

RAPPORT

Connected hubs

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: 1-MI-RP-220412-1610

Status: S0/P01.01

Datum: 18 oktober 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: Connected hubs

Sub titel:

Referentie: 1-MI-RP-220412-1610

Status: P01.01/S0

Datum: 18 oktober 2022

Projectnaam: 1

Projectnummer: 1

Auteur(s): Marten Bolt, Erik Regterschot, Yarden Sela

Opgesteld door: Marten Bolt, Erik Regterschot, Yarden Sela

Gecontroleerd door: Lieke Hüsslage

Datum: 4 juli 2022

Goedgekeurd door: Jos Hengeveld

Datum: 18 oktober 2022

Classificatie

Alleen voor intern gebruik

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	Introductie	1
2	Omschrijving connected hubs en pakketkluizen	2
2.1	Connected hubs	2
2.2	Pakketkluizen	2
2.3	Synergie en raakvlakken andere domeinen	4
3	Potentiële locaties	7
3.1	Connected hubs	7
3.2	Pakketkluizen	8
4	Juridische context	9
4.1	Connected hubs	9
4.2	Pakketkluizen	9
5	Beoordeling van maatregelen en advies	13
5.1	Randvoorwaarden gemeente	13
5.2	Inschatting effect	13
5.3	Advies	14
5.4	Routekaart richting 2040	14
5.5	Financiën	15

1 Introductie

In het dichtbebouwde stadshart zorgen logistieke stromen (afval-, pakket-, bevoorradings- of bouwlogistiek) voor veel extra verkeersbewegingen. Dit zijn vaak andere stromen en volumes dan personenmobiliteit waardoor deze stromen elkaar in potentie vooral in de weg zitten. Hierdoor is het in beginsel onwenselijk om deze stromen te mengen. Logistieke hubs vormen een uitdaging voor de gemeente op zich, welke momenteel al wordt opgepakt.

In dit deelonderzoek focussen we ons daarom vooral op goederenstromen, oftewel de logistieke hubs. Deze logistieke hubs vormen echter een netwerk op zichzelf met eigen specifieke uitdagingen die niet tot nauwelijks samenhangen met het hubnetwerk voor personenmobiliteit. We onderzoeken dus niet per se hubs waarin we goederen- en personenverkeer met elkaar combineren. Wel kan het zo zijn dat locaties interessant blijken te zijn voor zowel goederen- als personen hubs. In dat geval kijken we hoe we beide stromen zo organiseren dat ze elkaar niet bijten en waar mogelijk zelfs aanvullen. Bijvoorbeeld een pakketwand bij een OV-halte, deelmobiliteitshub of treinstation. Daar waar een OV-hub of deelmobiliteitshub aanwezig is, of gerealiseerd wordt, het mogelijk is om dit te combineren met pakketkluizen. Zoals bij woongebieden strategisch bij de ingang (voorkomen heen en weer rijden van de pakketvoertuigen), of bij alle buurtcentra. Daarom is het belangrijk om in ieder geval te kijken naar OV-hub locaties, die ook toegankelijk zijn met deelvervoer. Die locaties zijn in dit onderzoek meegenomen.

Resultaat

Het resultaat van dit onderzoek is een overzicht van kansrijke en niet-kansrijke hublocaties en -kenmerken, en vervolgstappen om te zetten.

Werkwijze

Als eerste stap hebben wij alle benodigde informatie vanuit de gemeente verzameld (beleidscontext). Daarna is in de eerste integrale sessie (met verschillende afdelingen van de gemeente, inclusief project- en programmamanagers, en groen, stedenbouw, duurzaamheid, economie, en ruimtelijke ordening) gestart met het verkennen van de meerwaarde van een combi OV-hub/ logistieke hub. Dit gebeurde mede met input uit deelonderzoek 2: ketenmobiliteit en OV. In eerdere gesprekken met aanbieders, spraken wij met hen over plannen en proposities van de partijen en wat zij van een Nederlandse gemeente verwachten; dit kan gaan over infra- of elektraontsluiting, borgen van ruimte in het bestemmingsplan of regulerend beleid (zoals ZE-zones of venstertijden). Daarbij hebben wij kritische aandacht voor relevante vragen zoals; werkt het echt? Maken ondernemers en andere bedrijven gebruik van de hub? Dit hebben wij gebruikt als bouwstenen voor dit onderzoek.

Daarna is bovenstaande informatie verwerkt. Vervolgens is tijdens de tweede integrale sessie gefocust op de meest kansrijke hub-initiatieven. Dat waren zowel bestaande hub-initiatieven (zoals de Hillyhub) als ook nieuwe. Dit deden wij door middel van een digitale werksessie, waarbij kritisch aandacht was voor 'wat werkt' en wie er gebruik van maken. Vervolgens worden de oplossingen (randvoorwaarden) vertaald naar maatregelen en projecten (opmaat naar de actielijnen). Heel belangrijk hierin is de rol van de gemeente goed afbakenen; vaak is de hub-exploitatie de primaire verantwoordelijkheid van de logistieke partij. Wel dienen de randvoorwaarden in gemeentelijk beleid dan op orde te zijn; te denken valt aan borging in het bestemmingsplan, infraontsluiting en eventueel regulerend beleid.

2 Omschrijving connected hubs en pakketkluizen

Momenteel zorgt logistiek verkeer (bestel- en vrachtvoertuigen) voor veel overlast in de stad. Het gaat hierbij zowel om verkeer in de woonwijken (veelal gerelateerd aan thuisbezorging, pakketdiensten en aannemers) en verkeer op de ontsluitingswegen in de stad (bijvoorbeeld de Diependaalselaan en Johannes Geradtsweg). Enerzijds is het logistieke verkeer onmisbaar voor het functioneren van de stad, anderzijds leidt het tot meer uitstoot (luchtkwaliteit en CO₂), geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en bereikbaarheidsproblemen. Optimalisatie en verduurzaming van de logistieke stromen draagt bij aan een bereikbaar Hilversum, met aandacht voor een reductie van de CO₂-uitstoot en een verbetering van de leefbaarheid. In dit deelonderzoek zijn daarom twee concrete oplossingen voor de logistieke opgave nader uitgewerkt:

1. Logistieke connected hubs.
2. Pakketkluizen.

In onderstaande paragrafen worden deze concepten nader toegelicht.

2.1 Connected hubs

Connected hubs¹ zijn kleine logistieke overslagplaatsen waar goederen kunnen worden afgeleverd voor verdere verspreiding in de stad, door opslag en overslag van goederen. Er is geen vast formaat van een connected hub. De precieze omvang wordt bepaald door de goederenvolumes die worden afgehandeld, de minimale omvang is een garagebox. Connected hubs zijn uit te breiden met multimodale hubs. Dit zijn hubs aan de rand van de stad die multimodaal zijn; daar komen verschillende modaliteiten samen en kunnen worden gecombineerd: denk aan personenvervoer (OV), deelvervoer of modaliteiten als water en spoor. Op deze manier is het mogelijk het aantal bewegingen van zowel goederen en mensen door Hilversum te beperken, met als gevolg een CO₂-reductie.

Op dit moment wordt er door de ondernemersvereniging van de Gijsbrecht van Amstelstraat gewerkt aan een proef met een logistieke connected hub, de Hillyhub. Naast de Gijsbrecht van Amstelstraat is er op meer Hilversumse locaties interesse in de realisatie van een connected- en multimodale hub. Zoals bij het Arenapark, waar in samenwerking met onder andere Nike, gewerkt wordt aan een strategie voor een integrale hub bij het station.

Ervaringen elders in Nederland

In diverse gemeenten zijn de laatste jaren initiatieven gestart die geschaard kunnen worden onder de noemer connected hubs. Hierbij kunnen grofweg twee ontwikkelingen worden onderscheiden:

- Connected hubs vanuit een bestaande logistiek partij. Dit zijn vaak lokale logistieke dienstverleners, zoals StadAlkmaar in Alkmaar of Deudekom in Amsterdam.
- Nieuwe spelers die een hub openen, zoals CityHub in Amsterdam of Hillyhub in Hilversum.

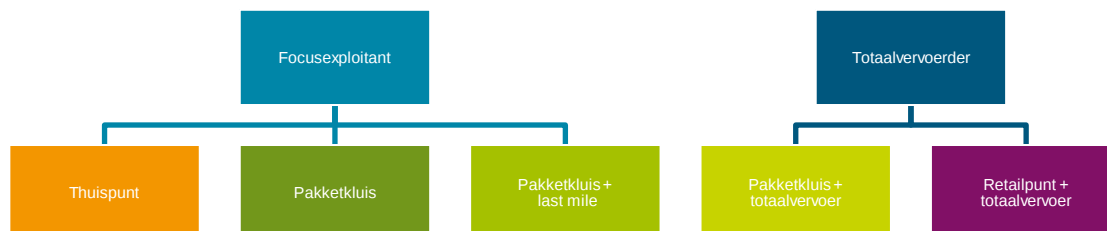
2.2 Pakketkluizen

Onder “pakketkluizen” worden kluizenwanden verstaan die bestaan uit meerdere kluizen waar pakketten in kunnen worden uitgewisseld tussen exploitanten (de pakketbedrijven, zoals PostNL, DHL, DeBuren) en ontvangers (consumenten of bedrijven). Pakketkluizen kunnen soms modulair worden uitgebreid; doorgaans zijn ze 4 tot 5 meter breed, 2 tot 2,5 meter hoog en ongeveer 0,5 meter diep.

Pakketkluizen worden door zowel de markt als verschillende overheden gezien als een potentiële kans in het verbeteren van stadslogistiek. Hierin kunnen ze bij te dragen beleidsdoelen zoals het stimuleren van

¹ In Hilversum wordt de term “connected hubs” gehanteerd gezien de relatie en connectie met diverse vervoerstromen in de stad. In andere gemeenten wordt veel de term “goederenhubs” of simpelweg “hubs” gebruikt.

leefbaarheid en duurzaamheid, mits op de juiste locaties geplaatst. Een aantal aspecten van pakketkluizen vergen voor het begrip extra toelichting:



Product: Er zijn verschillende pakketkluisproducten te onderscheiden

De gesprekken laten zien dat de pakketkluis is onder te verdelen in drie sub-producten, aangegeven in onderstaande figuur in de groene kleur. Dit is de standaard '*pakketkluis*' (waar pakketjes door alle vervoerder in kunnen worden gelegd) de '*pakketkluis met last-mile service*' (waarbij de totaalvervoerder haar pakket bij een centraal gelegen hub van de focusexploitant levert, die vervolgens het laatste stuk richting de pakketkluis uitvoert) en de '*pakketkluis met totaalvervoer*' (zoals deze door totaalvervoerder wordt uitgevoerd). Ook zien we dat de kluis een sterke interactie heeft met retail- en thuis-pakketpunten. Bovenstaand figuur geeft een overzicht van de gevonden productstructuur.

Welk pakketkluisproduct gebruikt wordt heeft een substantiële invloed op de werkzaamheid en impact van de kluis. Hierbij valt te denken aan de te reduceren voertuigbewegingen, de totale hoeveelheid benodigde kluizen en de interactie met andere vormen van stadslogistiek.

Locatie: Tot dusver weinig op publieke grond, bij locatiekeuze spelen verschillende factoren

Een belangrijk onderscheid is te maken tussen kluizen geplaatst op private grond en op publieke grond. De tweede van deze is namelijk substantieel complexer door de juridische aspecten waarmee rekening gehouden moet worden (zie juridische aspecten). Veel marktpartijen ervaren het aanvraagproces als langzaam doordat niet scherp is waaraan zij moeten voldoen in een vergunningsproces, wat sommige partijen doet besluiten zich te beperken tot plaatsing privaat terrein. In groter ontwikkelingen zoals appartementencomplexen kunnen bijvoorbeeld centrale collectieve pakketkluizen worden gerealiseerd, of in winkelcentra.

Over het algemeen hebben gunstige locaties (vanuit het aanbiedersperspectief) veel menselijk verkeer. Verder spelen ook factoren als demografie, toegankelijkheid en bereikbaarheid een rol. Opvallend is dat totaalvervoerders verder ook nog hun logistieke netwerk als zeer belangrijke factor meenemen. Daardoor zoeken zij vaker voor een specifieke plek die in hun netwerk past.

Technische Inrichting: vaak vergelijkbaar, veelal maatwerk mogelijk

Op het gebied van technische inrichting zijn weinig onderscheidende factoren gevonden. Wel blijken een goede stroomvoorziening en vlakke ondergrond belangrijke uitgangspunten voor iedere kluis. Daarnaast moet rekening gehouden worden met installatiemogelijkheden en connectiviteit. Partijen geven aan dat er bijna altijd wel maatwerk toe te passen is.

Juridische aspecten bij plaatsing in de openbare ruimte

Op juridisch gebied zijn er nog weinig vastgestelde uitgangspunten, zo blijkt uit het feit dat veel gemeenten het vergunningsvraagstuk voor pakketkluizen veelal anders inschatten. In ieder geval dient rekening gehouden te worden met de 'omgevingsvergunning bouw', en waarschijnlijk ook 'omgevingsvergunning strijdig gebruik'. Ook lijken er mogelijkheden voor een tweede route, in dit geval vergunningsvrij, binnen het

Besluit omgevingsrecht (Bor). Dit is tenminste eenmaal gedaan in Nederland, maar het is de vraag of dit wenselijk en effectief is gezien latere interactie met onder andere de welstand.

Aanvullend hierop geldt dat, indien het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd is met een bestemmingsplan, de vergunning in afwijking van het bestemmingsplan slechts wordt verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wat betreft het stellen van eisen aan pakketkluizen, lijkt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) het meest geschikte instrument. Een interessante optie is het stellen van een maximum aan het aantal te verlenen vergunningen, daar er hiermee een schaars recht verleend wordt en hiervoor dus aanvullende eisen gelden.

Tenslotte worden er kansen gezien voor de omgevingswet (welke gemeentes flexibiliteit in het bestemmingsplan gaan opleveren) en zien we dat participatie verplicht is. Verder zien we dat gemeenten beperkt lijken in het kiezen van voorkeursaanbieders door het verlenen van vergunningen, dus dat uitgezocht moet worden of en hoe dat kan via aanbestedingen (mits een gemeente dat wenselijk vindt).

De kennis op dit gebied is constant in ontwikkeling, waarbij snelle stappen gemaakt worden in de beschikbare inzichten. De verwachting is dat in de komende periode meer en meer ervaring zal worden opgedaan in de praktische uitvoering van dit vraagstuk voor verschillende gemeenten.

Ervaringen elders in Nederland

Er zijn nog weinig voorbeelden van pakketkluizen op publiek terrein. Op privaat terrein is al wel veel ervaring, ook op plekken in Hilversum. Binnen de provincie Noord-Holland heeft vooral de gemeente Alkmaar al nuttige ervaring opgedaan met het plaatsen van pakketkluizen in de openbare ruimte. In Amstelveen en Amsterdam zijn recentelijk verkenningen gestart hoe pakketkluizen in de openbare ruimte gefaciliteerd kunnen worden.

Ervaring provincie Noord-Holland: Actueel thema, kans voor samenwerking

De provincie ziet dat dit een actueel thema is, maar dat er verschillend over gedacht wordt door gemeenten. Verder is de provincie voorstander van concurrentie. Aanvullend denkt de provincie dat de financiële ondersteuning niet voor de hand liggend is. Na gemeenteraadsverkiezingen (2022) wil de provincie peilen onder gemeenten of er animo is voor een bredere samenwerking.

Ervaring Alkmaar: pilotgerichte aanpak, in combinatie met personenhubs

In Alkmaar wordt in 2022 gestart met pakketkluizen op de twee stations. Ze maken deel uit van een hubconcept waarvan ook deelfietsen en deelauto's onderdeel uitmaken. Pakketkluizen zijn een extra service voor mobilisten en buurtbewoners rondom de stations. Het betreft twee pilots; de ervaringen, effecten en resultaten worden de komende twee jaar gemonitord, ook de impact op mobiliteit.

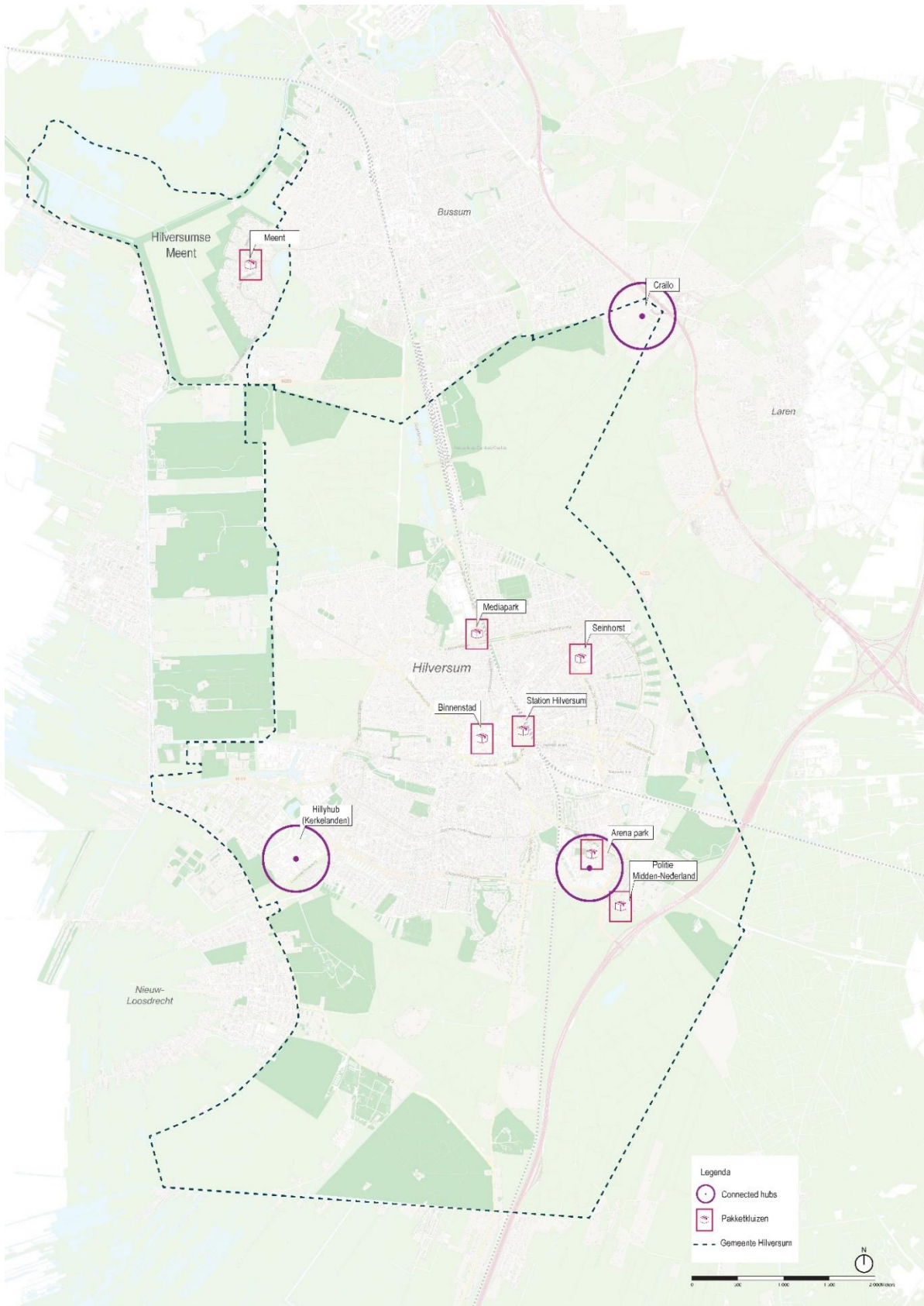
2.3 Synergie en raakvlakken andere domeinen

De kansrijke mogelijkheden voor connected hubs in Hilversum hebben directe en indirecte raakvlakken met de overige deelonderzoeken die in het kader van de mobiliteitsvisie 2040 zijn uitgevoerd. Uit de integrale sessies zijn daarbij de volgende raakvlakken benoemd:

- **Ketenmobiliteit, deelmobiliteit en OV:** de binnenstad zal even bereikbaar blijven, maar mensen kunnen meer kiezen. Hierbij is het alternatief voldoende voorhanden. Op hubs kan ook worden voorzien in andere vormen van mobiliteit, om de verbinding te versterken.
- **Logistiek, autoluwe binnenstad en ZE-zone:** het instellen van een ZE-zone, kan als extra maatregel de autoluwe binnenstad accelereren. Mensen worden gestimuleerd op andere manieren

te denken, waardoor de transitie wordt versneld. Logistiek moet ook op andere wijze, connected hubs kunnen zorgen dat de autoluwe binnenstad bereikbaar blijft.

- Integratie met **wandel- en fietsinfrastructuur**: er komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Rondom hubs zelf kan wellicht meer verkeer ontstaan.
- Interactie met **parkeerbeleid**: Zorg dat aantrekkelijk maken van alternatieven voor de auto (keten- en deelvervoer) en minder aantrekkelijk maken van de auto hand in hand gaan. Dit is relevant in woonwijken, bij bedrijven en in de binnenstad.
- Koppeling met andere functies is interessant, mede ook vanuit andere beleidsdoelstellingen. Denk hierbij aan het bevorderen van actieve mobiliteit of het verbeteren van sociale cohesie.



Figuur 1 – potentiële locaties

3 Potentiële locaties

De rol van de gemeente is beperkt in de ontwikkeling van locaties voor hubs en pakketkluizen. De gemeente kan echter wel met planologische instrumenten faciliteren. Daarmee kan de gemeente (bij voorkeur in overleg met marktpartijen) sturen op voorkeurslocaties: waar kunnen hubs en pakketkluizen zoveel mogelijk bijdragen aan de beleidsdoelstellingen? Het gaat hierbij om strategisch gekozen locaties, die interessant kunnen zijn voor uitbaters en voor de gemeente.

In overleg met de gemeente, zijn drie potentiële locaties voor hubs en zes potentiële locaties voor pakketkluizen onderzocht. In figuur 1 staan de locaties aangegeven voor connected hubs en pakketkluizen.

In overleg met diverse afdelingen en betrokkenen binnen de gemeente Hilversum is tot deze locaties gekomen. Op basis van expertise van Royal HaskoningDHV is ook getoetst of deze locaties commercieel interessant zouden kunnen zijn; de inschatting is dat dat het geval is.

3.1 Connected hubs

Belangrijke aspecten voor de locatiekeuze voor connected hubs zijn:

- Planologische bestemming: gezien de aard van de activiteiten (kleinschalige opslag, overslag) ligt vestiging op een bedrijventerrein voor de hand.
- Bereikbaarheid: de hub dient goed bereikbaar te zijn vanaf stroomwegen (rijkswegen, provinciale wegen).
- Toegankelijkheid: de hublocatie dient goed toegankelijk (fysiek) te zijn voor vrachtverkeer (dus ruime bochtstralen in de ontsluitingswegen, weinig hinderlijke drempels, enzovoorts).
- Locatie in de stad: bij voorkeur ligt de hub dicht bij stroomwegen en dicht bij het centrum (het belangrijkste afzetgebied); bij voorkeur zo dicht dat de “last mile” (vervoer van hub naar eindontvanger) met kleinere voertuigen ofwel per fiets kan worden uitgevoerd.

Als concrete locaties zijn geïdentificeerd:

- Arenapark: dit is een gebied naast station Sportpark in herontwikkeling. De komende jaren moet dit gebied transformeren van een monofunctioneel terrein naar een levendige gecombineerde woon-werklocatie. Daarmee is het een logische plek om al bij oplevering een hub te huisvesten. Het gebied bevindt zich tussen de snelweg en de binnenstad, en is daarmee interessant als toekomstige optie.
- Hillyhub (Kerkelanden): de Hillyhub is een initiatief van ondernemers van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Deze betrokken ondernemersgroep heeft zelf een logistieke hub opgezet, om hun winkelstraat beter te laten bevoorraden. Sinds maart 2022 is de Hillyhub operationeel. Hiermee is dit een logische optie om te analyseren. De hub bevindt zich bij de Tomingroep op bedrijventerrein Kerkelanden.
- La Place: deze locatie werd in overleggen genoemd, als strategische locatie tussen de snelweg en de binnenstad, en is uitstekend bereikbaar en toegankelijk. Deze locatie bevindt zich echter buiten de gemeentegrens van Hilversum in gemeente Laren. Daarom wordt deze locatie verder niet meegenomen. In afstemming met Gooi- en Vechtstreek zou deze mogelijkheid verder kunnen worden onderzocht.
- Crailo: deze locatie werd in overleggen genoemd, als strategische locatie langs de snelweg en de buurtschap Crailo. Deze locatie bevindt zich echter deels buiten de gemeentegrens van Hilversum. Daarom wordt deze locatie niet verder meegenomen. In afstemmen met Gooi- en Vechtstreek, gemeente Gooise Meren en gemeente Laren, zou deze mogelijkheid verder kunnen worden onderzocht.

Bedrijventerreinen Havenkwartier, Kerkelanden en Zeverijnstraat zijn bezig met het verbeteren en optimaliseren van de bedrijventerreinen. Mobiliteit heeft daar specifiek de aandacht (bron: Parkmanagement OVH). Hierdoor ontstaat ook hier mogelijk in de toekomst gelegenheid voor het optimaliseren van logistieke stromen middels een HUB.

3.2 Pakketkluizen

Belangrijke aspecten voor de locatiekeuze voor pakketkluizen zijn:

- Locatie in de stad; dicht bij gebruikerspopulatie: belangrijkste aspect hierbij is het vervoer van de ontvanger; voor een maximale mobiliteitswinst is het belangrijk dat de ontvanger niet de auto gebruikt om het pakket op te halen. De inrichting van gebied (autoluw of niet) is hiervoor sterk bepalend. Dat betekent dat twee typen locaties voor de hand liggen:
 - Op een (drukke) personenhub-locatie, waar veel mensen langskomen; bij voorkeur de drukkere OV-overstaplocaties.
 - In gebieden met hoge adressendichtheid: de kans dat gebruikers dan lopend of fietsen het pakket halen is dan het grootst.
 - Nota bene: ook plekken waar veel ontvangers komen (zoals winkelcentra) zijn interessant. De kans is aanwezig dat hier pakketten worden opgehaald met de auto, doch veelal in combinatie met bezoek aan de nabijgelegen bestemming (winkels). In vergelijking met de andere twee bovengenoemde locatietypen, is de kans echter groter dat een pakket wordt opgehaald met de auto, én dat dit geen gecombineerde rit is (ophalen pakket is enige reismotief). De kans is afhankelijk van de andere mobiliteitskeuzes die gemaakt worden. In bijvoorbeeld de autoluwe binnenstad of winkelomgevingen die vooral op fietsers en voetgangers ingericht zijn en het parkeren lastig (niet voor de pakketkluis) is, is de kans dat een pakket opgehaald wordt met de auto kleiner.
- Toegankelijkheid: de hublocatie dient goed toegankelijk (fysiek) te zijn voor bestelauto's van de exploitanten of pakketdiensten. Voor de eindontvangers is belangrijk dat de relatief eenvoudig lopend of per fiets de locatie kunnen bereiken.
- Veiligheid: de sociale veiligheid speelt een rol; zeker in avond en vroege ochtend. Om goed gebruik te borgen moeten gebruikers van de locatie zich comfortabel voelen bij het gebruik van de pakketkluis.
- Zichtbaarheid: om herkenbaarheid – en daarmee gebruik – te vergroten is een goede zichtbaarheid van belang.

Als concrete locaties zijn geïdentificeerd:

- Station Hilversum: het station van Hilversum is een logische locatie. Het voldoet aan alle bovenstaande eisen, en is een van de belangrijkste entrepunten van de stad.
- Station Sportpark: dit gebied wordt de komende jaren herontwikkeld. Het huidige station Sportpark wordt in de toekomst wellicht naar het zuiden verplaatst als station 'Arenapark'. Het is daarmee een goede toegangspoort voor het gebied, die aan de eisen voldoet.
- Kerkelanden winkelcentrum: dit is een centraal punt in de wijk Kerkelanden, en ligt gunstig ten opzichte van de uitvalswegen. Het is echter geen interessante locatie voor inwoners die in andere wijken wonen.
- Verder zijn er nog veel andere locaties interessant, zoals overige buurtwinkelcentra (bijvoorbeeld Seinhorst) en overige personenhub, zoals station Mediapark of nieuwe OV-knooppunten en/of personenhub.

4 Juridische context

4.1 Connected hubs

Een juridische duiding voor connected hubs, is dat het gaat om logistieke faciliteiten waar goederen worden gebundeld binnen de grenzen van een stedelijk gebied, die een beperkt ruimtelijk bereik bedient en die met een modusverschuiving naar emissiearme voertuigen of zachte vervoerswijzen, zoals lopen of bakfietsen, mogelijk maakt voor leveringen op de laatste kilometer. Het meest voor de hand ligt om de connected hubs planologisch aan te duiden als “post- en koeriersdiensten” dan wel de wat ruimere definitie ‘Dienstverlenend bedrijf’ of ‘Bedrijf’.

Arenapark

Voor het Arenapark zijn bestemmingen als kantoren en gemengde functies geldig. De hubs lijken hier te passen bij de bestemming ‘Kantoor’. Bij de ‘Kantoor’-functie gaat het om een onderneming die bedrijfsmatig diensten verleent: in beide gevallen zijn microhubs mogelijk voor de bestemmingen ‘Kantoor’ en ‘Gemengd’, waarvan de eerste zeer overheersend aanwezig is binnen het bestemmingsplan.

Hillyhubs

Op de locatie Franciscusweg 12 geldt de bestemming ‘Bedrijventerrein – 3’. Hiervoor geldt dat bedrijven categorie 2 en 3.1 van de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" zijn toegestaan. Daarmee lijkt er voldoende ruimte om hier connected hubs toe te staan.

4.2 Pakketkluisen

Wat betreft pakketkluisen zijn er verschillende opties mogelijk. Op grond van artikel 2, achttiende lid, bijlage 2 van het Besluit omgevingsrecht kunnen nutsvoorzieningen met een afgebakende oppervlakte vergunningvrij worden geplaatst. Indien de pakketkluisen als nutsvoorzieningen worden aangemerkt is dus geen regulering mogelijk op grond van het bestemmingsplan. Het lijkt echter niet voor de hand liggend om de pakketkluisen aan te merken als nutsvoorzieningen.

Nutsvoorzieningen worden in bestemmingsplanregels en rechtspraak uitgelegd als voorzieningen ten behoeve van de elektronische communicatie en de gas-, water- en elektriciteitsdistributie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut. Pakketkluisen zouden een voorziening zijn van openbaar nut als ze ten dienste staan ten algemene nutte en waarvan eenieder in beginsel gebruik kan maken.² De pakketkluisen worden neergezet door postbedrijven. Anders dan post van persoon-tot-persoon worden in de pakketkluisen pakketten aangeboden via postbedrijven door derden aangeboden. Doordat derden zelf kunnen kiezen van welk postbedrijf zij gebruik maken, wordt de pakketkluis speciaal vervaardigd ter bevoordeling over en weer van bepaalde bedrijven. Hiermee zijn de pakketkluisen waarschijnlijk geen voorziening van openbaar nut. Het is van belang te weten dat deze juridische mogelijkheid bestaat nu postbedrijven via deze vergunningvrije bouwactiviteit wellicht zullen willen aantonen dat de pakketkluisen nutsvoorzieningen zijn.

Een reëlere, eerste optie is om een pakketkluis onder te brengen onder een bestaande bestemming binnen een binnen het bestemmingsplan. Dit is mogelijk door de pakketkluis aan te merken als ‘Detailhandel’, ‘Dienstverlenend bedrijf’ en ‘Bedrijf’. Hiermee kunnen initiatiefnemers op een bestemde locatie een aanvraag voor een bouwvergunning indienen en de kluis plaatsen. Er is geen planologische afweging meer mogelijk via deze route omdat deze al is gemaakt bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

² Rb. Leeuwarden 25 mei 2011, ECLI:NL:RBLLE:2011:BQ5973.

De tweede mogelijkheid ziet op de binnenplanse afwijking in de zin van artikel 2.12, eerste lid, sub. A onder 1 Wabo. De gemeenteraad kan algemene regels vaststellen voor het bestemmingsplan die gelden voor delen van het plangebied of het gehele plangebied. In een algemene regel kan bijvoorbeeld worden vastgelegd dat het niet toegestaan is om pakketkluizen te plaatsen op het grondgebied. In aanvulling daarop kunnen algemene afwijkingsregels worden vastgesteld op grond waarvan burgemeester en wethouders de bevoegdheid krijgen om bij omgevingsvergunning te kunnen afwijken van de regels in het bestemmingsplan. In de afwijkingsregel kan onder andere worden ingegaan op de afmeting van de kluis, de plek waarop de kluis wordt geplaatst en andere elementen van belang.

De derde mogelijkheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan volgt uit de kruimelgevallenregeling, in het bijzonder artikel 4, derde lid, van bijlage 2 van het Bor. Gemiddelde pakketkluizen zullen binnen deze afmetingen passen. Indien in het bestemmingsplan dus niks wordt geregeld over pakketkluizen, kan een aanvraag voor een omgevingsvergunning op basis van de kruimelregeling worden ingediend. Deze omgevingsvergunning moet dan van rechtswege worden verleend. Burgemeester en wethouders moeten bij een dergelijke aanvraag zoals gezegd nog wel een afweging maken op basis van een goede ruimtelijke ordening.

Als pakketkluizen in de openbare ruimte worden neergezet moet de grond onder de kluizen van de gemeente blijven. Dit dient te worden geregeld middels huurcontracten met voorwaarden. Deze contracten bieden handvatten om regulerend op te treden en pakketwanden ook weer te kunnen laten verwijderen als dit tot overlast leidt of wanneer ze niet meer in gebruik zullen zijn. Deze overeenkomsten bestaan los van het publiekrechtelijke instrumentarium en moeten worden ingevuld wanneer concreet zicht is, of waar en onder welke voorwaarden de pakketkluizen geplaatst kunnen worden.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste bestemmingsplannen en de aanwezige mogelijkheden. De bestemmingsplannen zijn geanalyseerd om te kijken of het mogelijk is om de pakketkluizen in overeenstemming met de vigerende bestemmingsplannen te plaatsen. Indien er geen aangewezen bestemmingen zijn is het zoals hierboven beschreven mogelijk om de pakketkluizen te plaatsen door een aanpassing van het geldende bestemmingsplan wat een binnenplanse afwijking mogelijk zou moeten maken dan wel middels de kruimelgevallenregeling. Wat de locaties voor pakketkluizen betreft is onderscheid te maken naar:

- Locatie met een buurtfunctie (2 locaties).
- Locaties bij (buurt)winkelcentra (2 locaties).
- Locaties bij stations (3 locaties).
- Locaties aan uitvalswegen (1 locatie). Dit ligt vanuit mobiliteitseffecten minst voor de hand, omdat het extra autobewegingen kan stimuleren.

Locaties met buurtfuncties

Kerkelanden

Bestemmingsplan 'Kerkelanden': Bij de beoogde locatie is geen sprake van bestemmingen waar pakketkluizen onder kunnen worden gebracht.

Arenapark

Op termijn wordt dit gebied herontwikkeld naar stedelijk woon-werkgebied. Bestemmingsplan 'Arenapark': Pakketkluizen kunnen worden ondergebracht onder de volgende bestemming binnen het plan.

Bestemming	Toelichting
Gemengd	Hieronder valt ook detailhandel waarbij de bouwhoogte per locatie is aangegeven

Locaties rondom drukke winkelcentra

De Gijsbrecht en Winkelcentrum Kerkelanden

Bestemmingsplan 'Kerkelanden'. Pakketkluisen kunnen worden ondergebracht onder de volgende bestemmingen binnen het plan:

Bestemming	Toelichting
Maatschappelijk	Voorzieningen van maatschappelijk nut ten behoeve van openbare dienstverlening max. 2 meter
Gemengd	Hieronder vallen maatschappelijke activiteiten en detailhandel, max 2 meter
Bedrijf - Nutsvoorzieningen	Nutsvoorzieningen, max. 3 meter

Seinhorst

Bestemmingsplan 'Kamerlingh Onnesweg'. Pakketkluisen kunnen worden ondergebracht onder de volgende bestemmingen binnen het plan:

Bestemming	Toelichting
Gemengd – 1	Hieronder valt detailhandel, max. 3 meter
Detailhandel	Detailhandel, max. 3 meter

Bestemmingsplan 'Over t Spoor'. Pakketkluisen kunnen worden ondergebracht onder de volgende bestemming binnen het plan:

Bestemming	Toelichting
Detailhandel	Bouwwerken ten dienste van detailhandel, max. 9 meter

Locaties aan uitvalswegen

Rondom Politie Midden-Nederland/Bonairelaan

Bestemmingsplan 'Van Riebeeck/Bonairelaan'. Dit ligt vanuit mobiliteitseffecten minst voor de hand, omdat het extra autobewegingen kan stimuleren. Bij de beoogde locatie is geen sprake van bestemmingen waar pakketkluisen onder kunnen worden gebracht.

Stationslocaties

Station Hilversum

Bestemmingsplan 'Binnenstad 2013'. Pakketkluisen kunnen worden ondergebracht onder de volgende bestemmingen binnen het plan:

Bestemming	Toelichting
Centrum – stationsgebied 1	Hieronder valt onder andere detailhandel, max. 10 meter

Bestemmingsplan 'Over t Spoor'. Pakketkluisen zijn niet als zodanig al opgenomen in dit bestemmingsplan. bij de beoogde locatie is geen sprake van bestemmingen waar pakketkluisen onder kunnen worden gebracht.

Station Hilversum Media Park

Voor zowel bestemmingsplan 'Media Park' als 'Noord' geldt dat bij de beoogde locatie geen sprake is van bestemmingen waar pakketkluizen onder kunnen worden gebracht.

Station Hilversum Sportpark

Bestemmingsplan 'Utrechtseweg': bij de beoogde locatie is geen sprake van bestemmingen waar pakketkluizen onder kunnen worden gebracht.

Toekomstige locaties: koppeling met deelfervoer

Daar waar een OV-hub of deelmobiliteitshub aanwezig is (of gerealiseerd wordt), is het mogelijk om dit te combineren met pakketkluizen. Zoals bij woongebieden strategisch bij de ingang (voorkomen heen en weer rijden van de pakketvoertuigen), of bij alle buurtcentra. Daarom is het belangrijk om in ieder geval te kijken naar OV-hub locaties, die ook toegankelijk zijn met deelfervoer. Die locaties zijn in dit onderzoek meegenomen. Dit is belangrijk om onnodige autobewegingen te voorkomen.

Ter referentie: in Alkmaar is gekozen voor twee pilotlocaties op de twee OV-hubs stations Alkmaar en Alkmaar Noord. Daar wordt de komende twee jaar gemonitord wat de effecten zijn, ook op mobiliteitsimpact. In Hilversum zou dit ook kunnen gelden voor de OV-locaties Station Hilversum, Station Hilversum Mediapark en Station Hilversum Sportpark.

5 Beoordeling van maatregelen en advies

5.1 Randvoorwaarden gemeente

Het is belangrijk dat de gemeente randvoorwaarden meegeeft aan potentiële exploitanten van connected hubs en pakketkluizen.

Inhoudelijke randvoorwaarden (beleid)

In de beleidsdocumenten en overleggen heeft de gemeente aangegeven het belangrijk te vinden dat hubs en pakketkluizen zoveel mogelijk kunnen bijdragen aan beleidsdoelstellingen. Hiermee wordt onder meer bedoeld dat zij (waar mogelijk) de nadelige effecten van logistiek verminderen (zoals onnodig vervoer), en zoveel mogelijk de positieve effecten van logistiek verbeteren (zoals de beschikbaarheid van goederen voor personen en bedrijven). Er zijn verder geen ‘harde’ eisen meegeven aangaande de uitstraling van de kluizen. Dit is echter wel mogelijk. In andere steden is hier al wel ervaring mee opgedaan (zoals fotostickering met een historische foto). Belangrijke voorwaarden vanuit het beleid zouden kunnen zijn:

Voor connected hubs:

- Gevestigd nabij stroomwegen.
- Goede ontsluiting (toegankelijkheid) voor vrachtverkeer.
- Op beperkte afstand (fietsafstand) van het centrum.

Voor pakketkluizen:

- Gevestigd op drukke OV-locaties, in een gebied met een hoge adressendichtheid of een drukbezochte locatie waar combinatiebezoek mogelijk is (bijvoorbeeld winkels). Het is mogelijk deze te laten aansluiten op de bestaande detailhandelsstructuur.
- Goede (toegankelijkheid) voor bestelverkeer. Na invoering van een beperkende maatregel (zoals een vrachtwagenverbod, ZE-zone of autoluw gebied) kan een pakket eventueel eerst naar de connected hub, en van daaruit met de bakfiets naar de pakketkluis. Aan de laad-loslocatie rondom de kluizen kunnen eventueel aanvullende eisen worden gekoppeld (verboden voor vrachtvoertuigen) maar dit is nog nergens toegepast.
- Op zichtlocaties (met oog op herkenbaarheid én sociale veiligheid).
- Geen wildgroei (aan aanbieders of verschijningsvorm). Ter overweging: een algeheel verbod op pakketkluizen in openbare ruimte en alleen via vergunningverlening op specifieke locaties toe te staan.
- In beginsel te combineren tegen bestaande bebouwing aan.

Het is belangrijk deze randvoorwaarden te bespreken met de marktpartijen. Hiermee kan de marktpartij adviseren welke locaties het meest interessant zijn.

5.2 Inschatting effect

Het investeren in maatregelen voor connected hubs moet bijdragen aan behalen van de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Hilversum. Daarom is een inschatting gemaakt van de effecten van de maatregelen op de volgende thema's:

- Modal shift (verschuiving van auto naar fiets en/of OV).
- Leefbaarheid.
- Doorstroming.
- Kosten.

De effecten van connected hubs en pakketkluizen op de benoemde thema's zijn:

Thema	Effecten connected hubs en pakketkluizen
Modal shift	Onder bepaalde omstandigheden kunnen connected hubs (zeer) beperkt zorgen voor een modal shift van auto naar OV/fiets/lopen (geldt voor gehele of gedeelte van de reis), mits randvoorwaarden (zoals locaties) goed zijn uitgekristalliseerd.
Leefbaarheid	- Verbeterde voorzieningen leiden tot minder logistiek verkeer, wat ruimte biedt voor verbetering van de openbare ruimte. - Door connected hubs en pakketkluizen kan Hilversum andere maatregelen (zoals een ZE-zone) en andere beleidsdoelen (zoals gezondheid) aanjagen, wat de leefbaarheid ten goede komt. - Vergroot de verkeersveiligheid in woonstraten door minder busjes en vrachtwagens.
Doorstroming	- Connected hubs kunnen zorgen voor andere typen logistiek verkeer op sommige plekken, en daarmee voor een betere doorstroming voor het wegverkeer. Rondom hubs kan het iets drukker worden. - In de woonstaten bevordert de doorstroming van het fietsverkeer omdat deze minder vaak moet uitwijken voor vrachtwagens en busjes.
Kosten	Connected hubs en pakketkluizen kennen vrijwel geen investeringskosten: als randvoorwaarden staan, kunnen aanbieders investeren.

5.3 Advies

Hoe meer maatregelen nodig zijn, hoe groter de benodigde investering is. Maar hierdoor worden de positieve effecten op de modal shift, leefbaarheid en doorstroming naar verwachting ook groter. Daarnaast dragen deze investeringen ook bij aan het verhogen van het potentiële succes van de andere thema's. Connected hubs vormen samen met pakketkluizen een bouwsteen voor de andere maatregelen. Daarom adviseren wij om richting 2040 stapsgewijs en uiteindelijk maximaal te investeren in maatregelen voor connected hubs en pakketkluizen. Zodat in 2040 Hilversum een leefbare, gezonde en goed bereikbare gemeente is.

5.4 Routekaart richting 2040

Voor **connected hubs** zijn de vervolgstappen te identificeren:

- Omdat de Hillyhub al in operatie is, is het zeer interessant om 'vinger aan de pols' te houden wat de ervaringen met deze hub zijn. Wat werkt wel? Wat werkt niet? Is de locatie goed? Wat vinden de ondernemers ervan? Zijn er bepaalde keuzes die goed of minder goed uitpakken? Welke logistieke stromen profiteren?
- Monitor het gebruik en de effecten. Hoeveel kilometers worden bespaard? Waar reden die normaal? Zijn er specifieke wegen of locaties die hiervan profiteren?
- De invoering van ZE-zones in de binnenstad en de Gijsbrecht van Amstelstraat helpt om de vraag op gang te brengen (bijvoorbeeld in 2025 of 2026).
- De effecten daarvan, en het toewerken naar een hub in het Arenapark, kan worden gebruikt als doorkijk naar 2040: waar werken hubs goed, waar niet, en welke lessen zijn geleerd? Op basis hiervan bepalen en vastleggen van de voorwaarden, en het bepalen van vervolgstappen voor opschaling waar mogelijk.

Voor **pakketkluizen** zijn de volgende vervolgstappen te identificeren:

- Op korte termijn in overleg te gaan met aanbieders van pakketkluizen en hubs, om te bespreken of de hierboven geschetste locaties ook voor hen interessant zijn. En om in goed overleg samen de pilotlocaties te bepalen, en de projecten te starten
- Het starten van een of enkele pilots, waarbij in overleg met de exploitant goed wordt gemonitord wat de effecten zijn (met andere woorden: hoe eindgebruikers naar de pakketkluis reizen).
- Met de Gooi- en Vechtstreek in overleg te gaan, om de regionale belangen te bespreken. Het is belangrijk dat de gemeenten samen profiteren, en niet elkaar beconcurreren. De Gooi- en Vechtstreek heeft al aangegeven hier belang in te zien; en dat dit in haar beleid past.



5.5 Financiën

Voor de geschetste fasen zijn de kosten afhankelijk van de precieze invulling van het systeem. Voor elke fase is een inschatting gemaakt van de kosten die nodig kunnen zijn voor zowel personele inzet, investeringskosten en operationele kosten. In onderstaande overzicht zijn de gemeentelijke kosten weergegeven. Belangrijk om te vermelden is het feit dat de primaire kosten worden gedragen door de marktpartijen zelf. Dat geldt voor de connected hub én voor de pakketkluizen. In principe is de bijdrage van de gemeente beperkt tot de inzet van ambtelijke begeleiding.

Aspect	Kosteninschatting
Connected hubs	Incidentele kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden en monitoren Hillyhub - o Inschatting: 80 uren Structurele kosten: (op termijn) - Ambtelijke uren: borgen van aanspreekpunt voor logistieke partijen, bijvoorbeeld door expliciteren van taken voor logistiek of goederenvervoer - o In vergelijkbare gemeenten: ca. 0,2 fte
Pakketkluizen	Incidentele kosten: - Ambtelijke uren: nader uitwerken locaties, begeleiden

- Inschatting: 160 uren
- Overige kosten: eventueel deels gefinancierd door gemeente
 - Werkzaamheden (grond, aansluiting elektra): € 25.000
 - Monitoringsonderzoek: € 15.000

Structurele kosten: (op termijn)

- Ambtelijke uren: borgen van aanspreekpunt voor logistieke partijen, bijvoorbeeld door expliciteren van taken m.b.t. logistiek of goederenvervoer
 - In vergelijkbare gemeenten: ca. 0,2 fte