

RAPPORT

Haalbaarheid en effecten van een milieuzone of zero emissie zone voor Hilversum

Onderzoek naar toekomstscenario's ten behoeve van de Mobiliteitsvisie 2040 voor Hilversum

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BH6547TPRP2102042150

Status: Definitief/P01.01

Datum: 17 maart 2021



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Haalbaarheid en effecten van een milieuzone of zero emissie zone voor
Hilversum
Referentie: BH6547TPRP2102042150
Status: P01.01/Definitief
Datum: 17 maart 2021
Projectnummer: BH6547

Opgesteld door: Marten Bolt, Erik Regterschot

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door: Joep Coopmans

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleenvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	2
2	De principes van een milieuzone en ZE-zone	3
2.1	Milieuzone: relatief onvoldoende juridische grond voor invoering	3
3	Beschrijving situatie Hilversum	7
3.1	Beleidscontext Hilversum en omgeving	7
3.2	Gebiedsbeschrijving en mogelijke omvang van de zone	7
4	Effecten (baten) en kosten van milieuzone of ZE-zone	9
4.1	Baten van de ZE-zone	9
4.2	Kosten van de ZE-zone	11
4.3	Reflectie op de drie zonevarianten	13
5	Consolidatie en advies	14
	Bijlage 1: Toelichting milieuzones en ZE-zones	15
	Bijlage 2: Toelichting typen milieuzones en ZE-zone in Nederland	16
	Bijlage 3: Toelichting gemeentelijke kosten	22
	Bijlage 4: Toelichting beleidscontext	24

1 Inleiding

De gemeente Hilversum is bezig met de ontwikkeling van een “Mobiliteitsvisie 2040”. Deze mobiliteitsvisie beoogt een inspirerend beeld van verkeer en vervoer van de toekomst over een langere periode in de gemeente weer te geven; een beeld van de bereikbaarheid en leefbaarheid in Hilversum in 2040.

In het kader van de ontwikkeling van deze visie worden verschillende scenario’s ontwikkeld en getoetst. Eén van de mogelijke scenario’s is het instellen van een milieuzone of zero emissie zone voor het centrumgebied, om de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken.

De gemeente Hilversum heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven een eerste verkenning te verrichten naar de mogelijkheden hiervan. Deze rapportage geeft de resultaten van deze verkenning.

2 De principes van een milieuzone en ZE-zone

2.1 Milieuzone: relatief onvoldoende juridische grond voor invoering

Een milieuzone is een gebied binnen een gemeente waarin bepaalde categorieën (diesel)voertuigen geweerd worden die relatief veel schadelijke stoffen uitstoten. Het doel van een milieuzone is om de luchtkwaliteit te verbeteren, en daarmee het verminderen van gezondheidsschade (onder andere hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen) en vroegtijdige sterfte. In bijlage 1 wordt meer gedetailleerde informatie uitgebreider toegelicht.

In Nederland moet voor de invoering van een milieuzone met name de luchtkwaliteit (en de verbetering daarvan) goed onderbouwd moet worden. In Hilversum ligt een dergelijke onderbouwing vanuit luchtkwaliteit niet voor de hand. De luchtkwaliteit is dermate goed dat nergens de Europese normen worden overschreden. De concentraties fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) zijn door de jaren heen (2008 tot en met 2017) op de twee meetlocaties in Hilversum en Laren gemeten. Hieruit is gebleken dat op de meetlocatie Hilversum aan de Europese luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan.¹

De grondslag voor een milieuzone is het verbeteren van luchtkwaliteit. Op het moment dat de luchtkwaliteit relatief goed is (dat wil zeggen: geen wettelijke knelpunten) is het invoeren van een milieuzone juridisch ingewikkeld. Er moet dan worden aangetoond dat met invoering van de zone (eventueel als onderdeel van een breder maatregelpakket rondom luchtkwaliteit) de luchtkwaliteit zal verbeteren. Bovendien moet de maatregel ingebed zijn (en voortvloeien uit) een beleidsopgave. Een dergelijke opgave op het gebied van luchtkwaliteit is in Hilversum niet expliciet geformuleerd.

Kortom: de juridische onderbouwing voor een milieuzone is in Hilversum lastig. Een rechter zal altijd toetsen of ook andere (minder ingrijpende) maatregelen zijn overwogen die een vergelijkbaar resultaat voor de luchtkwaliteit hebben. Een dergelijke afweging, veelal gedaan vanuit een bredere beleidscontext en selectie van maatregelen, is in Hilversum niet aan de orde. Ook de effectiviteit van een milieuzone ten opzichte van een ZE-zone is relevant. Met een ZE-zone zijn de te verwachten effecten op luchtkwaliteit én andere indicatoren (geluid, klimaat) veel groter. Een ZE-zone ligt ook om die reden meer voor de hand voor Hilversum.

Kortom, het invoeren van een milieuzone in Hilversum is niet noodzakelijk en niet aan te bevelen. Bovendien is het zo dat de praktijk elders in den lande zo is dat gemeenten geen nieuwe milieuzones invoeren maar een zero emissie zone (zie onder)².

ZE-zone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtauto's): voldoende grond voor invoering

Bij wet³ is geregeld dat gemeenten vanaf 2025 de mogelijkheid krijgen om een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in te stellen, ook wel 'Zero Emissie (ZE)-zones' genoemd. Daar mogen alleen bestel- en vrachtovertuigen in rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. De basis voor deze zones is gelegd in het Nederlandse Klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord is opgesteld naar aanleiding van internationale afspraken op de VN-klimaatop in Parijs: de Conference of Parties, COP21. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat de 30-40 grotere gemeenten in Nederland allemaal een ZE-zone invoeren. Deze afspraak is onlangs geconcretiseerd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ("UAS"). De UAS is op 9 februari 2021 ondertekend door Rijk, vertegenwoordigende partijen vanuit het bedrijfsleven en diverse gemeenten. Het doel van de UAS is het

¹ Bron: RIVM-rapportages luchtkwaliteit: <https://www.rivm.nl/publicaties/jaarrapportage-2016-luchtmeetnet-ibp-hilversum>

² De enige uitzondering is Haarlem; maar daar laat de luchtkwaliteit nog te wensen over én is een milieuzone al aangekondigd in het coalitieakkoord.

³ RVV 1990: voluit Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-01-01>

bereiken van een duurzame en efficiënte stadslogistiek om de luchtkwaliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken.

De insteek van de UAS is dat in 2021 de 30 tot 40 grote gemeenten in Nederland besluiten om in 2025 een ZE-zone invoeren. De primaire gronden hierbij zijn de klimaatdoelstellingen. In totaal zal door de invoering van diverse zones in Nederland ongeveer 1Mton (koolstofdioxide) CO₂-reductie worden gerealiseerd (aldus Klimaatakkoord⁴).

ZE-zone: (nog) geen wettelijke verplichting

Gemeenten bepalen zelf of ze de zero-emissiezone al dan niet in zetten. Het is nog geen verplichting. Wel is opgenomen in de UAS dat mochten er in 2025 nog onvoldoende zones zijn gerealiseerd, dat het Rijk wettelijke maatregelen zal nemen om de zero-emissiezones vóór 2030 af te dwingen (artikel 2 UAS). Hilversum is één van de G40-gemeenten; de groep die door het Rijk wordt aangesproken om een ZE-zone in te voeren. Om die reden zal de gemeente Hilversum een uitspraak moeten doen of ze ook een ZE-zone voor stadslogistiek denkt in te voeren. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de gemeenten die een dergelijk besluit al hebben genomen of in voorbereiding hebben.

De belangrijkste afspraken in de UAS met betrekking tot de zero emissie zones zijn:

- **Geografie ZE zone:** de omvang van de zone is het stadscentrum (het zwaartepunt voor stadslogistiek) en eventueel omliggende wijken. Het achterliggende idee is dat de zone met name betrekking heeft op stadslogistiek, en niet op andere vormen van logistiek (denk aan langeafstandsvervoer van en naar bedrijventerreinen). De zone beperkt zich om die reden tot bewoond gebied. Industriegebieden vallen dus buiten de zone.
- **Type voertuigen:** Afspraken hebben alleen betrekking op vrachtauto's en bestelauto's ingericht voor het vervoer van goederen. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone, moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat zijn.
- **Nieuwe voertuigen:** Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet, moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone in te mogen.
- **Overgangsregeling vrachtauto's:** Emissieklasse 6-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie), mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
- **Plug-in hybride vrachtauto's** hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden. Het Rijk is verantwoordelijk voor deze oplossing.
- **Overgangsregeling bestelauto's:** Bestelauto's met minimaal emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Bestelauto's met minimaal emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- **Lokaal maatwerk:** Door gemeenten kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend, zoals dat nu ook gebeurt bij de milieuzones. Hierbij kan gedacht worden aan ontheffingen op basis van financiële draagkracht, bijzondere voertuigen of voor onvoorzienbare omstandigheden (hardheidsclausule). De insteek van alle partijen is om ook dit lokaal maatwerk in goed overleg gezamenlijk uit te werken in de komende jaren.
- **Vooraankondiging:** Een gemeente kondigt de intentie om een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren, minimaal 4 jaar van tevoren aan. Dit kan bijvoorbeeld via een vermelding in de mobiliteitsvisie.

⁴ Bron: Klimaatakkoord, <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

Om te bepalen of de afspraken richting 2025 reëel zijn én blijven, wordt de beschikbaarheid en betaalbaarheid van uitstootvrije voertuigen jaarlijks gemonitord. In 2024 is een landelijk evaluatiemoment voorzien. De uitkomsten hiervan kunnen eventueel leiden tot aanpassingen in het beleid.

ZE-zone vaak onderdeel van breder plan van aanpak “verduurzaming stadslogistiek”

Een ZE-zone is in bijna elke gemeente een onderdeel (of sluitstuk) van een breder plan van aanpak gericht op verduurzaming van logistiek. Bijvoorbeeld rondom aanscherping van venstertijden, logistieke hubs, bundeling van specifieke stromen of bouwlogistiek. Daarbij geldt ook dat vaak het (lokale) bedrijfsleven trekker is van een of meerdere acties (vaak op het gebied van bundeling, vergelijkbaar met ondernemersinitiatief rond ‘De Gijsbrecht’ in Hilversum). Het verdient hoe dan ook aanbeveling om in overleg met het regionale en lokale bedrijfsleven tot dergelijke afspraken te komen, om zodoende ook een gedragen ZE-besluit te komen. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een convenant of een gezamenlijk plan van aanpak. Goede voorbeelden hiervan zijn Leiden, Groningen, Amsterdam en Utrecht. De ervaring leert dat bedrijven hier graag over meedenken, zodat zij ‘weten waar ze aan toe zijn’. Hun ervaring en praktijkkennis is onmisbaar voor een goed werkend systeem.

Overwegingen van diverse gemeenten tot invoering van een ZE-zone

Vanuit de Rijksoverheid is de belangrijkste overweging het effect op het klimaat. De maatregel is immers afkomstig vanuit het Klimaatakkoord en beoogt een bijdrage aan CO₂-reductie volgens PBL van 1,1 - 2,7 Mton. Lokaal spelen echter vaak andere argumenten:

Leefbaarheid (aantrekkelijke binnenstad)

In gemeenten zoals Groningen en Zwolle was het een belangrijke overweging om leefbaarheid en de aantrekkelijke binnenstad centraal te stellen, en de overlast van gemotoriseerd verkeer (ongewenste en verkeersonveilige situaties) terug te brengen. Mensen die flaneren, ontspannen en de binnenstad als verblijfsgebied gebruiken, vinden het onprettig om in de uitlaatgassen te vertoeven. In sommige steden worden parallel ook extra autoluw maatregelen genomen om gemotoriseerd vervoer minder dominant te maken, zoals in Zaanstad of Leeuwarden. Om logistiek als bloedsomloop van de stad wel op orde te houden, worden soms ook experimenten gedaan met overslag in ‘hubs’. Dit zijn locaties waar goederen van grote naar kleinere of schonere voertuigen worden overgeslagen, die wel het zonegebied in mogen. In Hilversum is al een initiatief Stichting Goederenhub Hilversum. Dit is een initiatief vanuit winkeliers op ‘De Gijsbrecht’ en winkeliers in het centrum. Er is een verkenning naar haalbaarheid uitgevoerd door Eco2City.

Luchtkwaliteit

De ZE-zone heeft ook een effect op de luchtkwaliteit. Voor veel gemeenten met een milieuzone (onder andere Utrecht, Rotterdam, Amsterdam) is luchtkwaliteit dan ook een argument om een ZE-zone in te voeren. Uitstootvrije bestel- en vrachtvoertuigen stoten geen luchtverontreinigende stoffen bij de uitlaat uit. De invoering van ZE-zones leidt tot versnelde verschoning van wagenpark dat voor stadslogistiek wordt ingezet. De uitstoot van schadelijke stoffen neemt af. Dit leidt tot een gezonder leefklimaat in de stad en minder schade aan kwetsbare ecosystemen.

Klimaat

In de gemeenten Amsterdam en Rotterdam is de ZE-zone ook substantieel onderdeel van de klimaatdoelstellingen om CO₂-uitstoot terug te dringen. Meestal werken deze gemeenten ook een flankerend maatregelenpakket uit, soms gebaseerd op een eigen lokaal ambitieus klimaatakkoord. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan klimaatopgave Rijk op het gebied van Mobiliteit.

Ter overweging: ZE-zone voor brom- en snorfietsen

Het rijk heeft aan gemeenten de vrijheid gelaten om zelf een ZE-zone voor brom- en snorfietsen in te voeren. Dat kan op basis van bestaand juridisch instrumentarium (via verbodsbord C13 met onderbord).

Het invoeren van een ZE-zone voor brom- en snorfietsen heeft een beperkt klimateffect, maar wel een hoog effect op de gezondheid (blootstelling aan met name koolwaterstoffen en ultrafijnstof) en op geluidspiekbelasting. In Nederland is de ervaring met ZE-zones voor brom- en snorfietsen beperkt. Alleen Amsterdam heeft deze aangekondigd per 2025, in Groningen is deze in onderzoek. In beide gemeenten is deze ZE-zone wel gerelateerd aan de ZE-zone voor stadslogistiek. Het ligt dan ook voor de hand om eerst duidelijkheid te creëren over een zone voor stadslogistiek en daarna de eventuele uitbreiding naar voertuigcategorie brom- en snorfietsen te overwegen.

3 Beschrijving situatie Hilversum

3.1 Beleidscontext Hilversum en omgeving

In het kort: beleidsmatige aanknopingspunten voor een milieuzone of ZE-zone

Vanuit de huidige beleidscontext zien wij de volgende aanknopingspunten voor een milieuzone of ZE-zone:

- Stimuleren van elektrisch vervoer en inzetten op elektrische stadsdistributie (Regionaal Mobiliteitsprogramma, ontwikkeling Mobiliteitsvisie);
- Stimuleren van een aantrekkelijk centrum (Centrumvisie);
- Stimuleren van goede en duurzame bevoorrading (Convenant Vrachtverkeer Gooi- en Vechtstreek).

Daarnaast past een milieuzone of ZE-zone in de regionale beleidskaders, gezien het streven naar duurzame mobiliteit in zowel de Metropoolregio Amsterdam als Gooi- en Vechtstreek. Hierin is de mobiliteit een onderdeel van alle beleidsvelden die met elkaar samenhangen, zoals verstedelijking en duurzaamheid. In bijlage 4 staat de volledige beleidscontext uiteengezet.

Vanuit Stichting Goederenhub Hilversum wordt de instelling van een ZE-zone ook als *mogelijke* maatregel genoemd, waardoor de kans op een succesvolle hub groter wordt. Niet alleen voor het centrum, maar ook voor de Gijsbrecht van Amstelstraat (ook wel 'de Gijsbrecht' genoemd). Dit is overigens een visie van het gebied zelf, niet van de gemeente.

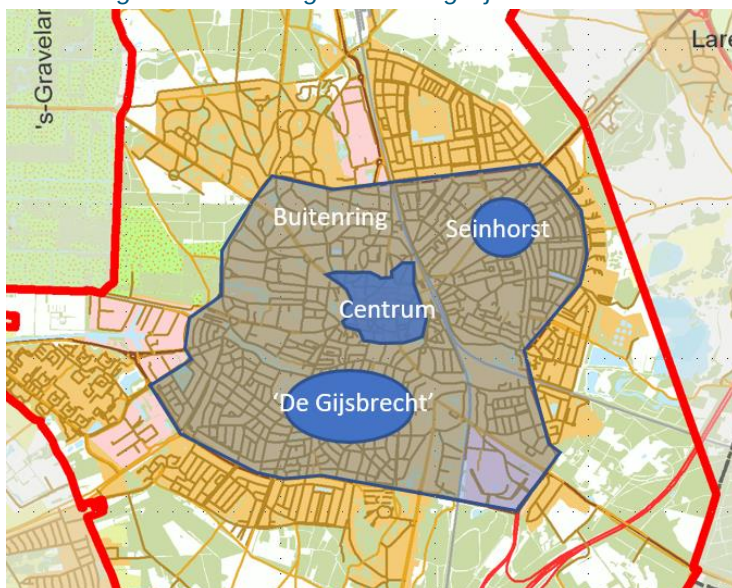
3.2 Gebiedsbeschrijving en mogelijke omvang van de zone

In overleg met de gemeente Hilversum zijn drie varianten onderzocht, die hieronder op de kaart zichtbaar zijn. Het gaat om:

1. Centrum (het gebied binnen de centrumring)
2. Centrum+ (hetzelfde gebied als optie 1, met toevoeging van de winkelgebieden 'De Gijsbrecht' en Seinhorst)
3. Het gebied binnen de Buitenring

De precieze grenzen van deze gebieden zijn nader te bepalen.

Afbeelding 1: Indicatieve grenzen mogelijke varianten



Ad 1

Het gebied binnen de Centrumring (Schapenkamp, Melkpad) omvat het historische centrum van Hilversum, waar langzaam vervoer dominant is, en gemotoriseerd vervoer wordt afgewikkeld via deze Centrumring.

Ad 2

Vlak buiten het centrum bevinden zich twee populaire winkelgebieden:

- winkelgebied De Gijsbrecht (het traject met winkelconcentratie rondom Gijsbrecht van Amstelstraat tussen Neuweg en Bosdrift);
- winkelgebied Seinhorst (het gebied rondom de Jan van der Heijdenstraat en Larenseweg).

De precieze begrenzing van de winkelgebieden is nader te bepalen. De gebieden beslaan tenminste de omliggende straten, zodat overlast aan de randen van het gebied en overloop naar de omliggende straten wordt voorkomen. Belangrijk is tevens dat moet worden voorkomen dat men een fuik inrijdt.

Ad 3

Het gebied binnen de Buitenring, is het gebied binnen de Diependaalselaan (en Kamerlingh Onnesweg, Insulindelaan, Geert van Mesdagweg). Dit is de 'tweede ring' van Hilversum, die het verkeer verdeelt over de verschillende wijken en buurten in en rond Hilversum, en ook aansluit op de snelwegen.

Een grotere zonering dan de Buitenring is niet reëel. Dat gaat in tegen de uitgangspunten van de UAS. Bovendien ligt het niet voor de hand om doorgaande wegen met een bovenlokale functie op te nemen in een zone.

4 Effecten (baten) en kosten van milieuzone of ZE-zone

4.1 Baten van de ZE-zone

Gezien de scope van deze verkenning, zijn de kosten en baten op hoofdlijnen in beeld gebracht.

Beïnvloed wagenpark: indicatie bestel- en vrachtwagens per dag

Een ZE-zone raakt de bestel- en vrachtvoertuigen die een herkomst of bestemming hebben in het gebied. Er zijn geen cijfers van het dagelijks aantal bestel- en vrachtvoertuigen in Hilversum. Er is in 2015 een kentekenonderzoek uitgevoerd in de stad, maar de locaties van dit onderzoek liggen niet binnen de Buitenring. Daarnaast is er geen kordononderzoek uitgevoerd; er is vanuit dit kentekenonderzoek dus geen inschatting te maken van het totale aantal voertuigen dat de stad in of uit gaat.

Om toch een gevoel te krijgen bij het totaal aantal dagelijkse bestel- en vrachtvoertuigen in Hilversum is gebruik gemaakt van de kentallen uit de landelijke effectstudie “Kosten en Baten van Ze-zones”⁵. Daarin is op basis van de kentekenonderzoeken van 10 maatgevende steden de omvang van enkele Nederlandse archetypen steden bepaald. Dit is uitgedrukt in het aantal (ingaaende) passages van bestel- en vrachtauto's in de beoogde ZE- zone die in de kentekenonderzoeken centraal stonden.

Voor een archetype stad met een kleine omvang van de stadslogistiek zijn in het centrum dagelijks 800 bestelauto's en 120 vrachtauto's actief. In het centrum en de omliggende wijken zijn dagelijks 1100 bestelauto's en 150 vrachtauto's actief. Dit kan worden gebruikt als een grove indicatie van het bereik in Hilversum.

CO₂-effect

De effecten op luchtkwaliteit zijn een directe afgeleide van het aantal bestel- en vrachtvoertuigen dat wordt beïnvloed door de ZE-zone. Hoe meer voertuigen uitstootvrij worden, hoe groter het effect op de CO₂-uitstoot. Uit de landelijke effectstudie in steden met vergelijkbare omvang als Hilversum (Amersfoort, Gouda, Assen) blijkt dat de invoering van een ZE-zone leidt tot een totale CO₂-reductie per jaar van ongeveer 3,4 kiloton (enkel kernwinkelgebied) tot 4,6 kiloton CO₂ (centrumgebied plus omliggende wijken).

Luchtkwaliteit

De effecten op luchtkwaliteit zijn een directe afgeleide van het aantal bestel- en vrachtvoertuigen dat wordt beïnvloed door de ze-zone. Voor verschillende gemeenten is door detailonderzoek verricht door Royal HaskoningDHV naar de effecten van een ZE-zone op luchtkwaliteit. Daarbij is gekeken naar NO_x (stikstof(di)oxide), roet (EC) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}). Een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer levert in de zone in 2025 een vermindering van uitstoot EC (35%) en NO_x (30%) op. Voor PM_{2,5} en PM₁₀ gaat het om verminderingen van 9% respectievelijk 2%. Dit komt doordat de uitstoot door slijtage van banden, remmen en wegdek blijft⁶.

Wat betreft de verschillen in luchtkwaliteit tussen de zonevarianten geldt dat de effecten buiten de zone bepaald worden door het uitstralingseffect van de zone.

Geluid

De effecten van een ZE-zone op geluid treden met name op in gebieden waar langzaam wordt gereden. Het bandengeluid is namelijk bij hogere snelheden bepalender dan bij lage snelheden. Dat betekent dat de

⁵ Bron: Landelijke effectstudie Nul Emissie zone Stadslogistiek 2025, Kosten en Baten door BCI en RHDHV, 2019

⁶ Hierbij is rekening gehouden dat in 2025 de nieuwste Euro VI-vrachtauto's en Euro 6-bestelauto's nog vrijgesteld zijn om de ZE-zone in te rijden. Na afloop van de overgangsregeling (naar verwachting in 2030) worden de maximale effecten met een nul-emissiezone behaald.

geluidswinst met name wordt geboekt in die bestemmingsgebieden waar langzaam (stapvoets) wordt gereden. Dat geldt met name voor het voetgangersgebied (waar tijdens venstertijden bevoorraad mag worden). De geluidseffecten differentiëren dus niet sterk tussen de verschillende varianten. Het geluidseffect treedt met name op in de voetgangersgebieden. Het extra effect in gebieden daarbuiten is relatief beperkt. Omdat de overige geluiden overheersend zijn, is deze geluidswinst vooral theoretisch.

Veiligheid

De effecten van de invoering op de ZE-zone op de verkeersveiligheid zijn nog nergens onderzocht; dat geldt in het bijzonder voor de verkeersveiligheid van uitstootvrij en stillere voertuigen. Een positief effect is te verwachten doordat invoering van een zone een prikkel is om over te schakelen op andere modaliteiten. Met name kleine leveringen worden daarbij vaker per fiets of LEV (licht elektrisch voertuig) bezorgd. De opkomst van fietsvervoer is in de verschillende milieuzones en kernwinkelgebieden de afgelopen jaren evident. De verwachting is dat dit toeneemt; zeker wanneer de omvang van een zone niet te groot is; fietsafstanden blijven dan acceptabel.

Bereikbaarheid

Uitstralingseffecten

Qua verkeerskundige effecten kunnen uitstralingseffecten en omrijdbewegingen relevant zijn. Een uitstralingseffect treedt op doordat verkeer met een herkomst of bestemming binnen de zone schoner wordt. Deze voertuigen rijden ook elders in de stad. Daar waar dit aan de zone gerelateerde verkeer buiten de zone rijdt, zullen er ook effecten optreden (minder uitstoot). Deze positieve uitstralingseffecten zijn alleen te achterhalen op basis van uitgebreid kentekenonderzoek. Voor deze verkenning voert dat te ver.

Omrijdeffecten

Verkeer dat door een zone rijdt maar er geen herkomst en/of bestemming heeft (doorgaand verkeer), kan om een zone heen rijden. Er moeten dan wel reële alternatieven zijn om er omheen te rijden. Wanneer deze alternatieven er zijn, kan het verkeer daar toenemen. Omdat het om verkeer gaat dat de zone niet in mag (dieselvoertuigen), kan de uitstoot daar toenemen. Overigens staan daar de positieve effecten uitstralingseffecten dan tegenover; er rijden ook meer schone voertuigen als gevolg van het uitstralingseffect.

In Hilversum zal het doorgaande vracht- en bestelverkeer voor elk van de zonevarianten beperkt zijn. Deze problematiek speelt met name in variant 2 (Centrum+), waarbij het denkbaar is dat doorgaand verkeer op de Gijsbrecht van Amstelstraat een andere route kan kiezen. De vraag is overigens of dit onwenselijk is; de leefbaarheid in de straat (en zone) zal hierdoor verbeteren.

Overlast randen zonegebied

In principe zal al het verkeer ‘verschonen’ dat in de zone moet zijn. Bij een te kleine zone kan echter een ander effect optreden: dieselvoertuigen parkeren aan de rand van het gebied, en de laatste meters worden lopend afgelegd. Dit hoeft niet problematisch te zijn, indien er voldoende parkeer- en laad- en losfaciliteiten zijn rondom het zonegebied. Mocht dit wel als onwenselijk worden gezien, dient het gebied in omvang vergroot te worden. Deze opgave speelt met name voor de variant Centrum+.

Overige maatschappelijke baten: ZE-zone triggert optimalisatie logistiek

Naast de bovengenoemde effecten zijn meer “zachte” baten denkbaar die ook in andere gemeenten worden opgevoerd. Een ZE-zone zorgt niet alleen voor vervanging van brandstof voertuigen naar uitstootvrije voertuigen maar is ook een prikkel voor logistieke optimalisatie. Dat betekent bijvoorbeeld dat de business case voor een hub interessanter wordt (partijen gaan incidentele leveringen eerder uitbesteden aan partijen

met uitstootvrij vervoer) of dat fietsvervoer toeneemt. Dit leidt tot verschillende positieve extra effecten die (nog) moeilijk kwantitatief te duiden zijn zoals:

- Vermindering van logistieke kilometers door vracht- en bestelauto's in de stad;
- Als gevolg hiervan: extra positieve effecten op lucht, geluid, klimaat, veiligheid en bereikbaarheid;
- Een algehele verbetering van de leef- en verblijfskwaliteit in de stad.

4.2 Kosten van de ZE-zone

Gemeentelijke kosten

Invoering van een ZE-zone brengt kosten met zich mee. Op hoofdlijnen zijn bij een ZE-zone de volgende kostencomponenten relevant:

- **ANPR**, kosten voor hardware en software. Hieronder vallen kostenposten voor camera's, kosten in openbare ruimte (plekken van camera's), software, en koppelingen (bv naar ontheffingendatabase).
- **Bebording**, dit zijn de kosten voor de bebording (zoneborden, vooraankondigingsborden); dit betreft zowel de borden zelf als de fundering hiervan.
- **Handhavingskosten**, dit zijn de kosten die samenhangen met handhaving en bestaan uit personele kosten; inzet van boa's, het afhandelen van eventuele camerabeelden en de afhandeling van eventuele bezwaren. De kosten voor eventuele koppelingen tussen de software van handhaving en de camera's worden onder het kopje "ANPR" behandeld.
- **Juridische kosten**, hiertoe rekenen wij de volgende kostenposten:
 - Kosten voor verkeersbesluit(en), bordenplan, plan van aanpak voor Openbaar Ministerie, ontheffingenbeleid en gerelateerde bezwaar en beroepzaken;
 - Aanbestedingskosten voor ANPR (indien van toepassing);
 - Kosten voor privacyrichtlijnen (indien van toepassing);
 - Juridische kosten voor de afhandeling van bezwaren op verleende boetes.
- **Ontheffingen**, de kosten voor het ontheffingenbeleid voor de ZE-zone. Een deel van de ontheffingen zal door het Rijk worden uitgevoerd, een deel valt onder het mandaat van de gemeente. Hiervoor moet beleid worden opgesteld (geschaard onder juridische kosten), moet een portal worden gebruikt voor aanvragen (vaak al aanwezig) en moet koppeling met het handhavingssysteem worden gelegd (vaak al aanwezig).
- **Algemeen projectmanagement**, het projectmanagement (personele uren) dat noodzakelijk is om de ZE-zone te realiseren en beheren. Doorgaans bestaan deze kosten uit een opsomming van uren die gemaakt worden door de algehele projectmanager, een assistent projectmanager en diverse experts die betrokken zijn. Ook de kosten met betrekking tot de bestuurlijke voorbereiding en stakeholdermanagement zijn hierin verwerkt.
- **Communicatiekosten**, dit zijn de kosten die samenhangen met het communiceren van de ZE-zone. Hierbij onderscheiden wij middelen (bijvoorbeeld: informatieborden, advertenties, brieven, een informatiepagina op internet) en personele kosten (medewerkers communicatie).

De kosten zijn voor een deel afhankelijk van de omvang van de zone; hoe groter de zone, hoe meer kosten voor bijvoorbeeld bebording en handhaving (groter gebied, meer voertuigen).

De voornaamste kostenposten zijn investeringen in ANPR-handhaving, bebording, het opzetten van een (digitaal) loket voor het aanvragen van ontheffingen en (extra) personele kosten tijdens implementatiefase. De voornaamste operationele kosten van ZE-zones zijn beheer en onderhoud van ANPR-handhavingssysteem, licentiekosten en de kosten van personeelsinzet voor ontheffingen, management, communicatie en handhaving. Deze kosten nemen gedurende 'inregelperiode' van ongeveer vijf jaar steeds verder af tot een vast bedrag per jaar dat daarna nog nodig is voor beheer en onderhoud, licentie en handhaving.

In tabel 1 staat een fictieve indicatie van investeringskosten. Deze inschatting is gebaseerd op landelijke ervaringscijfers (zie bijlage 3) en zijn weergegeven voor een (theoretische) zone met omvang binnenstad (vergelijkbaar met variant 1 Centrum) en een omvang binnenstad met omliggende wijken (vergelijkbaar met variant 3 Binnen Buitenring).

Tabel 1: Fictieve kostenindicatie op basis van ervaringscijfers

Kosten - investeringen	Centrum	Centrum + omliggende wijken	Opmerking
ANPR-systeem	€ 125.000	€ 170.000	Uitgaande van 5 (klein) tot 7 (groot) camera's, inclusief software/hardware. Lager bij inzet boa's.
Bebording	€ 20.000	€ 70.000	
Ontheffingen	€ 80.000	€ 100.000	Lager bij gebruik bestaand ontheffingenportal
Juridisch	€ 70.000	€ 100.000	
Projectmanagement	€ 120.000	€ 180.000	
Communicatie	€ 80.000	€ 100.000	
Totaal	€ 495.000	€ 620.000	

Kosten – exploitatie	Centrum	Centrum + omliggende wijken	Opmerking
ANPR-systeem	€30.000	€ 40.000	.
Handhaving (jaar 1)	€35.000	€ 70.000	Inzet neemt loop van de tijd af
Ontheffingen (jaar 1)	€ 50.000	€ 100.000	Inzet neemt loop van de tijd af
Projectmanagement (jaar1)	€ 30.000	€ 50.000	Inzet neemt loop van de tijd af
Communicatie (jaar 1)	€ 50.000	€80.000	Inzet neemt loop van de tijd af
Totaal gemiddelde jaarkosten (5 jaar), ca.	€100.000	€ 150.000	

Bron: Landelijke effectstudie Nul Emissie zone Stadslogistiek 2025, Kosten en Baten, BCI en RHDHV, 2019

Belangrijke kanttekening bij bovenstaande kosten is dat de te maken kosten geheel zijn toegedeeld aan het zoneproject. In de praktijk zijn er vaak meerdere projecten die als kostendragers fungeren. ANPR-camera's kunnen bijvoorbeeld voor meerdere doeleinden worden gebruikt, of de kosten voor afhandeling van bezwaren zijn opgenomen als vaste kosten in de organisatie. Dergelijke toedelingen verschillen per gemeente.

Met oog op de drie zone-varianten in Hilversum geldt het volgende: de kosten voor een zonevariant Centrum zijn vergelijkbaar met variant 1 (Centrum). Variant 3 (binnen de Buitenring) is vergelijkbaar met de landelijke variant "Centrum en omliggende wijken". Wat betreft de variant "Centrum+", de kosten hiervan zullen tussen beide varianten in liggen.

Mogelijke subsidie en cofinanciering

Het Rijk biedt gemeenten voorsnog vooral ondersteuning aan de voorkant van het ZE-zone traject: de bestuurlijke voorbereiding en het stakeholdermanagement. Deze ondersteuning loopt via de zogenaamde SPES-subsidie (Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek). Er wordt dan op kosten van het Rijk een expert ter beschikking gesteld aan de gemeente. Hiervoor kan per 1 mei 2021 weer een aanvraag worden gedaan.

Vanuit regio's worden ook landsdelige plannen rondom stadslogistiek opgezet. In Noord-Nederland en Oost-Nederland zijn die al bekend. Vanuit deze landsdelige plannen kunnen BO-MIRT-gelden worden aangevraagd. In Noord-Nederland is dit gedaan en gaat een deel van het geld naar de voorbereiding van APR-handhaving en integrale ontheffingsverlening. De Metropoolregio Amsterdam en/of de provincie Noord-Holland zijn ook voornemens een dergelijk plan op te stellen. Naar verwachting wordt hier voor de zomer 2021 meer over bekend.

Kosten bedrijfsleven

De kosten die het bedrijfsleven maakt voor de inzet van uitstootvrije voertuigen zijn op landelijk niveau onderzocht in de landelijke effectstudie en besproken door Rijk, gemeenten en bedrijfsleven. Met het oog hierop zijn in het kader van de UAS de volgende afspraken gemaakt:

- Overgangsregeling: met oog op de dalende meerprijs van uitstootvrije voertuigen, zijn afspraken gemaakt over een overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's. Bestaande bestelauto's mogen tot 2027 (emissieklasse 5) en 2028 (emissieklasse 6) doorrijden en hoeven nog niet uitstootvrij te zijn. Bestaande vrachtauto's hebben een overgangstermijn tot 2030;
- Subsidieregeling: om de aankoop van uitstootvrije voertuigen de komende jaren te stimuleren en ondernemers hierin tegemoet te komen, is een landelijke subsidieregeling voor bestelauto's geopend (€ 5.000 per auto) en opent later dit jaar een regeling voor vrachtauto's (invulling nog niet bekend);
- Ontheffingen: voor specifieke voertuigen komen landelijke ontheffingen. Denk aan voertuigen met een bijzondere opbouw en langere afschrijvingstermijnen (bv. betonmixers, kraanwagens). Op lokaal niveau is ontheffingsverlening mogelijk voor specifieke gevallen. Ontheffingsvoorwaarden worden komend jaar nader uitgewerkt.

Op basis van dit totaalpakket is de verwachting dat de daadwerkelijke kosten – de zogenaamde *total cost of ownership* van voertuiggebruikers – gemiddeld genomen beperkt zullen zijn. De komende jaren zal op landelijk niveau jaarlijks worden gemonitord of de opgave haalbaar en betaalbaar is voor het bedrijfsleven; daar wordt dan eventueel ook op bijgestuurd.

4.3 Reflectie op de drie zonevarianten

Zone Centrum en Centrum+ meest “kostenefficiënt”

De effecten van een grote zone (variant 3) zijn groter dan die van de andere varianten, maar de kosten liggen ook fors hoger. Daarbij geldt dat de effecten relatief minder hard stijgen dan de kosten. Anders geformuleerd: de kostenefficiëntie van een grote zone is kleiner dan die van een kleine zone. Dat komt door de uitstralingseffecten; veel vracht- en bestelvoertuigen hebben een bestemming in het centrum en / of een van de andere winkelgebieden; daarvan profiteert het omliggende gebied, zonder dat hier een zone hoeft te worden ingevoerd.

Ook de praktijk elders in het land laat zien dat gemeenten vooral kiezen voor een zone met de omvang van het centrum. Voorbeelden hiervan zijn: Groningen, Assen, Zwolle, Amersfoort, Enschede, Leiden, Delft, Den Bosch en Maastricht. Slechts een paar gemeenten hebben een groter gebied benoemd: Haarlem, Tilburg, Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam. Deze gemeenten hebben gekozen om de ZE-zone te laten samenvallen met de huidige milieuzones ter plekke. Interessant voor Hilversum is ook het “model” Zaanstad. Die gemeente heeft gekozen om naast het kernwinkelgebied (Zaandam) ook twee winkelgebieden aan te wijzen (Wormerveer, Krommenie) waar een zone gaat gelden. Dit lijkt op de variant Centrum+.

Fasegewijze aanpak denkbaar: klein starten en dan opschalen

Overigens is het goed denkbaar om te starten met een zone van beperkte omvang en deze later (bijvoorbeeld in 2030) te vergroten. Enschede heeft hiervoor gekozen. Ook in Amsterdam is een stapsgewijze aanpak gehanteerd: eerst het gebied binnen de Ring A10 (2025) en later (2030) de gehele stad.

5 Consolidatie en advies

De gemeente Hilversum heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven een eerste verkenning te verrichten naar de mogelijkheden voor de invoering van een milieuzone of ZE-zone. In dit hoofdstuk volgen de consolidatie en het advies.

Milieuzone is juridisch nauwelijks haalbaar

De grondslag voor een milieuzone is het verbeteren van luchtkwaliteit. Op het moment dat de luchtkwaliteit relatief goed is (dat wil zeggen: geen wettelijke knelpunten) is het invoeren van een milieuzone juridisch ingewikkeld. Er moet dan worden aangetoond dat met invoering van de zone (eventueel als onderdeel van een breder maatregelpakket rondom luchtkwaliteit) de luchtkwaliteit zal verbeteren. Bovendien moet de maatregel ingebed zijn (en voortvloeien uit) een beleidsopgave. Een dergelijk knelpunt met bijbehorende opgave op het gebied van luchtkwaliteit is in Hilversum niet expliciet geformuleerd. Ook de effectiviteit van een milieuzone ten opzichte van een ZE-zone is relevant. Met een ZE-zone zijn de te verwachten effecten op luchtkwaliteit én andere indicatoren (geluid, klimaat) veel groter. Een ZE-zone ligt ook om die reden veel meer voor de hand voor Hilversum.

Inzetten op ZE-zone Stadslogistiek

De ZE-zone sluit aan bij ambities van de gemeente Hilversum, met name de bijdrage aan leefbaarheid. Er zijn raakvlakken met gemeentelijke en regionale beleidsdoelstellingen zoals het stimuleren van elektrisch vervoer, elektrische stadsdistributie, een aantrekkelijk centrum, en een goede en duurzame bevoorrading. Bovendien zijn veel steden in de regio van andere steden in de regio en de provincie, zoals Amsterdam, Amersfoort, Utrecht, Zaanstad, Haarlem en Hoorn. De opdracht vanuit het Rijk voor een ZE-zone is nu nog niet formeel, maar wordt wel een verplichting.

Qua omvang van de zone ligt de variant Centrum+ het meest voor de hand. Dit is het gebied binnen de Centrumring, met de twee grootste Hilversumse winkelgebieden buiten het Centrum: 'De Gijsbrecht' (omdat de gemeente hier al kiest voor een duurzame toekomstgerichte impuls, en omdat de ondernemers op de Gijsbrecht hebben aangegeven de logistiek te willen verduurzamen) en Seinhorst (nog te verkennen).

Het draagvlak van deze ZE-zone binnen de politiek en de maatschappij dient nader verkend te worden. Er lijken kansen te liggen omdat ondernemers zelf al een verkenning hebben laten uitvoeren. 'De Gijsbrecht' heeft grote ambities voor de straat (zie visie Gijsbrecht), het invoeren van een ZE-zone kunnen passen in deze lijn.

Het onderzoeken van deze mogelijkheden kan met een zogenoemde 'SPES-subsidie'. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) geïnitieerd om gemeenten te helpen met de implementatie van zero-emissiezones en in kaart te brengen welke andere maatregelen genomen kunnen worden om tot zero-emissie stadslogistiek te komen. RHDHV is de expert die namens (en op kosten van) het Ministerie deze werkzaamheden kan uitvoeren (ook voor regiogemeenten al gedaan: Almere, Lelystad, Amsterdam, Zaanstad, Haarlem, Vervoerregio Amsterdam, Utrecht en Amersfoort).

Een plan van aanpak voor het vervolg kan op hoofdlijnen in drie stappen worden verdeeld:

1. Ophalen bestuurlijke ambities (gesprek wethouder) lijkt de eerste stap;
2. Nader verkennen maatschappelijk draagvlak en haalbaarheid van een ZE-zone:
 - a. Overleg met belanghebbenden, zoals lokale ondernemers en vervoerders én vertegenwoordigende partijen (denk aan TLN, Evofenedex);
 - b. Opstellen breder plan van aanpak met ingrediënten naast ZE-zone (flankerend beleid)
3. Bestuurlijk besluit over ZE-zone en plan van aanpak.

Bovenstaande drie stappen kunnen worden opgepakt vanuit de SPES-subsidie.

Bijlage 1: Toelichting milieuzones en ZE-zones

Toelichting milieuzone: instrument om luchtkwaliteit te verbeteren

Het doel van een milieuzone is om de luchtkwaliteit te verbeteren en daarmee het verminderen van gezondheidsschade (onder andere hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen) en vroegtijdige sterfte.

Een milieuzone is een gebied binnen een gemeente waarin bepaalde categorieën (diesel)voertuigen geweerd worden die relatief veel schadelijke stoffen uitstoten. Afhankelijk van de toelatingseisen gaat het om een relatief kleine groep oudere voertuigen. Die zijn verantwoordelijk voor vaak een relatief beperkt aantal verreden kilometers, maar vanwege de hoge uitstoot per voertuig dragen ze wel voor een belangrijk deel bij aan de concentraties schadelijke stoffen in de buitenlucht. Het gaat dan vooral om fijnstof (roetdeeltjes, PM_{2,5}, PM₁₀,) en stikstofdioxide (NO₂). Roetdeeltjes worden tot de meest gezondheidsschadelijke stofdeeltjes gerekend. Vooral oudere dieselveertuigen stoten die bovenmatig uit.

Met een milieuzone kan worden bereikt dat lokale pieken in de concentraties vanwege wegverkeer verminderen. In gebieden met hoge verkeersintensiteit zijn grotere effecten te behalen dan in gebieden waar minder verkeer rijdt. Hoe groter het milieuzonegebied en hoe strenger de toelatingseisen, hoe groter de effecten en hoe verder die reiken en ook de stedelijke achtergrond kunnen verlagen.

Een milieuzone is een tijdelijke maatregel. Nieuwere voertuigen behoren minder schadelijke stoffen uit te stoten dan oudere voertuigen. Doordat voertuigen na verloop van tijd afgeschreven zijn en vervangen door een nieuwer voertuig, wordt het wagenpark gestaag schoner en neemt de uitstoot door het verkeer af. We noemen dat 'autonome verschoning'. Met het invoeren van een milieuzone kan dit verschoningsproces versneld worden. Voertuigbezitters die in een milieuzone gevestigd zijn of er vaak moeten komen, worden gestimuleerd om (eerder) over te stappen op een schoner voertuig. Voor een effectieve milieuzone is het noodzakelijk om vooruit te blijven lopen op de 'autonome verschoning'.

Toelichting Zero Emissie Zone

Gemeenten krijgen vanaf 2025 de mogelijkheid om een nul-emissie zone voor bestel- en vrachtauto's in te stellen, ook wel 'Zero Emissie (ZE)-zones' genoemd. Ook is in 2025 daar een verkeersbord voor beschikbaar. Daar mogen alleen bestel- en vrachtvoertuigen in rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken over zero emissie goederenvervoer in stadscentra in 2025, zoals opgenomen in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

Bijlage 2: Toelichting typen milieuzones en ZE-zone in Nederland

Overzicht milieuzones in Nederland

In Nederland zijn diverse gemeenten met een [milieuzone](#). De wettelijke grondslag voor een milieuzone is het verbeteren van luchtkwaliteit. In onderstaande tabel 2 zijn de locaties en geweerde voertuigcategorieën per gemeente opgenomen. Milieuzones voor vrachtvoertuigen zijn er sinds 2008, voor personen- en bestelauto's sinds 2015, voor taxi's, autobussen en brom- en snorfietsen sinds 2019.

Tabel 2. Overzicht bestaande milieuzones in Nederland en geweerde voertuigcategorieën

Personenauto's	Bestelauto's	Taxi's	Vrachtauto's	Autobussen	Brom- en snorfietsen
Weren diesel	Weren diesel	Weren diesel <2009	Weren Euro 0-III	Weren <2005	Weren <2011
Utrecht <2001 Rotterdam <2001 Arnhem <2005	Utrecht <2001 Rotterdam <2001 Amsterdam <2000	Amsterdam	Delft Den Haag Eindhoven 's-Hertogenbosch Rotterdam Tilburg Utrecht Breda Maastricht Amsterdam Leiden Rijswijk Arnhem	Amsterdam	Amsterdam

In het Klimaatakkoord is opgenomen dat de 30-40 grotere gemeenten in Nederland allemaal een ZE-zone invoeren. Deze afspraak is onlangs geconcretiseerd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (op 9 februari 2021 ondertekend door groot aantal partijen).

In onderstaande overzicht zijn alle G40 gemeenten weergegeven. Per gemeente is aangegeven of het besluit tot invoering van de ZE-zone is genomen of voornemens is dit besluit te nemen (stand d.d. 26 januari 2021):

Gemeenten	Besluit B&W	Planning
Alkmaar		
Almelo		
Almere		
Alphen aan den Rijn		
Amersfoort		Loop 2021
Apeldoorn		
Amsterdam	Ja (2019)	
Arnhem		Loop 2021
Assen	Ja (2020)	
Breda		
Delft	Ja (2021)	
Den Haag		Q1 2021
Deventer		
Dordrecht		Q1 2021
Ede		
Eindhoven	Ja	
Emmen		

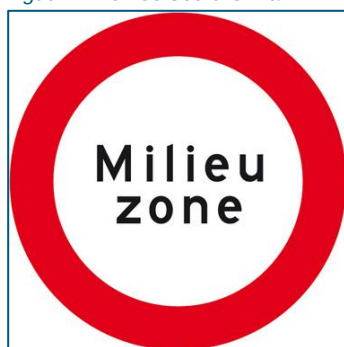
Enschede		Q1 2021
Gouda		Q1 2021
Groningen	Ja (2020)	
Haarlem	Ja (2020)	
Haarlemmermeer		Loop 2021
Heerlen		Loop 2021
Helmond		
Hengelo		
's-Hertogenbosch	Ja (2021)	
Hilversum		Loop 2021
Hoorn		
Leeuwarden		
Leiden	Ja (2020)	
Lelystad		
Maastricht		
Nijmegen	Ja (2020)	
Oss		
Roosendaal		
Rotterdam	Ja (2020)	
Schiedam		
Sittard-Geleen		
Tilburg	Ja (2020)	
Utrecht	Ja (2020)	
Venlo		n.n.b.
Zaanstad		Q2 2021
Zoetermeer		
Zwolle	Ja (2020)	

Overzicht van soorten milieuzones

De Wegenverkeerswet (Wvw) biedt de wettelijke grondslag dat regels kunnen worden gesteld voor het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder, of schade alsmede de gevolgen voor het milieu. Vanwege de koppeling van de Wvw met de Wet milieubeheer, kunnen verkeersbesluiten gericht zijn op beperking van gevolgen voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van onder andere de bescherming van mensen en de lucht. Dit kan daarom alleen als er een overschrijding is van luchtkwaliteitsnormen. Het bevoegd gezag kan met een verkeersbesluit op grond van de Wvw en het daarop gebaseerde Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) verkeersborden plaatsen zoals opgenomen in het BABW. Het reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) biedt een expliciete basis voor het instellen van een milieuzone voor personen- en bestelauto's, vrachtauto's of bussen met een dieselmotor die niet aan bepaalde milieutechnische grenswaarden voldoen, waarvoor een specifiek verkeersbord beschikbaar is (bord C22a, zie figuur 2). Voor vrachtauto's was deze expliciete wettelijke basis er al, personen- en bestelauto's en bussen zijn daar recent aan toegevoegd⁷. Voor deze voertuigcategorieën kunnen gemeenten vanaf 1 januari 2020 een milieuzone invoeren op basis van de landelijke regels en bebording.

⁷ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones. In dit besluit worden bestelauto's aangeduid als 'bedrijfsauto's', met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg.

Figuur 1. Verkeersbord C22a.



Voor brom- en snorfietsen zijn er geen expliciet wettelijke grondslagen voor het instellen van een milieuzone. Het Rijk lijkt wel ruimte te laten om voor 2-wielige voertuigen milieuzones in te voeren; het is mogelijk om door middel van verbodsborden en zone-onderborden de toegang van bepaalde voertuigen te beperken en zo een zone te creëren. Dat was destijds al het systeem voor bepaalde vrachtwagens, voordat het expliciet werd opgenomen in de RVV. Bij de milieuzones voor personen- en bestelauto's werd dat de afgelopen jaren ook zo gedaan. De gemeente Amsterdam kent een milieuzone brom- en snorfietsen.

Bord	Omschrijving	C22a4
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor vrachtauto's emissieklasse 4 tot en met 6	
Bord	Omschrijving	C22a5
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor vrachtauto's emissieklasse 6	

gezamenlijk bord voor beschikbaar.

Figuur 2. Bebording milieuzone vrachtauto's.

Bord	Omschrijving	C22a6
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor bussen emissieklasse 4 tot en met 6	
Bord	Omschrijving	C22a7
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor bussen emissieklasse 6	

Vrachtauto's

In het huidige convenant '[Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering](#)' is het toelatingsregime opgenomen dat alleen vrachtwagens (meer dan 3.500 kg) met een Euro IV motor of nieuwer de milieuzone in mogen⁸. Dit regime is de landelijke regelgeving opgenomen (groene zone) en kan gehanteerd worden tot 2022. Met ingang van 2022 is dit regime niet meer mogelijk. Vanaf dan zijn alleen vrachtwagens met een Euro VI toegestaan in de milieuzone (paarse zone). Een milieuzone voor vrachtauto's kan ook in combinatie met bussen ingevoerd worden, daar komt een

Bussen

Voor bussen is in de landelijke regelgeving een vergelijkbaar regime opgenomen als voor vrachtauto's. Een milieuzone voor bussen kan ook in combinatie met vrachtauto's ingevoerd worden, daar komt een gezamenlijk bord voor beschikbaar.

Figuur 3. Bebording milieuzone bussen.

⁸ Het gaat hier dan om vrachtoertuigen die na grofweg 2006 nieuw zijn verkocht en voor het eerst in gebruik genomen.

Bord	Omschrijving	C22a1
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor personen- en bedrijfsauto's emissieklasse 3 tot en met 6	
Bord	Omschrijving	C22a2
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor personen- en bedrijfsauto's emissieklasse 4 tot en met 6	
Bord	Omschrijving	C22a3
	Onderbord bij bord C22a: milieuzone toegankelijk voor personen- en bedrijfsauto's emissieklasse 5 en 6	

(voertuigen vanaf 2005);

- o 'Blauwe zone': alleen toegang Euro 5 of hoger (voertuigen vanaf 2010).

Voor een milieuzone voor personen- en bestelauto's komen alleen gezamenlijke borden beschikbaar, geen borden voor afzonderlijke invoering van een milieuzone voor personenauto's of bestelauto's.

Evaluatie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is van plan om het systeem van geharmoniseerde milieuzones naar verwachting in 2022 of 2023 te evalueren. Daarbij komen aan bod de ontwikkeling in het aantal ontheffingen, de veranderingen in de samenstelling van het wagenpark en op welke termijn voertuigcategorieën als taxi's en personenauto's aan de nul-emissie zone kunnen worden toegevoegd.

Beschrijving Zero Emissie Zone logistiek landelijke actualiteit

	Gesloten voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone	
Bord	Omschrijving	C22c1
	Onderbord bij bord C22c: nul-emissiezone toegankelijk voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's	
Bord	Omschrijving	C22d
	Einde geslotenverklaring nul-emissiezone	

Nul-emissie zones

Gemeenten krijgen vanaf 2025 de mogelijkheid om een nul-emissie zone voor bestel- en vrachtauto's in te stellen, ook wel ZE-zones genoemd. Daar mogen alleen voertuigen in rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken over zero emissie goederenvervoer in stadscentra in 2025, zoals opgenomen in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

Figuur 5. Bebording nul-emissie zone bestel- en vrachtauto's.

De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (voortaan: "UAS") is een uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord dat op 28 juni 2019 is ondertekend door verschillende organisaties. In het Klimaatakkoord is de invoering van ZE-zones voor bestel- en vrachtvoertuigen opgenomen. De UAS bevat ten opzichte van het

⁹ In de landelijke regelgeving worden bestelauto's aangeduid als bedrijfsauto's, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg.

Klimaatakkoord geen nieuwe uitgangspunten; het is een uitwerking daarvan. De UAS is een gezamenlijke uitvoeringsagenda van Rijksoverheid, gemeenten en bedrijfsleven om concrete acties uit te voeren die noodzakelijk zijn om in 2025 de zero emissie zone voor bestel- en vrachtauto's te kunnen invoeren. Het doel van de UAS is het bereiken van een duurzame en efficiënte stadslogistiek om de luchtkwaliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. De invoering van zero emissiezones is een van de belangrijkste middelen. De belangrijkste afspraken in de UAS zijn:

Geografie ZE zone: Gemeenten die de UAS ondertekenen, geven aan hoe groot de zero emissie zone in 2025 gaat worden. De exacte omvang van de zone wordt later bepaald, onder andere in overleg met het (lokale) bedrijfsleven. Meerdere zones is ook mogelijk; de gemeente Zaanstad heeft bijvoorbeeld gekozen voor drie zones.

Toegangseisen ZE-zone:

- **Type voertuigen:** Afspraken hebben alleen betrekking op vrachtauto's en bestelauto's ingericht voor het vervoer van goederen. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat zijn.
- **Nieuwe voertuigen:** Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone in te mogen.
- **Overgangsregeling vrachtauto's:** Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
- **Plug-in hybride vrachtauto's** hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden. Het Rijk is verantwoordelijk voor deze oplossing.
- **Overgangsregeling bestelauto's:** Bestelauto's met minimaal Emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- **Lokaal maatwerk:** Door gemeenten kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend, zoals dat nu ook gebeurt bij de milieuzones. Hierbij kan gedacht worden aan ontheffingen op basis van financiële draagkracht, bijzondere voertuigen of voor onvoorzienbare omstandigheden (hardheidsclausule). Insteek van alle partijen is om ook dit lokaal maatwerk in nauw overleg gezamenlijk uit te werken in de komende jaren.

Evaluatiemoment en monitoring: Om te bepalen of de afspraken richting 2025 reëel zijn én blijven, wordt de beschikbaarheid en betaalbaarheid van uitstootvrije voertuigen jaarlijks gemonitord. In 2024 is een landelijk evaluatiemoment voorzien. De uitkomsten hiervan kunnen eventueel leiden tot aanpassingen in het beleid.

Naast de bovengenoemde afspraken bevat de UAS diverse concrete (onderzoek) acties die als doel hebben om te komen tot goed functionerende zero-emissiezones. Het gaat bijvoorbeeld om onderzoeken om te komen tot afspraken over eenduidige 'regels' voor de invoering van zero-emissiezones en onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van zero-emissiezones. De uitkomsten van de acties uit de UAS (bijvoorbeeld over precieze vormgeving van ontheffingen voor specifieke doelgroepen) worden in 2022 ter besluitvorming aan alle ondertekende partijen voorgelegd.

Andere partijen die de Uitvoeringsagenda zullen ondertekenen zijn:

- Rijksoverheid: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;

- Bedrijfsleven, vertegenwoordigd door: RAI Vereniging, Bovag, Transport & Logistiek Nederland, Evofenedex, Stichting Natuur & Milieu en subverenigingen van MKB-Nederland en VNO-NCW;
- Gemeenten, waaronder Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Eindhoven, Tilburg, Groningen, Haarlem, Leiden, Arnhem, Nijmegen, Enschede, Zwolle, Assen (stand van zaken begin januari);
- Overige partijen: Topsector Logistiek.

De ondertekenende organisaties en overheden onderschrijven de doelen, het kader en de acties zoals opgenomen in de UAS en verklaren zich hiervoor in te zetten. De afspraken in de UAS zijn niet in rechte afdwingbaar.

Overige ZE-zones

Voor andere voertuigcategorieën dan bestel- en vrachtauto's is het nog niet mogelijk om een ZE-zone in te voeren. Het Rijk streeft harmonisatie na, en gemeenten krijgen hierin geen aparte beleidsvrijheid.

Brom- en snorfietsen: gemeentelijke beleidsvrijheid

Uitzondering hierop zijn de brom- en snorfietsen. Brom- en snorfietsen rijden zelden tussen stedelijke agglomeraties. In veel gevallen betreft dit vooral een lokale problematiek. Het Rijk geeft gemeenten hierin wel ruimte. Amsterdam heeft al een Raadsbesluit genomen om per 2025 een ZE-zone voor brom- en snorfietsers in te voeren. In enkele andere gemeenten (Den Haag, Groningen) wordt dit momenteel verkend.

Taxi's en autobussen

Voor taxi's en autobussen wordt in het kader van de landelijke evaluatie milieuzones in 2022 onderzocht of en hoe deze voertuigcategorieën worden opgenomen in de zero emissie aanpak, en of ook voor deze voertuigen per 2025 een ZE-zone kan worden ingevoerd.

Personenauto's

Voor personenauto's heeft het Rijk nog geen landelijke kaders met betrekking tot ZE-zones voorgesteld. Dat zal mogelijk onder een nieuw kabinet gebeuren.

Bijlage 3: Toelichting gemeentelijke kosten

De kosten van de ZE-zone zijn grofweg onder te brengen in twee delen. De investeringskosten en de operationele kosten. Onder de investeringskosten worden de eenmalige, voorbereidende kosten bedoeld om de zone te realiseren. Operationele kosten zijn jaarlijks terugkerende kosten voor het “beheer” van de zone. In het vervolg worden beide categorieën verder toegelicht.

Kosten zijn geheel toegedeeld aan het ZE-zoneproject. In de praktijk zijn er vaak meerdere projecten die als kostendragers fungeren. Bijvoorbeeld; de ANPR-camera's worden ook gebruikt voor handhaving van het venstertijdgebied. Of: ontheffingenloket wordt ook gebruikt voor andere ontheffingsverlening.

De kosten zijn een inschatting gebaseerd op kentallen en ervaringscijfers van gemeenten met ANPR-milieuzone-toepassingen (o.a. gemeenten Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Leiden, Nijmegen, Haarlem, Enschede), de landelijke effectstudie van BCI/RHDHV (“Kosten en baten van ZE-zones”, 2019, Ministerie IenW) en door RHDHV opgedane ervaringen in de diverse gemeenten die momenteel worden begeleid in de invoering van een ZE-zone.

Toelichting op kostencomponenten

Op hoofdlijnen zijn bij een ZE-zone de volgende kostencomponenten relevant:

- **ANPR;** hardware en software. Hieronder vallen de volgende kostenposten:
 - Camera's;
 - Kosten in openbare ruimte (plekken van camera's);
 - Software;
 - Koppelingen (bv naar ontheffingendatabase).
- **Bebording;** dit zijn de kosten voor de bebording (zoneborden, vooraankondigingsborden); dit betreft zowel de borden zelf als de fundering hiervan.
- **Handhavingskosten;** dit zijn de kosten die samenhangen met handhaving en bestaan uit personele kosten, de kosten voor het afhandelen van de camerabeelden (mogelijke overtredingen die getoetst worden door een boa) alsmede de afhandeling van eventuele bezwaren vanuit het CJIB. Ook worden kosten gemaakt voor het maandelijks schouwen van de borden (dit in verband met eisen van het Openbaar Ministerie). De kosten voor eventuele koppelingen tussen de software van handhaving en de camera's worden onder het kopje “ANPR” behandeld.
- **Juridische kosten;** hiertoe rekenen wij de volgende kostenposten:
 - Kosten m.b.t. verkeersbesluit, bordenplan, plan van aanpak voor OM, ontheffingenbeleid en gerelateerde bezwaar en beroepzaken;
 - Aanbestedingskosten voor ANPR (niet van toepassing in Enschede);
 - Kosten m.b.t. privacyrichtlijnen (idem);
 - Juridische kosten voor de afhandeling van bezwaren op verleende boetes.
- **Ontheffingen;** de kosten voor het ontheffingenbeleid voor de ZE-zone. Een deel van de ontheffingen zal door het Rijk worden uitgevoerd, een deel valt onder het mandaat van de gemeente. Hiervoor moet beleid worden opgesteld (geschaard onder juridische kosten), moet een portal worden gebruikt voor aanvragen (reeds in gebruik in Enschede) en moet koppeling met het handhavingssysteem worden gelegd (idem).
- **Algemeen projectmanagement:** het projectmanagement (personele uren) dat noodzakelijk is om de ZE-zone te realiseren en beheren. Doorgaans bestaan deze kosten uit een opsomming van uren die gemaakt worden door de algehele projectmanager, een assistent projectmanager en diverse experts die betrokken zijn. In deze notitie rekenen wij ook de uren die worden gemaakt door werknemers die de hardware en software realiseren en beheren tot de projectmanagementkosten.

- **Communicatiekosten;** dit zijn de kosten die samenhangen met het communiceren van de ZE-zone. Hierbij onderscheiden wij middelen (bijvoorbeeld: informatieborden, advertenties, brieven, een informatiepagina op internet) en personele kosten (medewerkers communicatie).

Looptijd: met oog op de exploitatiekosten gaan wij uit van een termijn van 5 jaar van de ZE-zone. Deze termijn wordt ook in veel andere gemeenten gehanteerd.

De volgende aannamen zijn gedaan:

- Kosten zijn geheel toegedeeld aan het zoneproject. In de praktijk zijn er vaak meerdere projecten die als kostendragers fungeren. ANPR-camera's kunnen bijvoorbeeld voor meerdere doeleinden worden gebruikt, of de kosten voor afhandeling van bezwaren zijn opgenomen als vaste kosten in de organisatie. Dergelijke toedelingen verschillen per gemeente.
- Kosten van eventuele compensatie- of stimuleringsregelingen zijn buiten beschouwing gelaten.
- De operationele kosten zullen voor aan aantal kostencomponenten jaarlijks afnemen omdat het aandeel voertuigen dat niet voldoet ook na verloop van tijd zal afnemen. Dat vertaalt zich door in minder ontheffingsaanvragen, minder communicatie-inspanningen, minder projectmanagement, minder juridische kosten (afhandeling bezwaren). Wij hebben verondersteld dat de operationele kosten van deze componenten jaarlijks met de helft afnemen. De kosten voor hardware en software (licentie) en handhaving hebben wij constant verondersteld.
- Er worden flexibele camera's ingezet. Een sluitend cordon is gezien de praktijk elders in het land weinig reëel. In bijna alle milieuzones (excl. de G4) vindt handhaving niet met een camera-kordon plaats. Recente ervaringen in Amsterdam leren dat de naleving met een beperkt aantal verplaatsbare camera's ook goed is.

Bijlage 4: Toelichting beleidscontext

Duurzame mobiliteit in Hilversum

In het Coalitieakkoord 2018 – 2022 staan verschillende strategische doelen genoemd rondom het verduurzamen van de mobiliteit in Hilversum. De bereikbaarheid van Hilversum is een blijvend aandachtspunt. In het Coalitieakkoord 2018-2022 is afgesproken dat in deze collegeperiode een duurzame toekomstgerichte mobiliteitsvisie wordt opgesteld voor de middellange termijn om de bereikbaarheid van Hilversum te verbeteren. Hierin worden bestaande knelpunten zoals de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg meegenomen. Inwoners, ondernemers en anderen worden hierbij betrokken. Deze visie is gericht op alle verkeersmodaliteiten. In deze visie is er ook aandacht voor stadsdistributie en de bereikbaarheid van het centrum.

Voor de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie/Programma Mobiliteit zijn de volgende bestuurlijke uitgangspunten opgenomen die raken aan dit onderzoek:

- Duurzaamheid; stimuleren elektrisch vervoer; en inzetten op elektrische stadsdistributie;
- Verbeteren bereikbaarheid van het centrum en doorstroming Centrumring;
- Verbeteren doorstroming Buitenring: Hierin worden bestaande knelpunten zoals de Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg meegenomen;
- De fiets is de beste manier om je binnen Hilversum te verplaatsen.

Een aantrekkelijk centrum

De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat volgens de Centrumvisie:

- Aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten;
- Aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooiën;
- Aantrekkelijk is om er te wonen.

Dit kan worden bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. Onder het centrum verstaan we het gebied binnen de Centrumring (aan beide zijden), aangevuld met het Stationsplein en het Marktpllein.

De Centrumring is grotendeels uitgevoerd als eenrichtingsverkeer tegen de klok in. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum wordt hierdoor met name vanuit noordelijke en zuidelijke richting als matig ervaren. Met behoud van ruimte voor de fiets, een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid wordt op onderdelen van de ring tweerichtingsverkeer teruggebracht. Om het Marktpllein volwaardig deel te laten uitmaken van het centrum is in de structuurvisie opgenomen, dat de Stationsstraat autoluw wordt door de Centrumring om het Marktpllein heen te leggen.

De gemeente Hilversum investeert op verschillende manieren in een goed bereikbaar centrum met comfortabele parkeervoorzieningen:

- Een alternatief realiseren voor de busroute over de Kerkbrink;
- Realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV);
- Aanpassing rotonde Gooilandplein en herinrichting Groest-Zuid met verbetering entree parkeergarage Hilvertshof;
- Omleggen van de Centrumring rond het Marktpllein, inclusief het herinrichten van de Stationsstraat;
- Integrale visie op het Stationsgebied (van Beatrixtunnel tot en met Kleine spoorbomen);
- Verbeteren fietsparkeren in het Centrum en Stationsgebied;
- Herijking parkeerbeleid.

Duurzame mobiliteit in de Gooi- en Vechtstreek: Convenant

Ook heeft de Gooi- en Vechtstreek in 2013 een Convenant Vrachtverkeer ondertekend samen met Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland, waarin zij in de vorm van een convenant met elkaar hebben afgesproken het vrachtverkeer (vanaf 3,5 ton) en de stedelijke bevoorrading in de regio zoveel als in ieders mogelijkheden ligt in goede logistieke banen te leiden met inachtneming van randvoorwaarden als veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Het gaat daarmee in op routing, duurzaamheid, laden, verladen, lossen en parkeren, en organisatorische zaken.

Duurzame mobiliteit in de provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft in november 2018 al een omgevingsvisie vastgesteld. In de omgevingsvisie benoemt de provincie ambities voor de lange termijn. Het beleid wordt uitgewerkt aan de hand van 'bewegingen', die samenhangende beleidslijnen illustreren. Ambities die voor Regio Gooi- en Vechtstreek relevant zijn:

- Evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid;
- Biodiversiteit vergroten;
- Halen normen Kaderrichtlijn water in 2027, WHO-normen gezondheid in 2050;
- Voorkeur binnenstedelijk bouwen, aanbod woon-werk afstemmen;
- Klimaatneutraal in 2050, rekening houdend met ambities verstedelijking en landschap. Energiewinning moet passen bij 'de draagkracht van het landschap';
- Bodemdaling veenweidegebied afremmen, stoppen en waar mogelijk herstellen.

Agenda Mobiliteit (provincie Noord-Holland)

De Agenda Mobiliteit geeft een invulling van de Omgevingsvisie voor mobiliteit. Met de komst van de Omgevingswet worden er geen sectorale beleidsplannen meer gemaakt, maar is het provinciale beleid integraal verwoord in de Omgevingsvisie. De Agenda Mobiliteit vult het gat tussen het strategisch kader van de Omgevingsvisie en de bestaande programma's. Daarnaast biedt de Agenda het tactisch kader voor de verdere uitwerking in nieuwe koersen, perspectieven en programma's.

Aan de hand van de Agenda Mobiliteit wordt het gesprek aangegaan met de omgeving, de partners. Veel programma's en projecten lopen al. De Agenda wil juist daar aandacht vragen, waar de huidige programma's dat minder doen of waar de Provincie Noord-Holland een meer uitgesproken standpunt wil innemen dan tot nu toe. Door het gesprek te voeren met de partners, streeft de provincie naar een gezamenlijk beeld van het mobiliteitssysteem in Noord-Holland en daarbuiten. De acties die daaruit volgen, kennen dan een groter draagvlak en een grotere kans op (snelle) realisatie.

De verankering van de Agenda, het gesprek met de partners en de inzet vindt plaats in het Programma Mobiliteit, een overkoepelend financieel kader waarin het PMI (Provinciaal Meerjaren Investeringsprogramma), de diverse subsidieprogramma's en koersen, perspectieven en programma's zijn opgenomen. Het Programma Mobiliteit wordt onder het nieuwe college van GS opgesteld en elke vier jaar geactualiseerd en vastgesteld door Provinciale Staten.

In Hilversum komen de volgende bewegingen bij elkaar.

- Metropool in Ontwikkeling: binnenstedelijk bouwen, regionaal verkeer boven doorgaand verkeer, metropolaan landschap.
- Sterke kernen, sterke regio's: nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

Klimaatakkoord en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP)

Mobiliteit is verantwoordelijk voor circa 20% van de totale CO₂-uitstoot in Nederland (exclusief internationale lucht- en scheepvaart). In het Klimaatakkoord hebben bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden afspraken gemaakt over maatregelen om de CO₂-uitstoot van mobiliteit in 2030 met 7,3 Mton te reduceren. Voor 2050 is het streven dat de CO₂-uitstoot tot nagenoeg nul is teruggebracht. Tegelijkertijd gaat provincie Noord-Holland uit van een bevolkingsgroei en dito mobiliteitsgroei in deze periode. De totale mobiliteit zal dus niet afnemen. De Provincie streeft ernaar deze groei op te vangen.

De transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem vergt regionaal maatwerk. Daarom hebben overheden in het Klimaatakkoord afgesproken om een landsdekkend geheel van zogenaamde Regionale Mobiliteitsprogramma's te ontwikkelen. Provincies en gemeenten nemen hiertoe gezamenlijk het initiatief in samenwerking met het Rijk. Het Regionale Mobiliteitsprogramma is een instrument om op regionaal schaalniveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Daarbij ligt de focus op het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid van gebieden en wordt tegelijkertijd voldaan aan (inter)nationale klimaatafspraken.

Het RMP biedt tevens een kader voor samenwerking. Hierin participeren in ieder geval gemeenten, provincies, vervoerregio's en de Rijksoverheid. Onderdelen ervan kunnen binnen andere bestaande projecten en programma's worden uitgevoerd. Het Klimaatakkoord - hoofdstuk Mobiliteit richt zich op de verduurzaming van de mobiliteit binnen 4 thema's:

- Duurzame energiedragers (ontwikkeling waterstof, biobrandstoffen en realisatie zero emissie busvervoer);
- Elektrisch personenvervoer (stimuleren elektrisch rijden en realisatie voldoende laadinfrastructuur);
- Verduurzaming logistiek (emissieloos vrachtverkeer en scheepvaart, duurzame bouwlogistiek, zero emissie stadslogistiek);
- Verduurzaming personenmobiliteit (stimulering van fiets en OV, werkgeversaanpak, deelmobiliteit, verduurzaming mobiliteit eigen organisatie).

Deze programma's geven sturing aan de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord voor mobiliteit, monitoren de voortgang en sturen bij waar nodig. Waar mogelijk en wenselijk wordt aangesloten bij bestaande structuren, zoals het bereikbaarheidsprogramma in de MRA: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Duurzame mobiliteit in de Metropoolregio Amsterdam

Uitgangspunten verstedelijkingsstrategie Rijk-Metropoolregio Amsterdam (MRA) Het Rijk en de MRA hebben afgesproken om in 2020 een verstedelijkingsstrategie vast te stellen. In het najaar van 2019 worden hiervoor de uitgangspunten vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt is het polycentrische model, met Amsterdam als duidelijke kernstad en daaraan vastgelegen verstedelijkt gebied. Daarnaast tussen een onderscheidend landschap een aantal plaatsen die verschillen in omvang. Belangrijke uitgangspunten zijn het zoveel mogelijk binnenstedelijk realiseren van woon-, werklocaties en voorzieningen in gemengde milieus en geconcentreerd rond knooppunten. Er wordt een sterke link gelegd tussen bereikbaarheid en verstedelijking. Bij transformatie van werklocaties moet tijdig een alternatief voorhanden zijn. Ook moeten de functies en kwaliteiten van het landschap worden versterkt.

Het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben een gezamenlijk programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' opgezet om richting te geven aan de mobiliteitsopgaven. Onderdeel van dit programma wordt het 'Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid MRA'. Het Ontwikkelpad beschrijft welke

ontwikkeling het mobiliteitssysteem kan maken en welke keuzes daarin met de tijd gemaakt moeten worden. Binnen dit programma is uiteindelijk voor een gekozen voor deze hoofdrichtingen:

- Het ontwikkelen van de internationale woon-werkas met twee grote gebieden: Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Zuidoost; met een goede aansluiting op het centrum van Amsterdam.
- Het verdichten van Amsterdam en uitbreiden hoogstedelijk kerngebied aan de westkant zoals Haven-Stad/Zaan-IJ en Amsterdam Bay Area (Amsterdam Oost - Almere). Gecombineerd met ontwikkeling van de stedelijke knopen zoals Haarlem, Hilversum en Lelystad in de gehele MRA.