

RAPPORT

SPES Hilversum

Eindrapportage

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: -IB-RP-211222-1639

Status: S0/P01.01

Datum: 23 maart 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPES Hilversum

Sub titel: Eindrapportage
Referentie: -IB-RP-211222-1639
Status: P01.01/S0
Datum: 23 maart 2022
Projectnaam:
Projectnummer: BI2388
Auteur(s): Erik Regterschot, Nienke Buikema, Marten Bolt

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd 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 mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

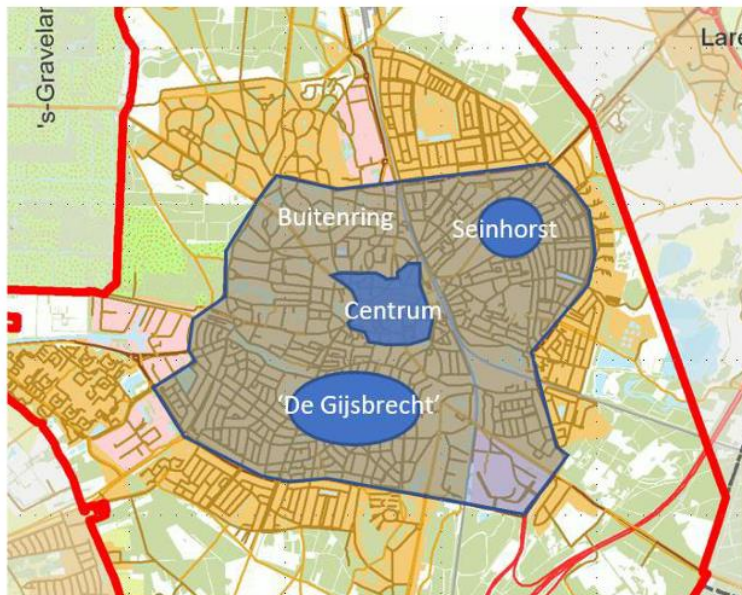
Inhoud

1	Aanleiding	3
2	Introductie	4
2.1	Nationale context	4
2.2	Lokale context	5
2.2.1	Centrum	6
2.2.2	Gijsbrecht van Amstelstraat	6
3	Plan van Aanpak verduurzamen stadslogistiek Hilversum	6
3.1	Aanbevelingen Centrum	7
3.2	Aanbevelingen Gijsbrecht van Amstelstraat	9
4	Routekaart Duurzame Stadslogistiek Hilversum	11
	Bijlage 1: Instrumentarium duurzame stadslogistiek	13
	Bijlage 2: Verslag schouw	14
	Bijlage 3: Overgangsregelingen toegang tot nul-emissie zones	15

1 Aanleiding

In 2021 heeft de gemeente Hilversum als onderdeel van de Mobiliteitsvisie 2040 een onderzoek laten uitvoeren. Royal HaskoningDHV onderzocht de wenselijkheid en haalbaarheid van een milieuzone in Hilversum. Daaruit is gebleken dat een milieuzone weinig kansrijk wordt geacht, maar een nul-emissiezone haalbaar lijkt. Zie figuur 1 voor een eerste indicatie van gebieden die mogelijk in aanmerking komen voor een nul-emissie zone.

In dit rapport wordt Seinhorst niet als potentiële nul-emissiezone onderzocht. Seinhorst is gericht op dagelijkse boodschappen en heeft kenmerken van een lokaal winkelcentrum. Ook is het al een voetgangersgebied, daarom is het niet opgenomen. De Gijsbrecht van Amstelstraat is ook regionaal georiënteerd, en ook gericht op recreatief boodschappen doen, en is daarnaast ook een verblijfsgebied. De focus voor ZE-zones is op kernwinkelgebieden die een regionale en recreatieve functie hebben, om het effect te maximaliseren.



Figuur 1: Indicatieve grenzen mogelijke varianten ZE-zones. Bron: Rapport Haalbaarheid en effecten van een milieuzone of nul-emissiezone voor Hilversum, RHDHV (2021).

Inmiddels is de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat gemeente Hilversum de uitstoot van CO₂ en fijnstof wil verminderen. De gemeente Hilversum heeft daarom Royal HaskoningDHV gevraagd om een verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden voor het invoeren van een nul-emissiezone onderzoeken. Hiervoor wordt de SPES¹-subsidie gebruikt. Doel van dit onderzoek is het verkennen van het politiek en maatschappelijk draagvlak voor het invoeren van een ZE-zone in Hilversum. Er lijken kansen te zijn, omdat ondernemers zelf al een verkenning hebben laten uitvoeren. De Gijsbrecht van Amstelstraat heeft grote ambities voor de straat (zie visie Gijsbrecht van Amstelstraat²), het invoeren van een ZE-zone past in deze lijn. Daarnaast wordt gekeken naar welke mogelijkheden er zijn om de logistiek binnen Hilversum te verduurzamen buiten het invoeren van een ZE-zone.

In dit onderzoek wordt gekeken naar het verduurzamen van de logistiek in het centrum en op de Gijsbrecht van Amstelstraat. Deze gebieden verschillen van elkaar. Het centrum van Hilversum heeft een regionaal verzorgende functie en is gericht op recreatief winkelen. Er is een fors horeca- en uitgaansaanbod. De Gijsbrecht is een winkelstraat met relatief veel vers- en speciaalzaken. In het centrum zijn veel grote landelijke en internationale winkelketens gevestigd. Op de Gijsbrecht van Amstelstraat zijn vooral kleinere ondernemingen en enkele kleinere vestigingen van grootwinkelbedrijven gevestigd. In dit onderzoek gaan we eerst in op de problemen en oplossingsrichtingen voor het centrum van Hilversum. Daarna gaan we ook in op de knelpunten en kansen voor de logistiek in de Gijsbrecht van Amstelstraat.

In hoofdstuk 2 gaan we in op de nationale en lokale context. Wat speelt landelijk? Wat voor ambities heeft Hilversum? Wat speelt lokaal en regionaal? In hoofdstuk 3 stellen we naar aanleiding van onze

¹ Samenwerkingsproject Experts Stadslogistiek

² Visie winkelgebied De Gijsbrecht

aanpak een aantal maatregelen voor, voor het centrum en de Gijsbrecht van Amstelstraat. Tenslotte stellen wij in hoofdstuk 4 een routekaart duurzame stadslogistiek Hilversum voor, waarin deze maatregelen in de tijd zijn weergegeven. Het resultaat is een instrumentarium duurzame stadslogistiek toegespitst op het centrum van Hilversum en de Gijsbrecht van Amstelstraat. Dit instrumentarium bestaat uit ingrediënten, breder dan alleen een ZE-zone, en bevat ook flankerend beleid.

2 Introductie

2.1 Nationale context

Gemeenten krijgen vanaf 2025 de mogelijkheid om een nul-emissiezone (ZE-zone) voor bestel- en vrachtauto's in te stellen. Daar mogen alleen voertuigen in rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. Concreet betekent dit dat voertuigen elektrisch of met waterstof worden aangedreven, of dat gebruik wordt gemaakt van uitstootvrije alternatieven. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken over uitstootvrij goederenvervoer in stadscentra in 2025, zoals opgenomen in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

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 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 nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te kunnen invoeren³. 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 nul-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 nul-emissie zone vanaf 2025 gaat worden. De exacte omvang van de zone wordt later bepaald, onder andere in overleg met het (lokale) bedrijfsleven.
- Toegangseisen ZE-zone: de UAS spreekt zich uit over type voertuig dat de UAS betreft, regels voor nieuwe voertuigen, overgangsregelingen voor vrachtvoertuigen en bestelvoertuigen, en regels voor plug-in hybride vrachtvoertuigen. Door gemeenten kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend, zoals nu ook bij milieuzones. Zoals 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 bovengenoemde afspraken bevat de UAS diverse concrete (onderzoek)acties die als doel hebben om te komen tot goed functionerende nul-emissiezones. Het gaat bijvoorbeeld om onderzoeken om te komen tot afspraken over eenduidige 'regels' voor de invoering van nul-emissiezones en onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van nul-emissiezones. De uitkomsten van de acties uit de UAS (bijvoorbeeld over precieze vormgeving van ontheffingen voor

³ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/formulieren/2021/02/09/uitvoeringsagenda-stadslogistiek>

specifieke doelgroepen) worden in 2022 ter besluitvorming aan alle ondertekende partijen voorgelegd. Andere partijen die de Uitvoeringsagenda hebben ondertekend zijn:

- Rijksoverheid: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Bedrijfsleven, vertegenwoordigd door: RAI Vereniging, BOVAG, Transport en 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;
- Overige partijen: Topsector Logistiek.

De organisaties en overheden die de UAS hebben ondertekend 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.

2.2 Lokale context

Hilversum heeft de ambitie om een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum, voor bewoners, ondernemers, bezoekers en anderen. Dit kan worden bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. In het Coalitieakkoord 2018 – 2022 staan verschillende strategische doelen genoemd rondom het verduurzamen van de mobiliteit in Hilversum. De gemeenteraad van Hilversum heeft in april 2021 de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld⁴. 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 maatregelen ontwikkeld en getoetst. Een onderdeel hiervan is het instellen van een milieuzone of nul-emissiezone voor het centrumgebied en het winkelgebied De Gijsbrecht van Amstelstraat.

In de Mobiliteitsvisie 2040 staat de doelstelling dat gemeente Hilversum de uitstoot van CO₂ en fijnstof wil verminderen. Zo wordt in de Mobiliteitsvisie 2040 bijvoorbeeld beschreven dat in de toekomst minder vrachtverkeer over de Buitenring rijdt. Een van de maatregelen die hier aan bij kan dragen, is een emissievrije zone in de stad, waar alleen nog schone (elektrische) vervoersmiddelen toegang krijgen. Ook staat in de Mobiliteitsvisie 2040 benoemd dat in het centrum straks (in 2040) minder auto's rijden, waardoor fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.

Een prettig verblijfs- en winkelklimaat met minder auto's en meer ruimte voor fietsers en voetgangers ontstaat wanneer de overlast van logistiek en het aantal personenauto's dat er doorheen rijdt minimaal is. Om die reden worden maatregelen genomen om in de winkelgebieden het logistieke verkeer op een slimme manier te faciliteren. In bijlage 1 staat een uiteenzetting van generieke instrumenten waar een gemeente over beschikt om stadslogistiek te verduurzamen.

Omdat Hilversum een G40-gemeente is, zal er vanuit het Klimaatakkoord (2019) een nul-emissiezone voor stadslogistiek ingevoerd moeten worden. Een nul-emissiezone raakt de bestel- en vrachtvoertuigen die een herkomst of bestemming hebben in het gebied. Doel van de ZE-zone (en bijkomend flankerend beleid) is de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en om de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren. Het invoeren van een nul-emissiezone sluit dus aan bij de beleidsdoelstellingen van Hilversum om een aantrekkelijk centrum te realiseren, met een focus op prettig verblijven. Duidelijkheid over de verdere uitwerking van een mogelijke nul-emissiezone in Hilversum zal ervoor zorgen dat ondernemers duidelijkheid kunnen geven aan naar hub leveranciers over het instellen van een nul-emissie zone. Dat kan worden vertaald in concrete projecten die bijdragen aan vitalere, aantrekkelijkere verblijfsgebieden, een verbetering van leefbaarheid in de omgeving (schoner, stiller, veiliger) en een betere bereikbaarheid.

⁴ [Mobiliteitsvisie Hilversum](#)

2.2.1 Centrum

Het centrum van Hilversum is ook het kernwinkelgebied van de stad. Er zijn ongeveer 550 winkels, inclusief horeca. Het winkelgebied heeft van oudsher een regionale functie. Er zijn grote winkelcentra, maar ook winkelstraten en horecapleinen. Het kernwinkelgebied is ingericht als voetgangersgebied en niet toegankelijk voor verkeer buiten de venstertijden (maandag van 06:00 tot 13:00, dinsdag tot en met vrijdag van 06:00 tot 11:00). Uitzonderd bewoners van het centrum.

2.2.2 Gijsbrecht van Amstelstraat

De Gijsbrecht van Amstelstraat is met meer dan 100 speciaalzaken het tweede winkelgebied van Hilversum. Er zitten veel actieve en goed georganiseerde ondernemers, die gezamenlijk een wensbeeld van de straat hebben opgesteld. Er wordt gekeken wat ze zo lang de herinrichting nog niet plaats heeft gevonden zelf kunnen doen om het verblijfsklimaat te verbeteren in de straat. Een voorbeeld hiervan is het opzetten van een goederenhub, die op 1 maart 2022 is geopend.

Door de ervaren overlast van bevoorradend verkeer en de hoeveelheid doorgaand verkeer, is herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat een wens van ondernemers. Het wensbeeld dat in opdracht van de ondernemers is opgesteld, bestaat uit minder focus op de auto en meer ruimte voor voetgangers en verblijven. Dit wordt mogelijk door de verkeersintensiteit (aantallen motorvoertuigen) te verlagen. Dat kan bijvoorbeeld door met inrichtingsmaatregelen te sturen op een gemiddelde snelheid van 20 km/h, waardoor andere routes aantrekkelijker worden voor doorgaand autoverkeer. De haalbaarheid en effecten op verkeersstromen van omliggende straten wordt onderzocht.

Om op korte termijn al verbeteringen aan te brengen, wordt gekeken naar wat ondernemers zelf al kunnen doen om het verblijfsklimaat te verbeteren. Hierbij is één oplossingsrichting het anders omgaan met logistiek. Mede hierom is het idee van een goederenhub ontstaan. Vanaf 1 maart 2022 worden goederen afgeleverd op de Hillyhub⁵, waarbij alle ondernemers in Hilversum zich kunnen aansluiten. Ook ondernemers in het centrum. De gemeente Hilversum heeft zich als eerste klant van de hub aangemeld. Deze hub staat voorlopig bij een bedrijventerrein, waarna deze met (klein) elektrisch vervoer of vrachtfietsen naar het winkelgebied worden gebracht. De ondernemers hebben de wens om in de toekomst een plek voor de hub te creëren aan de westzijde van Hilversum, vanwege de gunstigere ligging ten opzichte van de snelweg A27.

3 Plan van Aanpak verduurzamen stadslogistiek Hilversum

Om te komen tot het Plan van Aanpak voor het verduurzamen van de stadslogistiek in Hilversum hebben wij de volgende methode toegepast.

- Ophalen van bestuurlijke en ambtelijke kaders en wensen vanuit verkeer en vervoer en economische zaken;
- Gesprekken zijn gevoerd met initiatiefnemers en betrokkenen van de Hillyhub;
- Door middel van een locatiebezoek met centrum- en gebiedsmanager, gemeenteambtenaren van verkeer en economische zaken zijn knelpunten, kansen en wensen en het draagvlak dat bestaat voor maatregelen om stadslogistiek te verduurzamen opgehaald;
- Deze lokale informatie is aangevuld met nationale trends door overleg met vervoerders en brancheorganisaties (TLN, evofenedex).

De resultaten van het locatiebezoek zijn opgenomen in bijlage 2. De aanbevelingen die uit bovenstaande aanpak voortvloeien zijn in de volgende paragrafen uiteengezet in een aantal aanbevelingen. De aanbevelingen zijn geordend in drie tijdsperioden: korte termijn (2022 – 2023), middellange termijn (2023 – 2025), en lange termijn (2025 en verder).

⁵ <https://www.hillyhub.nl/>

3.1 Aanbevelingen Centrum

Korte termijn (2022 – 2023)

- Straatmeubilair en stadsbeheer
- Bordencheck
- Pakketkluizen
- Kans: Ondernemers zich aan laten sluiten bij goederenhub Hillyhub

Middellange termijn (2023 – 2025)

- Beter benutten parkeercapaciteit expeditiehoven voor laden en lossen eigen voertuigen ondernemers en bouwlogistiek

Lange termijn (2025 en verder)

- Voorstel: invoeren nul-emissie zone

Zie bijlage 2 voor de resultaten van het locatiebezoek waarop deze aanbevelingen zijn gebaseerd.

Korte termijn ('laaghangend fruit') 2022 – 2023

Straatmeubilair en stadsbeheer

De Kerkstraat is smal en er is veel verkeer in de tweede helft van de venstertijd (tussen 10:00 en 11:00). Dit conflicteert met de openingstijden van winkels, en met winkelend publiek. Om het gebied meer verblijfsvriendelijk te maken kunnen oplossingen liggen in het maken van afspraken over uitstallingen (zoals reclameborden en luifels). Bijvoorbeeld het toestaan van uitstallingen na venstertijden. Ook een kritische blik op het straatmeubilair (waar staat dit hinderlijk?) kan het bevoorraden mogelijk soepeler plaats laten vinden. Ook rijden eigen voertuigen van stadsbeheer tijdens venstertijden. Het vervroegen van deze werkzaamheden naar een moment vóór de bevoorradingsdrukte kan overlast voor bevoorradend verkeer verminderen. Daarnaast doet ook SBS werkzaamheden in het centrum. De gemeente is daar opdrachtgever van, dus daar kan ook op gestuurd worden.

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: check op en afspraken maken over straatmeubilair en stadsbeheer

Bordencheck

De bebording is niet altijd consequent. Bij de noordelijke ingang van Groest staan bijvoorbeeld eerst een inrijverbod en een aantal meter verderop een voetgangersgebied. Een grondige check op de bebording kan overlast door dit soort onduidelijkheden oplossen.

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: uitvoeren verkeersbordenschouw en opschoning borden

Pakketkluizen

Door het beter benutten van expeditiehoven (zoals hierboven genoemd), zouden onwenselijke situaties kunnen verminderen of verdwijnen door de verhoogde sociale controle. De expeditiehoven zouden dan ook gebruikt kunnen worden voor pakketkluizen. De voertuigen van pakketbezorgers kunnen makkelijker de expeditiehoven inrijden dan vrachtwagens. Door de pakketten op één punt af te leveren hoeven de busjes niet de binnenstad door te rijden. Er is al een pakketkluis aanwezig in de Gooische Brink (bij de ingang aan de Koornstraat). Aanbieders van pakketkluizen kunnen al exploiteren met een laag aantal pakketten. Er zijn al verschillende partijen actief in deze markt. Een verdere uitwerking hiervan, staat in de Uitvoeringsagenda van de Mobiliteitsvisie (in het onderdeel connected hubs).

Actiehouder: Gemeente Hilversum, exploitant pakketkluizen (voldoende animo)

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: geïnteresseerde exploitanten voor pakketkluizen, heldere randvoorwaarden vanuit de gemeente

Kans: ondernemers zich laten aansluiten bij goederenhub Hillyhub

Een kans voor het centrum ligt in het aansluiten van ondernemers bij logistieke hub Hillyhub. Hier is vorig jaar positief over gesproken binnen de ondernemersvereniging. Er is geen tijd om dit door de ondernemersvereniging op te pakken en wijd te verspreiden. Ondernemers uit heel Hilversum kunnen zich aanmelden via de website.

Actiehouder: ondernemers binnenstad Hilversum, Hillyhub

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: introductie goederenhub bij binnenstadsondernemers (bijvoorbeeld met een pitch tijdens een vergadering), en mogelijkheden hub communiceren via communicatiekanalen richting binnenstad.

Middellange termijn 2023 – 2025

Beter benutten expeditiehoven

Het faciliteren van laad- en losplekken in de veelal onbenutte expeditiehoven voorkomt overlast door foutparkeren bij entreepunten en de vele bouwlogistiek in het centrum. Tegelijkertijd worden onwenselijke situaties voorkomen door de sociale controle die hierdoor in de expeditiehoven terugkeert. Ook moet het duidelijk zijn dat de ondernemers hun eigen voertuigen daar parkeren voor laden-lossen. Communicatie zorgt voor duidelijkheid dat langparkeren buiten venstertijden in expeditiehoven plaatsvindt. Handhaving kan ervoor zorgen dat foutparkeren niet meer loont en de expeditiehoven dus logische optie worden.

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: faciliteren laad- en losplekken in expeditiehoven, communicatie en handhaving

Lange termijn 2025 en verder

Voorstel: nul-emissie zone centrum Hilversum (in combinatie met faciliterende maatregelen)

Een nul-emissie zone is een gebied waar alleen bestel- en vrachtauto's mogen rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. Concreet betekent dit dat voertuigen elektrisch of met waterstof worden aangedreven, of dat gebruik wordt gemaakt van uitstootvrije alternatieven zoals een vrachtfiets. Het gebied binnen de nieuwe centrumring wordt hierbij als uitgangspunt genomen (zie Figuur 2). Dit gebied bestaat uit de huidige centrumring en het gebied tussen de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst. De centrumring zelf maakt geen onderdeel uit van de nul-emissie zone. Dit gebied is conform landelijke richtlijnen.

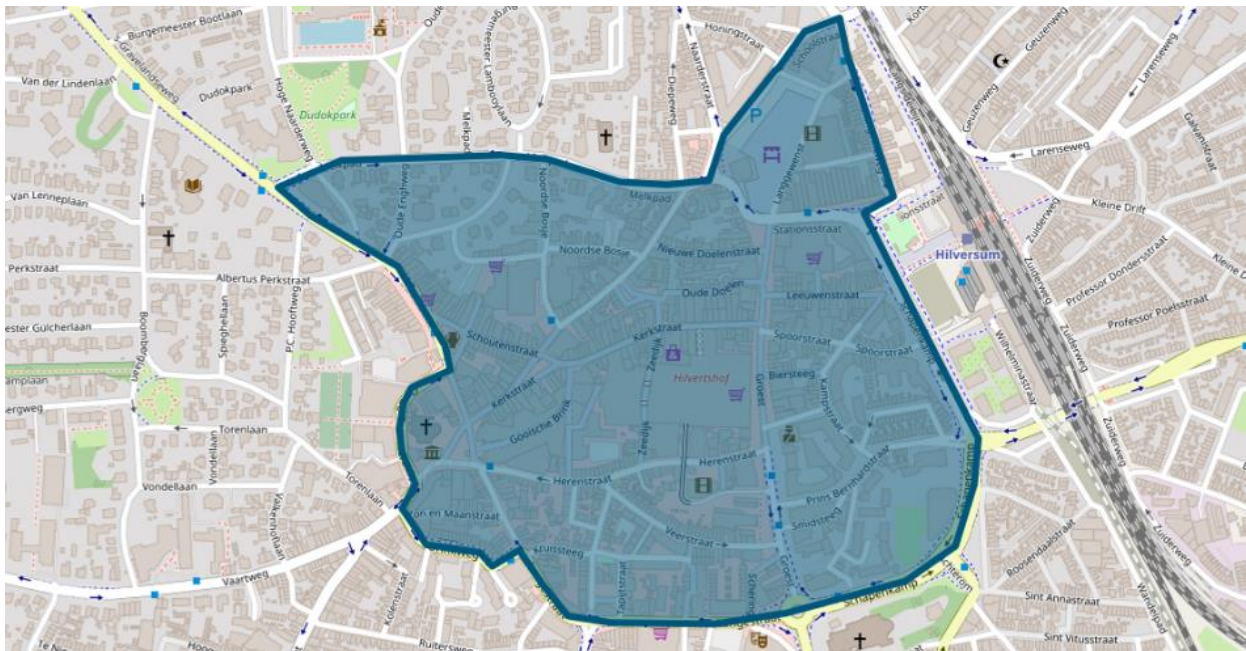
Ondernemers hebben behoefte aan een stip op de horizon om naartoe te werken. De afspraak van het instellen van een nul-emissiezone schept duidelijkheid voor deze ondernemers. Daarom adviseren wij om een 'tussenmoment' te organiseren (bijvoorbeeld eind 2022 of 2023) waarvoor het definitieve besluit tot invoeren van een ZE-zone wordt genomen. Voor ondernemers creëert dit de helderheid die zij nodig hebben om de nodige maatregelen te treffen vóór het instellen van de nul-emissie zone. Het invoeren van de nul-emissie zone kan op 1 januari 2026. Aangezien overgangsregelingen (zie bijlage 3) bestaan voor bestel- en vrachtauto's op fossiele brandstoffen zou de ZE-zone dan per 2027 of 2028 in gaan voor bestelverkeer, en per 2030 zou de zone dan ingaan voor vrachtverkeer.

In een vervolgfase zal moeten worden onderzocht over de exacte ligging en grootte van de zone, welke kosten gemoeid zijn met de invoering van de nul-emissie zone en welke implicaties de invoering van de zone heeft voor handhaving.

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: invoering vanaf 2026, in 2023 een tussenstap via B&W besluit

Wat is hiervoor nodig: verdere uitwerking nul-emissie zone (grenzen, handhavingsstrategie, ontheffingenbeleid, enzovoorts)



Figuur 2: voorstel nul-emissiezone centrum Hilversum

3.2 Aanbevelingen Gijsbrecht van Amstelstraat

Korte termijn (2022 – 2023)

- Gereserveerde parkeerplaatsen (met venstertijden) voor gepland laden en lossen
- Pakketkluisen

Middellange termijn (2023 – 2025)

- Inrijverbod met ontheffing nul-emissie voertuigen

Lange termijn (2025 en verder)

- Eerste nul-emissie straat van Nederland

Zie bijlage 2 voor de resultaten van het locatiebezoek waarop deze aanbevelingen zijn gebaseerd.

Korte termijn ('laaghangend fruit')

Gereserveerde parkeerplaatsen (met venstertijden) voor gepland laden en lossen

Overleg met ondernemers (zoals Etos) is nodig om te bepalen welke beter gespecificeerde tijd haalbaar is voor bevoorrading. Handhaving zal hier vervolgens ook strenger, informatiever en gericht op moeten controleren. De buurtcoördinator en de winkelstraatmanager zullen dit met handhaving bespreken. De oplossingsrichting is een ronde door de BOA op het tijdstip waarop overlast meestal plaatsvindt. Ook zou een laad- en losplek voor de Albert Heijn aan de Hilvertsweg gefaciliteerd kunnen worden.

Actiehouder: Gemeente Hilversum, ondernemersvereniging en desbetreffende winkels (HEMA, Etos, Intertoys)

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: Vastgelegde levertijden voor grote ketens (actie winkeliers Gijsbrecht van Amstelstraat), verkeersbesluit gereserveerde parkeerplekken, handhaving en faciliteren laad- en losplek Albert Heijn naar Hilvertsweg

Pakketkluisen

In de HEMA zit een DHL-pakketpunt. De vraag hiernaar is de afgelopen jaren toegenomen. Naar verwachting groeit de markt van (onbemande) pakketkluisen verder. Bij voorkeur in een zijstraat waar zonder overlast de pakketkluis geladen en gelost kan worden en klanten hun pakjes kunnen ophalen. Hierin is een koppeling mogelijk met de eerdergenoemde oplossingsrichting van pakketkluisen in het

centrum. Ook voor de Gijsbrecht van Amstelstraat geldt dat pakketkluisen interessant zijn vanaf een laag aantal pakketjes. Verdere uitwerking van de mogelijkheden staat in de Uitvoeringsagenda van de Mobiliteitsvisie (in het onderdeel connected hubs).

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: 2022 – 2023

Wat is hiervoor nodig: geïnteresseerde exploitanten voor pakketkluisen, heldere randvoorwaarden vanuit de gemeente

Middellange termijn (2023 – 2025)

Inrijverbod met ontheffing nul-emissie voertuigen

Door het invoeren van een inrijverbod voor bestel- en vrachtauto's met nader te bepalen venstertijden en ontheffingen (in ieder geval een 24/7 ontheffing voor nul-emissie voertuigen) kan overlast van bevoorrading beter gecontroleerd en gestuurd worden. Dit kan door middel van het nemen van een verkeersbesluit die geldig is tot de eventuele herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat is gerealiseerd. De mogelijke bebording hiervoor is aangegeven op Figuur 3.

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: vanaf 2023

Wat is hiervoor nodig: een convenant met ondernemers en logistieke partijen, toezicht en handhaving



Figuur 3: Bebording inrijverbod met ontheffing nul-emissie voertuigen (links) en bebording nul-emissie zone (rechts)

Lange termijn (2025 en verder)

Eerste nul-emissie straat van Nederland

De stip op de horizon die gezet kan worden, is het instellen van de eerste nul-emissie winkelstraat van Nederland per 2026 (zie figuur 4). Met privileges kunnen (kleine) elektrische voertuigen en cargobikes worden toegestaan in het gebied.

De besluitvorming voor deze nul-emissie zone kan parallel lopen aan de ambitie om het besluit voor een nul-emissiezone in het centrum van Hilversum te nemen. Wij adviseren daarom ook bij de nul-emissie straat een 'tussentijdse' te organiseren waarbij het definitieve besluit tot invoeren van de ZE-straat wordt genomen. Zo wordt ook voor ondernemers duidelijkheid gecreëerd en hebben zij nog tijd te anticiperen op de komst van de zone, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de Hillyhub. Bij de nul-emissie straat gelden ook de overgangsregelingen zoals weergegeven in bijlage 3.



Figuur 4: Voorstel eerste nul-emissie straat van Nederland in Gijsbrecht van Amstelstraat

Actiehouder: Gemeente Hilversum

Moment: vanaf 2025

Wat is hiervoor nodig: een convenant met ondernemers en logistieke partijen

4 Routekaart Duurzame Stadslogistiek Hilversum

In dit hoofdstuk staat fase 1 toegelicht, met een doorkijk naar het vervolg.

Fase 1 (2022-2023): verkennen van gemeentelijke kosten en waar mogelijk initiatieven faciliteren:

- **Het college van B&W neemt in 2022 een besluit (“ja, mits...”) voor het invoeren van de nul-emissiezone per 1 januari 2026 en bijbehorend plan van aanpak (zoals opgenomen in deze rapportage).** Dit betekent dat de gemeente het voornemen uitspreekt de nul-emissiezone in te voeren, onder voorbehoud van de gevraagde inspanningen en de financiering van de implementatie en de bijbehorende aanpak (is basisrandvoorwaarde).
- Eis vanuit de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is dat de invoeringsdatum ligt op (minimaal) 4 jaar na dagtekening van de vooraankondiging van de ZE-zone. Aangezien de opname van de ZE-zone in de Mobiliteitsvisie (2021) kan worden gezien als vooraankondiging, adviseren wij om als invoeringsdatum 1 januari 2026 aan te houden.
- **Na het besluit volgt het uitvoeren van het plan van aanpak met flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone-**, inclusief de gevraagde ambtelijke inzet en investeringen. De uitvoering van deze flankerende maatregelen vindt dan plaats in de periode 2023-2025. De flankerende maatregelen betreffen onder andere:
 - De wijze van handhaving;
 - Monitoring;
 - Ontheffingenbeleid en het bieden van voordelen voor emissievrije voertuigen;
 - Communicatie;
 - Aanvullende flankerende maatregelen.
- Om gezamenlijke acties te monitoren neemt de gemeente zich voor om een regulier overleg in te richten over stadslogistiek. Logischerwijs borduurt dit overleg voort op de stakeholdersbijeenkomsten met partners in centrum/Gijsbrecht, maar het kan ook bij een ander overleg over centrum/Gijsbrecht worden belegd.
- Conform de afspraken tussen Rijk en de sector uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, vinden jaarlijks monitoringsmomenten en in 2024 een landelijk evaluatiemoment plaats. Aan de hand daarvan bepaalt het Rijk de betaalbaarheid en haalbaarheid om in 2025/2026 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte om nul-emissiezones emissievrij te bevoorraden. De gemeente Hilversum volgt daarbij eventueel nieuwe de landelijke kaders.
- Parallel aan bovenstaande, verkent de gemeente mogelijke projecten om in te dienen bij de landelijke expertpool voor stadslogistiek, het SPES en tegemoetkomingen vanuit het Rijk bij de implementatie van de nul-emissiezone.
- In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is tussen Rijk en gemeenten de afspraak gemaakt om nader onderzoek te laten doen naar de uitvoeringslasten van de nieuwe taken uit het gehele Klimaatakkoord voor gemeenten (en andere decentrale overheden).

Acties van de gemeente Hilversum in fase 1 (als onderdeel en bouwstenen van het besluit) zijn onder andere:

1. Basisactie: In beeld brengen van de flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone, inclusief de daarvoor benodigde investeringen.
2. Basisactie: Verkennen ambtelijke organisatie op invoering van nul-emissiezone voor handhaving, monitoring uitstoot, communicatie, inkoop, vergunningen, etc.
3. Basisactie: communicatie (“de ambitie is om in 2026 een nul-emissiezone in te voeren ter grootte van het centrum en rondom de Gijsbrecht”).
4. Basisactie: Verkennen welke aanvullende maatregelen haalbaar zijn om nul-emissie stadslogistiek in Hilversum te faciliteren en stimuleren.
5. Basisactie: Opzetten en continueren stakeholdersoverleggen stadslogistiek (bijvoorbeeld 2x per jaar).
6. Optionele actie, aan te raden: Het verkennen van mogelijkheden om nu al nul-emissievoertuigen privileges te bieden (bijvoorbeeld uitbreiden van venstertijden voor schone voertuigen of stimuleren/aanmoedigen van nul-emissie in bouwvergunningen).
7. Optionele actie, aan te raden: Testen met monitoringsinstrumenten voor emissies, ook in relatie tot het Schone Luchtakkoord.
8. Optionele actie, aan te raden: Ondertekenen Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Bij een positief beeld van ten eerste de financiering van de implementatiekosten, en ten tweede de landelijke monitoring van haalbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen, start de tweede fase. Dit betreft het toewerken naar implementatie vanaf 2026.

In onderstaande routekaart staan alle mogelijke acties opgesomd, inclusief volgordelijkheid en jaartal. Dit is een grove inschatting wanneer welke actie zou kunnen starten en eindigen.

Gebied en maatregelen	2022	2023	2024	2025	2026
Centrum Hilversum					
Check op uitstallingen en straatmeubilair					
Bordencheck					
Pakketkluizen					
Aansluiten centrumondernemers bij Hillyhub					
Beter benutten expeditiehoven - Parkeercapaciteit laden en lossen eigen voertuigen ondernemers - Bouwlogistiek (kleine projecten via ontheffing, grote projecten via bundeling in aanvraag)					
Nul-emissiezone Hilversum 2026					
Gijsbrecht van Amstelstraat					
Gereserveerde parkeerplaatsen (met venstertijden) voor gepland laden en lossen en handhaven					
Pakketkluizen					
Inrijverbod voor bestel- en vracht met nader te bepalen venstertijden en ontheffingen (24/7 ontheffing voor ZE)					
Eerste nul-emissiestraat van Nederland					

Tabel 1: Roadmap duurzame stadslogistiek Hilversum

Legenda tabel 1	
Voorbereiding	Uitvoering

Bijlage 1: Instrumentarium duurzame stadslogistiek

Instrument	Omschrijving + toelichting voor Hilversum
Nul-emissiezone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtwagens)	Het invoeren van een zone waar per 2025 in principe alleen uitstootvrije bedrijfsvoertuigen zijn toegestaan, met overgangsregelingen voor vracht (ZE per 2030) en bestelauto's (ZE per 2028). Insteek: centrum en eventueel omliggende wijken. Praktijk: veelal centrum (binnenstad). Kan eventueel in kleinere kernen, mits bevoorrading via achterzijde of laadplein mogelijk blijft.
Autoluw/privileges	Geen specifieke ZE-maatregel, maar wel een belangrijke indirecte maatregel. Gehele afsluiting van straat of gebied voor al het verkeer, eventueel uitgezonderd venstertijden voor laden en lossen (of bestemmingsverkeer). Via privileges elektrische voertuigen wel toegang geven (eventueel met beperkingen in plaats/tijd). Belangrijk hierbij is het zo veel mogelijk borgen van ruime en uniforme algehele venstertijden (7.00-12.00 uur).
Eigen inkoop gemeente	Stellen van harde eisen of gunningscriteria met betrekking tot ZE bestel- of vrachtvoertuigen in eigen inkoop of aanbestedingen van werken (bijvoorbeeld groenonderhoud). Harde eisen werken hierbij regulerend, gunningscriteria stimulerend.
Gunstigere parkeertarieven voor nul-emissie voertuigen	Met het verlagen van parkeertarieven voor nul-emissie voertuigen kan het aantrekkelijker worden gemaakt om over te stappen van een uitstotend voertuig naar een nul-emissie voertuig. Vereiste is dat parkeertarieven hoog genoeg zijn om dit voordeel voor nul-emissie voertuigen te creëren.
Voorrang parkeervergunning voor nul-emissie voertuigen	Het verkorten van de wachttijd voor een parkeervergunning voor nul-emissie voertuigen ten opzichte van uitstotende voertuigen. Vereiste is dat er een wachttijd voor parkeervergunningen bestaat, zodat deze verkort kan worden.
Faciliteren oplaadinfra	Creëren van specifieke oplaadpleinen voor elektrische voertuigen (bestel- en vrachtvoertuigen). Daarnaast faciliteren in herkomstgebieden (depots op bedrijventerreinen) waarbij met name gastgebruik kan worden gepromoot. Hieronder valt ook het faciliteren van snellaadinfra op hubs aan de randen van de stad of op bovenliggend wegennet.
Gunstigere leges voor nul-emissie voertuigen	Gunstigere of gratis leges rekenen voor ZE bestel- of vrachtvoertuigen vergeleken met voertuigen op fossiele brandstoffen. Interessant voor RVV-ontheffingen of ontheffingen in relatie tot tijdelijke verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld verhuizingen).
Handhaving	Strikter handhaven van gebieden met beperkte toegang, veelal via ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Dit instrument schept een level playing field en geeft privileges meerwaarde.
Ontheffingenbeleid	Aanscherpen van het ontheffingenbeleid (Voor alle voertuigen) in gebieden die beperkt toegankelijk zijn (venstertijden- of voetgangersgebied). Doorgaans is beleid te ruim (te veel ontheffingen) waardoor sprake is van overlast en eventuele privileges voor ZE voertuigen weinig meerwaarde hebben.
Communicatie	Communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden. Vaak in samenwerking met of door lokale ondernemersverenigingen.
Pakketkluisen	Het faciliteren van pakketkluisen op strategische locaties.

Tabel 2: Algemeen instrumentarium duurzame stadslogistiek

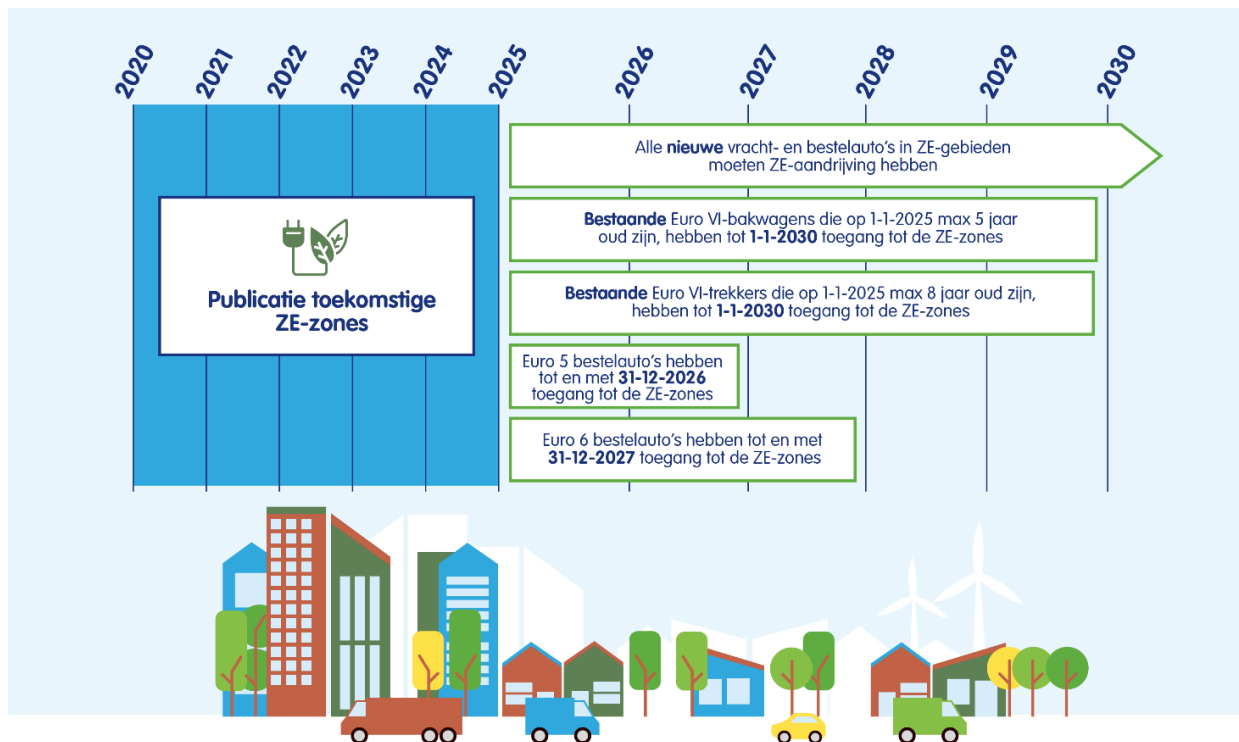
Bijlage 2: Verslag schouw

Toegevoegd in apart document

Bijlage 3: Overgangsregelingen toegang tot nul-emissie zones



Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



Figuur 5: Overgangsregelingen vracht- en bestelauto's ZE-zones