99%
Gemiddelde bezettingsgraad 12-14 u	87%	94%
Gemiddelde bezettingsgraad 14-16u	83%	90%
Gemiddelde bezettingsgraad 16-18 u	87%	94%
Gemiddelde bezettingsgraad 18-20 u	86%	93%

Als gevolg van eventuele uitbreidingsplannen van de PLUS zullen nog eens minimaal 7 extra parkeerplaatsen verloren gaan in vak 6 (van 18 naar 11 parkeerplaatsen). De parkeerdruk rondom de Riebeeck winkelgalerij wordt als gevolg hiervan te hoog (gemiddeld 95%) en nog hoger als de aantrekkingskracht van het winkelcentrum in de toekomst

toeneemt. Wanneer de parkeerdruk hoger wordt dan 85%, ontstaat er, zoals gezegd, een kritieke situatie. Voor de ondernemingen is het van groot belang dat de klanten er, op het moment dat zij bij de Riebeeckgalerij willen winkelen, bij voorbaat op kunnen rekenen dat er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Automobilisten worden afgeschrikt als zij een keer de ervaring hebben gehad niet of moeilijk te kunnen parkeren.

1.4 Verkeersstromen tijdens en na de bouw

Op basis van verkeersmodellen van de gemeente Hilversum is het volgende bekend over de huidige drukte op de Oosterengweg, de drukte tijdens de verbouwing en na de ombouw. De verkeersmodellen geven voorspellingen over het verwachte aantal motorvoertuigen dat over de Oosterengweg komt.

Huidige drukte:

De huidige drukte op de Oosterengweg is als volgt:

- Van Noord naar Zuid: 9200 motorvoertuigen per dag
- Van Zuid naar Noord: 8800 motorvoertuigen per dag

Tijdens de bouwfase:

Er zijn verkeersprognoses opgesteld voor de verkeersdrukke als gevolg van de tunnelbouw. Welke route kiezen de motorvoertuigen als de Oosterengweg geen optie is of als er sprake is van grote hinder over deze route? Er zijn verschillende varianten berekend, waarbij er één variant als minst ongunstig voor de doorstroming uitkwam. Deze variant gaat uit van een situatie waarin het verkeer in zuidelijke richting wel kan doorgaan, maar wel over een versmalde rijstrook. Het verkeer in noordelijke richting kan in deze variant het spoor niet passeren. Uitgaande van deze situatie is de te verwachten verkeersdrukke van motorvoertuigen tijdens de bouw als volgt:

- Van Noord naar Zuid: 8900 motorvoertuigen per uur
- Van Zuid naar Noord: 0 motorvoertuigen per uur

Tijdens de bouw is er dus één strook open: van Noord naar Zuid. Het aantal verkeersbewegingen per uur in deze richting zal iets verminderen, van 9200 mvph naar 8900 mvph. Dit is een afname van -3 %. Het autoverkeer vanuit zuidelijke richting naar het centrum zal een andere route kiezen nu de Oosterengweg geen optie meer is.

Dit betekent extra rijtijden voor het verkeer, niet alleen voor het verkeer in noordelijke richting dat een andere route moet zoeken, maar ook voor het verkeer dat vanuit het noorden via een smalle rijstrook langs de bouwplaats moet rijden om zijn weg over de Oosterengweg te kunnen vervolgen.

Fietsers en voetgangers zullen tijdens de bouw het spoor nog wel in beide richtingen kunnen oversteken.

Na voltooiing tunnel

Na de ombouw zal de verkeersintensiteit naar verwachting toenemen met 10%. Dit omdat de aantrekkelijkheid van de route toeneemt, vanwege de verbeterde doorstroming van het verkeer doordat er geen wachttijden meer zijn voor het spoor. Ook is er geen kruising meer met de Oude Amersfoortsweg, wat ook de doorstroming en daarmee de aantrekkelijkheid van de route zal bevorderen.

Na de ombouw zal ook de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers verbeteren. Er zijn geen wachttijden meer voor het spoor en daarnaast is de oversteekbaarheid van de Oosterengweg ter hoogte van de Riebeeck winkelgalerij ook sterk verbeterd doordat de doorgaande auto's hier in een tunnel zitten en de fietsers en voetgangers zonder drukke oversteek de Oosterengweg kunnen passeren.

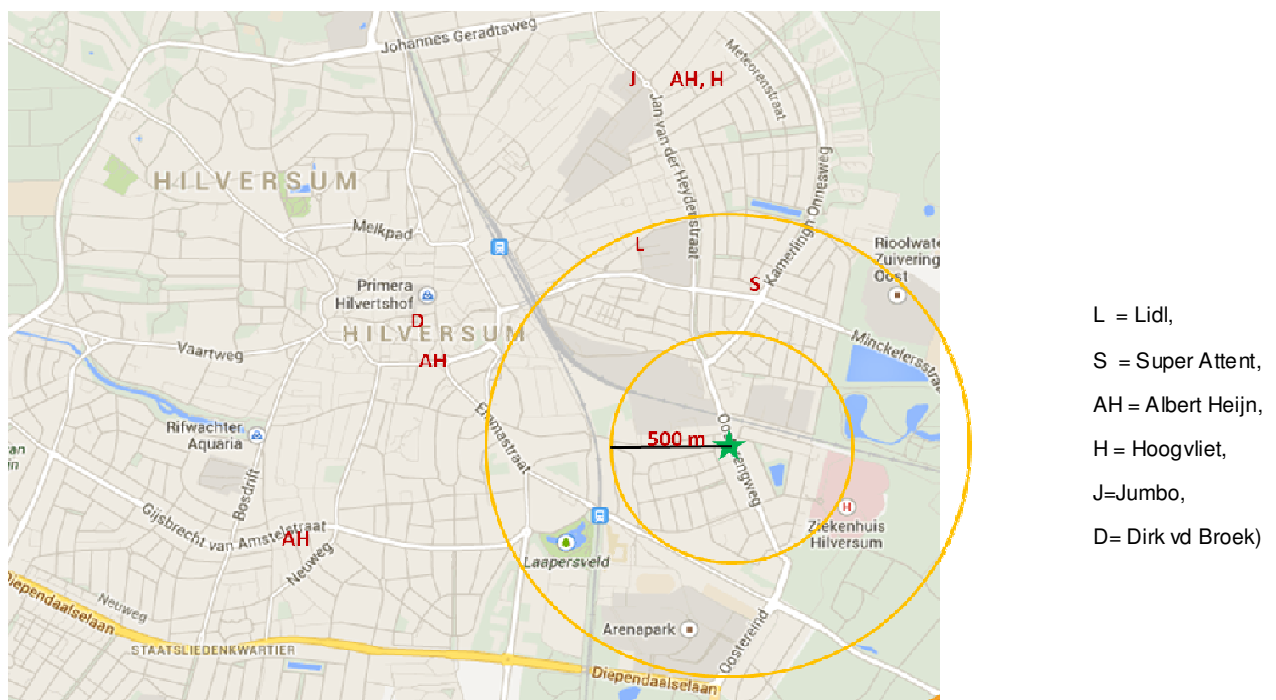
2 Aannames en effecten op bestedingen

In dit hoofdstuk brengen we de verwachte economische effecten van de aanleg van de tunnel en de gewijzigde verkeers- en parkeersituatie in beeld. Het gaat dan om de effecten op de omzet in de periode tijdens de bouw (die ongeveer 1,5 jaar zal gaan duren) en het effect op de omzet na de realisatie van de tunnel. Om deze effecten te berekenen hebben we een aantal aannames gedaan over het gedrag van klanten en de effecten hiervan op de bestedingen van klanten. Dit betreft zowel fietsers en voetgangers (zie paragraaf 3.1) als automobilisten (zie paragraaf 3.2).

Bij het opstellen van deze aannames is onderscheid gemaakt tussen de situatie tijdens en na de realisatie van de tunnel en tussen de effecten voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Dit hoofdstuk eindigt met een schematisch overzicht van de verwachte effecten van de gewijzigde verkeers- en parkeersituatie op de bestedingen in de Riebeeck winkelgalerij (paragraaf 3.3). Wij hebben onze aannames zo goed mogelijk verantwoord en deze vervolgens toegepast in het model op basis van de tellingen. Vanzelfsprekend betreft het hier slechts een voorspelling op basis van aannames en kan de toekomstige werkelijkheid anders uitvallen dan door ons voorspeld.

2.1 Aannames fietsers en voetgangers

Figuur 11: supermarkten binnen en buiten een straal van 500 meter vanaf de Riebeeck Galerij



Effecten als gevolg van barrièrewerking van de bouwput tijdens de realisatie

We gaan uit van een licht negatief effect op de gezamenlijke bestedingen van fietsers en voetgangers tijdens de realisatie van de tunnel, mede door barrièrewerking van de bouwput. Fietsers zijn echter weinig geneigd om om te rijden en er is weinig concurrentie van overige supermarkten in de omgeving. De afstand tussen Riebeeck winkelgalerij en het

winkelcentrum Seinhorst met daarin een AH, Hoogvliet en aan de overkant een Jumbo is bijvoorbeeld 1,6 km. De afstand naar de Albert Heijn op de Gijsbrecht van Aemstel bedraagt zelfs 3,7 km. Fietsers en voetgangers zijn sterk gevoelig voor omrijden en omlopen en kiezen, als het even kan, de kortste weg. Gezien de extra afstanden die fietsers en voetgangers moeten afleggen om een ander winkelcentrum te bereiken, is het te verwachten dat fietsers en voetgangers uit de directe omgeving niet snel over zullen stappen naar een ander winkelcentrum en dat het negatieve effect op de bestedingen tijdens de bouwphase naar verwachting dan ook zeer beperkt zal zijn.

- Het licht negatieve effect op de totale bestedingen door voetgangers en fietsers tijdens de realisatie wordt door ons geschat op -0,5%.

Effecten als gevolg een verbeterde bereikbaarheid na de realisatie van de tunnel

- We gaan uit van een positief effect op de totale bestedingen in de Riebeeck winkelgalerij door fietsers en voetgangers na de realisatie van de tunnel. De bereikbaarheid via de Oosterengweg zal verbeteren doordat men niet meer voor het spoor hoeft te wachten. Dit zorgt voor een positief effect op de bezoek en dus ook op de bestedingen vanuit de gebieden direct ten noorden van het spoor. We rekenen hiervoor een toename van de bestedingen met 1% voor klanten uit deze wijken.
- De oversteekbaarheid/veiligheid van de Oosterengweg wordt een stuk beter voor fietsers en voetgangers. We rekenen hiervoor een toename van 2% van de bestedingen voor klanten uit PC-gebied 1212 (ten zuiden van het spoor), ook omdat sommigen zullen overstappen van de auto op de fiets.

2.2 Aannames automobilisten

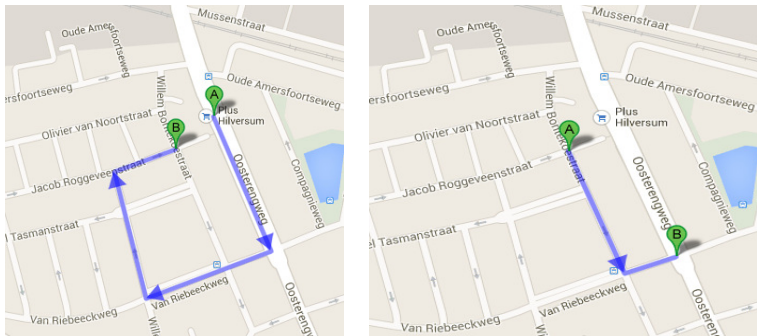
Effecten als gevolg van tekorten aan parkeerplaatsen (tijdens en na de bouw)

- Er zullen naar verwachting effecten optreden op de totale bestedingen in de Riebeeck winkelgalerij als gevolg van tekorten aan parkeerplaatsen rondom winkelgalerij op drukke momenten, zowel tijdens als na de bouw. Dit als gevolg van het verdwijnen van in totaal 21 parkeerplaatsen aan weerszijden van de Oosterengweg (langspaarkeerstroken). Dit effect heeft zowel betrekking op bezoekers per auto aan de voorkant als aan de achterkant. Alle automobilisten zullen tijdens drukke momenten parkeerdruk ervaren, waardoor er een kans bestaat dat een deel besluit geen bezoek meer te brengen als de zekerheid voor het vinden van een parkeerplaats afneemt.
- Tijdens 1/6 van de openingstijd doet zich een tekort aan parkeerplaatsen voor. Omdat dit op drukke tijdstippen is, gaan wij uit dat het effect zich doet gelden op 1/3 deel van de omzet.
- Wij verwachten, op basis van de ervaringen bij andere onderzoeken, een effect van -10% op de omzet tijdens de drukke momenten. Het totale omzeteffect is dan -3,3% op de omzet die thans door de automobilistenklanten van de Riebeeckgalerij wordt gerealiseerd..

Effecten als gevolg van verlenging reistijd (tijdens en na de bouw)

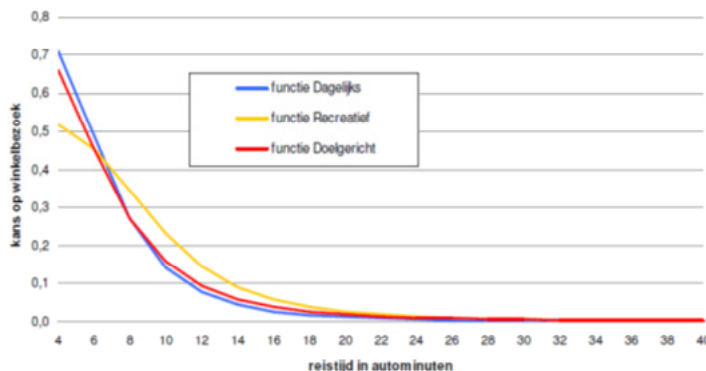
- Er zullen effecten optreden op de bestedingen als gevolg van de verlenging van de reistijd, zowel tijdens als na de bouw. Dit geldt alleen voor automobilisten die normaliter aan de voorkant parkeren en voor automobilisten 'van boven het spoor'. Deze automobilisten 'van boven het spoor' kunnen nu nog rechtsaf de Oude Amersfoortseweg op, ook als ze zien dat de parkeerplaatsen van vak 8 bezet zijn. Dit is straks niet meer mogelijk. Deze automobilisten moeten tijdens de bouw en na realisatie omrijden via de Van Riebeeckstraat en de Willem Bontekoestraat om bij de parkeerplaatsen aan de 'achterzijde' te komen. Dit zorgt voor extra reistijd.
- We gaan uit van 3 minuten reistijdverlenging voor deze groepen. Hierbij zijn we uitgegaan van 1 extra kilometer (750 meter extra afstand om van de Oosterengweg bij het winkelcentrum te komen en vervolgens 280 meter terug naar kruising bij de Oosterengweg), zie figuur 12. Wanneer we uitgaan van 20 km/uur bedraagt de extra reistijd van deze omrijroute (1km) ongeveer 3 minuten.

Figuur 12: Verlenging reistijd naar Riebeeck winkelgalerij voor automobilisten 'van boven het spoor' (route heen (links) en route terug (rechts))



- Op basis van een bestaand model over de kans op winkelbezoek in relatie tot reistijd (zie figuur 13) betekent dit voor deze groep automobilisten een vermindering van 40% van de aankoopkans, zowel tijdens als na de bouw.

Figuur 13: Kans op winkelbezoek in relatie tot reistijd (Ruimtelijk Planbureau, 2005)



Toelichting figuur 13:

Deze figuur laat het verband zien tussen de reistijd per auto en de kans op winkelbezoek. Aangezien de Riebeeckwinkelgalerij wordt gebruikt voor de aankoop van dagelijkse goederen, is de blauwe lijn van toepassing. Tot ongeveer 10 minuten reistijd bestaat er een lineair verband tussen de kans op winkelbezoek en de reistijd die nodig is om de winkel te bezoeken. Als de reistijd langer wordt neemt de steilheid van de curve af. Wij gaan ervan uit dat vrijwel niemand langer dan 10 minuten onderweg is om bij de Riebeeck winkelgalerij te komen. Bij de eerste tien minuten reistijd zien we een afname van 40% kans op winkelbezoek bij een toename van 3 minuten reistijd. Uit de figuur blijkt dat bijvoorbeeld bij 3 minuten extra reistijd de kans op winkelbezoek afneemt van 0,7 naar 0,4 (als de reistijd toeneemt van 4 naar 7 minuten) of van 0,1 naar 0,06 (als de reistijd toeneemt van 11 naar 14 minuten). Dit betekent dus een afname van gemiddeld 40%.

Effecten als gevolg van verminderde zichtbaarheid (tijdens en na de bouw)

- Er zullen effecten optreden op de bestedingen als gevolg van de verminderde zichtbaarheid van het winkelcentrum. Deze effecten treden zowel op tijdens als na de bouw van de tunnel. Deze effecten hebben enkel betrekking op automobilisten die de situatie niet of nauwelijks kennen. Het betreft een klein deel van automobilisten van buiten Hilversum: het gaat om nieuwe of incidentele passanten.

- We gaan uit van een extra effect van -5% voor klanten van buiten Hilversum die nu aan de voorkant parkeren doordat zij het winkelcentrum zien en spontaan besluiten om er te gaan winkelen. Straks rijden zij door de tunnel onder het spoor, waardoor het zicht op de winkelgalerij er niet meer zal zijn en er daardoor geen impulsaankopen meer worden gegenereerd.

Aanname: Effecten alleen tijdens de bouw

- De klandizie van parkeervak 9 valt volledig weg door stremming van het verkeer vanuit zuidelijke richting naar het centrum via de Oosterengweg. Mensen die voorheen hun weg zochten via Oosterengweg noordwaarts en gewend waren te parkeren in vak 9, zullen nu een volledig andere route moeten kiezen en niet meer zorgen voor omzet in de Riebeeck winkelgalerij.
- Er ontstaat een licht positief effect op de bestedingen door automobilisten uit PC 1212 die niet meer gemakkelijk de wijk uit kunnen naar andere winkelcentra. We gaan uit van een toename van de omzet van 3% gegenereerd door deze groep automobilisten.

Aanname: Effecten alleen na de bouw

- Na de bouw zullen de reistijden afnemen doordat automobilisten niet meer hoeven te wachten voor het spoor. Het verkeer zal op basis van verkeersmodellen van de gemeente Hilversum toenemen met 10%. Dit leidt tot 1% extra omzet vanuit de autoklanten als gevolg van deze factoren.

2.3 Overzicht verwacht effect op de omzet tijdens de bouw en na voltooiing tunnel

Verwacht omzeteffect tijdens de bouw: – 7%

In figuur 14 op de volgende pagina staan de te verwachten effecten van de aanleg van de tunnel op de omzet van dagelijkse goederen in de Riebeeck winkelgalerij tijdens de bouw weergegeven. Het figuur laat zien dat het totale te verwachten omzeteffect tijdens de bouw als gevolg van onder andere te weinig parkeerplaatsen tijdens drukke momenten, extra omrijtijden en verminderde zichtbaarheid uit komt op -7%.

In de eerste kolom van de figuur staan drie groepen klanten genoemd, uitgesplitst naar drie herkomstgebieden. Ieder van deze drie groepen is vervolgens uitgesplitst naar bezoekers te voet, met de fiets en met de auto. Daarbij is gekeken naar automobilisten die gewend zijn aan de voorkant (Oosterengweg) te parkeren en de groep die gewend is aan de achterkant te parkeren. Zo ontstaan 3x4 deelgroepen. In de tweede kolom van de figuur staan de huidige percentages van de totale omzet van de Riebeeckgalerij die door elke van deze 12 deelgroepen worden gegenereerd. Deze cijfers zijn verkregen uit enquêtes tijdens het onderzoek door het Verkeershuis en geverifieerd op basis van de gegevens uit de tellingen door het verkeershuis en de Plus-enquêtes uit 2011 en 2013. De kolom telt op naar 100%.

In de derde tot en met de zesde kolom zijn de verwachte effecten weergegeven op de omzet per deelgroep en per effect. Hierbij zijn de aannames zoals in 2.1. en 2.2. toegepast. De vier effecten kunnen niet zomaar bij elkaar worden opgeteld, omdat zij ook weer op elkaar inwerken. Als er bijvoorbeeld een vermindering van 40% optreedt door extra reistijd en een vermindering van 50% door het wegvallen van het verkeer in de ene richting tijdens de bouw, is het totale effect geen 90% maar ongeveer 70% omdat verkeer dat vanwege het ene effect al wegblijft niet nog een keer kan wegvallen vanwege het andere effect. In de zevende kolom (gezamenlijke effecten) is door ons een schatting gemaakt van het omzeteffect dat de verschillende effecten in de eerdere kolommen gezamenlijk op de omzet van deze

veroorzaken. De laatste kolom, genaamd 'index' betreft een vermenigvuldiging van het cijfer uit de tweede kolom met het getal dat ontstaat door het gezamenlijke effect af te trekken van 100, gedeeld door 100. De totalen van de laatste kolom laten het deel zien van de totale omzet dat overblijft na aftrek van alle negatieve (of positieve) omzeteffecten die voor ieder van de 12 subgroepen zijn berekend.

Deze berekening laat zien dat de verwachte omzeteffecten op de Riebeeck winkelgalerij -7% bedragen als er geen compenserende maatregelen worden getroffen.

Figuur 14: Verwacht omzeteffect dagelijkse goederen Riebeeck winkelgalerij tijdens de bouw

Effecten op omzet dagelijkse goederen Riebeeckgalerij tijdens de bouw							
Herkomst bezoekers	Huidig Percentage van omzet	Effecten door te weinig parkeerplaatsen op drukke momenten	Effecten door extra omrijtijden	Effecten door verminderde zichtbaarheid	extra effecten tijdelijke verkeersmaatregelen	gezamenlijke effecten	Index
Aangrenzende buurten uit PC 1221 en 1223 - overzijde spoor	19,8%						16,6%
Auto voorkant	0,5%	-3%	-40%	0	-50%	-71%	0,2%
Auto achterkant	6,6%	-3%	-40%		0%	-41%	3,9%
Fiets	6,9%				-0,5%	-0,5%	6,8%
Voetganger	5,8%				-0,5%	-0,5%	5,8%
Aangrenzende buurten uit PC 1212 en 1213, zelfde zijde spoor	62,3%						61,4%
Auto voorkant	1,6%	-3%	-40%	0	3%	-40%	0,9%
Auto achterkant	17,2%	-3%		0	3%	0%	17,2%
Fiets	10,0%					-0,5%	10,0%
voetganger	33,5%					-0,5%	33,3%
Totaal overig en buiten H'sum	17,9%						14,4%
Auto voorkant	2,0%	-3%	-40%	-5%	-50%	-72%	0,6%
Auto achterkant	9,0%	-3%			-20%	-22%	7,0%
Fiets	1,3%					0%	1,3%
Voetganger	5,5%					0%	5,5%
Totaal	100%						93%

Verwacht omzeteffect na voltooiing tunnel :- 4%

In figuur 15 staan de effecten op de omzet van dagelijkse goederen in de Riebeeck winkelgalerij weergegeven na afronding van de tunnel. Het figuur laat zien dat het totale te verwachten omzeteffect na afronding van de tunnel in totaal uitkomt op -4% als er geen compenserende maatregelen worden getroffen.

Figuur 15: Verwacht omzeteffect dagelijkse goederen Riebeeck winkelgalerij na voltooiing tunnel

Effecten op omzet dagelijkse goederen Riebeeckgalerij voltooiing tunnel							
Herkomst bezoekers	Huidig Percentage van omzet	Effecten door te weinig parkeerplaatsen op drukke momenten	Effecten door extra omrijtijden	Effecten door verminderde zichtbaarheid	Extra effecten door vermindering barrières	Gezamenlijke effecten	Index
Aangrenzende buurten uit PC 1221 en 1223 - overzijde spoor	19,8%						17,0%
Auto voorkant	0,5%	-3%	-40%	0	1%	-41%	0,3%
Auto achterkant	6,6%	-3%	-40%		1%	-41%	3,9%
Fiets	6,9%				1%	1%	6,9%
Voetganger	5,8%				1%	1%	5,9%
Aangrenzende buurten uit PC 1212 en 1213, zelfde zijde spoor	62,3%						62,1%
Auto voorkant	1,6%	-3%	-40%	0	1%	-41%	0,9%
Auto achterkant	17,2%	-3%		0	1%	-2%	16,8%
Fiets	10,0%				2%	2%	10,2%
voetganger	33,5%				2%	2%	34,2%
Hilversum overig en buiten Hsum	17,9%						16,9%
Auto voorkant	2,0%	-3%	-40%	-5%	1%	-43%	1,1%
Auto achterkant	9,0%	-3%			1%	-2%	8,8%
Fiets	1,3%					1%	1,3%
Voetganger	5,5%					1%	5,6%
Totaal	100%						96%

3 Oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk worden verschillende oplossingsrichtingen aangedragen ter compensatie van vier problemen die ontstaan tijdens de aanleg en/of na realisatie van de tunnel onder de Oosterengweg en die zorgen voor negatieve effecten op de omzet. Het gaat om de volgende vier problemen:

1. Parkeertekort (paragraaf 4.1);
2. Verminderde zichtbaarheid vanaf Oosterengweg (paragraaf 4.2);
3. Extra reistijd van auto's die nu aan de Oosterengweg langsparkeren en straks de wijk in moeten rijden om aan de achterkant te parkeren (paragraaf 4.3);
4. Verminderde bereikbaarheid en rommelig beeld tijdens de bouw van de tunnel (paragraaf 4.4).

In dit hoofdstuk worden deze problemen kort nader toegelicht en worden vervolgens diverse maatregelen beschreven die het omzetverlies als gevolg van deze problemen kunnen beperken.

3.1 Parkeertekort: probleem en oplossingsrichtingen

Er zullen als gevolg van het verdwijnen van parkeerplaatsen aan de Oosterengweg lichte parkeertekorten ontstaan op drukke tijdstippen: eind van de middag en zaterdagochtend. Om de parkeerdruk altijd onder de 85% te houden (kritieke grens) zijn er 7 extra parkeerplaatsen nodig. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de eventuele uitbreiding van de PLUS.

Bij eventuele uitbreiding van de PLUS zullen er extra parkeertekorten ontstaan. Door de eventuele uitbreiding zullen er meer parkeerplaatsen verdwijnen (minimaal 7) en wordt er tegelijkertijd juist extra klandizie aangetrokken. We gaan uit van een minimaal tekort van 15 parkeerplaatsen. Aangezien de vergrote, verbouwde en gemoderniseerde PLUS ook extra klanten zal trekken, kan worden uitgegaan van een tekort van ongeveer 21 plekken (compensatie van vak 8 en 9), ook al blijft dit een ruwe schatting en hebben wij geen onderzoek gedaan naar de extra verkeersaantrekkende werking van de nieuwe PLUS.

In de volgende figuur, 15A, die is afgeleid van figuur 15 op de vorige pagina uit Hoofdstuk 2, is het negatieve effect van het parkeertekort weggelaten en zijn alle andere effecten nog aanwezig. Het totale omzeteffect is in deze tabel -3%, waardoor we kunnen aannemen dat de parkeertekorten die zullen ontstaan verantwoordelijk zijn voor 1% omzetverlies. Daarbij is géén rekening gehouden met uitbreiding van PLUS, maar alleen met het verdwijnen van de parkeerplaatsen in vak 8 en 9.

Figuur 15-A: schatting omzeteffecten bij compensatie van het parkeertekort

Effecten op omzet Riebeeckgalerij na voltooiing tunnel ZONDER PARKEERTEKORT							
Herkomst bezoekers	Huidig Percentage van omzet	Effecten door te weinig parkeerplaatsen op drukke momenten	Effecten door extra omrijtijden	Effecten door verminderde zichtbaarheid	extra effecten door vermindering barrières	gezamenlijke effecten	Index
Aangrenzende buurten uit PC 1221 en 1223 - overzijde spoor	19,8%						17,1%
Auto voorkant	0,5%	0%	-40%	0	1%	-39%	0,3%
Auto achterkant	6,6%	0%	-40%		1%	-39%	4,0%
Fiets	6,9%				1%	1%	6,9%
Voetganger	5,8%				1%	1%	5,9%
Aangrenzende buurten uit PC 1212 en 1213, zelfde zijde spoor	62,3%						62,7%
Auto voorkant	1,6%	0%	-40%	0	1%	-39%	1,0%
Auto achterkant	17,2%	0%		0	1%	1%	17,3%
Fiets	10,0%				2%	2%	10,2%
voetganger	33,5%				2%	2%	34,2%
H'iversum overig en buiten H'sum	17,9%						17,2%
Auto voorkant	2,0%	0%	-40%	-5%	1%	-41%	1,2%
Auto achterkant	9,0%	0%			1%	1%	9,1%
Fiets	1,3%					1%	1,3%
Voetganger	5,5%					1%	5,6%
Totaal	100%						97,0%

Oplossing P1: Verplaatsen KwikFit

Het bedrijf KwikFit is 100% georiënteerd op autoklanten en ligt straks niet meer aan een doorgaande weg. KwikFit denkt momenteel na over een mogelijke andere locatie in Hilversum Zuid. Wanneer er sprake zou zijn van een verplaatsing van KwikFit, dan kan er een fysieke doorbraak worden gemaakt door het slopen van het lage gedeelte van de werkplaats, waardoor het parkeerterrein van de KwikFit in verbinding kan worden gebracht met de achterkant van de Riebeeck winkelgalerij. Er komen dan ongeveer 20 parkeerplaatsen bij, afhankelijk van de inrichting. Het tekort van 7 plaatsen wordt ruimschoots gecompenseerd en er zou zelfs voldoende ruimte zijn als de Plus wordt uitgebreid.

Oplossingsrichting P1	Verplaatsen KwikFit (20 extra parkeerplaatsen)
Aandachtspunten:	Wat gebeurt er met het overblijvende pand van KwikFit zelf (onder de appartementen? Mogelijke nieuwe invulling met minder auto-afhankelijk bedrijf. Versterken plein-effect boven de tunnel. IJssalon? Koffiezaak?
Acties:	Gemeente en eigenaar: - Onderzoeken andere locatie KwikFit in Hilversum Zuid - Zoeken van nieuwe huurder voor de vrijkomende winkelruimte
Probleemoplossend vermogen:	100%, ook bij uitbreiding PLUS
Kosten:	€€€ (relatief dure oplossing) Uitplaatsen KwikFit, doorbreken pand, herinrichting parkeerterrein

Oplossing P2: Vergroting mogelijkheden kortparkeren aan de achterzijde van de Riebeeck winkelgalerij in combinatie met het vinden van 7 extra parkeerplaatsen ergens in de nabije omgeving.

Een tweede oplossingsrichting betreft het vergroten van de mogelijkheden tot kortparkeren bij de ingang aan de achterzijde van de Riebeeck winkelgalerij.

Zo kan er strikter door de politie worden gehandhaafd in de blauwe zone in de Willem Bontekoestraat. In deze blauwe zone wordt nu niet of nauwelijks door de politie gehandhaafd. Handhaving kan ervoor zorgen dat illegale langparkeerders elders hun heil gaan zoeken.

Een andere mogelijkheid bestaat uit het vergroten van de blauwe zone zodat er meer plekken voor kort parkeren beschikbaar komen. Medewerkers en bewoners gaan dan elders parkeren, zodat de beschikbare plekken voor bezoekers van het winkelcentrum zijn.

Een andere mogelijkheid betreft het afsluiten van het parkeerterrein P6 met een slagboom waar klanten maximaal 1 uur mogen parkeren. Men trekt een kaartje en ruilt dit om bij de kassa voor een uitrij kaart. Iemand moet aanspreekbaar zijn als men de uitrij kaart kwijt is of langer heeft geparkeerd; men moet dan betalen om eruit te kunnen. Bevoorrading en toegang parkeergarage zit ook achter de slagboom, dus hiervoor moet een oplossing worden gevonden.

Ook zou er een strook voor "runshoppers" in de blauwe zone aan de Willem Bontekoestraat kunnen worden ingericht. Concreet betekent dit dat er differentiatie wordt aangebracht in de blauwe zone voor kort en zeer kort parkeren. De plekken direct voor de deur zijn dan voor de 'runshoppers' die maximaal een half uur op deze plek mogen staan. De plekken wat verder weg zijn dan voor maximaal 2 uur parkeren.

Deze oplossing werkt alleen goed in combinatie met het vinden van 7 extra parkeerplaatsen voor bewoners en personeel elders in de nabije omgeving. Tussen 16 en 20 uur en op de zaterdagmorgen zijn er op dit moment geen parkeerplaatsen beschikbaar, zodat het vrij spelen van parkeerplaatsen voor kort parkeren op deze tijdstippen tot tekorten leidt.

Oplossingsrichting P2		Vergroting mogelijkheden kortparkeren aan de achterzijde
Aandachtspunten:		
Acties:	Striktere handhaving blauwe zone Vergroting blauwe zone Eventueel afsluiten parkeerterrein met slagboom Strook voor runshoppers aan de Willem Bontekoestraat	
Probleemoplossend vermogen:	80% (op voorwaarde dat er alternatieve parkeergelegenheid voor bewoners en personeel wordt gecreëerd). Deze oplossing biedt onvoldoende soulaas bij uitbreiding van de PLUS markt.	
Kosten:	€ (relatief goedkope oplossing)	

Oplossing P 3: Stimuleren fietsen en lopen

Een oplossingsrichting is om buurtbewoners te stimuleren om op de fiets of te voet naar het winkelcentrum te komen. Uit onderzoek van TNO uit 2010 (Stimuleren van fietsen naar het werk), blijkt dat financieel economisch maatregelen gericht op het onaantrekkelijker maken van de auto ten gunste van de fiets het meest effectief zijn, met name het invoeren en/of verhogen van de parkeerkosten. Overigens worden door TNO de effecten niet gekwantificeerd. Wat betreft infrastructurele maatregelen blijkt een combinatie van het verminderen en/of verplaatsen van het aantal parkeerplekken en het verbeteren/uitbreiden van de fietspaden het meest effectief. Ook wordt een redelijk effect verwacht van maatregelen die het comfort en gemak van de fietser vergroten (verbeteren doorstroming bij verkeerslichten en verbeteren/ uitbreiden fietsenstallingen). In dit specifieke geval van de Riebeeck winkelgalerij zullen de parkeerkosten niet verhoogd worden. Ook de parkeercapaciteit voor auto's zal waarschijnlijk niet sterk afnemen. Wel komen er infrastructurele maatregelen die het fietsen stimuleren (gemakkelijke overstek van de Oosterengweg, en niet meer wachten voor het spoor).

We kunnen concluderen dat de belangrijke pushfactoren voor het stimuleren van fietsen (moeilijk of duurder maken van autoparkeren) grotendeels ontbreken, maar er zijn wel (beperkt) effectieve infrastructurele maatregelen voorzien. Al met al nemen wij aan dat er een beperkt effect mag worden verwacht van 0 tot maximaal 5% reductie van de autoverplaatsingen van buurtbewoners ten gunste van de fiets en lopen. Stimuleringsacties om mensen op andere gedachten te brengen helpen daarbij. Voorbeelden zijn bandenplakacties, fietstassen met korting, draagtassen met korting, et cetera. Ook valt te denken aan thuisbrengservice van boodschappen (tegen een kleine vergoeding, afhankelijk van hoeveelheid boodschappen met internetbestellingen. Dit laatste (thuisbrengen op basis van internetbestelling) wordt binnen enkele jaren toch al gemeengoed bij de meeste supermarkten.

Oplossingsrichting P3		Stimuleren fietsen en lopen
Aandachtspunten:	<ul style="list-style-type: none"> • Creativiteit • Samenwerking 	
Acties:	Gemeente + winkeliers	
Probleemoplossend vermogen:	0-5% van de buurtbewoners die nu met de auto komen krijg je op de fiets of lopend of bestellend via internet in combinatie met thuisbrengservice.	
Kosten:	€ (relatief goedkope oplossing)	

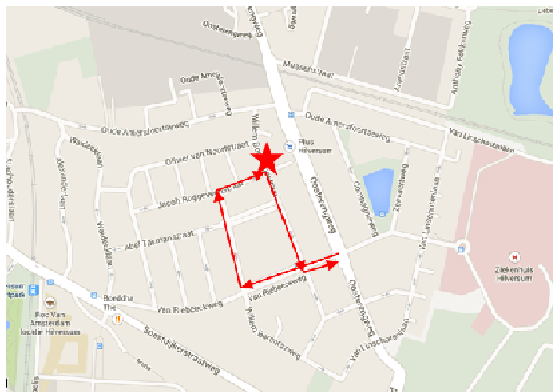
3.2 Verlengde reistijd en lastige routing: probleem en oplossingsrichtingen

Tijdens en na de bouw moet een deel van de automobilisten 3 minuten langer omrijden om van de Oosterengweg naar de parkeerplaatsen aan de Willem Bontekoestraat en terug te komen. Op de onderstaande kaart (figuur 16) is deze lastige routing vanaf de Oosterengweg weergegeven. Auto's die gewend waren aan de voorkant (vak 8 en 9) te parkeren, moeten een relatief lange afstand (700 meter) afleggen via een route die de oriëntatie lastig maakt. Daardoor, en vanwege de langere reistijd neemt de aankoopkans voor hen af met 40%.

Tijdens de bouw zijn automobilisten extra lang onderweg, terwijl na gereedkoming van de tunnel de reistijd weer iets korter wordt doordat de wachttijden voor het spoor tot het verleden behoren. De aannames hieromtrent zijn terug te vinden in hoofdstuk 2.

Voor automobilisten die de situatie niet kennen, is het verwarrend en niet uitnodigend dat ze niet de Willem Bontekoestraat in kunnen rijden, maar dat ze via de Willem Barentzweg en Jacob Roggeveenstraat moeten rijden om bij het winkelcentrum te komen.

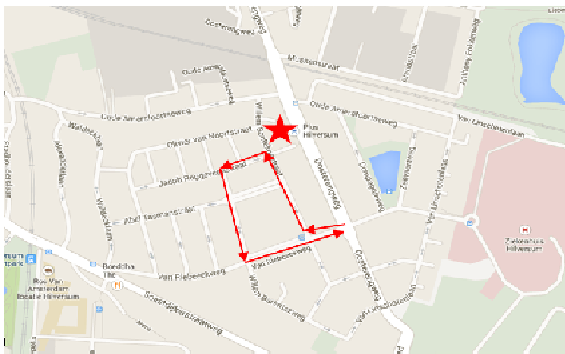
Figuur 16: Route vanaf de Oosterengweg naar de parkeerplaatsen aan de Willem Bontekoestraat



Oplossing VR 1: Circulatie wijk aanpassen

Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer vormt een mogelijke oplossingsrichting voor dit probleem. Als automobilisten direct rechtsaf kunnen slaan vanaf de Oosterengweg en dan vrijwel direct het winkelcentrum kunnen zien liggen, zullen ze eerder geneigd zijn deze route te nemen en het winkelcentrum te bezoeken. De route via de Willem Bontekoestraat (zie figuur 17) is slechts 280 meter.

Figuur 17: Route vanaf de Oosterengweg bij omdraaien van eenrichtingsverkeer

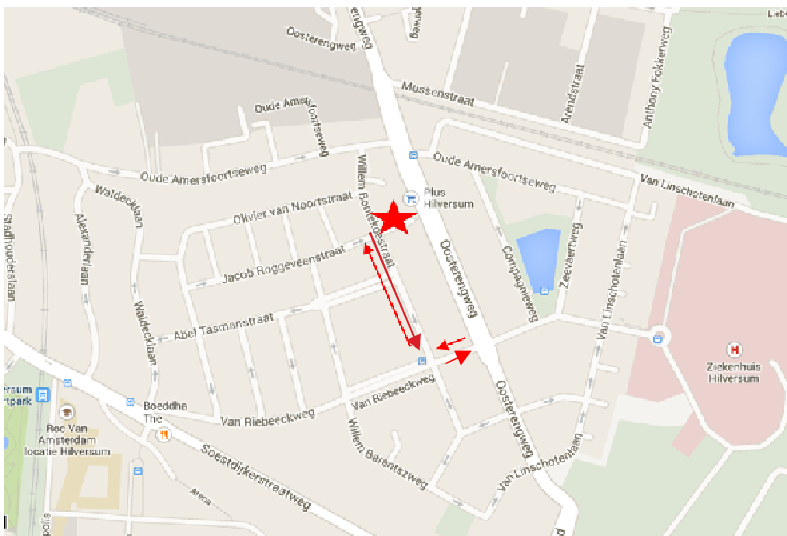


Oplossingsrichting VR 1:	Circulatie wijk aanpassen (omdraaien eenrichtingsverkeer)
Aandachtspunten:	<ul style="list-style-type: none"> - Goede routebegeleiding voor het terugleiden naar Oosterengweg - Mogelijkheden onderzoeken voor 2-richtingsverkeer Willem Bontekoestraat
Acties:	<p>Gemeente Hilversum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onderzoeken mogelijkheden veranderen routing - routing aanpassen (verkeersrichtingen en routingborden)
Probleemoplossend vermogen:	Enige verbetering ten opzichte van de oude situatie want men heeft nog steeds extra reistijd. Het negatieve effect terug gaat van terug van -40% naar -35%
Kosten:	€€ (tussen relatief duur en relatief goedkoop in)

Oplossing VR 2: Tweerichtingsverkeer Willem Bontekoestraat

Door de Willem Bontekoestraat in te richten als tweerichtingsverkeer ontstaat er een logische en gemakkelijker vindbare ontsluiting van de Riebeeck winkelgalerij. Bovendien wordt de omrijtijd 1/3 korter (van 3 naar 2 minuten), zie figuur 18.

Figuur 18: Route bij tweerichtingsverkeer Willem Bontekoestraat



Oplossingsrichting VR 2:	Tweerichtingsverkeer Willem Bontekoestraat
Aandachtspunten:	Herprofilering
Acties:	Gemeente Hilversum: - nader onderzoeken haalbaarheid: herprofilering, behoud bomen en parkeerplaatsen, voldoende ruimte op trottoir
Probleemoplossend vermogen:	Ook de verlengde reistijd wordt 1 minuut korter, waardoor de aankoopkansen minder sterk afnemen. De omzetvermindering voor de betreffende automobilistenklanten gaat van -40% naar -29%.
Kosten:	€€€ (relatief dure oplossing)

- Figuur 15-B is een tweede bewerking van figuur 15. Hierin is het negatieve effect van de routing en verlengde reistijd (dankzij de maatregel) terug gebracht van -40% naar -35%. Er is dus niet uitgegaan van tweerichtingsverkeer in de Willem Bontekoestraat. Wel is aangenomen dat het parkeertekort net als in 15-A is opgelost (van -3% naar 0%)

Een verbeterde routing kan het omzetverlies, zoals uit onderstaande figuur blijkt, nog een half procent verder terugdringen, uitgaand van de situatie waarbij de tunnel klaar is en het parkeertekort is aangepakt.

Figuur 15-B: Omzeteffecten Riebeeckgalerij zonder parkeertekorten en bij aanpassing aanrijroute Bontekoestraat

Effecten op omzet Riebeeckgalerij na voltooiing							
ZONDER PARKEERTEKORT MET AANPASSING ROUTING DOOR DE WIJK							
Herkomst bezoekers	Huidig Percentage van omzet	Effecten door te weinig parkeerplaatsen op drukke momenten	Effecten door extra omrijtijden	Effecten door verminderde zichtbaarheid	extra effecten door vermindering barrières	gezamenlijke effecten	Index
Aangrenzende buurten uit PC 1221 en 1223 - overzijde spoor	19,8%						17,5%
Auto voorkant	0,5%	0%	-35%	0	1%	-34%	0,3%
Auto achterkant	6,6%	0%	-35%		1%	-34%	4,4%
Fiets	6,9%				1%	1%	6,9%
Voetganger	5,8%				1%	1%	5,9%
Aangrenzende buurten uit PC 1212 en 1213, zelfde zijde spoor	62,3%						62,8%
Auto voorkant	1,6%	0%	-35%	0	1%	-34%	1,0%
Auto achterkant	17,2%	0%		0	1%	1%	17,3%
Fiets	10,0%				2%	2%	10,2%
voetganger	33,5%				2%	2%	34,2%
Hilversum overig en buiten H'sum	17,9%						17,3%
Auto voorkant	2,0%	0%	-35%	-5%	1%	-38%	1,2%
Auto achterkant	9,0%	0%			1%	1%	9,1%
Fiets	1,3%					1%	1,3%
Voetganger	5,5%					1%	5,6%
Totaal	100%						97,5%

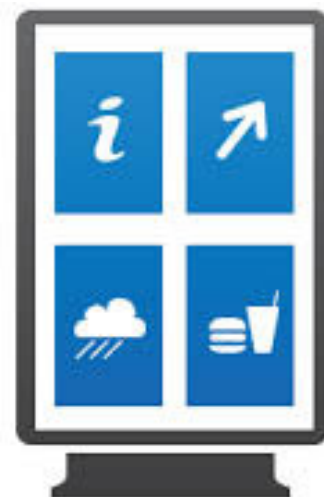
3.3 Verminderde zichtbaarheid: omschrijving en oplossingsrichtingen

De Riebeeck winkelgalerij is minder goed zichtbaar tijdens en na de realisatie van de HOV-tunnel voor het autoverkeer. Dit leidt er toe dat vooral toevallige impulsaankopen van toevallige autopassanten minder vaak plaats zullen vinden. Hierdoor gaat overigens een zeer klein deel van de omzet verloren, zoals blijkt uit figuur 15 in hoofdstuk 2, wordt dit geschat op 0,1% van het totaal, waardoor het compenseren van dit effect weinig tot geen invloed heeft op de totale omzeteffecten. Een verbetering van de zichtbaarheid kan misschien nog wel een positief omzeteffect bewerkstelligen, bijvoorbeeld bij de vele bezoekers van het nabij gelegen ziekenhuis. Wij hebben de eventuele positieve omzeteffecten echter niet berekend.

Oplossing Z1: Dynamische verwijzingen

Een oplossing voor de negatieve effecten als gevolg van de verminderde zichtbaarheid is het bieden van dynamische informatie. Het gaat dan om het plaatsen van lichtgevende borden met, zo mogelijk, wisselende informatie over winkels, aanbiedingen en misschien ook informatie over de parkeersituatie. Idealiter worden deze verwijzingen en informatie op drie punten geplaatst: vóór de kruising (van beide kanten) en op de kruising met de Van Riebeeckweg.

Oplossingsrichting Z1:	Creatieve en opvallende dynamische verwijzingen
Aandachtspunten:	Verkeersveiligheid
Acties:	Ondernemers en gemeente -Bedenken creatieve manier van gezamenlijke informatievoorziening -Faciliteren dynamische informatievoorziening in de wijk
Probleemoplossend vermogen:	100% van het probleem en misschien zelfs een verhoging van de aandacht bij passanten (niet onderzocht).
Kosten:	€€ (tussen relatief duur en relatief goedkoop in)



3.4 Extra maatregelen tijdens de bouw

De Riebeeck winkelgalerij is minder goed bereikbaar tijdens de realisatie en de bouwwerkzaamheden. Ook ziet de Riebeeck winkelgalerij er minder aantrekkelijk uit achter de bouwplaats. Dit zal leiden tot minder passanten en klanten. Deze situatie zal leiden tot 3% extra omzetvermindering tijdens de bouwperiode (zie het verschil tussen figuur 14 en figuur 15) bij ongewijzigd beleid.

Oplossing B1: Extra acties en promoties

De meeste bezoekers van de Riebeeck winkelgalerij komen uit de directe omgeving. Door middel van extra en/of ludieke acties en reclame/promoties kan een bezoek aan de verschillende winkels gestimuleerd worden en kunnen nieuwe klanten worden gelokt tijdens de aanleg en de realisatiefase.

WIJ ZIJN GEWOON BEREIKBAAR!
3 MAART - 11 MEI 2013



Oplossing B2: Bouwschuttingen gebruiken

Een bouwschutting is een tijdelijke en vaak noodzakelijke wand om een werkterrein van de openbaar toegankelijke ruimte af te schermen. In overleg met de gemeente kan gekeken worden naar de mogelijkheden om verwijzingen of reclame aan te brengen op de bouwschuttingen die geplaatst gaan worden tijdens de aanleg van de tunnel naar Dergelijke verwijzingen of ander beeldmateriaal op de wanden geeft tevens een vriendelijker beeld voor de passant tijdens de bouwfase.

Oplossingsrichting B2:	Bouwschuttingen gebruiken
Aandachtspunten:	
Acties:	Eigenaren en gemeente
Probleemoplossend vermogen:	10%
Kosten:	€ (relatief goedkope oplossing)



Figuur 14-A: effecten op de omzet tijdens de bouw, bij invoering van alle voorgestelde maatregelen.

Effecten op omzet dagelijkse goederen Riebeeckgalerij tijdens de bouw							
Maatregelen: opheffen parkeertekort, rijrichting Bontekoestraat, promotie en acties							
Herkomst bezoekers	Huidig Percentage van omzet	Effecten door te weinig parkeerplaatsen op drukke momenten	Effecten door extra omrijtijden	Effecten door verminderde zichtbaarheid	extra effecten tijdelijke verkeersmaatregelen	gezamenlijke effecten	Index
Aangrenzende buurten uit PC 1221 en 1223 - overzijde spoor	19,8%						17,1%
Auto voorkant	0,5%	0%	-35%	0	-45%	-60%	0,2%
Auto achterkant	6,6%	0%	-35%		0%	-35%	4,3%
Fiets	6,9%				-0,5%	-0,5%	6,8%
Voetganger	5,8%				-0,5%	-0,5%	5,8%
Aangrenzende buurten uit PC 1212 en 1213, zelfde zijde spoor	62,3%						62,3%
Auto voorkant	1,6%	0%	-35%	0	3%	-33%	1,1%
Auto achterkant	17,2%	0%		0	3%	3%	17,7%
Fiets	10,0%					0,0%	10,0%
voetganger	33,5%					0,0%	33,5%
Hilversum overig en buiten H'sum	17,9%						14,9%
Auto voorkant	2,0%	0%	-35%	0%	-45%	-60%	0,8%
Auto achterkant	9,0%	0%			-20%	-20%	7,2%
Fiets	1,3%					0%	1,3%
Voetganger	5,5%					0%	5,5%
Totaal	100%						94%

In bovenstaande figuur 14-a, die een bewerking is van figuur 14 in hoofdstuk 2, zijn de omzeteffecten bij ongewijzigd beleid, tijdens de bouw, (figuur 14) aangepast. In deze figuur is uitgegaan van

- *-oplossen van het parkeerprobleem: effect van -3 naar 0%*
- *-gewijzigde routing Willem Bontekoestraat: effecten van -40 naar -35%*
- *-promoties en acties (effect van -50% naar -45%).*

Alle overige effecten en aannames zijn hetzelfde gebleven

Vervolgens is, net als bij figuur 14, een schatting gemaakt van het gezamenlijke effect per deelgroep en is dit vervolgens opgeteld tot een indexcijfer ten opzichte van de huidige omzet.

Het totale verwachte omzetverlies kan hier, met behulp van de benoemde maatregelen, worden teruggebracht van 7% naar 6%.

3.5 Conclusies maatregelen en vermindering omzetverlies

Maatregelen kunnen niet volledig compenseren

Het is niet mogelijk om met extra compenserende maatregelen het omzetverlies dat ontstaat tijdens en na de bouw van de tunnel in de Oosterengweg volledig te compenseren.

Bij gereedkoming van de tunnel: omzetverlies kan dankzij maatregelen terug van 4% naar 2,5%

De voorgestelde maatregelen om het omzetverlies zoveel mogelijk te beperken (maatregelen parkeren, maatregelen rijrichting Willem Bontekoestraat, maatregelen signalering met infopanelen) kunnen er gezamenlijk voor zorgen dat het omzetverlies na gereedkoming van de tunnel is teruggebracht van 4,0 procent (bij een situatie zonder maatregelen) tot 2,5 procent (bij een situatie met maatregelen).

Tijdens de bouw: het verwachte omzetverlies kan dankzij maatregelen terug van 7% naar 6%

De bovenstaande maatregelen zullen ook tijdens de bouwperiode hun vruchten afwerpen, ook al zal de vermindering van het omzetverlies dan kleiner zijn dan 1,5% aangezien er minder verkeer langs de Riebeeckgalerij komt en er dus ook minder effect bereikt kan worden met de maatregelen.

Daarnaast zijn er maatregelen mogelijk (speciale acties, zichtbaarheid op de bouwschuttingen) om het extra omzetverlies tijdens de bouw tegen te gaan. Dit heeft een licht dempend effect op het omzetverlies.

Toch zal de optelsom aan maatregelen tijdens de bouw het omzetverlies slechts met 1 procent kunnen terugbrengen, van 7% naar 6%, zoals blijkt uit figuur 14-A op de vorige pagina.

Nader te onderzoeken maatregelen

Een mogelijk tweerichtingverkeer in de Willem Bontekoestraat zou het omzetverlies na de bouw nog wat verder kunnen terugbrengen, doordat er een logischer route van en naar de Riebeeck winkelgalerij ontstaat en er bovendien sprake is van een 30% kortere extra reistijd. Deze wordt terug gebracht van 3 minuten naar 2 minuten. Mocht het mogelijk zijn deze maatregel in te voeren dan moet gedacht worden in de orde van ongeveer een half procent van het totale omzetverlies dat extra kan worden gecompenseerd, uitgaand van de situatie waarbij de bouw van de tunnel is afgerond.

Uitbreiding PLUS-markt

Slechts één voorgestelde maatregel op het gebied van parkeren kan ertoe leiden dat een eventuele uitbreiding van de Plus-markt mogelijk is zonder dat er een parkeertekort, en daarmee een effect op de omzet, ontstaat. Dit is de hierboven beschreven verplaatsing van de KwikFit.

