

Nota van beantwoording Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021



Gemeente Den Haag

Beleidsafdeling Stadsbeheer

Januari 2021

Nota van beantwoording Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021

1. Toelichting zienswijze procedure

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag heeft van 12 november tot en met 9 december 2020 het *voorgenomen Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021* en de *voorgenomen Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021* ter inzage gelegd (RIS 306655). Deze nota doet verslag van de inspraakprocedure voor het *Verkeersbesluit*. Het vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording van de zienswijzen door het college van burgemeester en wethouders weer. De reactie op de zienswijzen voor de *Beleidsregel* staan in een aparte nota van beantwoording.

In het coalitieakkoord 2019-2022: "Samen voor de stad" (RIS 304121) is afgesproken dat met een milieuzone de meest vervuilende personen- en bestelauto's uit het centrum van Den Haag zullen worden geweerd. Diesel personen- en bestelauto's met emissieklasse 3 of ouder worden daarom vanaf 1 juli 2021 niet meer toegelaten in de milieuzone. Diesel personen- en bestelauto's met een emissieklasse 4 of hoger zijn wel welkom, evenals personen- en bestelauto's die op een andere brandstof rijden, zoals benzine, LPG of CNG of volledig elektrisch aangedreven. Om hier uitvoering aan te geven wordt een verkeersbesluit genomen op basis waarvan per 1 juli 2021 diesel personen- en bestelauto's (inclusief taxi's) met emissieklasse 3 of lager niet meer in het centrum van Den Haag mogen rijden.

In januari en februari 2020 is een aantal consultatiebijeenkomsten gehouden met belanghebbenden en deskundigen: Haagse inwoners, kenniscentra, gezondheids- en duurzaamheidsorganisaties, buurt- en ondernemersverenigingen. De uitkomsten van deze gesprekken zijn gebruikt bij het opstellen van de ter inzage gelegde concept besluiten.

In deze nota van beantwoording zijn de vragen, opmerkingen en reacties van de indieners van zienswijzen en het antwoord van de gemeente daarop opgenomen. Vragen, opmerkingen en reacties zijn niet altijd letterlijk overgenomen. Opmerkingen van gelijke strekking van meerdere personen zijn samengenomen.

De inwoners van Den Haag zijn op verschillende manieren geïnformeerd over de zienswijzeprocedure. Inwoners zijn via de gemeentelijke website en advertenties in huis-aan-huis bladen op de hoogte gebracht. Ook zijn advertenties in de huis-aan-huisbladen van de omliggende gemeenten

geplaatst en zijn per mail de ambtenaren van omliggende gemeenten geïnformeerd. Daarnaast is een facebookcampagne uitgevoerd en is een tekst op LinkedIn geplaatst via het Platform Stedelijke Distributie.

Alle indieners van een zienswijze hebben een bevestiging ontvangen. Daarnaast ontvangen indieners van een zienswijze na de besluitvorming een mail met een link naar de nota's van beantwoording en het definitieve Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021 en de Beleidsregel ontheffingverlening milieuzone diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021.

2. Algemeen beeld van de ingekomen inspraakreacties

De inhoud van de inspraakreacties loopt uiteen. Er zijn positieve reacties over de voorgestelde maatregel, vaak gepaard met oproepen om strengere maatregelen in te voeren. Een deel van de respons is kritisch en is onder andere afkomstig van ondernemers. De kritische aard heeft er mee te maken dat de gevolgen van de maatregel die de gemeente invoert voor sommigen ingrijpend kunnen zijn.

Aard van de ingediende zienswijze(n)	Aantal reacties Verkeersbesluit	Aantal reacties Beleidsregel ontheffingverlening	Aantal reacties op beide	Aantal totaal	Percentage
Positief	5	0	0	5	19%
Negatief	15	4	0	19	73%
Vragen	0	2	0	2	8%
Totaal				26	100%

3. Samenvatting zienswijzen Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021

Verkeersbesluit uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021			
Categorie	Zienswijze belanghebbende	Reactie gemeente	Aanpassing ja/nee
1. Financiële consequenties			
1.a Kosten	Ik heb geen geld voor een nieuw voertuig en deze maatregel treft vooral de mensen met weinig geld	De gemeente begrijpt dat de maatregel ingrijpend kan zijn. De maatregel wordt genomen in het belang van schone lucht en de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van de stad. De gemeente maakt een belangenafweging waarbij het algemeen belang dat gediend wordt door de maatregel over het algemeen zwaarder weegt dan het individuele belang. Veelal is er een alternatief voor het huidige voertuig. Dat kan een ander voertuig zijn dat wel de milieuzone in mag, maar ook een andere manier van transport of vervoer. Bijvoorbeeld met een (bak)fiets, een gedeelde auto, het OV of via HUB of een transportdienstverlener. Om eigenaren van dieselauto's tegemoet te komen, kunnen zij een vergoeding krijgen indien zij het voertuig laten slopen. Hoe deze sloopregeling eruit gaat zien, wordt nog bekendgemaakt. Het college verleent daarnaast de mogelijkheid een ontheffing aan te vragen voor: • auto's die worden vervangen voor een elektrische auto of een auto op waterstof;	nee

		• bestelauto's die maar heel af en toe in de milieuzone komen; • voertuigen van of voor gehandicapten die voor een bedrag van tenminste € 500 zijn aangepast. Landelijke vrijstelling geldt voor: • kampeervoertuigen, waarvan de kentekenhouder in de milieuzone woont; • oldtimers, diesellootjes met een Datum Eerste Toelating (DET) van 40 jaar of ouder; • rolstoeltoegankelijke voertuigen.	
1.b Financiële schade (ondernemer)	Ik ga failliet door de invoering van deze maatregel, omdat ik voor mijn werkzaamheden afhankelijk van mijn voertuig ben.	De gemeente begrijpt dat de maatregel ingrijpend kan zijn. De maatregel wordt genomen in het belang van de luchtkwaliteit en de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Den Haag. De gemeente maakt daarom een belangenafweging, waarbij het algemeen belang, dat gediend wordt door de milieuzone, in het algemeen zwaarder weegt dan het individuele bedrijfsbelang. Veelal is er een alternatief voor het huidige voertuig. Dat kan een ander voertuig zijn dat wel de milieuzone in mag, maar ook een andere manier van transporteren of vervoer. Bijvoorbeeld met een (bak)fiets, een gedeelde auto, het OV of via een logistieke HUB of een transportdienstverlener. De gemeente probeert een eventuele financiële schade te beperken door het	nee

		regeling ingaat op 1 juli 2021, zodat voertuigeigenaren hierop tijdig kunnen anticiperen. Er komt een sloopregeling voor diesellootvoertuigen en eigenaren kunnen oude voertuigen ook buiten Den Haag verkopen.	
1.e Alternatief	Wat is mijn alternatief als ik niet meer met mijn (bestel)auto mag rijden en de dienstregeling van het OV niet aansluit op mijn onregelmatige werktijden of als ik op deze manier niet meer mijn klanten kan bedienen?	Alternatieven zijn de aanschaf van een schoner voertuig, bijvoorbeeld een auto die de komende jaren wel de milieuzone in mag of de overstap naar alternatief (schoon) vervoer, zoals een (elektrische) brom- of snorfiets of een deelauto. Voor het vervoer van goederen zijn er alternatieven, zoals een (elektrische) bakfiets, deelbestelauto of transportdienstverlening, al dan niet via een logistieke HUB.	nee
1.f Bedrijf/voertuig in de milieuzone	Ik kan mijn voertuig niet meer gebruiken, aangezien mijn bedrijf en/of woonadres gevestigd is binnen de milieuzone.	Een alternatief is de aanschaf van een schoner voertuig, bijvoorbeeld een (elektrische) brom- of snorfiets, een auto die de komende jaren wel de milieuzone in mag, een (elektrische) bakfiets of de overstap naar alternatief schoner vervoer, zoals het OV of transportdienstverlening, al dan niet via een logistieke HUB. Hierbij wordt opgemerkt dat de regeling ingaat op 1 juli 2021, zodat voertuigeigenaren hierop tijdig kunnen anticiperen.	nee
1.g Overgangsregeling	Er moet een overgangsregeling komen voor autobezitters die in de milieuzone wonen, aangezien ze gedwongen worden een duurder voertuig aan te	De gemeente begrijpt dat het invoeren van de milieuzone voor eigenaren negatieve (bij)effecten kan	nee

	schaffen en de huidige subsidieregeling (Subsidieregeling demontage diesellootvoertuigen, bromfietsen en snorfietsen Den Haag 2020) geen goede opties biedt.	hebben. Om eigenaren van een dergelijk voertuig, die in de milieuzone wonen, tegemoet te komen komt er ook in 2021 een sloopregeling. Hoe deze regeling eruit gaat zien, wordt later bekendgemaakt. Het ligt bovendien niet in de lijn der verwachting dat elke eigenaar gebruik zou willen maken van de sloopregeling. Er zullen ook eigenaren zijn die hun dieselauto verkopen en een alternatief gaan gebruiken. Hierbij wordt opgemerkt dat de regeling ingaat op 1 juli 2021, zodat voertuigeigenaren hierop tijdig kunnen anticiperen. Indien voertuigeigenaren in afwachting zijn van de levering van een elektrisch voertuig kan een tijdelijke ontheffing worden aangevraagd.	
1.h Opkoopregeling	Waarom stelt de gemeente geen goede opkoopregeling in?	De gemeente heeft geen opkoopregeling, aangezien daar het budget voor ontbreekt. Wel wordt in 2021 een sloopregeling aangeboden om inwoners en ondernemers tegemoet te komen.	nee
2. Juridisch			
2.a Rechtsonzekerheid/ rechtsongelijkheid	Er is sprake van rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid met name voor de bewoners van de Archipelbuurt en voor de groep hardwerkende burgers.	De milieuzone geldt voor alle bewoners en bezoekers van Den Haag. Het invoeren van de milieuzone is vroegtijdig aangekondigd, bijvoorbeeld in het Coalitieakkoord 2018- 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities (RIS 299794) en in de “Aanpak schoon vervoer”, 10 oktober 2019 (RIS 303606). De regelgeving voor deze milieuzone is in lijn met het landelijk beleid, dat wordt toegepast in alle gemeenten in Nederland met een milieuzone. Hierover is door de gemeente	nee

		breed gecommuniceerd. De beperkingen gelden voor iedereen die binnen de milieuzone woont, werkt of moet zijn. Daarmee is er geen sprake van rechtsongelijkheid voor bewoners van een bepaalde buurt of voor werkenden.	
2.b Milieubeleid	De centrale overheid en/of Brussel zou het milieubeleid moeten vaststellen i.p.v. de gemeenten.	Er is geen Europese regelgeving voor milieuzones, wel nationale regelgeving. Per 1 januari 2020 is er eenduidige regelgeving voor milieuzones vastgesteld door het Rijk, zodat automobilisten in heel Nederland weten waar zij aan toe zijn als ze een milieuzone naderen (harmonisatie van de milieuzones). Dit systeem geeft gemeenten een instrument om te werken aan schone lucht. Of een milieuzone wordt ingevoerd en wat de grenzen hiervan zijn, is en blijft aan de gemeenten.	nee
3. Effect luchtkwaliteit			
3.a Heeft deze maatregel überhaupt effect?	In de verschillende rapportages wordt nergens concreet vermeld in hoeverre de maatregelen bijdragen aan de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie. In Rotterdam is daarnaast al gebleken dat het effect van een milieuzone niet bewezen is.	Deze maatregel dient het voor de gemeente zwaarwegende belang van het verbeteren van de luchtkwaliteit. Onderzoek van onder andere Royal HaskoningDHV heeft uitgewezen dat de uitstoot dermate schadelijk is dat het weren van oude dieselauto's zorgt voor een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit. Zie daarvoor: Royal HaskoningDHV; Rapport Onderzoek effecten milieuzone Den Haag 2019 (RIS 304015). In deze rapportage wordt aangegeven in hoeverre de milieuzone bijdraagt aan het verlagen van de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht en de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Verder wordt in de	nee

		rapportage verwezen naar diverse andere studies van onder andere TNO die tot dezelfde conclusies komen. Er is de gemeente geen onderzoek bekend waaruit zou blijken dat een milieuzone geen positief effect heeft op de luchtkwaliteit.	
3.b Uitsterven oude dieselauto's	Oude dieselauto's verdwijnen vanzelf uit het straatbeeld, een milieuzone is daarom niet nodig.	Het is inderdaad zo dat oude dieselauto's vanzelf een keer uit het straatbeeld verdwijnen. Maar dat gaat nog vele jaren duren. De gemeente wil niet nog jarenlang haar inwoners blootstellen aan de schadelijke uitstoot. De maatregel dient het voor de gemeente zwaarwegende belang van het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheidssituatie, ook op korte termijn.	nee
3.c Export dieselauto's	Oude dieselauto's worden geëxporteerd naar Oostbloklanden.	Inwoners zijn vrij om hun auto te verkopen aan mensen in andere steden/landen. De gemeente ziet echter liever dat oude diesels helemaal van de weg gehaald worden. Daarom heeft de gemeente ook in 2021 een sloopregeling. Hoe deze regeling eruit gaat zien, wordt nog bekendgemaakt.	nee
3.d Kosten	De kosten die gemoeid zijn met de handhaving van de milieuzone zijn disproportioneel t.o.v. de 1,5% van de diesel-bestelauto's die hiermee geweerd worden.	De gemeente maakt altijd een afweging tussen de kosten en de baten van een maatregel. In dit geval wegen de baten, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheidssituatie van alle bewoners en bezoekers van de stad, op tegen de kosten. Niet 1,5 % maar 15 % van de in Den Haag geregistreerde voertuigen wordt geweerd. 1,5 % van	nee

		alle geweerde dieselveoertuigen is in de milieuzone geregistreerd. Uiteraard worden vervuilende dieselveoertuigen van buiten Den Haag ook geweerd. Verkeersonderzoek leert dat een aanzienlijk deel van het vervuilende verkeer van buiten Den Haag komt.	
4. Alternatieve maatregelen			
4.a Andere diesel	Waarom is het in Nederland niet mogelijk om net als in Duitsland zwavelarme diesel te tanken. Bij verbranding van deze diesel komt vrijwel geen fijnstof vrij.	De Nederlandse en Europese normen voor diesel zorgen ervoor dat er ook in Nederland alleen nog maar zwavelarme diesel verkocht wordt voor auto's. Het zwavelgehalte in diesel mag niet meer dan 10 mg/kg bedragen. Ook met zwavelarme diesel komt er fijn stof vrij. De uitstoot van een dieselauto is vooral afhankelijk van de leeftijd en emissieklasse.	nee
4.b Oldtimers	Er wordt met twee maten gemeten. Oldtimers zijn toegestaan in de milieuzone en betalen geen belasting terwijl jongere campers (met katalysatoren) niet zijn toegestaan in de milieuzone en wel wegenbelasting met een extra heffing betalen.	Het betreft hier landelijke regelgeving. Diesel-oldtimers (ouder dan 40 jaar) krijgen een landelijke vrijstelling en deze wordt automatisch toegekend aan het voertuig. Ook voor kampeerauto's waarvan de eigenaar in de milieuzone woont, geldt een landelijke vrijstelling. Dit staat los van het betalen van wegenbelasting.	nee
4.c Beperking op het aantal kilometers	Het zou zinvoller zijn als het aantal ritten binnen een gebied beperkt zou worden, dus het aantal kilometers per kenteken per jaar zou beperkt moeten worden.	Dit betekent dat nog steeds veel vervuilende voertuigen het gebied inrijden en bijdragen aan de slechte luchtkwaliteit. Daarnaast mag de gemeente dit soort beperkingen niet opleggen en is het bovendien niet handhaafbaar.	nee

5. Alternatieve routes			
5.a Omrijden	Als de milieuzone wordt ingevoerd, word ik gedwongen om te rijden en zo meer kilometers te maken en meer te vervuilen. Dan heeft de maatregel toch geen zin?	Omrijden is slechts één optie. De verwachting is dat mensen als alternatief zullen kiezen voor een schoner voertuig of voor de overstap naar een alternatief schoner vervoer.	nee
5.b Onbereikbaar	Als de milieuzone wordt ingevoerd, is het dichtstbijzijnde ziekenhuis niet bereikbaar.	Om het HMC Westeinde dat binnen de milieuzone ligt voor iedereen bereikbaar te houden, zal het verkeersbesluit worden aangepast zodat de toegangsweg naar en van de bezoekersparkeerplaats van dit ziekenhuis niet tot de milieuzone behoren.	ja
6. Termijnen			
6.a Handelingstermijn is te kort.	De maatregel moet later ingevoerd worden, zeker gezien de situatie met Covid-19 waardoor ondernemers al zwaar getroffen zijn.	Het voornemen om een milieuzone voor diesel personen- en bestelauto's in te voeren, is onder andere genoemd in het Coalitieakkoord 2018- 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities (RIS 299794) en in de Aanpak schoon vervoer, 10 oktober 2019 (RIS 303606). Hierover heeft de gemeente uitgebreid gecommuniceerd. De gemeente meent dat met het huidige tijdspad van invoering van de maatregel, iedereen die met zijn/haar huidige voertuig de milieuzone niet meer in mag een redelijke termijn heeft om over te stappen naar een schoner voertuig of alternatief vervoer. Het doel van de milieuzone is een betere luchtkwaliteit en gezondheidssituatie voor bewoners en bezoekers.	nee

		Daarnaast beseft de gemeente dat ondernemers financieel zwaar getroffen zijn door COVID-19. Er zijn al diverse lokale en nationale maatregelen genomen om getroffen ondernemers te steunen.	
6.b Elektrisch rijden niet haalbaar	Op grote schaal elektrisch rijden is de eerste 30 jaar nog niet haalbaar en niet schoon, omdat de energie wordt opgewekt door middel van kolen.	Landelijk beleid is dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's elektrisch zijn. Er zijn steeds meer elektrische auto's beschikbaar en het is nu al in veel gevallen financieel aantrekkelijker om elektrisch te rijden dan op fossiele brandstof. En niet alleen voor de luchtkwaliteit, maar ook voor het klimaat is elektrisch rijden beter. Zelfs met de huidige elektriciteitscentrales en productiemethodes veroorzaken elektrische auto's minder broeikasgasuitstoot dan benzine- en dieselwagens. Naarmate er meer groene stroom beschikbaar komt, wordt dat alleen maar beter.	nee
7. Vergelijking			
7.a Economische sectoren	Waarom worden niet eerst de vervuilende bedrijven in Nederland aangepakt?	Het besluit om oude diesels te weren in Den Haag maakt deel uit van een breed pakket maatregelen om schoner vervoer te stimuleren, zodat de luchtkwaliteit verbetert en de gezondheidsschade beperkt wordt. De uitstoot van verkeer is in veel steden nog altijd de grootste bron van luchtvervuiling. In het Klimaatakkoord zijn ook andere maatregelen afgesproken onder andere voor het verduurzamen van bedrijven.	nee

7.b Voorop lopen	Waarom lopen we in Den Haag voorop, terwijl er aan de andere kant van de wereld veel uitstoot is van brommers en auto's?	Het doel van een milieuzone is in de eerste plaats om de luchtkwaliteit in Den Haag te verbeteren en daarmee gezondheidsschade voor inwoners en bezoekers te verminderen. Een groot deel van de luchtverontreiniging in de stad is afkomstig van het lokale verkeer. Daarom wordt dat lokaal aangepakt. De gemeente werkt met de Aanpak schoon vervoer (RIS 303606) aan een pakket van maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Milieuzones maken deel uit van het pakket.	nee
7.c Houtstook	Waarom wordt er niets gedaan aan de milieuoverlast door het verbranden van hout, zoals open haarden en houtkachels?	De inzet van de gemeente is om de luchtkwaliteit te verbeteren met een breed pakket aan maatregelen, gericht op de aanpak van alle lokale bronnen. Deze staan onder meer vermeld in de Aanpak schoon vervoer (RIS303606). De gemeente probeert de overlast door houtstook terug te dringen door voorlichting te geven over het verstandig stoken van hout in open haarden en houtkachels. Daarnaast wordt er gewerkt aan landelijke regelgeving voor bijvoorbeeld minder uitstoot door houtkachels.	nee
8. Communicatie			
8.a Te weinig communicatie en raadpleging	Er heeft te weinig communicatie en raadpleging plaatsgevonden. Er is voorbijgegaan aan de belangen van de buurtbewoners en bij de aanschaf van deze auto (diesel) was er nog niets over dit voornemen bekend.	Het voornemen om een milieuzone voor diesel personen- en bestelauto's in te voeren, is onder andere genoemd in het Coalitieakkoord 2018- 2022: Den Haag, Stad van Kansen en Ambities (RIS 299794) en in de Aanpak schoon vervoer, 10 oktober 2019 (RIS 303606). Hierover heeft de gemeente uitgebreid	nee

		gecommuniceerd. De gemeente zal kort na het vaststellen van een definitief verkeersbesluit wederom een uitgebreide communicatiecampagne starten. Inwoners van omliggende gemeenten maken ook deel uit van de communicatiedoelgroepen. Daarmee meent de gemeente dat voertuigeigenaren voldoende tijd hebben (gehad) om te handelen. Bewoners, ondernemers en dealers kunnen met vragen over de milieuzone diesel personen- en bestelauto's terecht via de gebruikelijke kanalen; www.denhaag.nl of tel. nummer 14070. Daarnaast kan het mailadres milieuzonediesel@denhaag.nl gebruikt worden. In januari en februari 2020 heeft een consultatieronde plaatsgevonden. Bewoners van de gemeente Den Haag waren hier ook bij betrokken (RIS305702 bijlage II}. Daarnaast is deze procedure van zienswijzen ook bedoeld om bewoners en ondernemers te raadplegen.	
9. Uitbreiding maatregelen			
9.a Omvang milieuzone	De regels gaan niet ver genoeg. Waarom is het beleid alleen gericht op personen/dieselauto's en niet op het volledige ecosysteem (uitbreiding naar aangrenzende natuurgebieden)?	De inzet van de gemeente is om de luchtkwaliteit te verbeteren met een breed pakket aan maatregelen, gericht op de aanpak van alle lokale bronnen. Deze staan onder meer vermeld in de Aanpak schoon vervoer, 10 oktober 2019 (RIS303606). Zo is naast de milieuzone voor vrachtauto's op 1 december 2020 een milieuzone voor brom- en snorfietsen ingevoerd en	nee

		wordt in 2022 de bestaande milieuzone voor vrachtauto's aangescherpt. In het kader van het terugdringen van de stikstofdepositie in natuurgebieden heeft de gemeente de mogelijkheden onderzocht voor het terugdringen van de stikstofuitstoot, zie Haagse aanpak stikstof en bouwen, 17 juli 2020 (RIS 305865). Naar aanleiding hiervan worden diverse acties ondernomen.	
9.b Strengere regels andere voertuigen	De regels gaan niet ver genoeg, waarom komen er geen strengere regels voor vervuilende scooters, vervuilende schepen (versneld uitrollen walstroom)?	De inzet van de gemeente is om de luchtkwaliteit te verbeteren met een breed pakket aan maatregelen, gericht op de aanpak van alle lokale bronnen. Deze staan onder meer vermeld in de Aanpak schoon vervoer, 10 oktober 2019 (RIS303606). Op 1 december 2020 heeft Den Haag een milieuzone voor brom- en snorfietsen (scooters) ingevoerd. In een groot deel van de haven van Scheveningen kan door zeeschepen al gebruik gemaakt worden van walstroom. Momenteel wordt onderzocht of dat kan worden uitgebreid naar de overige delen van de haven.	nee
9.c Geografische uitbreiding milieuzone	Ik ben het eens met het instellen van een milieuzone voor oude dieselauto's en zou graag zien dat de geografische omvang van de milieuzone wordt uitgebreid naar andere delen van de stad.	Naar aanleiding van de uitkomsten van onderzoeken (zie RIS 305702) naar de gewenste omvang van de milieuzone heeft het college ervoor gekozen de milieuzone voor de betreffende voertuigcategorieën te laten begrenzen door de centrumring met uitzondering van de noordzijde, daar is de grens het Telderstracé. De wegen op de grens van de milieuzone maken geen deel uit van de milieuzone. Hierdoor wordt voorkomen dat	nee

		verkeer dat niet in de milieuzone mag rijden gaat omrijden door woonwijken. Een milieuzone in het centrum heeft het meeste effect, omdat dat gebied relatief veel verkeer aantrekt en er veel mensen wonen en verblijven. Het college vindt uitbreiding naar andere delen van de stad op dit moment niet gewenst. Daarbij maakt het college een afweging tussen het effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid en nadelen voor bewoners en ondernemers met een auto.	
9.d Geografische uitbreiding milieuzone in combinatie met parkeervoorziening en tramverbinding	Indien de milieuzone wordt uitgebreid naar Laak wordt gedeeltelijk een parkeerprobleem opgelost, aangezien hier veel oude diesels staan geparkeerd. Ergens buiten de milieuzone dient een parkeermogelijkheid met tramverbinding te komen.	Naar aanleiding van de uitkomsten van onderzoeken (zie RIS 305702) naar de gewenste omvang van de milieuzone heeft het college ervoor gekozen de milieuzone voor de betreffende voertuigcategorieën te laten begrenzen door de centrumring met uitzondering van de noordzijde, daar is de grens het Telderstracé. De wegen op de grens van de milieuzone maken geen deel uit van de milieuzone. Hierdoor wordt voorkomen dat verkeer dat niet in de milieuzone mag rijden gaat omrijden door woonwijken. Een milieuzone in het centrum heeft het meeste effect omdat dat gebied relatief veel verkeer aantrekt en er veel mensen wonen en verblijven. Het college vindt uitbreiding naar andere delen van de stad, zoals Laak, op dit moment niet gewenst. Daarbij maakt het college een afweging tussen het effect op de luchtkwaliteit en	nee

		de gezondheid en nadelen voor bewoners en ondernemers met een auto. Er bestaan al parkeermogelijkheden aan de rand van de stad met een OV-verbinding naar het centrum of het strand, bijvoorbeeld de diverse P&R's.	
--	--	---	--

4. Wijzigingen in het concept Verkeersbesluit na zienswijze procedure

Er vindt één wijziging plaats in het *voorgenomen Verkeersbesluit geografische uitbreiding milieuzone en uitbreiding met diesel personen- en bestelauto's Den Haag 2021*. Deze heeft betrekking op zienswijze 5b.

Om het HMC Westeinde dat binnen de milieuzone ligt voor iedereen bereikbaar te houden, zal de toegangsweg naar en van de bezoekersparkeerplaats van dit ziekenhuis vanaf de Lijnbaan via het Westeinde niet tot de milieuzone behoren.