

Bijlage 2: Effectenanalyse onderzochte zero-emissiezones in het centrum van Hilversum en in winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat

1. Inleiding

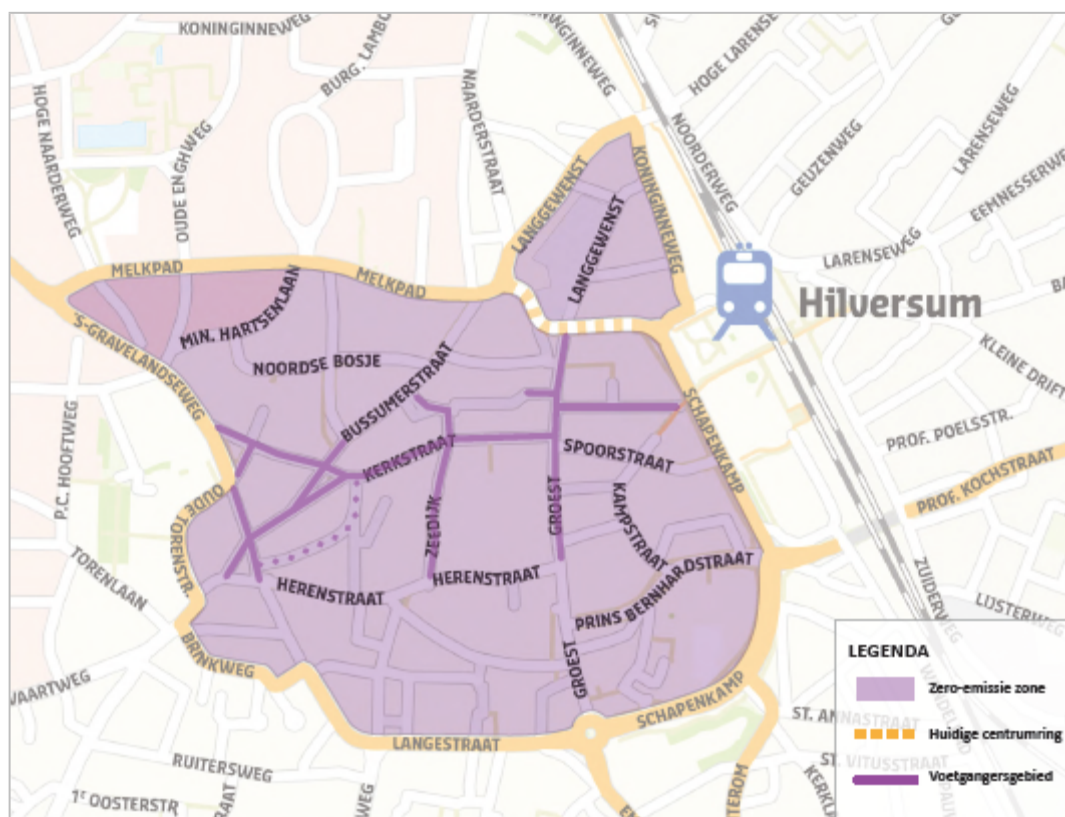
In het Coalitieakkoord 2022-2026 is afgesproken onderzoek te doen naar de haalbaarheid van zero-emissiezones voor vrachtwagens. In 2021 was in het kader van de op te stellen Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 reeds de [Haalbaarheid en effecten van een milieuzone of zero-emissiezones](#) in het centrum van Hilversum, het winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat en winkelcentrum Seinhorst onderzocht. Het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2022 voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 [vervolgonderzoek](#) uitgevoerd naar twee beoogde zero-emissiezones in het Centrum en winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat in Hilversum. Winkelcentrum Seinhorst is niet meer onderzocht, omdat het aantal bestel- en vrachtwagens ten opzichte van het aantal personenwagens in het winkelcentrum relatief klein is en het effect daarmee beperkt. In 2024 zijn de effecten van de beoogde zero-emissiezones Centrum Hilversum en De Gijsbrecht nader onderzocht. Er is gekeken naar de effecten op verkeer, milieu (luchtkwaliteit en geluid) en ondernemers. Deze memo beschrijft als eerste de ligging van de beoogde zero-emissiezones en daarna de analyse van de genoemde effecten.

2. Ligging van de zones

De onderzochte zero-emissiezones zijn in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 gesitueerd in het centrum van Hilversum en in het winkelgedeelte van de Gijsbrecht van Amstelstraat.

Centrum Hilversum

De onderzochte zero-emissiezone Centrum Hilversum ligt binnen de (verlegde) Centrumring en dat is dan inclusief het Marktpllein.



figuur 1: Ligging onderzochte zero-emissiezone Centrum Hilversum

Winkelgedeelte Gijsbrecht van Amstelstraat

De onderzochte zero-emissiezone De Gijsbrecht omvat het winkelgebied op de Gijsbrecht van Amstelstraat. Bij de begrenzing van de onderzochte zero-emissiezone De Gijsbrecht is het doel om zo veel mogelijk ondernemers die zich tot het winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat rekenen binnen deze zone te laten vallen. Daarom is ook het gedeelte van de Hilvertsweg tussen de Begoniastraat en de Irisstraat aan de zero-emissiezone De Gijsbrecht toegevoegd.



figuur 2: Ligging onderzochte zero-emissiezone De Gijsbrecht

3. Effecten op verkeer

Centrum Hilversum

De begrenzing van de zero-emissiezone Centrum Hilversum is logisch gekozen, omdat er een duidelijk onderscheid te maken is tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer in het centrum van Hilversum. Verdringingseffecten van doorgaand bestel- en vrachtverkeer naar omliggende straten van het centrum zijn daardoor verwaarloosbaar, omdat de Centrumring buiten de zero-emissiezone Centrum Hilversum valt. Verder geldt op de Centrumring een parkeer- en stopverbod waardoor laden en lossen alleen op de daartoe reeds aangewezen plaatsen kan plaatsvinden.

Gijsbrecht van Amstelstraat

Bij de begrenzing van de onderzochte zero-emissiezone in het winkelgedeelte van de Gijsbrecht van Amstelstraat is getracht er rekening mee te houden dat de meeste ondernemers binnen deze zone komen te vallen. Daarom is ook het gedeelte van de Hilvertsweg tussen de Begoniastraat en de Irisstraat aan de zero-emissiezone De Gijsbrecht toegevoegd. Om te voorkomen dat bestuurders van vervuilende bestel- en vrachtwagens van en naar de Centrumring op de Bosdrift en Neuweg met een zero-emissiezone op De Gijsbrecht worden geconfronteerd, is gekozen om de zero-emissiezone tussen de Bosdrift en Neuweg te leggen. Het winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat kent ook een aantal zijstraten met eenrichtingsverkeer die buiten de onderzochte zero-emissiezone liggen. Alle bedrijfswagens zijn daar toegestaan, maar de vervuilende bedrijfswagens worden bij het verlaten van de eenrichtingszijstraat geconfronteerd met de zero-emissiezone De Gijsbrecht. Enerzijds is de zero-emissiezone De Gijsbrecht een stimulans om ook in de zijstraten emissievrij te rijden, anderzijds is het risico dat bestuurders achteruit of tegen de rijrichting in de zijstraat verlaten om de zero-emissiezone te vermijden. Verder bestaat het risico dat vrachtverkeer aan de randen van de zone en de omliggende straten gaan laden en lossen om de zero-emissiezone De Gijsbrecht te vermijden.

4. Effecten op milieu (lucht en geluid)

Luchtkwaliteit

De effecten op luchtkwaliteit zijn een directe afgeleide van het aantal bestel- en vrachtvoertuigen dat wordt beïnvloed door de zero-emissiezone. Hoe meer voertuigen uitstootvrij worden, hoe groter het effect op de CO₂-uitstoot. Uit de landelijke effectstudie “Nul Emissie zone Stadslogistiek 2025, Kosten en Baten” door BCI en Royal HaskoningDHV uit 2019 in steden met vergelijkbare omvang als Hilversum (Amersfoort, Gouda, Assen) blijkt dat de invoering van een zero-emissiezone leidt tot een totale CO₂-reductie per jaar van ongeveer 3,4 kiloton (enkel kernwinkelgebied/centrum) tot 4,6 kiloton CO₂ (centrumgebied plus omliggende wijken, voor Hilversum: Centrum en De Gijsbrecht). Voor verschillende gemeenten heeft Royal HaskoningDHV detailonderzoek verricht door naar de effecten van een zero-emissiezone op luchtkwaliteit. Daarbij is gekeken naar NO_x (stikstof(di)oxide), roet (EC) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}). Een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer levert in de zone een vermindering van uitstoot roet (35%) en stikstof(di)oxide (30%) op. Voor fijnstof gaat het om verminderingen van 9% respectievelijk 2%. Dit komt doordat de uitstoot door slijtage van banden, remmen en wegdek blijft.

Geluid

De effecten van een zero-emissiezone 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 geluidswinst met name wordt geboekt in die gebieden waar langzaam (stapvoets 15 km/uur) wordt gereden, zoals het Centrum van Hilversum. Dat geldt met name voor het voetgangersgebied (waar tijdens venstertijden bevoorraad mag worden). Het extra effect op De Gijsbrecht is relatief beperkt, omdat de maximumsnelheid daar 30 km/uur is.

5. Effecten op ondernemers

Om meer inzicht te krijgen in de effecten van zero-emissiezones op lokale ondernemers is data van de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) geanalyseerd met betrekking tot bestel- en vrachtwagens die in Hilversum staan geregistreerd. In totaal staan 3.773 logistieke voertuigen (peildatum 13 februari 2024) geregistreerd in Hilversum. Hiervan zitten 3.448 voertuigen in categorie N1 (kleinere bestelwagens/ bestelbusjes en enkele pick-up trucks en kampeerwagens) en 285 voertuigen in de categorie N2 en N3 (vrachtwagens). Daarvan zijn er 50 bedrijfswagens elektrisch aangedreven (49 in de categorie N1 kleinere bestelwagens en bestelbusjes). De beoogde zero-emissiezones hebben impact op de ondernemers die zelf een bedrijfsvoertuig moeten gaan vervangen door een emissievrije variant, maar ook op ondernemers zonder eigen bedrijfswagen (maar die op naam staat van hun werkgever) en inwoners van deze zero-emissiezones.

Ondernemers binnen de beoogde zero-emissie zones

Er staan 83 ondernemers met één of meer bedrijfswagens binnen één van de twee onderzochte zero-emissiezones geregistreerd. In totaal gaat het om 100 bedrijfswagens (allen categorie N1 kleinere bestelwagens/bestelbusjes) waarvan 83 voertuigen in het centrum en 17 in de beoogde zero-emissiezone Gijsbrecht van Amstelstraat. Overigens betekent het niet dat al deze voertuigen bij invoering van de zero-emissiezones moeten worden vervangen. Er bestaan verschillende landelijke overgangsregeling afhankelijk van leeftijd en emissieklasse van het betreffende voertuig. Daarnaast kunnen voertuigen ook buiten de zone worden geparkeerd.

Toeleveranciers

Bovenstaande analyse heeft alleen betrekking op de eigen voertuigen van ondernemers die in de beoogde zero-emissie zones zijn gevestigd. Daarnaast zijn er ongeveer 450 fysieke winkels en inwoners in de beoogde zero-emissiezones gevestigd die gebruik maken van toeleveranciers, koeriers, aannemers en onderhoud/service/schoonmaak/afvaldiensten. Deze bedrijven moeten ook overstappen op emissievrije voertuigen als zij in de zero-emissiezones willen rijden.

Aanschaf elektrische voertuigen

Elektrische bedrijfswagens zijn duurder in aanschaf, maar goedkoper in onderhoud en “brandstofkosten” – zeker als de ondernemer op eigen terrein kan opladen. De zogenaamde “*total cost of ownership (TCO)*” van kleine elektrische bestelwagens en bestelbusjes is gemiddeld genomen gelijk aan de TCO van een dieselequivalent. Vanaf 2025 vervalt de BPM vrijstelling voor bestelauto’s. De aanschaf van een elektrische variant wordt daarmee aantrekkelijker. Voor een deel van de ondernemers is de overstap financieel voordelig, vanwege lagere onderhouds- en energiekosten vergeleken met een dieselveertuig. Voorwaarde is daarbij wel dat er sprake is van een logisch vervangingsmoment van het voertuig en dat de ondernemer in staat is de hogere aanschafkosten op te brengen. Alternatief is het leasen van een elektrische bedrijfswagen. Overigens geldt dat specialistische diensten, bijvoorbeeld kraanwagens om een dakkapel te plaatsen, via een dagontheffing een zero-emissiezone in kunnen rijden en daarvoor dus geen elektrisch voertuig hoeven in te zetten.

Concurrentiepositie binnen de onderzochte zero-emissiezones

De onderzochte zero-emissiezone Centrum Hilversum ligt binnen de (verlegde) Centrumring en is als gebied logisch en eenvoudig herkenbaar. Alle ondernemers binnen de Centrumring krijgen met deze zero-emissiezone te maken waardoor ten opzichte van elkaar een gelijk speelveld bestaat. Om verkeerskundige redenen is bij de beoogde zero-emissiezone De Gijsbrecht gekozen voor een begrenzing op de Gijsbrecht van Amstelstraat tussen Bosdrift en Neuweg. Gevolg van deze begrenzing is dat ondernemers op de Gijsbrecht van Amstelstraat ten westen van de Bosdrift en ten oosten van de Neuweg buiten de zero-emissiezone vallen. Ook op de Hilvertsweg ten noorden van de Begoniastraat en ten zuiden van de Irisstraat zijn enkele ondernemers die buiten de zero-emissiezone De Gijsbrecht vallen. Enerzijds hoeven zij en hun toeleveranciers geen gebruik te maken van een emissievrije bedrijfswagen, anderzijds krijgen zij wel te maken met langere rijafstanden via de Centrumring en Diependaalselaan als zij de zero-emissiezone De Gijsbrecht willen vermijden. Daarnaast ontstaat tussen de ondernemers die zich tot het winkelgebied Gijsbrecht van Amstelstraat rekenen een ongelijk speelveld.