

## **BIJLAGE 1**

### **CONCEPT BESLUIT**

#### **VERKEERSBESLUIT ZERO-EMISSIEZONE BESTEL- EN VRACHTAUTO'S DEN HAAG CENTRUM 2025**

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

gelet op:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;
- de Algemene wet bestuursrecht;

gelezen:

- de op [DATUM] ontvangen brief van de Politie Den Haag, Dienst Regionale Operationele Samenwerking, Afdeling Infrastructuur, met een positief advies op het voorgenomen verkeersbesluit;

besluit:

- I. met ingang van 1 januari 2025 een geslotenverklaring in te stellen door het plaatsen van een verkeersbord conform model C22c van Bijlage I van het RVV 1990, vanwege een milieuzone in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied die door plaatsing van het onderbord C22c1 toegankelijk is voor emissieloze bestel- en vrachtauto's;
- II. tot plaatsing van een onderbord met het symbool van een camera onder de in I. vermelde borden;
- III. met ingang van 1 januari 2025, tot intrekking van besluitpunt I. van het besluit van 1 juni 2021, met het kenmerk DSB/10118524, RIS308941, en tot intrekking van besluitpunt II. van het besluit van 2 februari 2021, met het kenmerk DSB/10067509, RIS307744, doch uitsluitend voor zover deze besluitpunten betrekking hebben op het bij het onderhavige besluit gevoegde kaart aangegeven gebied en voor zover de besluitpunten betrekking hebben op dieselvrachtauto's, waarbij het onderbord C22a9 derhalve wordt vervangen voor onderbord C22a7, zodat naast emissieloze bestel- en vrachtauto's en dieselpersonenauto's emissieklasse 4 tot en met 6 slechts bussen met een emissieklasse 6 en hoger toegang hebben tot het gebied;
- IV. dat dit besluit in werking treedt op de dag na bekenmaking in het Gemeenteblad.

Figuur 1: Kaart zero-emissiezone behorende bij Verkeersbesluit zero-emissiezone bestel- en vrachtauto's Den Haag Centrum 2025



## **Toelichting**

Met het onderhavige besluit wordt bepaald dat per 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's wordt ingevoerd als een van de maatregelen om de doelstelling voor klimaat en luchtkwaliteit te behalen. Door het weren van vervuilende voertuigen wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof en stikstofdioxide verder verminderd. Ook draagt deze maatregel bij aan het verminderen van geluidsoverlast. Dit besluit betreft het verkeersbesluit rondom de invoering van de zero-emissiezone in het centrum en niet de uitbreiding naar de kust. Het verkeersbesluit rondom de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook wordt naar verwachting later dit jaar opgesteld.

## **Overwegingen**

### *Grondslag*

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994) moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

### *Doel*

Gezien het gestelde in artikel 21 van het BABW juncto artikel 2, tweede lid, sub a., van de Wvw 1994 kan worden opgemerkt dat met het instellen van een zero-emissiezone waarin uitstootvrije bestel- en vrachtauto's zijn toegestaan het volgende doel wordt nagestreefd:

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer.

### *Aanleiding*

De transitie van fossiel naar emissievrij wegverkeer levert een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>). Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering op termijn verminderd. Daarmee vormt de zero-emissiezone een belangrijke stap om Den Haag klimaatneutraal te maken.

Daarnaast wil Den Haag een schone en gezonde stad zijn waar je prettig kunt wonen, werken en recreëren. De uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Daarom werkt Den Haag aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. In het Haagse coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Den Haag vanwege de gezondheidseffecten van luchtvervuiling er overal in de stad naar streeft de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit te behalen. Om dat te bereiken werkt de gemeente Den Haag aan minder uitstoot en schoner vervoer.

Een zero-emissiezone maakt het, als regulerende maatregel, mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met onder meer als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze maatregel draagt samen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's.

Het instellen van de zero-emissiezone is een uitvloeisel van het door Den Haag ondertekende Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (2014), het landelijk Klimaatakkoord (2019), het besluit van het college van B&W van Den Haag inzake "Aanpak schoon vervoer" d.d. 10 oktober 2019 (RIS303606) en "Aangaan van Uitvoeringsagenda Stadslogistiek" d.d. 19 januari 2021 (RIS307510/307511). In het coalitieakkoord 2023-2026: Haags Akkoord (d.d. 2 oktober 2023, RIS316672), is ook benoemd dat Den Haag heeft besloten een zero-emissiezone in Den Haag Centrum in te voeren per 1-1-2025.

### *Effecten luchtkwaliteit en klimaat*

De effecten van de aangekondigde zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in 2025 zijn onderzocht door Royal Haskoning DHV. De resultaten zijn verwerkt in het rapport 'Effectonderzoek ZE-zone bestel- en vrachtverkeer gemeente Den Haag'. Dit rapport is aan dit besluit toegevoegd als bijlage A.

Dit effectonderzoek naar invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in het centrum van de gemeente Den Haag, leidt op basis van de gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen en invoergegevens tot de volgende conclusies:

- De zero-emissiezone heeft in 2030 binnen de zone een vermindering van de uitstoot van NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en CO<sub>2</sub> door het wegverkeer tot gevolg. Uitstoot verwijst naar de hoeveelheid verontreinigende stoffen die vrijkomen bij een bepaalde bron. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder zero-emissiezone gaat het voor NO<sub>x</sub> om 19% afname, voor NO<sub>2</sub> om 34%, voor PM<sub>10</sub> 4%, voor PM<sub>2,5</sub> 14% en voor CO<sub>2</sub> om 13%.
- De zero-emissiezone heeft in 2030 binnen de zone een vermindering van de bijdrage van het wegverkeer aan de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> binnen de ZE-zone tot gevolg. Concentratie verwijst naar de hoeveelheid verontreinigende stoffen die daadwerkelijk in de lucht aanwezig zijn op een bepaalde plaats en tijd. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder zero-emissiezone gaat het op de berekende locaties voor NO<sub>2</sub> om een berekende vermindering van 33% tot 36%, voor PM<sub>10</sub> om 4 à 5% en voor PM<sub>2,5</sub> om een afname van 13% tot 16%.
- Instelling van een zero-emissiezone kan buiten de zone tot uitstralings- en omrijdeffecten leiden. Omrijdeffecten zijn in dit geval vanwege het verkeerscirculatieplan binnen het centrumgebied niet aannemelijk. Uitstralingseffecten zijn wel te verwachten, die kunnen buiten de zero-emissiezone tot minder uitstoot en lagere concentraties vanwege het wegverkeer leiden.
- Als het over geluidhinder gaat, dan is het niet aannemelijk dat invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's tot negatieve geluidseffecten leidt op wegen waar niet harder dan 50 km/u gereden wordt. Vanwege het ontbreken van motorgeluid bij voertuigen zonder verbrandingsmotor is een vermindering van geluid te verwachten, ook al blijft er sprake van bandengeluid. De netto geluidreductie is afhankelijk van de rijsnelheid: bij 50 km/u zal die reductie minimaal tot niet waarneembaar zijn. Bij lagere rijsnelheden en bij piekgeluiden ('single events') kan het geluid meer gereduceerd worden, in de orde van grootte van 3 à 4 dB. Ter referentie, bij een afname van 3 dB in geluidsintensiteit wordt de totale geluidsenergie gehalveerd.
- Bij instelling van een zero-emissiezone is een transitiebeweging richting het slimmer plannen en bundelen van vervoersstromen mogelijk, met minder vervoersritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig tot gevolg. Overstap van een bestelauto naar een personenauto met een verbrandingsmotor is in specifieke gevallen niet uitgesloten. Deze factoren zijn niet in de berekeningen meegenomen. Omdat vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig positievere effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder geeft, en overstap van bestelauto op personenauto minder positieve effecten en zo tegen elkaar wegvallen, kunnen de in dit onderzoek beschreven effecten als representatief verondersteld worden.

Hiermee is aangetoond dat deze maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de uitstoot van koolstofdioxide, fijnstof en stikstofoxiden en dus aan het bereiken van de doelstelling uit het Klimaatakkoord, de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en ons actieplan Aanpak Schoon Vervoer (RIS303606).

#### *Situatie Den Haag*

In heel Den Haag zijn in 1.552 vrachtauto's geregistreerd (situatie januari 2023). Binnen de zero-emissiezone staan 641 vrachtauto's geregistreerd. Van al deze vrachtauto's mogen vanaf 2025 er 858 niet meer in de zero-emissiezone rijden en vanaf 2030 moeten alle vrachtauto's uitstootvrij zijn om binnen de zero-emissiezone te mogen rijden. Echter, 464 van de door de zero-emissiezone geweerde vrachtauto's, worden op dit moment ook al geweerd binnen de bestaande milieuzone voor vrachtverkeer, die dezelfde omvang heeft als de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's. Deze voertuigen rijden op dit moment niet in het gebied binnen de huidige milieuzone of hebben een ontheffing gekregen.

Daarnaast zijn er in heel Den Haag 23.401 bestelauto's geregistreerd (situatie januari 2023). Binnen de zero-emissiezone staan 3.900 bestelauto's geregistreerd. Ongeveer 95% van deze auto's rijden op diesel. Van alle diesel bestelauto's in Den Haag worden vanaf 2025 5.073 bestelauto's (emissieklasse 0 t/m 4) geweerd uit de zero-emissiezone. Vanaf 2027 worden 6.651 bestelauto's (emissieklasse 5) geweerd en vanaf 2028 moeten alle bestelauto's uitstootvrij zijn om in de zero-emissiezone te mogen rijden. Echter, net als bij de vrachtauto's, worden op dit moment ook al 1355 van de hierboven genoemde bestelauto's geweerd binnen de bestaande milieuzone diesel personen- en bestelauto's. De milieuzone heeft dezelfde omvang als de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's. Deze voertuigen rijden op dit moment niet in het gebied binnen de huidige milieuzone of hebben een ontheffing gekregen. Ook zullen door de autonome verschoning naar verwachting deze aantallen lager zijn, omdat ondernemers zich al aan het voorbereiden zijn.

#### *Omvang van de zero-emissiezone*

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat de zero-emissiezone voor stadslogistiek minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken moet omvatten. De gemeente Den Haag heeft ervoor gekozen om ook de zero-emissiezone die ingaat op 1 januari 2025 voor

bestel- en vrachtauto's even groot te laten zijn als de vastgestelde milieuzone voor diesel personen- en bestelauto's en de milieuzone voor vrachtauto's en autobussen. De reden hiervoor is allereerst dat deze omvang al bekend is bij de ondernemers en bewoners in het kader van de huidige milieuzones en we geen extra onduidelijkheid willen creëren. Daarnaast is er in de eerdere uitkomsten van de onderzoeken die door Royal Haskoning DHV zijn gedaan in het kader van het bepalen van de omvang van de milieuzone voor vrachtverkeer en voor personen- en bestelauto's naar de gewenste omvang van de milieuzone (zie RIS 305702) al gekeken naar het meest optimale scenario voor een zero-emissiezone in het centrum. Deze zero-emissiezone wordt, net als de huidige milieuzones, begrensd door de centrumring (S100 en S200), met uitzondering van de noordzijde, daar is de grens het Telderstracé. De wegen op de grens van de zone maken geen deel uit van de nul-emissiezone. Evenals de route naar het HMC Westeinde vanaf de Lijnbaan naar de parkeerplaats en de parkeergarage van het ziekenhuis.

Het gebied van de zero-emissiezone is weergegeven op de kaart die in figuur 1 aan dit besluit is gehecht. Het college is voornemens om deze zone uit te breiden naar de kuststrook op 1 januari 2026. Hierover volgt een apart verkeersbesluit.

#### *Ingangsdatum*

De ingangsdatum is 1 januari 2025.

#### *Toelatingscriteria en landelijke overgangsregeling*

Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's, bij de Rijksdienst voor Wegverkeer bekend onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3, die ná 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet, moeten vanaf 1-1-2025 uitstootvrij zijn in de zero-emissiezone.

Om ondernemers voldoende tijd te geven om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en/of vrachtauto geldt op grond van het RVV de volgende overgangsregeling:

#### Bestelauto's

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de zero-emissiezone;
- Bestelauto's met emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de zero-emissiezone;

#### Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zero-emissiezone inrijden;
- Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zero-emissiezone inrijden;

#### *Landelijke vrijstellingen*

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een zero-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder (oldtimer);
2. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;
3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

#### *Ontheffingenbeleid*

Naast de overgangsregeling en de vrijstellingen komen er ontheffingsmogelijkheden om in bepaalde situaties de ondernemers extra te ondersteunen. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingsstelsel. Om dit te bewerkstelligen wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Daarmee is het ontheffingenbeleid voor alle gemeentes geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen deelnemende gemeentes te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal Loket Ontheffingen opgesteld, die door Den Haag op 20 juni 2023 is ondertekend.

De volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid:

- Ontheffing in verband met de (lange) levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen die jonger zijn dan 13 jaar: kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing in verband met dreigend faillissement;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto;
- Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn;
- Ontheffing voor particuliere bestel- en vrachtauto's met emissieklasse 5 of hoger;
- Ontheffing voor bestel- of vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast voor minimaal 500,- euro;
- Dagontheffingen voor bestelauto's met emissieklasse 4 of hoger: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de zero-emissiezone Den Haag;
- Dagontheffingen voor vrachtauto's met emissieklasse 5 of hoger: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de zero-emissiezone Den Haag;
- Dagontheffingen voor kampeerwagens: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de zero-emissiezone Den Haag;
- Ontheffing op basis van hardheidsclausule: Het college kan op aanvraag, ten gunste van de ondernemer die de ontheffing heeft aangevraagd, in bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien en als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn met de te dienen doelen, een ontheffing verlenen en daarmee afwijken van de bepalingen van dit beleid.

De voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze ontheffingen worden op dit moment nader uitgewerkt en worden definitief vastgelegd in het ontheffingenbeleid, dat tegelijk met het definitieve verkeersbesluit wordt vastgesteld;

#### *Stimuleringsmaatregelen en ondersteuning*

Bovenop fiscale voordelen zoals de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn er twee landelijke subsidieregelingen voor ondernemers die een nieuwe, volledig emissieloze bestel- of vrachtauto kopen of leasen. Dat zijn de Subsidieregeling Emissieloze Bestelauto's (SEBA) en de Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET).

Het subsidiebedrag is niet altijd toereikend om een vervangend voertuig te kopen. Echter zal de aanschafprijs van een elektrisch voertuig de komende jaren verder dalen en zijn de brandstofkosten en onderhoudskosten lager. Hierdoor wordt het verschil in totale kosten tussen een dieselauto en een elektrisch alternatief steeds kleiner. Het uitgangspunt is desalniettemin dat ondernemers die een vervuילend vervoersmiddel gebruiken in de stad een verantwoordelijkheid hebben om bij te dragen aan gezondere lucht.

Aanvullend op de landelijke subsidieregeling wordt er nagedacht over lokale stimuleringsmaatregelen, zoals een omruilregeling voor bestelauto's. Ook biedt de gemeente gratis adviesgesprekken en wagenparkscans aan rondom het overstappen op uitstootvrij vervoer. Dit traject is bedoeld om ondernemers te laten zien welke mogelijkheden er zijn en ze te helpen bij de keuzen die ze moeten maken.

#### *Belangenafweging*

Het college is er zich van bewust dat de maatregel vooral voor ondernemers die straks niet meer met hun voertuig in de zero-emissiezone mogen rijden ingrijpende gevolgen kan hebben. De maatregel wordt echter genomen als onderdeel van een breder maatregelenpakket in het belang van het klimaat en de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van Den Haag. Het college is van mening dat met het verkeersbesluit en de lokale ontheffingsmogelijkheden en landelijke vrijstellingen een evenwichtige afweging is gemaakt tussen algemene klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen en individuele belangen van ondernemers.

Buck Consultants International heeft een effectanalyse gemaakt, volgens een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek, met betrekking tot de invoering van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's in Den Haag. Uit de rapportage 'Effecten invoering zero-emissiezone stadslogistiek Den Haag' van Buck Consultants (zie bijlage B) blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de nul-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten door de gemeente

Den Haag en het bedrijfsleven, als gevolg van de nul-emissiezone, zijn 101,8 miljoen euro. Op basis hiervan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De baten van een investering in een zero-emissiezone wegen voor Den Haag op tegen de kosten die er gemaakt worden door de gemeente en het bedrijfsleven. De baten, met name voor het klimaat, zijn hoger dan de investeringen. Zeker gezien het feit dat de invoering van zero-emissiezones in het beginsel een klimaatmaatregel is, volgt uit deze effectstudie een positief advies voor de invoering ervan.
- Zowel de kosten als de baten zullen deels buiten de gemeentegrens landen. De milieubaten (luchtkwaliteitswinsten) worden over de gehele rit behaald, dus ook voor het deel buiten de gemeente. Voor de CO<sub>2</sub> winst geldt per definitie dat dit niet plaatsgebonden is en daarmee bijdraagt aan de collectieve opgave. Tegelijkertijd geldt ook dat partijen van buiten de gemeente, die wel leveringen hebben in de zone, te maken (kunnen) krijgen met kosten.
- Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat het resultaat ook met het meenemen van onzekerheden positief blijft. Het resultaat is daarmee robuust. Onzekerheden die in de gevoeligheidsanalyse zijn meegenomen zijn de omvang van de stadslogistiek, een minder groot uitstralings-effect, TCO-veranderingen en gewijzigde milieuprijzen.

### *Bebording en handhaving*

Op grond van het huidige artikel 86e, eerste lid, van het RVV is de geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c vanwege een zero-emissiezone met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op bestel- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. Op grond van het tweede lid wordt onder verkeersbord C22C onderbord C22c1 geplaatst.

Het is de gemeente bekend dat artikel 86e wordt gewijzigd en dat een nieuw bord wordt bepaald. Ter uitvoering van het definitieve verkeersbesluit zal het nieuwe verkeersbord worden gebruikt.

Net als de milieuzone zal de zero-emissiezone worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren.

### *Communicatie*

#### Landelijke communicatie

Achtentwintig gemeenten in Nederland voeren vanaf 2025 een zero-emissiezone in voor bestel- en vrachtauto's. De lokale communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. De landelijke communicatie omvat onder andere het door de RDW versturen van brieven aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels. Hiermee is vanaf februari 2023 gestart. Ook is er een on- en offline-communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd. ([www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) en [www.opwegnaarzes.nl/bedrijven](http://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven)).

#### Lokale communicatie

Sinds de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in 2021 verricht de gemeente als aanvulling op de landelijke communicatie ook lokaal communicatie-inspanningen om de ondernemers in Den Haag tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de zero-emissiezone. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de website van de gemeente Den Haag ([Den Haag - Zero-emissiezone bestel- en vrachtauto's](http://Den Haag - Zero-emissiezone bestel- en vrachtauto's)) en van de website van het Platform Logistiek 070 ([www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com)), voorheen Platform Stedelijke Distributie Den Haag. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van nieuwsartikelen, een webinar voor ondernemers en door presentaties te geven bij logistiek georiënteerde bijeenkomsten. Begin 2023 hebben alle rechtspersonen met een bestelauto en/of bakwagen een persoonlijke brief vanuit de gemeente ontvangen waarbij zij worden voorgelicht over de nieuwe regels die er aan komen voor hun voertuig, en de ondersteunende maatregelen die geboden worden. Tot aan de invoering van de zero-emissiezone wordt de communicatiecampagne richting de ondernemers geïntensiveerd met meer informatiebrieven, fysieke campagne (flyeracties, borden op straat), brede online campagnes (social media en online advertising) en doelgerichte aanpak (informatiebijeenkomsten en informatiepakketten).

De communicatie wordt afgestemd met branchepartijen uit de sector, o.a. middels het platform Logistiek 070 en met andere gemeenten in de regio om zoveel mogelijk bedrijven die in Den Haag moeten zijn te bereiken.

Na het invoeren van de zero-emissiezone ontvangen overtreders de eerste vier maanden een waarschuwingsbrief en krijgen ze geen boete.

### *Zienswijze*

Het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen is gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad, en heeft gedurende een periode van vier weken ter inzage gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken. Het rapport dat verslag doet van deze inspraakprocedure is als bijlage C bij dit besluit gevoegd. Het vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording van de zienswijzen weer. Ten opzichte van het concept is naar aanleiding van de zienswijzen wel/geen\* wijziging aangebracht. [\* aanpassen n.a.v. de ter inzagelegging]

Den Haag, [Typ tekst](#)

Het college van burgemeester en wethouders,  
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx Jan van Zanen