

RAPPORT

Autoluwe binnenstad

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: 1-MI-RP-220413-1626

Status: S0/P01.01

Datum: 20 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: Autoluwe binnenstad

Sub titel: Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
Referentie: 1-MI-RP-220413-1626
Status: P01.01/S0
Datum: 20 oktober 2022
Projectnaam: Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040
Projectnummer: BI2917
Auteur(s): Marten Bolt, Erik Regterschot, Sina Reshad

Opgesteld door: Marten Bolt, Erik Regterschot, Sina
Reshad

Gecontroleerd door: Lieke Hüsslage

Datum: 30 juni 2022

Goedgekeurd door: Jos Hengeveld

Datum: 20 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	Inleiding: opgave, resultaat en werkwijze	4
2	Duiding en toelichting autoluwe binnenstad	5
3	Voorbeelden andere Nederlandse steden	5
3.1	Referentie Alkmaar	6
3.2	Referentie Amersfoort	6
3.3	Referentie Leeuwarden	7
4	Synergie en raakvlakken andere domeinen	9
5	Advies vervolgaanpak	12
5.1	Fase 0: pilot met leefstraten (2022)	12
5.2	Fase 1: enkele straten autoluw (2023)	13
5.3	Fase 2: binnenstad autoluw binnen de Binnenring (2025)	15
5.4	Fase 3: doorkijk naar 2040	16
5.5	Financiën	17
6	Beoordeling van maatregelen en advies	18
6.1	Effecten van maatregelen	18
6.2	Advies	19
6.3	Routekaart naar 2040	19
	Bijlage 1: Beleidscontext	19
	Bijlage 2: Overzicht relaties tussen doelstellingen uit beleid	33

1 Inleiding: opgave, resultaat en werkwijze

Opgave

De opgave is de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum te vergroten. Uitbreiding van de bestaande autoluwe binnenstad in Hilversum is daarvoor een optie. We focussen in dit deelonderzoek op de mogelijkheden en effecten van uitbreiding van de autoluwe binnenstad. Naast de verkeerskundige effecten (waar wordt het drukker, en waar rustiger) kijken we op basis van meerdere indicatoren breder naar het vraagstuk: hoe om te gaan met voetgangersgebied, bewoners, ondernemers, groen etc. De gemeenteraad wil sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad, zo blijkt uit het amendement A21/46):

NUMMER: A21/46

AMENDEMENT

“Sneller aan de slag met de Autoluwe binnenstad”

De raad van de gemeente Hilversum, in vergadering bijeen op 21 april 2021 bij bespreking van het agendapunt “Vaststelling Mobiliteitsvisie Hilversum 2040” en gehoord hebbende de commissiebeslissingen van 14 april 2021,

De binnenstad van Hilversum is al deels autoluw. Door hier enkele wegen aan toe te voegen, is het mogelijk de binnenstad volledig autoluw te maken. Dit heeft effect op het parkeerbeleid. Daarnaast is het mogelijk om meer ‘auto te gast’-straten toe te voegen. Hier hebben wandelaars en fietsers ruim baan. Deze maatregelen zorgen voor een leefbare binnenstad voor bezoekers en bereikbaar voor ondernemers. Met dit project geven we ook uitvoering aan amendement ‘Sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad’(A21-46).

Resultaat

Het resultaat van dit deelonderzoek zijn mogelijke maatregelen (*actielijnen*) die zorgen voor een binnenstad die gericht is op leefbaarheid. Deze mogelijke maatregelen zijn gesplitst in korte termijn (2023), middellange termijn (2025) en een perspectief op de lange termijn (doorkijk richting 2040).

Werkwijze

Om te komen tot dit resultaat, is eerst de beleidscontext opgehaald via bureaustudie. Deze context is in een breed integraal overleg besproken met de gemeente Hilversum. Hierbij waren medewerkers aanwezig van alle ruimtelijke domeinen, zoals mobiliteit maar ook onder meer stedenbouwkunde, ruimtelijke ordening, ruimtelijk ontwerp, economie, retail, binnenstad, en wonen. Hierbij is besproken: wat wordt verstaan onder autoluw? Om welk gebied gaat het? Wat is nu al autoluw, en hoe is dat opgebouwd? Vanuit de integraliteit is gezocht naar raakvlakken en kaders over omgang met groen, gezondheid, openbare inrichting, en de overige indicatoren die de gemeente heeft opgesteld. Daarnaast is opgehaald wat de gemeente voorziet, wenst en belangrijk vindt in de ontwikkeling van de binnenstad voor de komende jaren: wat voor binnenstad krijgt Hilversum?

Wij hebben een breed integraal intern team van Royal HaskoningDHV opgesteld, met experts op alle bovengenoemde beleidsvelden en thema's. Daarin is de integrale visie vanuit alle thema's gedeeld, die raken aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad, en welke mogelijkheden en instrumenten de gemeente heeft voor een autoluwe binnenstad.

Na de eerste integrale sessie zijn verschillende mogelijkheden opgesteld op voor de uitbreiding van het autoluwe gebied: welke maatregelen passen daarbij, waar en wat zijn de voor- en nadelen van die opties? Voorbeelden van maatregelen kunnen zijn: aanleggen fietsvoorzieningen, verbeteren wandelroutes,

aanleggen groen en water. Deze ruimte kan ontstaan door het nemen van verkeersmaatregelen, zoals het verwijderen van parkeerplaatsen, aanleggen eenrichtingverkeer, versmallen wegen, enzovoorts. Deze zijn met de gemeente gedeeld. Na overeenstemming over de varianten hebben we deze middels een expertsessie beoordeeld, aangaande verkeerskundige effecten, economisch effect, effect op leefbaarheid (luchtverlast, groen, gezondheid, geluid, verkeersveiligheid enz.). Dit is een eerste grove kwalitatieve indicatie.

Na deze integrale sessie hebben we met de gemeente gereflecteerd op de opties. Ook is bediscussieerd hoe vergelijkbare steden in Nederland omgaan met deze vraagstukken. Daaruit zijn de opties aangescherpt op details. Dit is gedaan op basis van onze ervaringen bij vergelijkbare binnensteden in Nederland. Hierbij zijn onder meer flankerende maatregelen geformuleerd, die de negatieve effecten in de varianten mogelijk kunnen opvangen, en de positieve effecten verder versterken. Hier zijn de maatregelen van het eindresultaat uit voortgekomen. Dit is het maatregelenpakket (c.q. plan van aanpak) om te komen tot uitbreiding van de autoluwe binnenstad.

Afstemming heeft voor deze opdracht hoofdzakelijk intern met de gemeentelijke medewerkers van alle afdelingen plaatsgevonden. Afstemming met externe partijen zal integraal plaatsvinden voor het gehele uitvoeringsprogramma.

2 Duiding en toelichting autoluwe binnenstad

Het wensbeeld voor een autoluwe binnenstad vanuit de gemeente is als volgt aangegeven:

- In het centrum rijden straks minder auto's. Fietsers en voetgangers krijgen hierdoor meer ruimte. Aan de rand van de stad komen zogenaemde logistieke connected hubs waar inwoners hun pakketjes en bestelde boodschappen kunnen afhalen.
- Vrachtverkeer krijgt eigen connected hubs, zoals de Hillyhub. Kleinere vrachtwagens kunnen hier hun lading afleveren, waarna kleinere – en schonere – vervoersmiddelen de goederen naar de stad brengen.
- Ook komen er deelmobiliteitshubs waar bezoekers van buiten Hilversum kunnen parkeren. Vanaf deze centrale plek kunnen ze met kleine elektrische vervoersmiddelen de stad in gaan.
- De binnenstad wordt dus juist beter bereikbaar, op een prettige manier waar leefbaarheid, verblijfskwaliteit, verkeersveiligheid, fysieke en mentale gezondheid centraal staat.

3 Voorbeelden andere Nederlandse steden

In diverse steden in Nederland worden de laatste jaren centra autoluwer ingericht. De aandacht voor voldoende verblijfsruimte tijdens de coronapandemie heeft dit proces versneld. De ontwikkeling beperkt zich niet meer alleen tot de grote steden als Amsterdam, Utrecht en Haarlem, maar ook in veel middelgrote en kleine steden wordt de binnenstad autoluwer. Verkeersplanologisch is de situatie in veel middelgrote steden vergelijkbaar:

- Het centrum van de binnenstad is een kernwinkelgebied dat al jaren voetgangersgebied is. Rondom dit voetgangersgebied bevindt zich een autoluwe gebied met beperkte toegang; vaak alleen toegankelijk voor bewoners en specifieke doelgroepen.
- Het toegangsbeleid in het kernwinkelgebied is doorgaans zeer streng (net als Hilversum): alleen laden en lossen tijdens venstertijden is toegestaan.
- Trend is dat de autoluwe schil rondom het kernwinkelgebied steeds verder uitdijt; mede door toenemend draagvlak onder de binnenstadsbewoners.
- Het toegangsbeleid in de autoluwe schil is ruimer dan het voetgangersgebied. Auto's zijn welkom, maar onder voorwaarden. Juridisch betekent dit vaak een toegangsverbod, waarbij voor specifieke doelgroepen via ontheffingen toch toegang mogelijk is. Vaak krijgen bewoners een ontheffing

(maximaal 1 per adres), en noodzakelijk bezoek (taxi, bezorging, reparatie/onderhoud, verhuizingen enzovoorts).

In het vervolg van dit hoofdstuk worden een aantal voorbeelden gegeven van autoluwe binnensteden in met Hilversum vergelijkbare steden: Alkmaar, Amersfoort en Leeuwarden.

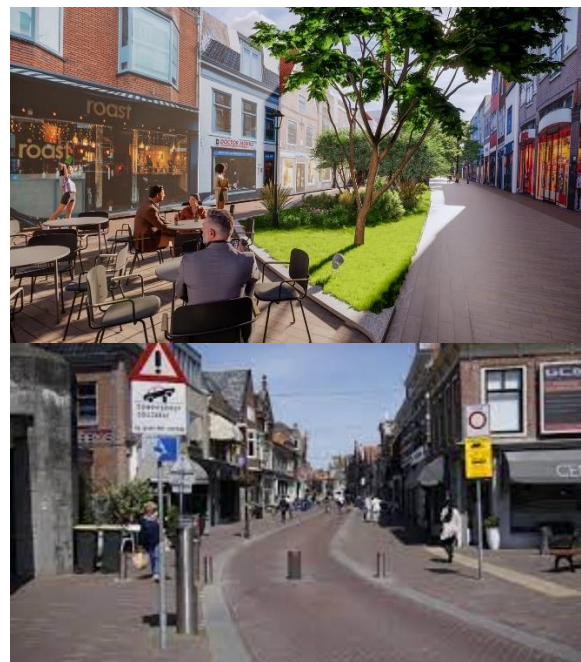
3.1 Referentie Alkmaar

Alkmaar heeft één kernwinkelgebied (voetgangersgebied) en één bewonersgebied (toegangsverbod): beide zijn autoluw. Het toegangsbeleid voor het kernwinkelgebied is strikt: alleen laden/lossen tijdens venstertijden is toegestaan. Het toegangsbeleid voor het bewonersgebied is ruimer: alleen met ontheffing is er toegang; hierbij gaat het om bewoners en noodzakelijk bezoek. Beide gebieden zijn afgesloten met ANPR-camera's als handhaving. Naleving van regels is daardoor erg goed. Momenteel vindt verdere vergroening plaats van voetgangersgebied. Het gaat hierbij om klimaatadaptieve herinrichting van de winkelstraat de Laat-West. De provincie Noord-Holland heeft hierbij € 800.000 subsidie toegekend. Zie onderstaande figuur voor een korte referentie van het gebied en mogelijke maatregelen:

Figuur 1: referentie Alkmaar



Bron: Gemeente Alkmaar



3.2 Referentie Amersfoort

De binnenstad van Amersfoort is autoluw. Bewoners en ondernemers in het gebied hebben een ontheffing. Bezorgdiensten kunnen ook een ontheffing krijgen. Er staan twee ANPR-camera's om het verkeer te monitoren. Bezoekers parkeren in een van de negen parkeergarages de rond de binnenstad. Dit jaar evaluatie van effecten van de genomen maatregelen in de binnenstad. Aanmelden voor een tijdelijke ontheffing kan via een webapplicatie. Aangemelde bezoekers mogen het gebied in om bijvoorbeeld iemand in- of uit te laten stappen of iets in of uit te laden. Is een bezoeker niet binnen 15 minuten aangemeld dan is hij/zij in overtreding en krijgt een bekeuring. De kentekens van de bezoekers worden 48 uur bewaard, tenzij een boete volgt. Dan wordt het kenteken bewaard zo lang de juridische procedure loopt. Zie onderstaande figuur voor een korte referentie van het gebied en mogelijke maatregelen:

Figuur 2: referentie Amersfoort



Bron: Gemeente Amersfoort



3.3 Referentie Leeuwarden

Een groot deel van ondernemers en bewoners gaf aan een binnenstad te willen met minder vervoersbewegingen. Het autoluw maken van het noordwestelijk deel is één van de vele stappen die de komende jaren gezet worden om de binnenstad aantrekkelijker, veiliger en leefbaarder te maken. Het noordwestelijk deel van de binnenstad Leeuwarden is met ingang van 20 september 2021 autoluw. Dit betekent dat er niet zomaar motorvoertuigen meer mogen komen. Buiten venstertijden voor laden en lossen (maandag tot en met zaterdag van 07:30 tot 12:00 uur) mag dat alleen nog maar met een ontheffing op kenteken. Onder bepaalde voorwaarden kunnen bewoners, ondernemers en instellingen deze ontheffing aanvragen. In maart 2022 heeft een evaluatie plaatsgevonden. Belangrijke vervolgstappen die daaruit zijn voortgekomen, zijn:

- Invoeren van camerahandhaving.
- Vergroening en herinrichting.
- Striktere ontheffingsverlening en -beleid.
- Eerst het huidige gebied verbeteren voordat een ander gebied wordt gestart.

Zie onderstaande foto's voor een referentie van het gebied en mogelijke maatregelen:

Figuur 3: referentie Leeuwarden



Bron: Gemeente Leeuwarden

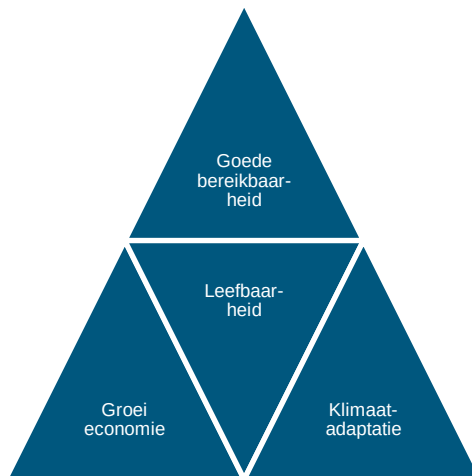
4 Synergie en raakvlakken andere domeinen

De kansrijke mogelijkheden voor de autoluwe binnenstad 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:

- **Fijnmazig vervoer:** door een fijnmazig vervoerssysteem hebben mensen een alternatief voor de auto en blijft de binnenstad bereikbaar.
- **Ketenmobiliteit, deelmobiliteit en OV:** de binnenstad zal even bereikbaar blijven, maar mensen kunnen kiezen uit meer opties. Hierbij is het alternatief voldoende voorhanden en door een fijnmazig vervoerssysteem ook een volwaardig alternatief. Goede OV-knooppunten maken auto overbodig om binnenstad te bereiken, zeker in combinatie met deelmobiliteit. Bij invoeren van de autoluwe binnenstad is het een voorwaarde dat de alternatieven goed ontwikkeld zijn en te vinden zijn. Dus deelvervoer beschikbaar, herkenbaar, gemakkelijk in gebruik. Een campagne kan hierbij helpen.
- **Logistiek, connected hubs en ZE-zone:** De Zero-Emissiezone is een bouwsteen voor de autoluwe binnenstad. Door minder onnodig logistiek verkeer, ontstaat meer ruimte voor overig ruimtegebruik. En het dwingt na te denken over ander ruimtegebruik. Als de laad-losplekken niet goed worden georganiseerd, kan er rondom de binnenstad overlast ontstaan van veel geparkeerd logistiek verkeer. Logistieke connected hubs kunnen zorgen dat de autoluwe binnenstad bereikbaar blijft.
- **Integratie met wandel- en fietsinfrastructuur:** er komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers door de verandering van functies. Ruimtelijke winst komt vooral door minder autoparkeerplekken. Meer actief verkeer (lopen en fiets) en minder rijdend verkeer betekent per saldo ook een ruimtelijke winst in verkeersbewegingen (alleen al omdat een auto veel meer ruimte inneemt dan een voetganger of fietser). Forse investering in de kwaliteit van het fietsnetwerk van/naar de binnenstad is noodzakelijk, in combinatie met goede fietsenstallingen in het centrum. Hierdoor krijgt de automobilist een goed alternatief. Door het autoluwe maken van straten ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers, wat een sterke impuls is voor de leefbaarheid.
- **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. Met parkeerbeleid kan gestuurd worden op wie er nog in een autoluwe gebied mag parkeren: bijvoorbeeld bewoners. Met het parkeerbeleid kan dan ook gestuurd worden op hoeveel auto's per huishouden. Hiermee wordt de autoluwe binnenstad zo autoluwe mogelijk. Daarnaast is parkeerregulering noodzakelijk in de schil rondom de autoluwe binnenstad. Anders ontstaat daar een overloopeffect (hoge parkeerdruk, foutparkeerders, onveilige verkeerssituatie, onleefbare omgeving/verloederig). Daarnaast kan ook vanuit parkeerbeleid alternatieven voor het parkeren van de auto gerealiseerd worden (eventueel buiten het gebied);

Het autoluwe maken van de stad staat niet op zich. Er zijn verschillende redenen denkbaar om dit te doen, verschillende beleidsdoelstellingen. Om die reden zijn alle relevante beleidsdocumenten geanalyseerd. Zowel opgaven vanuit mobiliteit als andere opgaven met een ruimtelijke component. In bijlage 1 zijn deze documenten opgenomen. Hiermee ontstaat een beeld voor een autoluwe binnenstad: mobiliteit als middel voor andere beleidsdoelen, zoals een aantrekkelijk en toekomstbestendig centrum. Het veranderen van de mobiliteitspatronen in de binnenstad maakt andere beleidsdoelstellingen (eerder) mogelijk. In onderstaande tabel is dit samengevat. Een autoluwe stad is niet alleen een innovatieve mobiliteitsoplossing voor het stimuleren van actieve vervoerswijzen en toegankelijkheid. Het kan bijdragen aan veel van de visies en doelstellingen van steden en aan het wettelijk bindend beleid. De samenhang tussen de elementen staat hieronder uitgelicht en gevisualiseerd:

Figuur 4: samenhang tussen de elementen



Bron: Royal HaskoningDHV

De Hilversumse economie groeit. Het is belangrijk om de stad concurrerend te houden met andere steden in de regio en in Nederland, om de groei te garanderen zoals vermeld in het Economisch perspectief 2040. Het benadrukken van het unieke karakter en de sterke punten van de stad geeft Hilversum meer kracht. Twee van de belangrijkste elementen hierin, zijn het historische stadscentrum en de mediasector. Het autoluw maken van het centrum kan aan beide kenmerken bijdragen. Dus het centrum krijgt een uniek karakter ten opzichte van nabijgelegen steden in de regio. Bovendien is, door de ontwikkeling van online winkelen, het fysieke winkelen meer een dagje uit geworden. Een autoluwe omgeving kan de stad daarom tot een ontmoetings- en verblijfsplek maken: van een 'place to buy' naar een 'place to be'.

Hilversum bindt zich aan nationale en regionale klimaatdoelstellingen. Het terugdringen van de uitstoot in de nabije toekomst is onvermijdelijk. De autoluwe binnenstad, en het vervangen van de logistiek door kleine elektrische logistieke oplossingen. Vergroening zal resulteren in de vermindering van het hitte-eiland effect in het centrum, en ook zal de luchtkwaliteit verbeteren. In het gemeentelijk Watermanagementplan wordt onder meer aangegeven dat wateroverlast in het Centrum een groot probleem is. De aanleg van een waterbergingskelder/vijver in het Centrum/Oost is genoemd als oplossing. De autoluwe binnenstad kan hier aan bijdragen via 'werk-met-werk'.

Hilversum heeft een uitgewerkte centrumvisie (2015), Detailhandelskader (2017) en Structuurvisie (doorkijk richting 2030) die zich richten op verbeteringen van identiteit, bebouwing, winkels, culturele evenementen, wonen en bereikbaarheid van het centrum. Door het ontwikkelen van een autoluwe binnenstad kan ruimte in het centrum vrijkomen die kan veranderen voor andere bestemmingen. Denk op korte termijn aan vrijgekomen ruimte voor voetgangers, fietsers, groen, grotere terrassen en andere functies door minder parkeerplaatsen. Op lange termijn kan door een afname van bijvoorbeeld parkeergarages meer ruimte ontstaan voor wonen, werken en ook culturele evenementen. De winkels kunnen meer uitstraling krijgen door grotere voetgangersvriendelijke ruimtes, en de horeca kan wellicht meer terrasruimte krijgen.

In de Mobiliteitsvisie 2040 en het Coalitieakkoord 2018-2022 staan mogelijkheden voor mobiliteitsoplossingen die de mensen uit hun auto halen ten gunste van deelvervoer en fiets- en wandelroutes. In een bewonersenquête in het kader van de Mobiliteitsvisie 2040 gaf 55% van de bewoners aan voorstander te zijn van een fietsvriendelijkere stad. Van de inwoners verwacht 55% dat er in 2040 meer fietsers zijn, 43% denkt dat het gebruik van openbaar vervoer toeneemt en 29% ziet het aantal auto's in de binnenstad dalen. Het autovrije concept kan ruimte geven aan fietspaden in de stad, die ook niet

altijd even goed aanwezig zijn in het centrum. Bovendien, in combinatie met andere innovatieve oplossingen zoals het implementeren van deelmobiliteitshubs, dragen autovrije centra bij aan de toename van deelvervoer. En daarmee het verbeteren van bereikbaarheid. In onderstaande tabel staat een korte uiteenzetting van de belangrijkste thema's, documenten en bijbehorende doelen. In bijlagen 1 en 2 staat een uitgebreider overzicht van het complete beleid.

Tabel 1: overzicht thema's, documenten en doelen

Thema	Document	Relevante doelstellingen uit beleid
Mobiliteit	• Structuurvisie 2030 • Mobiliteitsvisie 2040 • Coalitieakkoord 2018 – 2022	• Marktplaats volwaardig deel van het centrum • Kerkbrink in 2030 verblijfsgebied voor voetgangers • Groest-Noord in 2030 voetgangersgebied zonder fietsers, scooters en fietsklemmen • Leeuwenstraat in 2030 voetgangersverbinding tussen binnenstad en CS (al gerealiseerd)
Fietsagenda	• Mobiliteitsvisie 2040	• Verbeteren fietsparkeren in Centrum en Stationsgebied
Veiligheid	• Mobiliteitsvisie 2040	• Woongebieden autoluw door auto-te-gaststraten • Actief handhaven, ook met vaste camera's en ANPR
Retail	• Detailhandel 2017	• Vergroening van Bussumerstraat
Binnenstad	• Centrumvisie 2015 • Structuurvisie 2030	• Verbeteren ruimtelijke kwaliteit Noordse Bosje • Autoluwer maken van binnenstad kan belangrijke rol spelen in maken van aantrekkelijke plekken en gebieden in centrum.
Klimaat-adaptatie	• Klimaatatlas • Gemeentelijk Watermanagementplan	• Binnenstad heeft meeste verharding van Hilversum (76%) en minste groen • Binnenstad heeft stedelijk hitte-eiland effect (> 2°C warmer) • Binnenstad heeft meeste hittestress door warme nachten • Wateroverlast probleem in Centrum is erg groot: aanleg van waterbergingskelder/vijver Centrum/Oost

5 Advies vervolgaanpak

Het is belangrijk om op korte termijn al te kunnen starten, maar ook om het perspectief richting 2040 in beeld te krijgen. Ook is het belangrijk om in gesprek te blijven met belanghebbenden van de binnenstad, zoals bewoners en ondernemers. Daarom stellen wij voor om het traject op te knippen in verschillende fasen. Hierbij kan al direct worden gestart, maar ook het 'punt op de horizon' worden gezet. Hierbij kunnen de volgende fasen worden onderscheiden:

- Fase 0: Pilot met leefstraten (2022).
- Fase 1: Enkele straten binnenstad autoluw (2022 of 2023).
- Fase 2: Binnenstad **binnen de binnenring** autoluw, uitgezonderd bewoners, toegangswegen naar parkeergarages, nood- en hulpdiensten, en logistiek (2025).
- Fase 3: Groter gebied autoluw, wel/geen parkeergarages binnenstad (2040).

In onderstaande paragrafen worden deze fasen toegelicht.

5.1 Fase 0: pilot met leefstraten (2022)

De eerste voorgestelde stap kan op zeer korte termijn van start gaan. Het betreft een pilotproject, die dit jaar uit te voeren is: de leefstraat. In een leefstraat richten bewoners tijdelijk hun straat op een creatieve en leefbare manier in, bijvoorbeeld in de zomervakantie. Ook is een leefstraat autovrij. Zo komt er ruimte vrij voor bewoners om elkaar te ontmoeten en kinderen rustig op straat te laten spelen. Doorgaande wegen kunnen geen leefstraat worden. In steden als Haarlem, Gent en Utrecht zijn leefstraten gestart. Omdat bewoners hier het initiatief voor dienen te nemen, kan de discussie met belanghebbenden zoals bewoners en ondernemers goed op gang komen. Afstemming met de gemeente en nood- en hulpdiensten is uiteraard essentieel. Dat is ook het voornaamste doel van deze stap, samen met het beter zichtbaar maken van ruimtegebruik. De gemeente kan bewoners ondersteunen tijdens de procedures rondom vergunningaanvraag, en eventuele onkosten vergoeden.

Figuur 5: voorbeeld van een leefstraat in Utrecht



Bron: Gemeente Utrecht ([link](#))

Primair ligt het initiatief hiervoor bij de bewoners, maar gedacht kan worden aan rustige woonstraten met beperkt autoverkeer, geen belangrijke doorgaande routes, en weinig parkeerplaatsen. Het is niet beperkt tot de binnenstad, omliggende woonwijken zijn ook geschikt. Bijvoorbeeld (delen van) de straten Monseigneur van de Weteringstraat, Laanstraat en Nieuwe Laanstraat.

5.2 Fase 1: enkele straten autoluw (2023)

De eerste structurele stap is het aanwijzen van enkele straten die in 2023 autoluw worden gemaakt. Hierbij is een analyse gemaakt naar koppeling met beleid: bijdragen aan doelstellingen gezondheid, centrumvisie, structuurvisie, klimaatadaptatie, retail, economisch perspectief, en mobiliteit (voetgangers en fietsers). Mochten vanuit andere thema's al initiatieven bestaan, kan hier efficiënt 'werk-met-werk' worden gemaakt. Fase 1 beoogt een uitvoeringsplan op korte termijn op basis van vier geselecteerde straten met potentieel voor een autovrije zone. De selectiecriteria voor deze straten bestaan uit twee delen:

- Beleidsonderzoek en specificatie van de doelstellingen en visies.
- Mobiliteitsonderzoek.

Voor het eerste deel zijn de in hoofdstuk 4 genoemde beleidsdocumenten geanalyseerd en zijn vier doelstellingen geselecteerd die centraal staan bij de selectie:

1. Focus op het vergroten van de leefbaarheid.
2. Een aantrekkelijk, economisch gezond en toekomstbestendige binnenstad.
3. Focus op bereikbaarheid.
4. Klimaatadaptatie.

Voor het tweede deel wordt een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd op basis van:

- Circulatie van het verkeer in de binnenstad.
- Locatie van parkeergarages in de binnenstad en het bepalen van toegangswegen met directe toegang tot deze parkeervoorzieningen.
- Locatie van winkels, fietspaden, voetgangerspaden, restaurants en andere voorzieningen.
- Locatie van mogelijke bouwprojecten in en rond de binnenstad.

Vanuit de analyse en koppeling met beleid, komen de volgende straten naar voren als mogelijke straten die autoluw gemaakt kunnen worden in 2023. Let wel; deze straten volgen uit een technische analyse; onduidelijk is in hoeverre er onder bewoners en gebruikers van deze straten draagvlak bestaat om de straat autoluw in te richten. Dat zal nader verkend moeten worden. Aandachtspunt hierbij is om duidelijk aan te geven dat de straat niet **autovrij** wordt, maar **autoluw**. Dit betekent dat er in principe geen autoverkeer welkom is, los van bepaalde doelgroepen, waarvan de voertuigen van eigen bewoners een belangrijk deel vormen. Uitgezonderd zijn bewoners, bezoekers van bewoners, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, taxi, WMO-vervoer, goederenvervoer (met venstertijden) en overige zaken waar ontheffingen of vergunningen voor nodig zijn (denk aan verhuizers of werkzaamheden). In hoeverre er bezoekersverkeer of andere doelgroepen welkom blijven, moet in overleg worden besloten. Het gaat om de volgende straten (zie onderstaand figuur 6 voor kaartweergave):

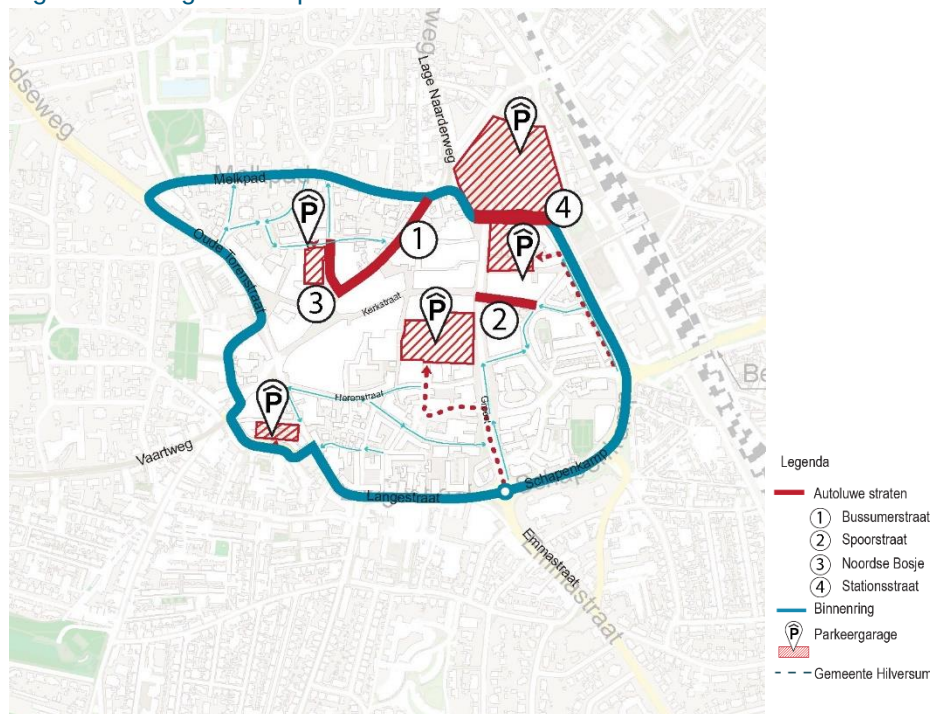
1. De **Bussumerstraat** ligt midden in het centrum en verbindt de markt aan de noordoostelijke tot de zuidwestelijke kant van het centrum. Hilversum heeft de visie (centrumvisie, structuurvisie) om de markt tot een van de beste van Nederland te maken en een uniek karakter van de stad te geven. Het autoluw maken van de Bussumerstraat kan de toegankelijkheid en het fietspad van en naar de markt verbeteren (bijvoorbeeld als fietsstraat). Alleen op het korte stuk Bussumerstraat tussen Kerkstraat en Kerkbrink mag niet gefietst worden. Belangrijk is het bronpunt voor fietsers voor het centrum op het Wagenmakersplein: met het autoluw maken van dit deel, wordt het nog aantrekkelijker om hier de fiets te parkeren. Bovendien wordt in de Detailhandelvisie 2015 vermeld dat deze straat profiel met biologische winkels heeft, waardoor het een potentiële match is voor een groene autoluwe straat. Om de bereikbaarheid voor bevoorrading van bewoners en bedrijven te borgen kunnen dan venstertijden worden ingevoerd. Qua tijdsregime kan dan in principe worden aangesloten bij de huidige tijden in het kernwinkelgebied.
2. De **Spoorstraat** ligt aan de oostkant van het centrum en verbindt Groest met het stationsgebied. De westzijde van de Spoorstraat (voor de Kampstraat) heeft als straat potentie voor autoluw om

groener te worden en horeca met grotere terrassen te herbergen. Bovendien fungeert de Spoorstraat ook als verbindingsstraat van het station naar de winkelstraat Kerkstraat. Het autoluw maken van deze straat kan de beloopbaarheid naar het winkelgebied ten goede komen. In de praktijk is dit stuk straat al redelijk autoluw. Dit kan verder versterkt worden door herinrichting en mogelijk met gedeeltelijke fysieke of camera-afsluiting, met inachtneming van venstertijden voor noodzakelijk (bevoorradend) verkeer.

3. **Noordse Bosje** ligt aan de westkant van het centrum en sluit aan op de Bussumerstraat die een verlengstuk kan zijn van het autoluw gebied van de Bussumerstraat. In de structuurvisie staat dat deze straat een stedelijke kwaliteit moet krijgen. Op dit moment ontbreekt het de straat aan groenvoorzieningen. Noordse Bosje is ook een grote parkeergarage, en op maaiveld een parkeervoorziening voor de Aldi. Er komt dus voornamelijk bestemmingsverkeer, waardoor in de praktijk dit stuk straat al redelijk autoluw is. Dit kan verder versterkt worden door herinrichting en mogelijk met gedeeltelijke fysieke of camera-afsluiting, met inachtneming van venstertijden voor noodzakelijk (bevoorradend) verkeer. Eventueel op het deel wat niet bij de parkeerroute hoort.
4. **Stationsstraat:** Hilversum heeft een integraal programma voor het stations- en marktgebied en daarin is de herinrichting van de Stationsstraat opgenomen (centrumvisie 2015). Het autoluw maken van deze straat vergroot de beloopbaarheid richting de markt en kan de benodigde groen- en stallingsruimte voor de fiets vergroten

Doordat parkeergarages toegankelijk blijven, blijven de winkels goed bereikbaar met de auto. Ook voor mensen voor wie speciaal vervoer nodig is, omdat zij bijvoorbeeld slecht ter been zijn, blijft het hierdoor goed bereikbaar. Een ander aandachtspunt is dat er ook met bepaalde autobestemmingen (zoals een uitvaartcentrum aan Noordse Bosje) moet worden besproken hoe een autoluwere toegang wordt ingepast. Om de bereikbaarheid voor bevoorrading van bewoners en bedrijven te borgen kunnen dan venstertijden worden ingevoerd. Qua tijdsregime kan dan in principe worden aangesloten bij de huidige tijden in het kernwinkelgebied.

Figuur 6: weergave vier potentiële autoluwe straten in de binnenstad



Bron: eigen bewerking

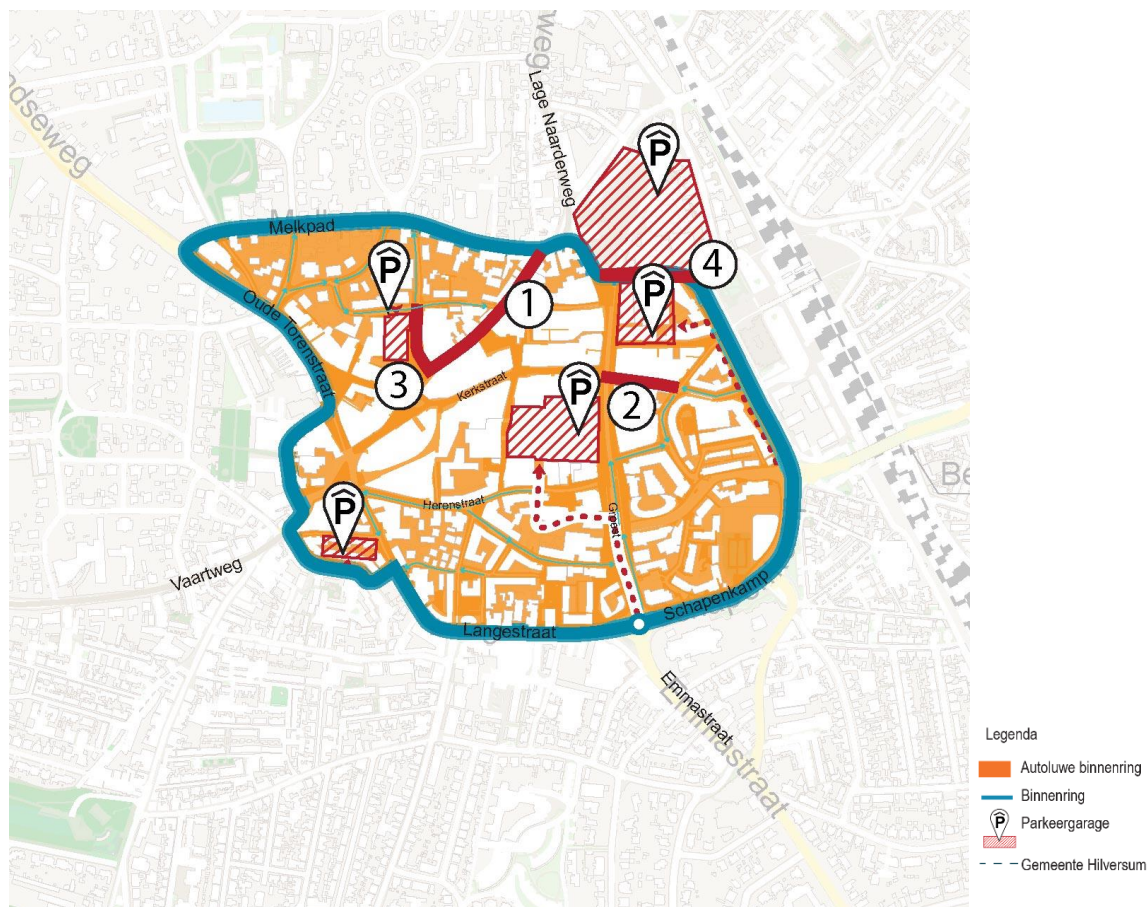
5.3 Fase 2: binnenstad autoluw binnen de Binnenring (2025)

De vervolgfase betreft een binnenstad die binnen de Binnenring volledig autoluw is, met uitzondering van de directe toegangswegen naar parkeergarages. Het betreft hier dan met name de Herenstraat en Langestraat. Dat is de route die nu nog veel gebruikt wordt, ook als kortere route naar het zuiden. Deze tweede fase behelst vooral deze straten en route autoluwer maken. Uitzonderd zijn bewoners, eventuele bezoekers van bewoners, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, taxi, WMO-vervoer, goederenvervoer (met venstertijden) en overige zaken waar ontheffingen of vergunningen voor nodig zijn (denk aan verhuizers of bouwbedrijven voor werkzaamheden). De invoering zou in 2025 kunnen plaatsvinden. Doordat parkeergarages toegankelijk blijven, blijven de winkels met de auto goed bereikbaar. Ook personen voor wie speciaal vervoer nodig is omdat zij bijvoorbeeld slecht ter been zijn, blijven hierdoor goed bereikbaar. Enkele zaken zouden dan nog wel moeten worden onderzocht, namelijk:

- De exacte omvang van de zone (vanaf welk huisnummer tot welk huisnummer).
- Handhavingsstrategie, kostenraming en mogelijkheden cofinanciering.
- Uitwerken van uitzonderingen voor ontheffingen en vergunningen.
- Venstertijden, in samenwerking met ondernemers en Hillyhub.
- Voorkomen overlast omliggende wijken via deelonderzoek parkeerbeleid.

Om te voorkomen dat in wijken rondom de binnenstad overlast ontstaat door parkerende bezoekers, kan hier een strikter regime voor bezoekers worden ingevoerd.

Figuur 7: weergave autoluwe straten in de binnenstad voor 2025



Bron: eigen bewerking

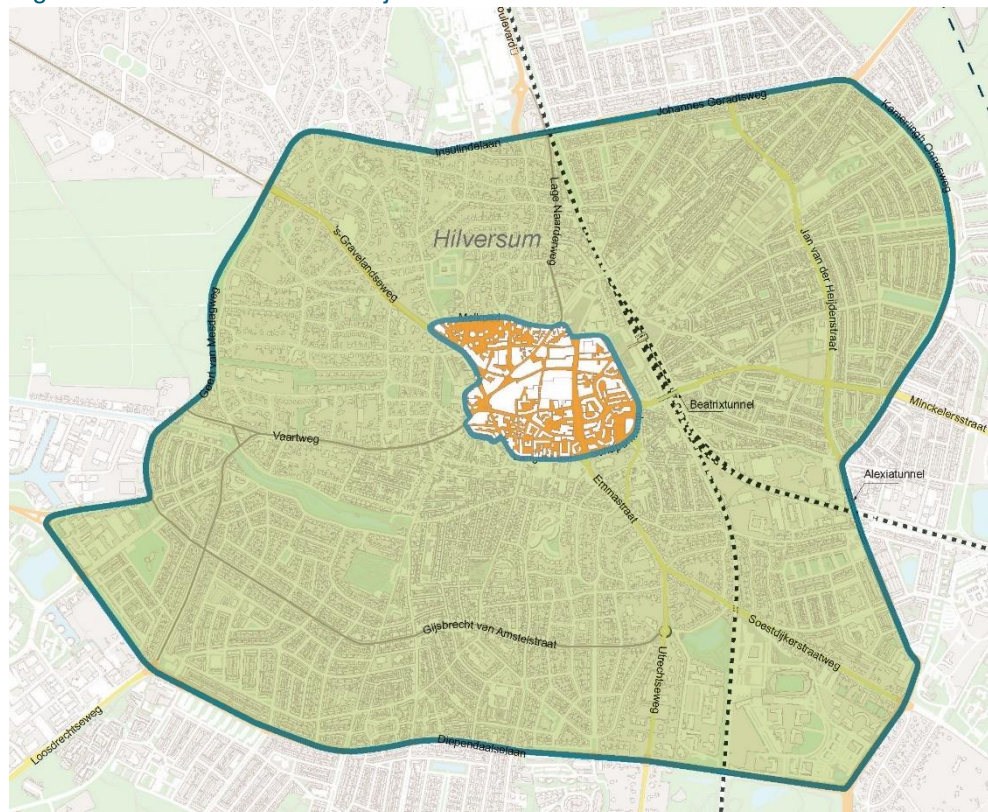
5.4 Fase 3: doorkijk naar 2040

In de laatste fase wordt een groter gebied autoluw. Essentieel hierbij is dat volwaardige alternatieven voor autobereikbaarheid volledig zijn ontwikkeld, te denken valt aan openbaar vervoer en deelmobiliteit in de hele keten. Hierbij zijn geen parkeergarages meer in de binnenstad, maar bevinden deze zich rondom de Buitenring. Vanaf hier kunnen bezoekers eenvoudig naar de binnenstad reizen. Ook belangrijk is een strenger parkeerregime. Denk aan een uitsterfconstructie voor parkeervergunningen voor bezoekers, en een strikt beleid voor bewoners (bijvoorbeeld maximaal 1 auto per vergunning per adres). Om te voorkomen dat de wijken rondom de binnenstad hier last van krijgen, worden de wijken rondom binnenstad ook zo veel mogelijk autoluw. Verder kan verkend worden waar in de gemeente nog meer autoluwe gebieden kunnen ontstaan buiten de binnenstad, samen met bewoners en ondernemers. In figuur 8 staat een kaartweergave met een indicatieve schets.

Acties:

- Gesprekken voeren met eigenaren parkeergarages.
- Onderzoeken andere invulling functies parkeergarages.
- Gesprekken voeren met bewoners en ondernemers over andere autoluwe gebieden.

Figuur 8: visualisatie van doorkijk autoluwe binnenstad naar 2040



Bron: eigen bewerking

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.

Tabel 2: Indicatieve raming autoluwe binnenstad Hilversum

Fase	Invulling	Kosteninschatting
0	Pilot met leefstraten (2022)	Incidentele kosten: - Ambtelijke uren: begeleiden initiatief, ca. 160 uur - Tijdelijke verkeersmaatregelen, fysieke maatregelen. Stelpost: € 15.000
1	Fase 1: Enkele straten binnenstad autoluw (2022 of 2023)	Incidentele kosten: - Ambtelijke uren (projectmatig, beleid): ca. 1,5 FTE - Fysieke aanpassingen: ca. € 100.000 – € 200.000 - Bebording: ca. € 25.000 - Handhaving: max. € 100.000 (ANPR-camera's) - Communicatie: ca. € 100.000 Structurele kosten per jaar: - Handhaving: ca. € 10.000 (inzet extra boa's) tot ca. € 50.000 (bij inzet ANPR) - Derving parkeerinkomsten: PM (is afhankelijk van verschuiving naar parkeergarages).
2	Fase 2: Binnenstad binnen de binnenring autoluw, uitgezonderd bewoners, toegangswegen naar parkeergarages, nood- en hulpdiensten, en logistiek (2025)	Incidentele kosten: - Ambtelijke uren (projectmatig, beleid): ca. 3 FTE - Fysieke aanpassingen: ca. € 200.000 – € 500.000 - Bebording: ca. € 100.000 - Handhaving: max. € 100.000 (ANPR uitbreiding fase 1) - Communicatie: ca. € 200.000 Structurele kosten per jaar: - Handhaving: ca. € 20.000 (inzet extra boa's) tot ca. € 100.000 (bij inzet ANPR) - Derving parkeerinkomsten: PM (is afhankelijk van verschuiving naar parkeergarages).
3	Fase 3: Groter gebied autoluw, wel/geen parkeergarages binnenstad (2040)	Sterk afhankelijk van gebied. Stelpost: 4x de kosten van Fase 2.

6 Beoordeling van maatregelen en advies

6.1 Effecten van maatregelen

Het investeren in maatregelen voor de autoluwe binnenstad 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 benoemde thema's betreft de effecten van een autoluwe binnenstad zijn:

Thema	Effecten autoluwe binnenstad
Modal shift	• De autoluwe binnenstad stimuleert een modal shift van auto naar OV/fiets/lopen (geldt voor gehele of gedeelte van de reis). Een autoluwe binnenstad zorgt voor een enorme boost voor de modal shift omdat mensen met ander vervoer alsnog naar de binnenstad blijven gaan. Het moet goed integraal worden aangepakt, anders parkeren mensen rondom de binnenstad en valt draagvlak weg door overlast.
Leefbaarheid	• Verbeterde voorzieningen leiden tot minder autoreizigers, wat ruimte biedt voor verbetering van de openbare ruimte. • De verdichting woningbouw op in Hilversum kan accelereren op andere beleidsdoelen (zoals gezondheid), wat de leefbaarheid ten goede komt. • De autoluwe binnenstad geeft een enorme boost aan de kwaliteit van de openbare ruimte omdat mensen met ander vervoer alsnog naar de binnenstad blijven gaan. Dus veel meer ruimte voor andere maatregelen zoals aanleg groen, blauw, ruimte voor klimaatadaptatie, luchtkwaliteit, meer ruimte voor langzaam vervoer, enz. • Dit moet goed integraal worden aangepakt, anders parkeren mensen rondom de binnenstad en valt draagvlak weg door overlast. Dit genereert juist tot negatieve effecten op leefomgeving rondom de binnenstad. Zonder maatregelen kan daar overlast ontstaan van parkerende bezoekers. In het begin wellicht iets meer zoekverkeer als mensen moeten wennen aan de nieuwe situatie.
Doorstroming	• De autoluwe binnenstad zorgt voor minder autoreizigers en daarmee voor een betere doorstroming voor het wegverkeer, fietsverkeer, OV en voetgangers.
Kosten	• De autoluwe binnenstad kent relatief lage investeringskosten. Het verplaatsen van de parkeergarages kan veel kosten, maar kan ook weer veel opleveren. • De noodzaak voor extra infrastructuur valt weg. En mogelijk meer opbrengst van betaald parkeren rondom binnenstad met een eventueel regime (zie ook parkeren). • Minder opbrengst van parkeerplaatsen met betaald parkeren in de binnenstad door reduceren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. • De autoluwe binnenstad moet ook gehandhaafd worden. Denk hierbij aan vergunningen, ontheffingen, backoffice kosten enz.

6.2 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. De autoluwe binnenstad vormt daarmee een 'voorwaarde' voor de andere maatregelen. Daarom adviseren wij om richting 2040 stapsgewijs en uiteindelijk maximaal te investeren in maatregelen voor de autoluwe binnenstad. Zodat in 2040 Hilversum een leefbare, gezonde en goed bereikbare gemeente is.

6.3 Routekaart naar 2040

In de mobiliteitsvisie en de bijbehorende uitvoeringsagenda wordt vooruitgekeken naar 2040. De gewenste situatie in 2040 dient stap voor stap dichterbij gebracht te worden. Ook voor de autoluwe binnenstad gaan we uit van een groeimodel. Daarbij zijn logischerwijs de volgende stappen in de tijd voorzien:



Bijlage 1: 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 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 Marktplaatsplein voldoende deel te laten uitmaken van het centrum is in de structuurvisie opgenomen, dat de Stationsstraat autoluw wordt door de Centrumring om het Marktplaatsplein 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 Marktplaatsplein, 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 Vrachtverkeer

De Gooi- en Vechtstreek heeft in 2013 een Convenant Vrachtverkeer ondertekend samen met Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland. Daarin is, in de vorm van een convenant, 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, 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 komt bij elkaar:

- Metropool in Ontwikkeling: binnenstedelijk bouwen, regionaal verkeer boven doorgaand verkeer, metropolitaan 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.

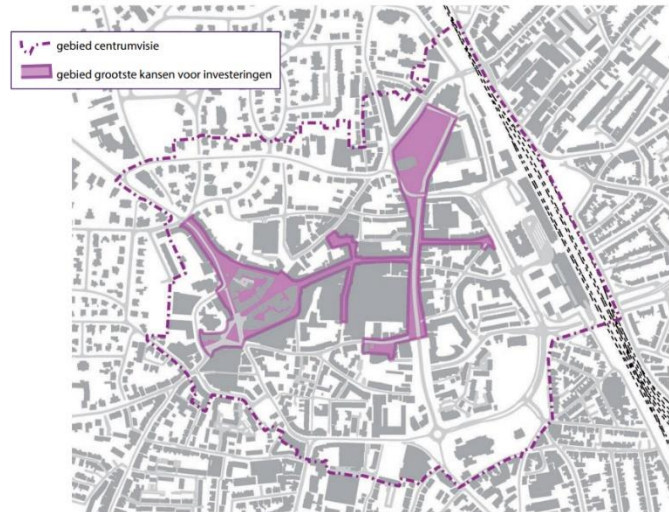
De transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem vergt regionaal maatwerk. Daarom hebben overheden in het Klimaatakkoord afgesproken om een landsdekkend geheel van zogenaamde Regionale Mobiliteitsprogramma's te ontwikkelen. Provincies en gemeenten nemen hiertoe gezamenlijk het initiatief 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.

Centrumvisie Hilversum 2015

In 2015 heeft de gemeente Hilversum een visie vastgesteld waarin de ambities voor de komende tijd te zien is. In het centrum komen veel voorzieningen bij elkaar. Het gaat dan onder meer om winkels, de markt, restaurants, cafés, evenementen, bioscoop, filmtheater en het museum. Het centrum is echter ook 'gewoon' een van de wijken van Hilversum. Met daarbinnen verschillende buurten. Er wordt gewoond en gewerkt. Het Stationsgebied is een knooppunt voor bus, trein en auto en vormt een belangrijke entree naar het centrum.



Ambities voor het centrum visie

Een stevige aanpak is nodig. De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat:

- 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 Marktplaatsplein.

Identiteit

Kenmerken van het centrum Hilversum:

Altijd aantrekkelijk	Dorp en stad	Klein stedelijk karakter	Vakmanschap in media	Vakmanschap in stedenbouw en groen	De rode draad
• Centraal in Gooi en Vechtstreek	• Kleinschalig ondernemerschap	• Verdichting en schaalvergroting gaven de aanzet voor het klein stedelijk karakter.	• De combinatie van een goede woonomgeving, hoogwaardige dienstverlening, uitgebreide faciliteiten en goedkope grond en arbeid stimuleerde industrie en vakmanschap		

Vernieuwend vakmanschap en verscheidend staan centraal

In het centrum wordt de gelegenheid tot ontmoeting en verbinding tussen inwoners van Hilversum en bezoekers vanuit de Gooi en Vechtstreek en daarbuiten gestimuleerd. Vanuit de historische context wordt kwaliteit van vakmanschap teruggebracht in het centrum. Dit vernieuwend vakmanschap wordt beleefd:

- In het aanbod aan winkels, markt, horeca, kunst, cultuur en evenementen.
- In de media.
- In de ruimtelijke kwaliteit van panden.
- In de hoogwaardige (groene) inrichting van pleinen, brinken en straten.

Daarbij gebruikmakend van:

- De kracht van de verscheidenheid.
- De combinatie van het dorpse en stadse.
- Intieme groene pleinen en brinken waar het aangenaam vertoeven is met zicht op media(kunst).
- Stoere, levendige plekken vol aangename beelden en geluiden.

Pleinen, brinken en straten

De gegroeide stad met haar verschillende karakteristieken is kenmerkend voor Hilversum en voor het centrum in het bijzonder. Het oude dorp is vanaf de 19e eeuw door de explosieve bevolkingsgroei en onder invloed van verschillende plannen in de afgelopen 70 jaar getransformeerd naar een verstedelijkt centrum.



Winkelen, markt en uitgaan

Het centrum wordt steeds meer een verlengde van de huiskamer. Dit stelt hoge eisen aan kwaliteit, uitstraling, veiligheid, toegankelijkheid (ook voor mensen met een beperking) en functionaliteit van het centrum, het kloppend hart van Hilversum.

- Omvangrijk aanbod met regionale uitstraling.
- Nieuwe toekomst voor het randgebied: De gemeente kiest voor compact met perspectief voor het randgebied. Via deelname aan het experiment 'Aangename Aanloopstraten' van Platform31 wordt het toekomstperspectief van de straten in het randgebied bepaald. In veel gevallen zal dat minder winkels en horeca en meer ruimte om te wonen betekenen.
- Kernwinkelgebied: kunnen met specialistisch aanbod en vernieuwend vakmanschap bijdragen aan het onderscheidende karakter van Hilversum, maar zorgen vooral voor de ontsluiting van het kernwinkelgebied, te voet, met de fiets, per OV en auto. De gemeente legt de focus op de kernwinkelstructuur. Investerings in panden, pleinen, brinken en straten worden in dit gebied gedaan.
- Horecaconcentratiegebieden: de restaurantzone, winkelstraten en het uitgaansgebied.
- Te weinig vernieuwing: Door het onzekere beeld van de afgelopen jaren zijn de horeca en detailhandel als geheel te weinig actief. Te weinig ondernemers kijken verder dan hun eigen zaak.
- Dynamiek neemt toe: De dynamiek neemt alleen maar toe. Pop-up winkels, ook als onderdeel van reguliere winkels en pop-up horeca worden een gangbaar verschijnsel. Dit soort concepten zal een substantieel deel van het aanbod gaan uitmaken.
- Meer ruimte voor ondernemerschap: Vernieuwing wordt beperkt door (onnodige) regels. De regelgeving rond het gebruik van de openbare ruimte in het centrum zal tegen het licht worden gehouden. Denk aan uitstallingen, braderieën, standplaatsen, terrassen, venstertijden, reclame, e.d. Gezocht wordt naar de balans tussen kwaliteit en ruimte voor ondernemerschap.

-
- The image displays a map of Rotterdam, Netherlands, with various event locations marked by blue dots and shapes. A legend in the top right corner identifies the symbols: a blue dot for 'Evenementenlocaties' (Event locations) and a blue shape for 'Museum, podia, theater' (Museum, stage, theater). The map is overlaid with a dashed line indicating a specific area of interest. Surrounding the map are six photographs of different events: a large group of runners at a marathon start, a person on a stage with a large screen, a person on a stage with a large screen, a person on a stage with a large screen, a person on a stage with a large screen, and a person on a stage with a large screen.



OV, fiets en auto

Een bezoeker ervaart een centrum alleen als aantrekkelijk als hij of zij er gemakkelijk kan komen. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto is een randvoorwaarde. Net als het comfortabel parkeren van auto en fiets. Met de investeringen in de afgelopen jaren is de bereikbaarheid van Hilversum aantoonbaar verbeterd. Toch wordt dit niet altijd als zodanig ervaren. Er blijft op dit vlak nog het nodige te wensen over, zoals:

- Een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid voor autoverkeer.
- Optimaliseren van de bewegwijzering naar en in het centrum.
- Comfortabelere parkeervoorzieningen voor de auto met passend parkeerregime.
- Kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen.
- Beperken fietsverkeer door het voetgangersgebied.
- Aantrekkelijkere wandel- en fietsroutes naar en in het centrum, toegankelijk voor iedereen.
- Beperken van de omvang en de overlast van laad- en losverkeer.

Met behoud van ruimte voor de fiets, een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid wordt op onderdelen van de ring tweerichtingsverkeer teruggebracht. En dat tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp wordt teruggebracht. Om het Marktplaatsplein volwaardig deel te laten uitmaken van het centrum is in de structuurvisie opgenomen, dat de Stationsstraat autoluw wordt door de Centrumring om het Marktplaatsplein 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).
- Omleggen van de Centrumring rond het Marktplaatsplein, inclusief het herinrichten van de Stationsstraat.
- Integrale visie op het Stationsgebied (van Beatrixtunnel tot en met Kleine spoorbomen en het Langgewenst).
- Verbeteren fietsparkeren Centrum en Stationsgebied.
- Herijking parkeerbeleid.

Detailhandelskader 2017

- Door de jaren heen zijn centra van verschillende Nederlandse gemeenten meer en meer op elkaar gaan lijken door de aanwezigheid van dezelfde ketens, die de gevels van de panden op eenzelfde manier bekleden en waarvan de functie meer en meer online wordt overgenomen. Dit monofunctionele karakter van vele binnensteden zorgt ervoor dat bezoekers op zoek gaan naar extra beleving om juist daar een dagje te gaan winkelen.
- Winkelen wordt daarbij steeds meer een dagje uit, zoals een pretpark deze functie ook heeft. Er moet beleving en sociale meerwaarde geboden worden, anders is er voor de consument weinig reden om naar Hilversum te gaan ten opzichte van bijvoorbeeld Amsterdam of Utrecht.

Aanbodzijde

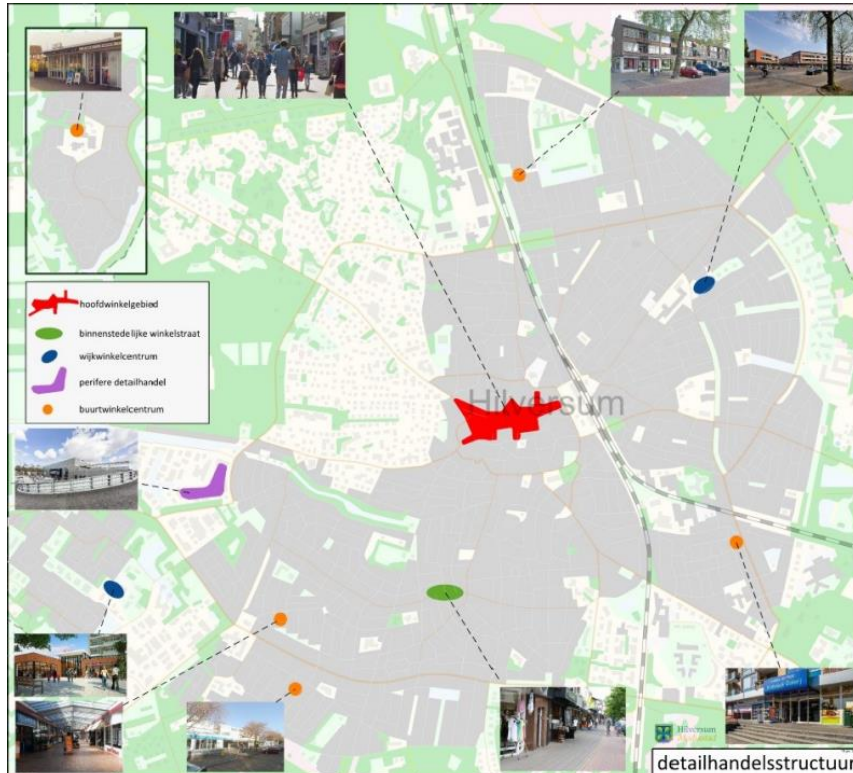
De gemeente Hilversum beschikt over ruim 129.514 m² aan winkelvloeroppervlak, verdeeld over 646 winkels. Sinds 2008 is het winkelvloeroppervlak (-5%) en het aantal winkels (-11%) in Hilversum afgenomen. De afname in detailhandel is groter dan landelijk (respectievelijk -4,4% en -7,4%).

Winkelgebieden:

Het centrum beschikt over een mix van functies met een accent op recreatief winkelen (winkelen voor het plezier). Naast het centrum met de grootste kansen voor investeringen, zoals dat is afgebakend in de centrumvisie (zie bovenstaand plaatje) ligt in het randgebied om het centrum heen ook nog steeds veel detailhandel. Hierbij gaat het om de Koninginneweg, Larenseweg, Nieuweg, Langestraat (vanaf Brinkweg naar Gooiland), Havenstraat, Vaartweg, Albertus Perkstraat en Emmastraat.

De Gijsbrecht:

De Gijsbrecht is het tweede winkelgebied van Hilversum, en is een binnenstedelijke winkelstraat. De Stichting Ondernemersfonds Gijsbrecht heeft in 2015 een visie geschreven voor de komende jaren van de Gijsbrecht. Deze visie is als basis gebruikt voor het bestemmingsplan dat sinds 2016 geldt. De Gijsbrecht heeft een bovenlokale aantrekkingskracht. Wat de Gijsbrecht onderscheidend maakt is dat er vooral zelfstandige ondernemers gevestigd zijn die daarmee een ander aanbod aanreiken dan in het centrum. De Gijsbrecht biedt veel aanbod voor klanten en onderscheidt zich met meer formules in een luxer segment.



Detailhandelsbeleid 2015-2020

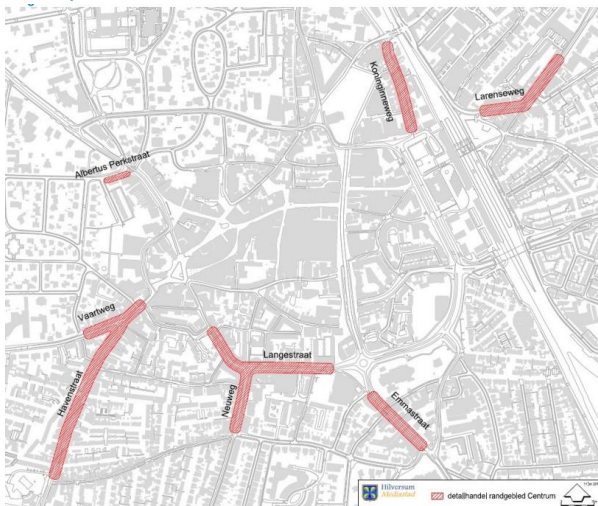
De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelsstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- Een detailhandelsstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik.
- Een detailhandelsstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie.
- Een detailhandelsstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Met de Centrumvisie als basis wordt door ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente fors geïnvesteerd in het centrum. Ambitie is een centrum te realiseren dat aantrekkelijk is voor bezoekers uit Hilversum en daarbuiten, aantrekkelijk voor ondernemers en culturele organisaties en voor bewoners om in te wonen. Een centrum waar Hilversummers zich thuis voelen:

- De vernieuwing van het Marktplaats vormt een belangrijke aanjager voor ontwikkelingen in dit deel van het centrum. De investeringen van de gemeente lokken private investeringen rond het plein en op de kop van de Groest uit.
- In de komende jaren krijgen de plannen voor het stationsgebied steeds meer vorm. Hier valt een beperkte uitbreiding van detailhandel en horeca te verwachten met een "to-go" karakter, die de geleidingsfunctie van station naar centrum zal ondersteunen.
- Om het gebied rond C&A-plein, Keiplein, Schoutenstraat een impuls te geven wordt ingezet op het versterken van het al aanwezige profiel, bijvoorbeeld via gerichte acquisitie.

- Om de Kerkbrink een impuls te geven wordt ingezet op het toevoegen van aanbod (mediacultuur, cultuureducatie, horeca) en een andere profilering van de Kerkbrink gecombineerd met herinrichting.
- Er liggen kansen rond de Zeedijk/Koornstraat in combinatie met het voormalige V&D-pand. Herontwikkeling van dit gebied kan zorgen voor een verbinding van Zeedijk en Gooische Brink via de Koornstraat. Dit kan een impuls betekenen voor de Zeedijk en de Gooische Brink, delen van het centrum die dit goed kunnen gebruiken.
- Het gebied Bussumerstraat heeft het best lastig, getuige de aanwezige leegstand. Tegelijkertijd zijn er een aantal onderscheidende ondernemers gevestigd, vooral in (biologische) levensmiddelen. Ontwikkelingen, zoals het vergroenen van de Bussumerstraat en de realisatie van Marktplaats en MOUT geven deze straat nieuwe kansen.
- Het Wagenmakersplein ontwikkelt zich meer en meer tot aantrekkelijke plek voor met name gezinnen. De vestiging van Your Coffee heeft hier een belangrijke bijdrage aan geleverd.
- Het Noordse Bosje (de hoek waar Aldi zit) is een gebied waarvan de ruimtelijke uitstraling van mindere kwaliteit is. De gemeente faciliteert ontwikkelingen om hier meer ruimtelijke kwaliteit toe te voegen. Concreet zien we diverse kantoren transformeren naar woningen. De locatie van Aldi is verre van optimaal.



Markt

De markt maakt zich klaar voor de toekomst. Op het levendige Marktplaats worden bezoekers verrast door het aanbod van lokale ondernemers, aangevuld met ondernemers uit de regio. De markt is een gezellige plek, waar ook de sociale ontmoetingsfunctie duidelijk aanwezig is. De markt en de gemeente hebben samen de intentie uitgesproken om de beste warenmarkt van Nederland te worden

Randgebied

Er wordt terughoudend omgegaan met het toevoegen van detailhandel, zeker buiten het compacte centrumgebied. Straten in het randgebied, bestaande uit de Koninginneweg, Larenseweg, Nieuweg, Emmastraat, Langestraat (vanaf Brinkweg naar Gooiland), Havenstraat, Vaartweg en Albertus Perkstraat hebben veelal weinig perspectief als winkelstraat.

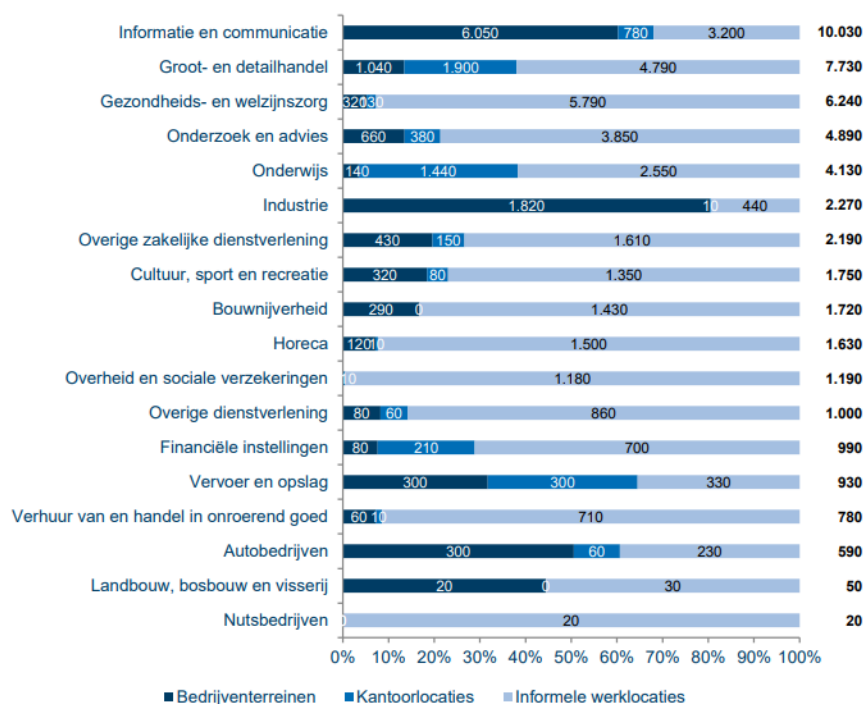
Economisch perspectief 2040

De Hilversumse situatie kenmerkt zich door een aantal specifieke opgaven:

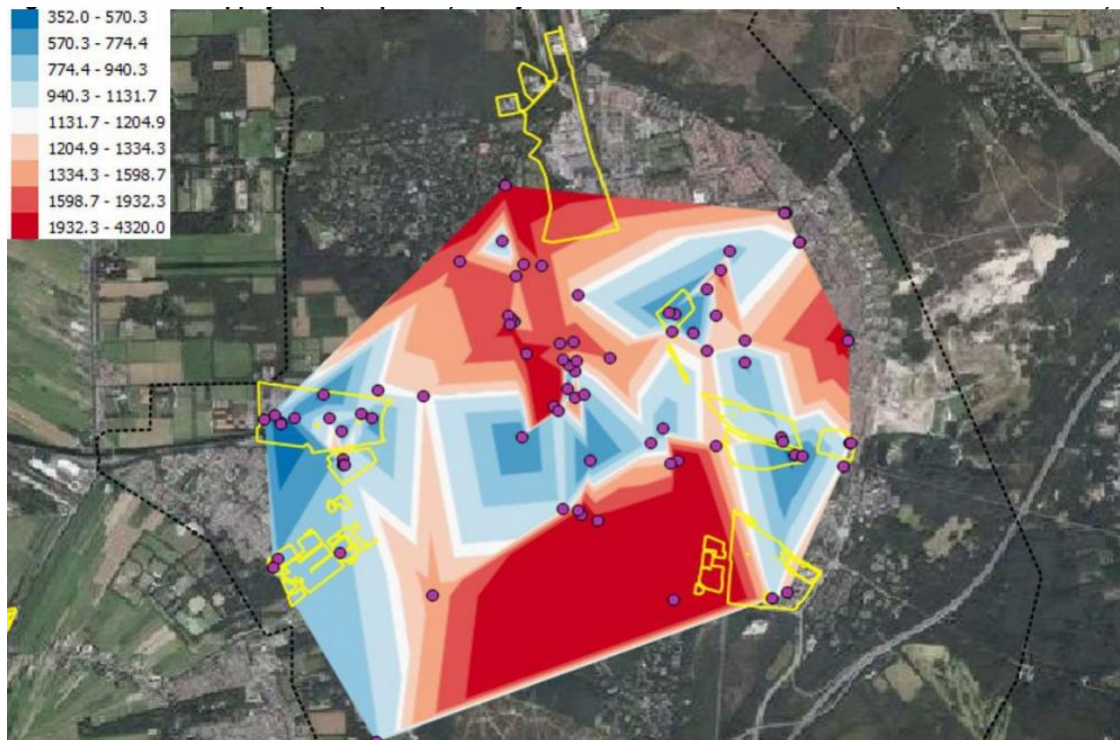
- Er is een structureel tekort aan geschikte ruimte voor bedrijven, waardoor gezonde groei van bedrijven en daarmee ook groei van de werkgelegenheid sterk onder druk staat.
- Het inwoneraantal groeit, de vergrijzing neemt toe, maar de beroepsbevolking neemt verhoudingsgewijs af en daarmee neemt de krapte op de arbeidsmarkt toe. Dit heeft invloed op het vestigingsklimaat van Hilversum en leidt tot toenemende pendel.
- Er is sprake van een mismatch tussen banen en beroepsbevolking. Vooral het aanbod aan praktijkgeschoolde banen staat onder druk.
- Een divers en groter aanbod aan kennisinstellingen is belangrijk voor het aantrekken, opleiden en binden van talent en het vergroten van een aantrekkelijk vestigingsklimaat in Hilversum.
- Hilversum heeft een dreigend tekort aan stuwende werkgelegenheid, die andere werkgelegenheid aantrekt zoals dienstverlening, media en ICT.

Economische profiel van Hilversum

De economie van Hilversum is een duidelijke diensteneconomie. Ongeveer 91 procent van de werkgelegenheid in de gemeente komt voor rekening van bedrijfstakken in de dienstverlening. Met name de specialisatie in media en ICT is een grote troef voor Hilversum:



Huur/koopprijzen (euro per vierkant meter) bedrijfsruimte en kantoren in Hilversum (2019-dec2020)



De kantoorvillaparken in het noorden en oosten van Hilversum, een aantal centrumlocaties en het zuidelijk bosgebied scoren het hoogst. De bedrijventerreinen, uitgezonderd het Media Park waarvan geen transacties bekend zijn, scoren laag. Deze verdeling is ook grotendeels zichtbaar bij de grondprijzkaart, maar toch zijn er verschillen. Zo zijn de zones met hoge en lage grondprijzen kleiner en daardoor de relatieve verschillen op korte afstand groter. In ieder geval valt op hoe populair de historische kantoorvilla's als vastgoedobject zijn, met veel transacties en hoge vastgoedprijzen.

Rond het station van Hilversum liggen goed bereikbare kantorenlocaties. Hoewel de locatie goed bereikbaar is heeft het gebied nog niet de uitstraling van een stadsentree. Daar wordt aan gewerkt. Het stationsgebied van Hilversum wordt aan de hand van een nieuw plan getransformeerd naar een aantrekkelijke en groene entree voor de stad. Daarbij wordt nieuw programma voor wonen, werken en voorzieningen toegevoegd aan de locatie. Zodat deze plek bijdraagt aan een aantrekkelijk en economisch sterk centrum.

De ruimtevrage in de toekomst

De economie van Hilversum kende tot 2017 geen groei van het aantal banen. Sindsdien neemt het aantal banen met circa twee procent per jaar toe. Om de komende jaren en in de toekomst deze groei vast te houden is het van belang dat er nieuwe banen worden gerealiseerd en er genoeg ruimte op (informele) werklocaties is om deze banen te faciliteren. De gemeente Hilversum heeft ook de ambitie uitgesproken om het aantal banen tot 2040 te laten groeien en Ecorys acht een groeipercentage van 1% van het aantal banen haalbaar.

Kansen en opgaven

De centrum en winkelgebieden zijn plekken waar mensen samen komen en elkaar ontmoeten en naast hun dagelijkse boodschappen ook voor de gezelligheid naar toe komen om te recreëren en te funshoppen. Deze gebieden kenmerken zich door een gedeelde openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is. Publiekstrekkingen als musea, bibliotheken, bioscopen en horeca zijn ook in centrumgebieden te vinden. Veelal wordt er in centrumgebieden boven winkels gewoond en is er naast winkels en voorzieningen ook ruimte voor kantoren. Hilversum kent een duidelijk centrumgebied rond het centraal station. Naast winkels zijn in het centrumgebied ook horecavoorzieningen en attracties zoals het Hilversums Museum te vinden. Daarnaast is ook de Gijsbrecht van Amstelstraat een populaire bestemming in Hilversum. Er wordt al hard gewerkt aan het centrumgebied, en met zichtbaar resultaat. Desondanks liggen er in het centrumgebied van Hilversum opgaven met betrekking tot een slinkend winkelaanbod en leegstand in winkelstraten. Dit is een trend die overigens in veel plekken in heel Nederland zichtbaar is. Daarnaast is er de behoefte om het centrum te versterken als verblijfsgebied.

Potentie

Voor het Hilversumse Centrumgebied liggen er kansen om een volgende stap te zetten in attractiviteit. Het versterken van verblijfskwaliteit kan goed worden gecombineerd met het vergroenen van de binnenstad. Het autoluwer maken van de binnenstad kan een belangrijke rol spelen in het maken van aantrekkelijke plekken en gebieden in het centrumgebied. Plekken waar iets te doen en te beleven is en waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Het compacter maken van het winkelgebied kan ruimte bieden voor nieuwe vormen van werkgelegenheid rondom en in het centrum. Leegstand in winkelpanden in de aanloopstraten kan bijvoorbeeld worden ingezet voor het realiseren van pop-up vergaderplekken, werkruimtes voor start-ups, een mini studio, VR-lab of kleine bedrijfsverzamelgebouwen en culture voorzieningen. Deze kleinere werkplekken zijn erg interessant voor startende ondernemers of mensen die even op een alternatieve inspirerende plek willen overleggen/werken. De nabijheid van voorzieningen als horecagelegenheden in het centrum versterken het interactieve werkmilieu en komt de levendigheid van het centrum ten goede. Rond het station van Hilversum liggen al vergaande plannen om een dergelijk milieu toe te voegen. Het uitgangspunt van het plan is om op deze goed bereikbare plek een economisch sterke en aantrekkelijke groene entree van Hilversum te maken. Er wordt getekend aan een plan waarin naast wonen daarom ook aanzienlijke ruimte voor stationsgebonden economische functies moet worden gerealiseerd. Zo is er in het plan ruimte voor kantoren, detailhandel, horeca en een hotel. De opgaven zijn:

- Leegstandsbeleid.
- Schaarse ruimte.
- Veel stakeholders.
- Aanpassing naar autoluw gebied.

Structuurvisie Hilversum 2030

In 2030 is het stadscentrum van Hilversum een bruisend centrum. Het is aantrekkelijk voor de inwoners van de stad zelf, van 't Gooi en daarbuiten. Het centrum is compact en kent een levendige mix van winkelen, wonen, werken, cultuur en uitgaan. Het centrum is dé ontmoetingsplek van de stad.

Het centrum kent verschillende deelgebieden met elk een eigen sfeer en karakter:

- Kerkbrink en omgeving (Schoutenstraat, Keiplein en 's-Gravelandseweg) heeft de sfeer van het oude dorp met accent op specialistisch en chiquere winkel- en horeca aanbod.
- Kerkstraat (inclusief Gooische Brink en Hilvertshof) heeft een grootschalig regulier winkelaanbod, het zogenaamde mekka voor de massa. Deze zone kent een intensief gebruik met verschillende functies boven de winkels.
- Groest-Noord en Langgewenst heeft een uitgaans- en verblijfsfunctie met horeca, warenmarkt, bioscoop, filmtheater en evenementen.
- Leeuwenstraat: in deze looproute van en naar het station ligt het accent op kleinschalig en alternatief winkelaanbod.

- Bussumerstraat, Wagenparkersplein en Noordse Bosje: in deze straten bevindt zich specialistische detailhandel en enige horeca met nadruk op groen en duurzaam.
- De transformatie van aanloopstraten, zoals Havenstraat en Koninginneweg, is doorgezet. De vroegere detailhandelsfunctie is in deze straten veelal vervangen door woon(werk) functies.

Het centrum functioneert goed. Het is compact en er zijn aan meerdere kanten trekkers of bronpunten gevestigd. Hierdoor ontstaat de benodigde spanning. Het Langgwenst en de Kerkbrink (met Gooische Brink) zijn, naast het Hilvertshof, de belangrijke bronpunten van het winkelgebied.

Kerkbrink

De Kerkbrink is in 2030 heringericht als aantrekkelijk verblijfsgebied voor voetgangers. De inrichting en de functies passen bij de dorps sfeer. De zijde van het oude raadhuis en de Oude Kerk is lommerrijk. Aan de andere zijde is ruimte voor terrassen en kleine evenementen (boeken-, antiek- en kerstmarkt). De niet in de dorps sfeer passende, modern vormgegeven muziektent is verplaatst naar een meer passende locatie. De oude, cultuurhistorische plek komt meer tot zijn recht, ook al doordat de monumentale gebouwen worden aangelicht met duurzame led-verlichting. Rondom de Kerkbrink zijn nieuwe en aantrekkelijke functies gekomen, met name in het oude raadhuis, aan de zuidzijde van de Kerkbrink en in de bankgebouwen. De nadruk ligt hier op meer specialistische en chiquere winkels en restaurants. Verder is de hele Kerkbrink en het aansluitende deel van de 's-Gravelandseweg naar het Keiplein fiets-, auto- en busvrij. Uitsluitend aan de zuidzijde van de Kerkbrink is nog een fietsroute overgebleven.

Kerkstraat

In de Kerkstraat bevindt zich in 2030 het grootschalige reguliere winkelaanbod. In zowel de Kerkstraat, de Gooische Brink als in Hilvertshof kan worden gefunshopt. Boven de winkels zijn allerlei andere functies aanwezig: zoals wonen, werken, leisure, en onderwijs. Hier vindt men het nieuwe winkelen en een grote diversiteit van winkels. Door de grotere intensiteit en menging van functies is het hier ook na sluitingstijd van de winkels levendig. Op strategische plekken in deze winkelstraat staan bomen: onder andere op het C&A-plein en het Wagenmakersplein. Ook de Kerkstraat is compleet voetgangersgebied. Auto's en (brom) fietsen worden hier geweerd. Bevoorrading van de winkels in dit kernwinkelgebied gebeurt bij voorkeur buiten winkeltijden en/of vanaf de parallel gelegen straten.

Groest-Noord (vanaf de Herenstraat tot aan het Langgwenst)

Dit deel van de Groest is in 2030 een volwaardig voetgangersgebied zonder fietsers, scooters en fietsklemmen. In dit gebied zijn de uitgaansgelegenheden, cafés, restaurants, kleinschalige theaters, afgewisseld met winkels. Terrassen bepalen het beeld, onder de laan van kastanjes en op het Herenplein. Op de verdiepingen zijn ook andere functies gekomen, zoals wonen, werken en ontspanning. De Groest is de plek om elkaar te ontmoeten. Hier is het motto flaneren, zien en gezien worden. Door het intensiveren van functies is de ruimtelijke kwaliteit van de Groest verbeterd. Op de Groest worden kleine evenementen gehouden, bijvoorbeeld een bloemen- en geraniummarkt. Op de kop van de Groest bevindt zich een paar keer in de week de warenmarkt. De functie van de warenmarkt en het voetgangersgebied loopt door vanuit de Groest in het Langgwenst. De barrière van de Stationsstraat is niet meer aanwezig. De centrumring loopt niet meer dwars door de warenmarkt. Het voetgangersgebied loopt door naar het nieuwe marktplein. De fietsenklemmen zijn vanuit Groest-Noord verplaatst naar de Groest-Zuid (ten zuiden van de Herenstraat, Kampstraat) en naar de autovrije Stationsstraat. Dit is een aantrekkelijke fietsstraat met bomen geworden.

Langgwenst

Het nieuwe marktplein is in 2030 één van de belangrijkste trekkers van het centrum. Het Langgwenst is ruimtelijk verbonden met de Groest. De Groest verbreedt zich tot op het marktplein. Op het Langgwenst vinden naast de warenmarkt plaats ook tal van grotere evenementen en manifestaties plaats. Bijvoorbeeld de kermis, popconcerten, Hilversum Alive, de City Run, manifestaties, EK- en WK-voetbalschermen. Het

plein is een belangrijk bronpunt geworden met de (ondergrondse) parkeervoorziening De Markt, het Bioscopencomplex en detailhandel. Rondom het plein bevinden zich enkele horecafuncties met terrassen. Aansluitend aan het marktplein ligt De Vorstin. Het plein is omgeven door bomen. Vanuit de Groest loopt de bomenrij door naar het marktplein. Aan de westzijde staat een woongebouw met op de begane grond horeca met terras. Deze bebouwing geeft zowel aan het marktplein als aan de brink aan de Naarderstraat een ruimtelijke begrenzing. Aan de noordzijde van het Langgewenst is nieuwe bebouwing gekomen. De centrumring loopt om de markt heen. In en langs de Koninginneweg is ook nieuwe bebouwing gekomen. Deze bebouwing richt zich op zowel de nieuwe centrumring als op het spoor. Hierdoor zijn er geen zichtbare achterkanten meer. Door de ligging nabij de spoorwegovergang, kan dit als fietsstraat functioneren.

Leeuwenstraat

Deze straat vormt in 2030 de belangrijke voetgangersverbinding tussen het centrum en het (centraal) station. Hier zijn kleinschalige winkels en horeca gevestigd, gericht op een jonger publiek (tweedehands, specifiek en alternatief). Op de kop van de Leeuwenstraat is een karakteristiek hoekpand gekomen met horeca en woningen als blikvanger voor het centrum. De oversteek vanuit het station naar de Leeuwenstraat is voetgangersvriendelijk geworden. Het autoverkeer op de Schapenkamp geeft hier voorrang aan de voetganger. De route vanuit het station naar het centrum is duidelijk en herkenbaar ingericht: een rode loper met begeleidende to-go-functies, banken, een terras aan de voet van de stationstoren met bomen.

Bijlage 2: Overzicht relaties tussen doelstellingen uit beleid

Thema	Relevante doelstellingen uit beleid	Relevant fase:		
		1	2	3
Mobiliteit	- Marktplaats volwaardig deel van het centrum - Herijking parkeerbeleid - Groest-Noord (Herenstraat tot Langgewenst) in 2030 volwaardig voetgangersgebied zonder fietsers, scooters en fietsklemmen - Leeuwenstraat vormt in 2030 de belangrijke voetgangersverbinding tussen het centrum en het (centraal) station		√	
Fiets	Verbeteren fietsparkeren in Centrum en Stationsgebied	√	√	
Veiligheid	Woongebieden autoluw maken door inrichten van auto-te-gaststraten. Actief handhaven, ook met vaste camera's en ANPR	√	√	√
Retail	- Ontsluiting van kernwinkelgebied: voet, fiets, ov en auto - Investerings in o.a. Langestraat (vanaf Brinkweg naar Gooiland) - Vergroenen van Bussumerstraat om leegstand te verminderen. - In Bussumerstraat, Wagenparkersplein en Noordse Bosje bevindt zich groene en duurzame specialistische detailhandel en horeca - Kerkbrink is in 2030 heringericht als aantrekkelijk verblijfsgebied voor voetgangers. Kerkstraat in 2030 grootschalige reguliere winkelaanbod. In Kerkstraat, Gooische Brink als Hilvertshof kan worden gefunshopt	√	√	
Binnenstad	- Straten hebben eigen profiel, bv Bussumerstraat met accent op biologisch/groen kan meerwaarde bieden - Realisatie van de Cityhub in combinatie met de doorontwikkeling van de marketing van het centrum - Het ondersteunen van kleinschalige nieuwbouwprojecten zoals Noordse Bosje, Veerstraat en Langestraat - Verbeteren ruimtelijke kwaliteit in Noordse Bosje - Autoluwer maken van binnenstad kan belangrijke rol spelen in maken van aantrekkelijke plekken en gebieden in centrum. Plekken waar iets te doen en beleven is en waar mensen elkaar kunnen ontmoeten	√	√	
Klimaatadaptatie en hittestress	- Binnenstad heeft grootste verharding% van Hilversum: 76% en dus minste groen - Binnenstad heeft stedelijk hitte-eiland effect (> 2 graden warmer) - Binnenstad heeft meeste hittestress warme nachten - Het wateroverlast probleem in Centrum is erg groot: aanleg waterbergingskelder/vijver Centrum/Oost			

- | | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Wens tot binnenstedelijk inbreiden met nieuwe woningen, en beter klimaatbestendig maken van delen van de stedelijke omgeving | | | |
|--|--|--|--|--|