

# **Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone Bestel- en vrachtauto's Den Haag Centrum 2025**

Gemeente Den Haag

31 mei 2024

## Inhoudsopgave

<b>1 Hoofdstuk: Algemeen</b>	4
<b>1.1 Voorwoord</b>	4
<b>1.2 Procedure zienswijzen</b>	4
1.2.1 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode	4
1.2.2 Communicatie	4
1.2.3 Milieu- en maatschappelijke effecten	5
1.2.4 Tegemoetkomingen ondernemers	5
1.2.5 Ingediende zienswijzen	6
<b>1.3 Samenvatting zienswijzen</b>	6
<b>1.4 Reactie en conclusie van het college</b>	6
<b>1.5 Definitief verkeersbesluit</b>	7
1.5.1 Invoering en monitoring zero-emissiezone Den Haag	7
<b>2 Hoofdstuk: Zienswijze op ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone</b>	8
<b>2.1 Zienswijzen waarin de zero-emissiezone wordt gesteund</b>	8
<b>2.2 Zienswijzen over de onderbouwing van de zero-emissiezone</b>	8
2.2.1 Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO <sub>2</sub>	8
2.2.2 Proportionaliteit	11
2.2.3 Motivering	12
2.2.4 Gemeente geeft zelf niet het goede voorbeeld	12
2.2.5 Het probleem wordt slechts verplaatst	13
2.2.6 Negatieve gevolgen voor het klimaat en milieu	14
<b>2.3 Zienswijzen over de omvang van de zero-emissiezone</b>	14
2.3.1 Zero-emissiezone moet groter	14
2.3.2 Uitbreiding zero-emissiezone kust	15
<b>2.4 Zienswijzen over alternatieve toelatingseisen</b>	15
2.4.1 Brandstof	15
2.4.2 Toelatingseisen voertuigen	15
<b>2.5 Zienswijzen over specifieke gevolgen van de zero-emissiezone</b>	16
2.5.1 Gevolgen voor ondernemers/ondernemingen	16
2.5.2 Financiële gevolgen	16
2.5.3 Ondernemers die tegen pensionering aanzitten	17
2.5.4 Marktkoopliden	17
2.5.5 Ondernemers moeten stoppen/gaan failliet/nasleep corona	18
2.5.6 Gevolgen voor de concurrentie	18
2.5.7 Negatieve gevolgen voor eigenaren die bestelauto particulier gebruiken	18
2.5.8 Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners	19

<b>2.6</b>	<b>Zienswijze over alternatieve oplossingen</b> .....	19
<b>2.7</b>	<b>Zienswijze over moment van invoering</b> .....	19
<b>2.8</b>	<b>Zienswijze over communicatie, participatie en inspraak</b> .....	20
<b>2.9</b>	<b>Zienswijze over een relatie tot andere maatregelen</b> .....	20
<b>2.10</b>	<b>Zienswijze over elektrisch rijden</b> .....	21
2.10.1	Voertuig is niet beschikbaar .....	21
2.10.2	Onvoldoende elektrische voertuigen beschikbaar .....	21
2.10.3	Levertijd.....	21
2.10.4	Aanbod tweedehands .....	22
2.10.5	Rijbewijs, tachograaf en wegenbelasting .....	22
<b>2.11</b>	<b>Zienswijze over laden</b> .....	23
<b>2.12</b>	<b>Zienswijze over flankerend beleid</b> .....	24
2.12.1	Ontheffingen, vrijstellingen en uitzonderingen .....	24
2.12.2	Subsidie .....	26
<b>2.13</b>	<b>Zienswijze over schadevergoeding en nadeelcompensatie</b> .....	26
<b>2.14</b>	<b>Zienswijze over handhaving, monitoring en bebording</b> .....	27

# 1 Hoofdstuk: Algemeen

## 1.1 Voorwoord

De gemeente Den Haag heeft een forse opgave in het verminderen van de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen als gevolg van de mobiliteit in de stad. Een belangrijke maatregel om de doelen te bereiken is per 2025 de invoering van een zero-emissiezone in Den Haag voor bestel- en vrachtauto's. Voor de goede orde merken wij op dat wanneer wij in deze toelichting verwijzen naar een bestelauto, wij doelen op de bedrijfsauto als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990.

De zero-emissiezone geldt voor bestelauto's en vrachtauto's en is begrensd door het centrumgebied, gelijk aan de al bestaande milieuzone. Doel van het verkeersbesluit is dat door het instellen van een zero-emissiezone een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd en dat daarmee de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer voorkomen of beperkt worden, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wegenverkeerswet.

## 1.2 Procedure zienswijzen

Met het ondertekenen van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in januari 2021 (RIS307511) heeft het college van B&W van Den Haag het besluit genomen, om over te gaan op de invoering van een zero-emissiezone in het centrum van Den Haag. Dit moet leiden tot een succesvolle invoering van een zero-emissiezone in het centrum van Den Haag vanaf 1 januari 2025. Hiermee wordt invulling gegeven aan het landelijke Klimaatakkoord, de in 2014 getekende Green Deal ZES, het coalitie- akkoord en de gemeentelijke klimaatambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn.

### 1.2.1 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode

Op 12 maart 2024 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit vrijgegeven voor zienswijzen, dat ten grondslag ligt aan het instellen van de zero-emissiezone op 1 januari 2025. Het besluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 15 maart 2024 gepubliceerd. Van 15 maart 2024 tot en met 11 april 2024 kon eenieder via het indienen van een zienswijze een mening geven over het ontwerp-besluit van de gemeente om vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone in te voeren.

### 1.2.2 Communicatie

Sinds 2020 zijn partijen die te maken gaan krijgen met de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's, zoals voertuigeigenaren, via verschillende kanalen geïnformeerd, zowel via het Rijk als via de gemeente Den Haag en partners via Logistiek070.com.

In maart 2024 is een ondernemersbrief verstuurd aan circa 14.000 Haagse ondernemers. Op dit moment zet de gemeente nog zwaarder in op berichtgeving via social media. Daarnaast worden er bijeenkomsten met Bedrijven Investeringszones georganiseerd om de ondernemers op directe wijze te informeren.

### 1.2.3 Milieu- en maatschappelijke effecten

Door toenemende verstedelijking en economische groei van de stad Den Haag zal het aantal vervoersbewegingen van bestelauto's en vrachtwagens in de toekomst alleen maar toenemen. De groei van het aantal bewegingen leidt zonder ingrijpen tot een afname van de bereikbaarheid en een toename van de uitstoot van schadelijke stoffen (zoals CO<sub>2</sub>, fijnstof, NO<sub>x</sub> e.d.) in de atmosfeer. Dit leidt tot gezondheidsschade en een afname van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de stad. Daarnaast ondervindt de natuur grote schade door de uitstoot. Om dit te verbeteren, dienen nu stappen gezet te worden. Onderzoek van Royal Haskoning DHV heeft uitgewezen, dat een actief beleid rond stadslogistiek en verdere bundeling van aan- en afvoerbewegingen naar de binnenstad een gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft.

De gemeente Den Haag heeft al sinds de ondertekening van de 'Green Deal Zero Emissie' in 2014 de ambitie om samen met ondernemers, inwoners, logistieke en bouw gerelateerde bedrijven en andere belanghebbenden te blijven werken aan een gezond en aantrekkelijk stadscentrum en aan de economische vitaliteit van de stad. Een meer efficiënte, schone en duurzame invulling van het bestel- en vrachtautoverkeer dat in het stadscentrum moet zijn, zorgt voor een betere luchtkwaliteit, minder geluid en een betere bereikbaarheid. ZES levert daarmee een concrete bijdrage aan een toekomstbestendige, leefbare en economisch vitale stad. ZES biedt de stad Den Haag perspectief. Uit de rapportage van Buck Consultants blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de zero-emissiezone.

Berekeningen van RHDHV uit februari 2024 laten zien dat door het instellen van de zero-emissiezone een flinke reductie van de uitstoot door het wegverkeer wordt bereikt, zowel binnen de zone als buiten de zone. De effecten binnen de zone zijn het sterkst;

*'De ZE-zone 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. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder ZE-zone 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%'*<sup>1</sup>

Het instellen van de zero-emissiezone is een proportionele maatregel. De maatschappelijke baten wegen ruim op tegen de maatschappelijke kosten.

### 1.2.4 Tegemoetkomingen ondernemers

Het moet voor ondernemers haalbaar en betaalbaar zijn, om aan de regels van de zero-emissiezone te kunnen voldoen. De Rijksoverheid, gemeenten en brancheorganisaties hebben daarom gezamenlijk op basis van afschrijvingstermijnen en logische investeringsmomenten de overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen bepaald. Deze komen terug in de beleidsregel Ontheffingen van de gemeente Den Haag.

Ondernemers hebben de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiek makelaar, die de gemeente aanbiedt. De logistiek makelaar is in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Vanuit de Rijksoverheid zijn de subsidies SEBA en AanZET beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Tevens heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. Er zijn

---

<sup>1</sup> Hoofdstuk 4 Effectonderzoek ZE-zone bestel- en vrachtverkeer gemeente Den Haag RIS318199 Bijlage 2A

verschillende tegemoetkomingen voor ondernemers zodat zij de overstap kunnen maken naar uitstootvrije voertuigen. Deze tegemoetkomingen zijn onder andere:

- Wettelijk vastgestelde overgangsregelingen en vrijstellingen;
- Ontheffingen;
- Landelijke subsidies;
- De Haagse sloopregeling voor verouderde dieselbusjes.

Met deze regelingen worden er voldoende mogelijkheden geboden voor bedrijven om de overstap te maken naar uitstootvrije bestel- en vrachtauto's.

### 1.2.5 Ingediende zienswijzen

In totaal zijn 137 zienswijzen ingediend binnen de periode waarin een zienswijze ingediend kon worden. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk, met de nuance dat een deel van de zienswijzen vooral de uitbreiding naar de kust van de zero-emissiezone aanhalen. Daar gaat paragraaf 2.3.2 van deze nota op in. Het valt op, dat er een aantal zienswijzen zijn, waarbij ook bezwaar wordt aangetekend tegen het verkeersbesluit. Het aantekenen van bezwaar is een apart traject dat nog volgt op het definitieve Verkeersbesluit.

Voor de voorgenomen uitbreiding van de zone naar de kust zal naar verwachting een verkeersbesluit en zienswijze traject worden doorlopen later dit jaar.

Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel. Op deze manier kan het college de specifieke belangen zorgvuldig afwegen en in de besluitvorming betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig, gemotiveerd besluit te komen. De ingediende zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. De meeste indieners maken zich zorgen en zijn kritisch over de maatregel.

## 1.3 Samenvatting zienswijzen

De ingediende zienswijzen gaan in op de gevolgen van de zero-emissiezone voor de samenleving en ondernemers. Deels gaat men in op de onderbouwing van de implementatie van een zero-emissiezone, deels over de voorwaarden die nodig zijn om te kunnen bewegen in de zero-emissiezone (netcongestie, laadinfrastructuur, parkeerplaatsen). Een aantal ingediende zienswijzen zouden graag zien dat de zero-emissiezone voor het centrum nu, of in de nabij toekomst, wordt vergroot. Deels wordt daarbij de uitbreiding naar de kust als noodzakelijk ervaren. Er zijn zienswijzen die ingaan op de toelatingseisen voor de zero-emissiezone.

De invoeringsdatum van 1 januari 2025 wordt aangehaald in een aantal zienswijzen. Vaak wordt door ondernemers aangehaald dat zij geen elektrische alternatieven zien in de markt voor het voertuig dat zij nu gebruiken. Indieners geven aan dat er nog te veel onduidelijkheid is over de mogelijke ontheffingen, en of deze ook voor hun geval zouden gelden. Ten slotte is er een grotere groep die opmerkt dat het overstappen op elektrisch vervoer financieel niet haalbaar is voor de onderneming.

## 1.4 Reactie en conclusie van het college

Bovenstaande opsomming op hoofdlijnen bevat de onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen. De ingediende zienswijzen hebben

het college niet doen besluiten om het verkeersbesluit inhoudelijk te wijzigen ten opzichte van het Ontwerp-verkeersbesluit.

## 1.5 Definitief verkeersbesluit

### Invoering en monitoring zero-emissiezone Den Haag

Het college is ervan overtuigd, dat met het instellen van een zero-emissiezone een verbetering van de luchtkwaliteit én reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gerealiseerd ten behoeve van de volksgezondheid en de natuur in Den Haag. Deze belangen laat het college zwaarder wegen, dan de mogelijke nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden. Daarnaast maken de landelijke overgangsregelingen en vrijstellingen, de ontheffingsmogelijkheden en de subsidies dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit verzacht worden en ervoor zorgen dat de maatregel niet onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Het college neemt dan ook het definitieve besluit om de zero-emissiezone per 1 januari 2025 in te voeren.

#### 1.5.1 Invoering en monitoring zero-emissiezone Den Haag

Het college begrijpt dat de nieuwe situatie voor het verkeer wennen is. Dit zal in het begin voor onzekerheid kunnen zorgen. Aandacht voor een goede overgang is daarom van groot belang.

Vanaf het moment van het collegebesluit zullen eigenaren van bestel- en vrachtauto's nog intensiever dan voorheen worden geïnformeerd over de invoering van de zone per 1 januari 2025, alsmede de wijze waarop zij zich kunnen voorbereiden. Het college zal erop wijzen dat de eerste paar maanden van 2025 een gedoog- en waarschuwingsperiode zal gelden; eigenaren die de zero-emissiezone onterecht betreden, krijgen van de gemeente een waarschuwingsbrief.

Daarnaast plaatst de gemeente tijdig nieuwe borden die de zero-emissiezone aangeven.

Op de verkeersmaatregel uit dit verkeersbesluit zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen die met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's op of aan de weg zijn verzameld, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren. Ten slotte zal na de invoering van de maatregel monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal onder meer gekeken worden naar het aandeel zero-emissievoertuigen dat de zone inrijdt en naar de reductie van de uitstoot van CO<sub>2</sub>- en luchtverontreinigende stoffen. De effecten op luchtkwaliteit zijn moeilijker te onderzoeken omdat verkeer één van de vele bronnen is die de luchtkwaliteit beïnvloedt en waarbij de meteorologische omstandigheden ook een grote rol spelen. Pas na enkele jaren is een mogelijk effect te constateren. In de jaarlijkse Voortgangsrapportage luchtkwaliteit wordt elk jaar gerapporteerd. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan voortgang, ervaringen en resultaten van de zone.

## 2 Hoofdstuk: Zienswijze op ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone

### 2.1 Zienswijzen waarin de zero-emissiezone wordt gesteund

Circa een op de vijf ingediende zienswijzen is positief over de invoering van een zero-emissiezone voor het centrum van Den Haag. Men geeft aan dat in het belang van de volksgezondheid en natuurherstel het instellen van een zero-emissiezone een positieve impact zal hebben voor de stad en haar inwoners.

#### *Reactie college:*

Het college is verheugd om te lezen, dat de indieners de maatregel ondersteunen. Het invoeren van een uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's is immers één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad Den Haag te verbeteren. Daarnaast wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot hiermee verminderd.

In deze Nota van Beantwoording wordt voornamelijk ingegaan op de zienswijzen van indieners die hebben aangegeven het niet eens te zijn met de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's. Het college vindt het echter ook belangrijk om op te merken dat er een aantal zienswijzen is ingediend waarin de voorgenomen maatregel wordt gesteund, al dan niet met een kritische kanttekening of suggestie. In deze Nota van Beantwoording gaat het college ook in op de kritische kanttekeningen en suggesties. Zo wordt bij hoofdstuk 2.5 de vaak genoemde financiële gevolgen voor ondernemers benoemd.

### 2.2 Zienswijzen over de onderbouwing van de zero-emissiezone

#### 2.2.1 Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO<sub>2</sub>

Meerdere ingediende zienswijzen gaan in op de noodzaak tot het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad en de voordelen die de vermindering van uitlaatgassen, waaronder CO<sub>2</sub>, met zich meebrengen. Zo geeft een inwoner aan dat verbetering van de luchtkwaliteit voor mensen met astma belangrijk is.

Meerdere zienswijzen verbinden het instellen van een zero-emissiezone met handelingen in geheel Nederland om de uitstoot van uitlaatgassen en het effect op de gezondheid van mens en milieu te verminderen.

#### *Reactie college:*

De gemeente Den Haag heeft onderzoeken laten uitvoeren naar de potentiële effecten van verminderen van de uitstoot van uitlaatgassen op het milieu en de inwoners van Den Haag. Deze zijn als bijlagen aan het Verkeersbesluit toegevoegd. Onderzoek wijst uit dat het invoeren van een zero-emissiezone in het centrum van de stad een positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit en de uitstoot van uitlaatgassen.



### **Gevolgen zero-emissiezone voor bedrijven en gemeenschap (evenredigheid)**

Op dit onderwerp is circa een kwart van de zienswijzen ingegaan. Ondernemers noemen de impact die de invoering zal hebben op de eigen onderneming en het MKB in zijn geheel. Meerdere zienswijzen gaven aan dat het veranderen van de stadslogistiek gebaseerd op fossiele brandstoffen naar uitstootloos in hun ogen een te negatief effect zal hebben op het uitvoeren van werkzaamheden en de werkgelegenheid. Daarnaast wordt meermaals aangehaald dat ondernemers niet genoeg tijd hebben gehad om zich voor te bereiden, en dat dit zou moeten betekenen dat de ingangsdatum van de zero-emissiezone wordt opgeschoven.

Reactie college:

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben in 2014 een landelijk convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties, waaronder Den Haag hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend. Den Haag heeft in 2018 met betrokken partijen uit de stad, waaronder MKB Den Haag, het Convenant Stedelijke Distributie Den Haag (maart, 2018, RIS 299301) ondertekend. Doelstelling van dit convenant is slimmere bevoorrading en zero-emissie stadsdistributie in Den Haag in 2025. In de Aanpak schoon vervoer (oktober 2019, RIS 303606) en de commissiebrief Milieuzones Den Haag (juli 2020, RIS 305702) is de gewenste route naar schoner vervoer en zero-emissie stadsdistributie in 2025 nog een keer geschetst. Met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is een principebesluit genomen over de zero-emissiezone, om het bedrijfsleven tijdig duidelijkheid te verschaffen.

Het college realiseert zich dat er veel gevraagd gaat worden van ondernemers, zoals investeringen in het wagenpark. Ondanks dat hierover uitgebreid is gecommuniceerd, zijn de zorgen van de ondernemers in de stad begrijpelijk.

In de belangenafweging bij het collegebesluit heeft het college de zwaarwegende belangen vanuit milieu, klimaat en volksgezondheid de doorslag laten geven.

De invoering van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's is één van de maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad te verbeteren. Ook wordt hiermee, in combinatie met de andere maatregelen, de uitstoot van CO<sub>2</sub> verminderd. Het College verwijst voor een verdere toelichting op de onderbouwing van de zero-emissiezone naar hoofdstuk 1.2.3.

Om de invoering van de zero-emissiezone voor alle ondernemers zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te laten zijn, hebben het Rijk en de gemeente verschillende maatregelen getroffen. Bij het invoeren van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's dient de gemeente zich te houden aan het landelijk vastgestelde overgangsregime.

Dit overgangsregime is opgenomen in het RVV en houdt het volgende in:

1. Per 1 januari 2025 moeten alle nieuwe bestelauto's in zero-emissiezones ZE-aandrijving hebben;
2. Per 1 januari 2025 hebben bestelauto's emissieklasse 4 of lager geen toegang tot de zero-emissiezones. Emissieklasse 5 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2027;
3. Emissieklasse 6 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1 januari 2028;
4. Per 1 januari 2025 moeten alle nieuwe vrachtauto's in een zero-emissiezones ZE-aandrijving hebben;

5. Emissieklasse 6 opleggertrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben toegang tot 1 januari 2030;
6. Overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030.

Deze overgangsregeling is tot stand gekomen in overleg met de meest relevante brancheorganisaties en experts. De overgangsregeling is gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten. Aanvullend is recent landelijk besloten ook alle overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 t/m 31 december 2019 ontheffing te verlenen voor de zero-emissiezone tot 2028.

Daarnaast geldt er op grond van landelijke regelgeving een aantal vrijstellingen voor bijzondere voertuigen tot 1-1-2030. Bestelauto's zijn vrijgesteld voor de zero-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) en wanneer het rolstoeltoegankelijke voertuigen betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149. Vrachtauto's (> 3500kg) zijn vrijgesteld voor de zero-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) of wanneer het vrachtauto's betreft met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of een aanduiding speciale doeleinden SB of SF, tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

Voor kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt op aanvraag een ontheffing verleend tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating. In de toelichting op het voorgenomen Verkeersbesluit wordt verder aangegeven dat de lijst met bijzondere voertuigen bij een volgende wijziging van het RVV 1990 of in het ontheffingenbeleid wordt uitgebreid, als blijkt dat aanvullende vrijstellingen of ontheffingen voor specifieke voertuigen nodig zijn.

Ter ondersteuning van de aanschaf van een voertuig zijn verder landelijke subsidies beschikbaar. Voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelauto is voor ondernemers de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) beschikbaar. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Het Rijk bereidt ook een subsidieregeling voor, voor advies en realisatie van private laadinfra voor elektrische voertuigen. In deze landelijke subsidieregelingen is ook oog voor kleine ondernemers, door aan hen een hoger subsidiebedrag uit te keren. Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren bij de aanschaf van een schone bestelauto en de aanschaf zo aantrekkelijker maken, zoals milieu-investeringsaftrek (MIA en VAMIL). Meer informatie over beide regelingen is te vinden op de website van het RVO: [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl).

Ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of nog niet/niet tijdig leverbaar zijn. Ondernemers die maar zelden in de zero-emissiezone hoeven te zijn, worden geholpen met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente, per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen.

Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te vragen als er sprake is van een uitzonderlijke schrijnende situatie die vooraf niet voorzien is en waarbij er geen alternatieven zijn; de zogeheten hardheidsclausule.

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een ZE-voertuig kunnen verkennen of een ander logistiek concept bij hen past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan verzorgen, bijvoorbeeld via een hub. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is.

Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2025 nog niet is afgelopen contact op te nemen met hun leasemaatschappij. Leasemaatschappijen zijn op de hoogte van de zero-emissiezones die in heel Nederland worden ingevoerd. Ten aanzien van ondernemers die in de zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, wijst het college op de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van een logistiek makelaar via de gemeente. De logistiek makelaar is in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies. Tenslotte is er veel informatie beschikbaar voor de overstap naar een elektrische bestel- of vrachtauto op de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl). Speciaal om de kleine MKB-er en zzp'er te helpen en te inspireren is de website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com) ingericht. Aanvragen voor een ontheffing kunnen naar verwachting vanaf 1 juli 2024 worden ingediend via een Centraal Loket en zullen zorgvuldig worden beoordeeld.

### 2.2.2 Proportionaliteit

Eén zienswijze benoemt de proportionaliteit van de maatregel van de invoering van een zero-emissiezone tegenover de wijzigingen in bedrijfsvoering voor ondernemers. De indiener heeft begrip voor de maatregel vanwege de volksgezondheid en het milieu. Wat buitenproportioneel wordt genoemd is het tijdstip van invoering en de zwaarte van de last voor ondernemers om zich voor te bereiden op de komst van de zero-emissiezone, met name de investeringskosten van elektrisch vervoer en wat dit betekent voor de financiën van ondernemers.

#### *Reactie college:*

In deze nota komen de financiële omstandigheden voor ondernemers aan bod in hoofdstuk 2.5.

Wat betreft de invoeringsdatum kan het college aangeven dat het komen tot een zero-emissiezone in het centrum een langere aanlooptijd heeft gehad dan veel ondernemers en inwoners zich wellicht realiseren. Het invoeren van een zero-emissiezone en communicatie daarover loopt al sinds het ondertekenen van het Convenant Stedelijke Distributie van 2018. Daarnaast is men eerder uitvoerig geïnformeerd over de mogelijkheden voor voorbereiding op 1 januari 2025. Maar ook hier begrijpt het college de zorgen en zal het contact met de ondernemers blijven zoeken om hen goed te informeren dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om voor 1 januari 2025 duidelijkheid te hebben wat het betekent voor het eigen bedrijf en wat de opties zijn voor de ondernemer zoals aangegeven bij paragraaf 2.2.1.

### 2.2.3 Motivering

Een aantal ingediende zienswijzen stelt dat de motivering voor het verkeersbesluit onvolledig is. Zo zou het ontbreken aan een langere termijnvisie op de gevolgen voor vaklieden die vanwege de emissie eisen geen werkzaamheden meer zullen verrichten in het centrum van Den Haag. Ook wordt er aangegeven, dat het ontbreekt aan een visie op het busvervoer van toeristen in de stad, zo ook naar de haven van Scheveningen. Aanvullend geeft men aan, dat het onduidelijk is wat de impact van de zero-emissiezone zal zijn op de volksgezondheid en de vervoersbewegingen van ondernemers.

#### *Reactie college:*

In meerdere gemeenten in Nederland waaronder Amsterdam en Den Haag zijn al milieuzones ingesteld. Deze milieuzones hebben geen daling in het aanbod van en werkzaamheden door vaklieden veroorzaakt. Het is aannemelijk dat dit ook zal gelden voor de introductie van de zero-emissiezones bij meerdere gemeenten in Nederland.

Voor het busvervoer in Den Haag zal in de nabije toekomst apart beleid worden opgesteld met emissie eisen. De zero-emissiezone die per 1 januari 2025 ingaat is niet voor autobussen. Het vervoer van toeristen, ook naar de haven van Scheveningen ondervindt geen hinder van de zero-emissiezone.

Zoals onderzocht door Royal Haskoning DHV is er wel degelijk een positief effect op de volksgezondheid te verwachten van de invoering van de zero-emissiezone. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de huidige vervoersbewegingen. Effect van de zero-emissiezone op vervoersbewegingen zal vanaf 1 januari 2025 worden bijgehouden en geëvalueerd.

### 2.2.4 Gemeente geeft zelf niet het goede voorbeeld

Enkele zienswijzen geven aan dat in hun ogen de gemeente Den Haag zelf niet het goede voorbeeld geeft. Enerzijds zet Den Haag nog volop voertuigen in met fossiele brandstof motoren, en anderzijds worden alternatieven zoals het OV en fietsvervoer niet optimaal ontwikkeld.

#### *Reactie college:*

Uit de recente Werkagenda Duurzame Mobiliteit (RIS 318678):

De bedrijfsvoering van onze organisatie gaat gepaard met verschillende verkeersstromen. Deze willen we waar mogelijk verduurzamen, zodat we als gemeente het goede voorbeeld geven:

*De vervoersdiensten (doelgroepenvervoer, taxidiensten) die de gemeente inkoop, zijn waar technisch mogelijk zero-emissie.*

*De levering van goederen en diensten aan de gemeente is waar technisch mogelijk standaard zero-emissie en waar mogelijk gebundeld. Zie hiervoor ook het recent vastgesteld actieplan Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (RIS 317940).*

*We stellen voorwaarden over CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer bij vergunningen voor evenementen en bouwprojecten.*

*We gaan verder met het verduurzamen en verminderen van de omvang van ons eigen wagenpark. In Q2 2024 wordt een plan opgesteld voor deze verdere verduurzaming. Hierin wordt ook gekeken naar het gebruik van de voertuigen en de mogelijkheden om via andere duurzame vervoerwijzen te reizen en werkzaamheden beter te spreiden over de*

*week. De figuur op de volgende bladzijde laat zien hoever de gemeente staat met verduurzaming van het wagenpark per 1 januari 2024.*

*In 2024 worden 45 elektrische personenwagens op de Leyweg uitgerold. Meerdere grote elektrische veegmachines staan in bestelling en er wordt een aanbesteding voor elektrische wagens met opbouw en zware werkbussen opgesteld. Dit betreft een raamcontract voor ongeveer 52 voertuigen voor de komende vier jaar.*

► *Voor straatreiniging maken we nu al gebruik van 17 elektrische veegmachines. Het handmateriaal (bosmaaiers, bladblazers) is al een paar jaar elektrisch.*

► *Met de ondertekening van het Convenant Duurzame Voertuigen heeft de verbonden partij HMS zich eind 2019, samen met de gemeente, gecommitteerd aan de ambitie naar volledig emissieloze voertuigen in 2030. Er wordt een proef uitgevoerd met twee elektrische vrachtwagens. Deze proef, die een jaar duurt en naar verwachting eind 2024 start, moet inzicht geven in de mogelijkheden en gevolgen voor de bedrijfsvoering van HMS en de afvalinzameling. De wagens zijn besteld en de aanleg van de laadinfrastructuur is in voorbereiding. Daarnaast heeft HMS vijf elektrische vrachtwagens besteld ter vervanging van vijf dieselveertuigen. Deze voertuigen worden naar verwachting in 2025 geleverd. Andere typen vervangende voertuigen zijn nog onvoldoende beschikbaar op de markt. HMS zet zich ook in om het aantal vervoersbewegingen sterk te verminderen door restafval van de ondergrondse restafvalcontainers dynamisch in te zamelen met behulp van vulgraadsensoren.*

► *De burgemeester en wethouders stappen in 2024 voor hun werk over op 100% elektrisch vervoer.*

*Den Haag werkt aan de transitie van haar wagenpark. Zo heeft handhaving sinds kort de beschikking over elektrische voertuigen. Daarnaast zal de instelling van een zero-emissiezone ook betekenen dat leveranciers van goederen en diensten aan de gemeente Den Haag zich ook zullen moeten schikken aan de eisen van de zero-emissiezone. Den Haag heeft met de HTM en partners als ook de blijvende verbetering van vervoeren per fiets zichzelf de taak gesteld om zelf het goede voorbeeld te geven.*

## 2.2.5 Het probleem wordt slechts verplaatst

Een klein aantal zienswijzen geeft aan, dat de indiener vindt dat het probleem voor de volksgezondheid en het milieu slechts verplaatst wordt. Zo geeft een indiener aan dat hij van mening is, dat het maken van batterijen in een ander werelddeel veel milieuschade oplevert. Een andere indiener is van mening dat een elektrische auto vele malen vervuilender is, dan een diesel uit 1970.

*Reactie college:*

Uit onderzoek van TNO (2015 R10386) blijkt dat de CO<sub>2</sub> uitstoot voor fabricage, onderhoud en recycling van een elektrisch voertuig inderdaad hoger is dan van een conventionele auto (64 gram CO<sub>2</sub> per km vs 46 gram CO<sub>2</sub> per km). De CO<sub>2</sub>-uitstoot gedurende de gehele levensduur van het voertuig (inclusief fabricage, onderhoud en recycling) is echter een stuk lager. Een benzineauto stoot gedurende zijn gehele levensduur gemiddeld 246 gram CO<sub>2</sub> per km uit en een elektrisch voertuig op groene stroom 73 gram CO<sub>2</sub> per km en hetzelfde voertuig op grijze stroom 169 gram CO<sub>2</sub> per km.

## 2.2.6 Negatieve gevolgen voor het klimaat en milieu

Een enkele indiener van een zienswijze merkt op dat in zijn of haar ogen het invoeren van de zero-emissiezone alleen maar meer vervoersbewegingen zal opleveren rondom de zone. Daarnaast geeft de indiener aan dat de opwekking van elektriciteit voor elektrisch vervoer in Nederland veelal gebeurt door het verbranden van fossiele brandstoffen.

*Reactie college:*

Het college verwacht op basis van ervaringen met het invoeren van de milieuzone en de onderzoeken over vervoersbewegingen dat het instellen van een zero-emissiezone geen toename van vervoersbewegingen rondom de zone zal veroorzaken. Juist de inzet van regionale hubs voor overslag zodat de laatste kilometers voor aflevering van goederen elektrisch zal gebeuren voorkomt een grote toename van vervoersbewegingen. Daarnaast zullen er ondernemers zijn die afstappen van de oude wijze van vervoeren en kiezen voor elektrische bezorgdiensten, of zelf overgaan op elektrisch of bijvoorbeeld een bakfiets. Kanttekening hierbij is wel dat Den Haag als stad tussen nu en 2030 naar verwachting met 40.000 (zie: [Overzichten - Bevolking - Den Haag \(incijfers.nl\)](#)) inwoners zal groeien. Dit zal extra vervoersbewegingen opleveren in de gehele stad. Een zero-emissiezone draagt dan juist bij aan het omzetten van vervoersbewegingen op basis van fossiele brandstoffen naar vervoersbewegingen op basis van zero-emissie zoals elektrisch en waterstof.

## 2.3 Zienswijzen over de omvang van de zero-emissiezone

### 2.3.1 Zero-emissiezone moet groter

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die ingaan op de omvang van de zero-emissiezone in het centrum. Zo geeft een indiener aan dat wat haar betreft ook het Westeinde HMC binnen de zone zou moeten vallen; dit is beter voor mensen met een longaandoening. Een andere indiener ziet de zero-emissiezone als het middel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dat is in Den Haag slecht, dus het uitbreiden van de zone zou dit probleem aanpakken. Meerdere zienswijzen vragen om uitbreiding van de zone naar specifieke gebieden zoals de parken, de Haagse Markt, Segbroek, de Sportlaan, of het strand zodat ook daar de luchtkwaliteit zal verbeteren. Een enkeling ziet in het instellen van de zero-emissiezone een stap naar het autoluw maken van de stad en het verleggen van verkeersbewegingen naar fietsen en lopen. Een andere indiener ziet het tegen gaan van geluidsoverlast als een mooie bonus van de komst van elektrisch vervoer en ziet daarom graag dat de zone groter wordt.

*Reactie college:*

Er is voor gekozen om het Westeinde MC nog niet op te nemen in een zero-emissiezone om iedereen voldoende toegang te geven tot een bezoek aan het ziekenhuis.

De grenzen van de zero-emissiezone voor het centrum volgen de grenzen van de al ingestelde milieuzone. Hier is voor gekozen omdat dit een logische geografische begrenzing is van de zone, en een goede verkeerskundige afbakening geeft. Hierbij is de afweging gemaakt tussen een optimaal effect op de luchtkwaliteit en de gezondheid en een aanvaardbaar effect voor ondernemers. Een groot deel van de stadlogistiek heeft het centrumgebied als herkomst of bestemming, waardoor er ook een effect optreedt in overige delen van de stad waar ook minder uitstoot zal plaatsvinden.

In de recente Werkagenda Duurzame Mobiliteit geeft de gemeente aan hoe het ook op andere manieren inzet op vermindering en verschoning van vervoersbewegingen en het stimuleren van lopen en fietsen.



Elektrisch vervoer zorgt zeker bij lage snelheden voor minder geluidsoverlast.

### 2.3.2 Uitbreiding zero-emissiezone kust

Het valt op dat een deel van de zienswijzen over uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kust ook over de noodzaak van het vergroten van de zero-emissiezone voor het centrum van Den Haag gaan. Omdat de voorgenomen uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kust per 1 januari 2026 speelt zijn indieners hiervoor in de pen geklommen.

Zienswijzen die wijzen op de zero-emissiezone voor de kust verschillen in onderwerpen niet veel van zienswijzen die ingaan op de zero-emissiezone voor het centrum. Waar wel een verschil in zit, is de combinatie wonen en werken. Veel indieners van zienswijzen die de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kust op 1 januari 2026 aanhalen doen dit omdat zij als ondernemer wonen en/of werken in gebieden die vallen onder de kust zone. Indieners voorzien dat zij zonder elektrisch vervoer geen toegang hebben tot de kustzone voor werk en wonen.

Zienswijzen konden worden ingediend op het voorliggende conceptverkeersbesluit voor de zero-emissiezone Centrum. De uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kust maakt geen onderdeel uit van dit besluit en daarom zal niet verder inhoudelijk worden gereageerd op zienswijzen die hierop betrekking hebben.

De overige paragrafen van deze nota gaan over de zienswijzen ingediend voor het centrum van Den Haag. Voor de kust zal een apart traject voor zienswijze worden doorlopen later dit jaar.

## 2.4 Zienswijzen over alternatieve toelatingseisen

### 2.4.1 Brandstof

Er zijn enkele zienswijzen ingediend over de toelatingseisen gekoppeld aan brandstof van voertuigen. Zo geeft een indiener aan dat wat hem betreft de oude diesels terecht de zone niet meer in kunnen, maar dat veel moderne diesels schoon genoeg zijn. Een andere indiener oppert dat Hv100 diesel een oplossing zou kunnen zijn. Deze diesel is 90% minder vervuילend wat maakt dat dieselrijders veel minder uitstoten en dus langer dan nu voorzien kunnen doorrijden.

*Reactie college:*

Nieuwe dieselveertuigen zijn weliswaar schoner dan oudere, maar stoten nog steeds vervuילende stoffen uit die slecht zijn voor de luchtkwaliteit en de gezondheid. Dat geldt ook voor voertuigen op alternatieve schonere brandstoffen zoals HVO. Bovendien is het in verband met de handhaving niet mogelijk om te controleren welke soort diesel een voertuig gebruikt.

### 2.4.2 Toelatingseisen voertuigen

Er is een grotere groep indieners die ingaat op de toelatingseisen voor voertuigen. Zo geeft een indiener aan dat haar bedrijf in een oldtimer rijdt, en vraagt de gemeente om de toelatingseisen aan te passen zodat het bedrijf kan blijven rijden in de oldtimer. Een andere indiener merkt op dat er onderscheid gemaakt moet worden tussen kleine zelfstandigen en de 'grote jongens'. De kleine zelfstandige kan volgens de indiener geen elektrisch vervoer aanschaffen. Een aantal zienswijzen zijn ingediend door mensen die niet in Den Haag wonen, maar wel vaak in de stad moeten zijn. Ze geven aan dat het onduidelijk is welke eisen er gelden voor hun specifieke voertuig. Hieronder zijn een aantal mensen die een

aangepast voertuig hebben vanwege een beperking. Daarnaast is het voor een aantal indieners onduidelijk of toelatingseisen ook gelden voor particuliere voertuigen.

*Reactie college:*

Zakelijke voertuigen ouder dan 40 jaar vallen onder de vrijstelling voor oldtimers en hebben daarmee toegang tot de zero-emissiezone. Dit is eerder al meerdere keren aangegeven bij de communicatie aan ondernemers in Den Haag. Het college zal deze vrijstellingsmogelijkheid ook in de toekomst onder de aandacht brengen.

Voor ondernemers en burgers van Den Haag en daarbuiten bestaat de kentekencheck op [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com). Aanvullend daarop zal per 1 juli 2024 het centraal loket voor ontheffingen geopend zijn. Eigenaren van voertuigen kunnen bij het loket met hun kenteken ontheffingen aanvragen. Zo bestaan er de dagontheffing voor eigenaren van voertuigen die af en toe, tot maximaal twaalf keer per jaar in de zero-emissiezone van Den Haag moeten zijn. Daarnaast bestaat voor eigenaren die voor meer dan 500 euro aanpassingen aan hun voertuig hebben laten uitvoeren vanwege een beperking ook een ontheffing. Beide ontheffingen moeten wel aangevraagd worden. Het college zal het bestaan van de kentekencheck en het centraal loket voor ontheffingen blijven delen met eigenaren van voertuigen die vallen onder de toelatingseisen voor de zero-emissiezone.

## 2.5 Zienswijzen over specifieke gevolgen van de zero-emissiezone

### 2.5.1 Gevolgen voor ondernemers/ondernemingen

Een grote groep indieners stelt in de zienswijze dat de invoering van de zero-emissiezone gevolgen zou hebben voor de onderneming en wijze van ondernemen. Onderstaand zijn de verschillende gevolgen benoemd.

### 2.5.2 Financiële gevolgen

Meerdere zienswijzen geven aan dat de omzet van de onderneming niet voldoende is om de investering vooraf te bekostigen voor aanschaf van een elektrisch voertuig. Kleine zelfstandigen zien de investering als te groot. Een enkele indiener geeft aan dat de onderneming maar 30 keer per jaar een oude dieselbus gebruikt. Overstappen op een elektrisch alternatief zou de 30 vervoersbewegingen te duur maken. De indiener is van mening dat huur of lease te duur is, en dat subsidieregelingen te summier zijn.

Meerdere indieners merken op dat de invoering van de zero-emissiezone betekent dat hun emissieklasse 6 bus per 1 januari 2028 de zero-emissiezone niet meer in mag. De bus zal daarmee in waarde dalen en bij verkoop minder opleveren dan ingepland omdat de vraag naar dit type bus zal dalen.

Een indiener met een bus met emissie klasse emissieklasse 4 merkt op dat de bus de zero-emissiezone niet meer in mag terwijl de bus recentelijk groot onderhoud en reparaties heeft gehad. Dit betekent dat de ondernemer geen financiële middelen meer heeft om een elektrisch alternatief te kopen. Indiener is van mening dat de gemeente eerder had moeten communiceren dat vervoer met emissieklasse 4 al per 1 januari 2025 geen toegang tot de zone zou hebben.

De aankoop van specialistisch elektronisch vervoer wordt door indieners als te duur bestempeld. Zo brengt een indiener in dat een elektrische kippengrillwagen nu niet te bestellen is uit een orderboek, deze kan wel custom made worden geleverd, maar voor een niet te financieren kostprijs.



Een indiener geeft aan dat de kosten van overstappen op elektrisch vervoer betekent dat de klant een hogere rekening krijgt voor het uitvoeren van de dienst.

Corona wordt meermaals genoemd als reden dat ondernemers geen financiële middelen hebben om de duurdere financiële alternatieven te bekostigen.

Meermaals wordt door de indiener aangegeven dat zij omzet zullen verliezen, omdat ze door de zone geen klanten kunnen bedienen die wonen of werken in de zone; dit omdat elektrische alternatieven niet te bekostigen zijn en omdat de ontheffingen niet ruim genoeg zouden zijn.

*Reactie college:*

Hier verwijst het college naar de beleidsregel ontheffingen. In deze beleidsregel worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Wanneer het voor bedrijven vanwege bedrijfseconomische omstandigheden niet mogelijk is om over te schakelen op een emissieloos voertuig kan hiervoor een ontheffing worden aangevraagd. In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

### 2.5.3 Ondernemers die tegen pensionering aanzitten

Een beperkt aantal zienswijzen gaat in op het feit dat de onderneming geen opvolgers zal hebben en daarmee een investering in elektrisch vervoer niet kan dragen. Met het pensioen in het vooruitzicht wil men niet investeren in een elektrisch alternatief.

*Reactie college:*

Hier verwijst het college naar de beleidsregel ontheffingen. In deze beleidsregel worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Wanneer het voor bedrijven vanwege bedrijfseconomische omstandigheden niet mogelijk is om over te schakelen op een emissieloos voertuig kan hiervoor een ontheffing worden aangevraagd. In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college.

### 2.5.4 Marktkoopliden

Er is een zienswijze ingediend die ingaat op de eisen die marktkoopliden stellen aan hun voertuigen. Deze zijn nu niet als elektrisch alternatief te koop of de aanschaf is niet te financieren. Daarnaast zijn er marktkoopliden die een trekkend voertuig inzetten dat nu niet met een elektrisch alternatief is te vervangen. Marktkoopliden vrezen dat ze niet bij elke marktplaats elektrisch kunnen laden. Ten slotte wordt gewezen op de algehele ontheffing die bij andere gemeenten wel is afgegeven voor marktkoopliden.

*Reactie college:*

Het college herkent in de eisen aan voertuigen specifiek voor de marktkoopliden dezelfde uitdagingen waar andere ondernemers mee te maken hebben. Toch is ook voor deze groep de mogelijkheden hetzelfde: ontheffingen, subsidies en advies van de logistiek makelaar. Ook voor marktkoopliden geldt de beleidsregel ontheffingen.

### 2.5.5 Ondernemers moeten stoppen/gaan failliet/nasleep corona

Meerdere zienswijzen geven aan dat de ondernemer zal stoppen met het actief zijn in de zero-emissiezone, of zal stoppen met de onderneming zelf vanwege de zero-emissiezone.

Redenen die worden aangehaald zijn het niet kunnen bereiken van klanten met de huidige vervoermiddelen, het ontbreken van voldoende elektrische oplaadpunten in de buurt van klanten, en het feit dat voor sommige taken op dit moment elektrische voertuigen niet zijn toegestaan, zoals het vervoer van brandstof en chemicaliën. Daarnaast voorziet een indiener dat zakelijke klanten die niet elektrisch rijden zijn onderneming niet meer zullen bezoeken, wat een daling in de omzet zal betekenen.

*Reactie college:*

Hier verwijst het college naar de beleidsregel ontheffingen. In deze beleidsregel worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Wanneer het voor bedrijven vanwege bedrijfseconomische omstandigheden niet mogelijk is om over te schakelen op een emissieloos voertuig kan hiervoor een ontheffing worden aangevraagd. In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college middels de hardheidsclausule.

### 2.5.6 Gevolgen voor de concurrentie

Een klein aantal zienswijzen gaat in op de gevolgen voor de concurrentie. Zo ziet een indiener dat de ondernemer met elektrisch vervoer wel een opdracht krijgt, en de andere ondernemer zonder elektrisch vervoer niet. Daarnaast rekent de ondernemer met elektrisch vervoer vervolgens hogere prijzen om de kosten van elektrisch vervoer te kunnen dekken.

Een andere zienswijze ziet oneerlijke concurrentie door busjes van Oost-Europeanen. Die hebben een buitenlands kenteken, wat betekent dat zij wel de zero-emissiezone in kunnen.

*Reactie college:*

De total cost of ownership (totaal aan afschrijvingen) tussen bijvoorbeeld een busje met een brandstofmotor en een elektrische krachtbron verschilt niet significant van elkaar. Het valt niet te verwachten dat prijzen van aangeboden diensten en goederen significant omhoog zullen gaan omdat ondernemers de kosten voor elektrisch rijden afwentelen op de klant. Niet Nederlandse kentekens worden wel geregistreerd door de camerasystemen. Waar mogelijk worden boetes verstuurd. Voor kentekens waar geen boetebrief voor mogelijk is, kan de gemeente handhaven door in de zero-emissiezone met Boa's actief te controleren.

### 2.5.7 Negatieve gevolgen voor eigenaren die bestelauto particulier gebruiken

Enkele zienswijzen gaan over dit onderwerp. Zo is er een inwoner die een omgebouwde camperbus heeft en vreest niet meer bij de woning te mogen komen. Daarnaast is er een ondernemer die de bus niet op de onderneming heeft staan maar als privévoertuig.

*Reactie college:*

Particuliere eigenaren van voertuigen hebben de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen met de reden dat het voertuig niet voor bedrijfsdoeleinden wordt ingezet. Een algehele vrijstelling is niet mogelijk omdat op basis van het kenteken alleen niet inzichtelijk is dat de eigenaar een particulier is die het voertuig niet inzet voor bedrijfsdoeleinden. Dit betekent dat een inwoner met een omgebouwde camperbus een ontheffing dient aan te vragen.

### 2.5.8 Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners

Enkele zienswijzen zijn ingediend over de negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners. Zo zien indieners het risico dat inwoners bij het instellen van de zero-emissiezone

geen toegang hebben tot bepaalde diensten en goederen omdat de leveranciers geen toegang krijgen tot de zone, omdat zij niet beschikken over een elektrisch voertuig.

*Reactie college:*

De total cost of ownership (totaal aan kosten gedurende de levensduur) tussen bijvoorbeeld een busje met een brandstofmotor en een elektrische krachtbron verschilt niet significant van elkaar. Het valt niet te verwachten dat prijzen van aangeboden diensten en goederen significant omhoog zullen gaan omdat ondernemers de kosten voor elektrisch rijden afwentelen op de klant.

## 2.6 Zienswijze over alternatieve oplossingen

Eén zienswijze wijst op het vermijden van onnodig verkeer van pakketbezorgers in woonbuurten, wanneer pakketten worden afgegeven bij een centraal punt in een buurt. Bewoners halen daar op hun eigen gewenst tijdstip, hun pakket op. Dit voorkomt veel kriskras bewegingen met uitstoot door pakketbezorging in de wijk.

Het college vindt ook dat de omvang van logistieke stromen moet verminderen, voornamelijk in de hoog stedelijke gebieden in Den Haag. Dit is uitgewerkt in de Werkagenda Duurzame Mobiliteit. Verminderen van logistieke vervoersbewegingen kan worden bereikt door te sturen op twee subdoelen, namelijk minder onnodige vervoersbewegingen (terugdringen aantal door bijvoorbeeld bundeling van vrachten) en het verminderen van hinder door het laden en lossen van vracht- en bestelwagens. Hiertoe zal aan de randen van de stad ruimte nodig zijn voor logistieke hubs waar overslag en bundeling van goederen kan plaatsvinden. Hierdoor neemt de overlast door laden en lossen en verkeersdruk af.

## 2.7 Zienswijze over moment van invoering

In een aantal zienswijzen wordt gewezen op het moment van invoeren, wat als te snel wordt ervaren.

Gewezen wordt op een aantal argumenten: ten eerste de onevenredige kosten voor het MKB in vergelijking met het grootbedrijf, wat de kosten van het aanpassen van hun wagenpark veel makkelijker kan dragen voor de bevoorrading van grote winkels. Ten tweede wijzen bewoners op de kosten van klusbedrijven, wanneer ze die willen inschakelen, waarvan ze vrezen dat zij die extra kosten moeten dragen. Ten derde wordt gewezen op de netcongestie op het stroomnet, en onvoldoende laadpalen. Tenslotte wordt gewezen op het nog niet beschikbaar zijn van betaalbare alternatieven, waardoor hoge kosten moeten worden gemaakt, er is meer tijd nodig om ondernemers hun wagenpark aan te laten passen. Allemaal redenen voor de indieners om te stellen dat de invoering te snel komt.

*Reactie college:*

Het college begrijpt dat het instellen van de zero-emissiezone een ingrijpende maatregel is voor ondernemers. Juist met het oog hierop is in de Beleidsregel ontheffingen zero-emissiezone Den Haag een ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden opgenomen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als wordt aangetoond dat een voertuig uitstootvrij nog niet beschikbaar is of als een uitstootvrij voertuig een lange levertijd heeft. Ook kan in schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college. Om ondernemers verder te helpen de overstap te maken naar duurzame voertuigen zijn er diverse landelijke

stimuleringsregelingen. Dat zijn bijvoorbeeld landelijke subsidies voor de aanschaf of lease van bestel- en vrachtauto's en schoon bouwmaterieel, fiscale voordelen en leningen tegen lage rente. Alle relevante regelingen zijn in kaart gebracht, informatie hierover is gepubliceerd op de website van de gemeente en op de website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com)

Naast de landelijke regelingen zijn er gemeentelijke regelingen om ondernemers te ondersteunen om te verduurzamen. In ieder geval is er nu al een sloopregeling voor bestelauto's. Verder stelt de gemeente mobiliteitsmakelaars beschikbaar voor een persoonlijk adviesgesprek of wagenparkscan. Via de website [www. Logistiek070.com](http://www.Logistiek070.com) wordt informatie en voorbeelden van duurzame stadslogistiek van Haagse ondernemers gedeeld. Het is niet de verwachting dat de offertes voor bewoners van klusbedrijven significant zullen stijgen.

Samenvattend is het college niet van mening dat het invoeren van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te vroeg zou zijn. De zero-emissiezone is al aangekondigd in 2018 en in de jaren erna verder geconcretiseerd. Van ondernemers mag verwacht worden dat ze anticiperen op toekomstige regelgeving.

## 2.8 Zienswijze over communicatie, participatie en inspraak

Eén specifieke zienswijze is onder deze noemer gecategoriseerd. Het betreft iemand namens een maatschappelijk bedrijf dat in opdracht van de gemeente in de openbare ruimte actief is met een aantal specifieke voertuigen. Die vervangen door elektrisch aangedreven voertuigen is zeer kostbaar, en wordt niet door hun opdrachtgever vergoed.

*Reactie college:*

Het college zal zich nog beraden wat in dit specifieke geval de beste oplossing is. In principe is in alle gemeentelijke inkoopcontracten rekening gehouden met de invoering van de zero emissie zone. Dit wordt apart van de invoering van dit verkeersbesluit gedaan.

## 2.9 Zienswijze over een relatie tot andere maatregelen

Eén zienswijze wijst op de relatie met parkeren. Het gaat om een specifieke casus waarbij bewoners vrezen dat een ondernemer zijn vervoermiddelen zal moeten gaan opladen in hun straat ten koste van beschikbare parkeerruimte voor bewoners, omdat voor extra laadplekken parkeervakken worden onttrokken aan de openbare ruimte. Het betreft een bedrijf zonder eigen terrein, wat nu gebruik maakt van openbare parkeerplaatsen in de straat.

*Reactie college:*

Het college is zich bewust van de schuivende balans tussen parkeerruimte en laadplekken. Het betreft een tussenfase, omdat de transitie over enige tijd zorgt voor volledige zero-emissie door iedereen. Nu is het beleid van de gemeente erop gericht om rond laadpalen die intensief gebruikt worden, in de directe omgeving voor extra openbare laadplekken te zorgen. En laden betekent geen ontheffing van het parkeerregime, een laadplek geldt ook als een parkeerplek.

## 2.10 Zienswijze over elektrisch rijden

### 2.10.1 Voertuig is niet beschikbaar

Een aantal indieners stelt dat de benodigde elektrische voertuigen niet beschikbaar of te duur zijn.

### *Reactie college:*

Voor voertuigen die nog niet beschikbaar zijn in een elektrische variant kan een ontheffing worden aangevraagd. Een Technische Adviescommissie van het Centraal Loket, met daarin vertegenwoordigers van gemeenten en deskundigen adviseert het college hierover. Daarnaast voorziet het ontheffingenbeleid in een mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen in verband met de levertijd van een vervangend uitstootvrij voertuig. Ondernemers die maar zelden in de zero-emissiezone hoeven te zijn, kunnen geholpen zijn met een dagontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente en per kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd. Het college verwijst voor meer informatie over de ontheffingen naar de 'Beleidsregel ontheffingen zero-emissiezone Den Haag'.

## 2.10.2 Onvoldoende elektrische voertuigen beschikbaar

Enkele indieners wijzen op de specifieke eigenschappen van hun huidige bedrijfsvoertuig, qua trekkracht, actieradius of ingebouwde werktuigen waarvoor geen of onvoldoende elektrische alternatieven beschikbaar zijn. Hun bedrijfsvoering maakt gebruik van bestaande fiscale vrijstellingen en specifieke lease-voorwaarden voor dergelijke vervoersmiddelen. De zero-emissie zone bemoeilijkt hun bedrijfsvoering.

Ook hierbij weegt voor het college het belang van schone lucht voor alle inwoners en natuurherstel zwaarder, dan de vrije keuze voor een vervoermiddel passend bij een bepaalde bedrijfsactiviteit. Een Technische Adviescommissie van het Centraal Loket, met daarin vertegenwoordigers van gemeenten en deskundigen adviseert het College in voorkomende gevallen. Het Ontheffingenbeleid regelt de overgangstermijnen. Een specifieke variant kan nu niet beschikbaar zijn, maar al wel in de maak zijn ofwel bij een concurrent, of door ombouw bereikt worden.

## 2.10.3 Levertijd

Een aantal indieners stelt dat de levertijden van de benodigde elektrische voertuigen zodanig lang zijn dat men het voertuig niet gebruiksklaar in bezit kan hebben voordat de zero-emissiezone wordt ingesteld per 1-1-2025.

### *Reactie college:*

Het college verwijst naar de 'Beleidsregel ontheffingen zero-emissiezone Den Haag'. Hierin is artikel 3 opgenomen waarin wordt vermeld dat het college op aanvraag van een eigenaar of lessee van een bedrijfs- of vrachtauto een ontheffing verleent op kenteken, indien dit voertuig aantoonbaar vervangen wordt door een emissieloos voertuig dat nog niet geleverd is en in het geval van een leasevoertuig de leaseperiode langer is dan een jaar gerekend vanaf het moment van levering van het leasevoertuig. De ontheffing wordt verleend voor de duur van de levertijd zoals aangegeven op het aankoopbewijs, leasecontract of de in de aanbesteding opgenomen levertijd van het voertuig, inclusief eventuele opbouw, plus dertig dagen.

## 2.10.4 Aanbod tweedehands

Een aantal indieners stelt dat dat zij onvoldoende financiële middelen heeft om nieuwe voertuigen te rijden en daarom is aangewezen op de tweedehands markt, zoals zij dat tot nu toe gewend waren te doen, vaak in een zzp-bedrijfsvoering. Een tweedehands markt voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen is er nog niet of nauwelijks, waardoor men geen mogelijkheid heeft een emissieloos voertuig aan te schaffen.

### *Reactie college:*

Het college erkent dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen nog in ontwikkeling is en dat tweedehands elektrische voertuigen die op dit moment worden aangeboden vaak niet voorzien zijn van de mogelijkheid tot snelladen. Het college benadrukt echter dat niet iedereen al per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer zal moeten maken. Gelet op de overgangsregelingen duurt het voor een deel van de ondernemers nog enkele jaren voordat ze de overstap moeten maken. Met de voorgestelde geleidelijke uitfasering van de verschillende emissieklassen wordt een stapsgewijze overgang gerealiseerd, dat bijdraagt aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van de tweehandsmarkt. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar uitstootvrije voertuigen maken, komt vervolgens over een aantal jaren ook de tweedehands markt tot stand. Het college merkt in dit verband nog op dat eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 4 of lager ook kunnen overwegen om eerst de overstap te maken naar een voertuig met emissieklasse 6 waarmee zij nog tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de zero-emissiezone. Deze voertuigeigenaren hebben tegen die tijd dan ook het voordeel van een grotere tweedehands markt voor elektrische voertuigen. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of hen dit past.

### 2.10.5 Rijbewijs, tachograaf en wegenbelasting

Een enkele indiener geeft aan een elektrische bedrijfs-/winkelwagen met een groot laadvermogen nodig te hebben. Hierdoor is het nodig om een C-rijbewijs te halen (>3.500kg) en een tachograaf te installeren. Dit kost een hoop geld en tijd en bovendien bestaat het risico dat chauffeurs met een C-rijbewijs het bedrijf verlaten om elders op een grote vrachtwagen te gaan rijden.

#### *Reactie college:*

Het college herkent de door deze indiener geschetste problematiek waarbij een groter gewicht gevolgen heeft voor inrichting van het voertuig en de kwalificaties van de bestuurder. Een grote elektrische bedrijfswagen weegt inclusief de lading soms meer dan 3.500 kg. Voor het besturen van voertuigen zwaarder dan 3.500 kg (volgens de wet een vrachtauto) is een C1 of C-rijbewijs, code 95, en tachograaf nodig. Deze voertuigen dienen zich ook voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens, waaronder de door de indiener genoemde geslotenverklaring voor vrachtwagens (C7-bord).

Helaas kan het college hier geen verandering in aanbrengen, omdat het geen bevoegdheid heeft. Het Rijk kende een vrijstelling voor dit C1 of C-rijbewijs (onder voorwaarden) en tachograafplicht, maar deze is per 1 januari 2023 vervallen. Sinds 1 januari 2023 geldt een situatie van gedogen. Het college is verheugd met de constatering dat het Rijk ondernemers meer tijd wil geven en heeft besloten de gedoogperiode tot uiterlijk 1 juli 2024 eenmalig te verlengen voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of die aantoonbaar vóór 1 oktober 2023 zijn besteld. Na 1 juli 2024 moeten alle ondernemers voldoen aan de huidige wettelijke regels. Chauffeurs hebben dan een tachograaf en een rijbewijs C nodig. Emissievrije bedrijfsvoertuigen kunnen worden vrijgesteld van tachograafgebruik, mits deze zich bewegen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. Leidend is de plek waarvandaan het voertuig op een dag zijn rit is gestart. Hiermee is de chauffeur echter niet vrijgesteld van de rij- en rusttijden. Ook als er geen tachograaf aan boord is, moeten bedrijven aan arbeidstijdenregistratie van hun chauffeurs voldoen. Tot slot wordt gewezen op het Europese initiatief over de herziening van de Rijbewijsrichtlijn die mogelijk een oplossing gaat bieden. Mochten ondernemers door deze regelgeving toch in de problemen komen, dan wijst het college op de Beleidsregel ontheffingen zero-emissiezone Den Haag.



## 2.11 Zienswijze over laden

Een aantal indieners wijst op de laadinfrastructuur die nog onvoldoende klaar is om zoveel extra voertuigen dagelijks te kunnen laden. Daarnaast wordt meermaals gewezen op het risico van het plotseling uitroepen of verergeren van netcongestie. Met name ondernemers die vanaf hun thuisadres in de centrumzone werken, met een specifiek ingericht voertuig naar hun gebruikswensen, vrezen niet uit de voeten te kunnen met de huidige openbare laadplekken in hun directe omgeving. Voor hen heeft dat directe gevolgen voor de manier waarop zij hun bedrijfsvoering hebben ingericht. De afweging om over te stappen is voor hen extra moeilijk, en werd voorheen bepaald door de afschrijftermijnen van hun oude voertuig. De laadinfrastructuur is secundair aan de primaire keuze om een elektrisch voertuig aan te schaffen, en of dat al kan.

### *Reactie college:*

Het college weet dat voldoende laadinfrastructuur een belangrijke voorwaarde en grote uitdaging bij het invoeren van een zero-emissiezone is. Den Haag beschikt over een goed openbaar laadnetwerk, het heeft de meeste laadpalen per inwoner, en werkt samen met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) proactief aan de verdere uitbreiding hiervan. Voor bestelauto's geldt dat deze veelal gebruik kunnen maken van de reguliere openbare laadinfrastructuur. Vrachtwagens zullen naar verwachting vooral laden op bedrijfsterreinen. Vanuit de NAL zijn studies gedaan en prognoses opgesteld voor de benodigde laadinfrastructuur. Hiermee wordt rekening gehouden bij het gemeentelijke laadinfrastructuurbeleid. Recente prognoses wijzen uit dat we op koers liggen om zowel in 2025 als in 2030 voldoende laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtauto's in de openbare ruimte te hebben gerealiseerd. Dit wordt gemonitord en indien nodig bijgesteld.

Voor vrachtauto's wordt gekeken of er in combinatie met Walstroom een laadvoorziening kan worden gemaakt in de Scheveningse haven voor de ondernemers daar. Ook wordt gekeken naar een combinatie met laadinfra voor bussen bij de parkeerplaats voor touringcars aan het Zwarte Pad.

Het college heeft een Uitvoeringsprogramma waarmee al sinds 2012 openbare laadpalen worden aangelegd in Den Haag. In delen van het centrum geldt nog geen netcongestie, en kan de gemeente doorgaan met het plaatsen van steeds meer openbare laadplekken. Vooralsnog worden deze aangelegd volgens een bepaald patroon, en onderlinge afstand. Extra plekken worden aangelegd in de buurt van plekken waarvan de gebruiksstatistieken al wijzen op maximaal gebruik. Het is het voornemen van het college om de uitrol van laadpalen te versnellen tot gemiddeld 400 extra per jaar.

## 2.12 Zienswijze over flankerend beleid

### 2.12.1 Ontheffingen, vrijstellingen en uitzonderingen

Veel indieners wijzen op de korte periode tussen bekendmaken, en invoeren. Zonder dat al bekend is welk ontheffingen/vrijstellingenbeleid gevoerd wordt. Door hun specifieke situatie is het daarom extra lastig om zelf aan de voorkant al een gerichte investeringsbeslissing te doen, en verwachten zij meer van een vrijstellingsbepaling. Dat is de reden waarom zij uitvoerig hun specifieke situatie in hun zienswijze toelichten, talloze gronden voor een vrijstelling worden aangehaald.

### *Reactie college:*

Met het ondertekenen van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in januari 2021 (RIS307511) heeft het college van B&W van Den Haag het besluit genomen om over te gaan op de invoering van een zero-emissiezone in het centrum van Den Haag. Daarvoor en daarna is in de communicatie met ondernemers aangegeven dat er een zero-emissiezone zou gaan komen, en dat er ontheffingen, regelingen en subsidies beschikbaar zouden komen. Informatie hierover is beschikbaar gesteld en vernieuwd wanneer er nieuwe of gewijzigde ontheffingen, regelingen en subsidies beschikbaar werden.

Om de invoering van de zero-emissiezone voor alle ondernemers zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te laten zijn, heeft het Rijk met brancheorganisaties en de gemeenten verschillende geharmoniseerde maatregelen getroffen.

Bij het invoeren van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's houdt de gemeente zich aan het landelijk voorgeschreven overgangsregime. Dit overgangsregime is reeds opgenomen in het RVV (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) en houdt het volgende in:

- Alle nieuwe bestelauto's in zero-emissiezone moeten ZE-aandrijving hebben;
- Bestelauto's emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang tot de zero-emissiezone;
- Emissieklasse 5 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1

januari 2027;

- Emissieklasse 6 bestelauto's (diesel, benzine, LPG, aardgas en hybride) hebben toegang tot 1

januari 2028;

- Alle nieuwe vrachtauto's in zero-emissiezone moeten ZE-aandrijving hebben;
- Emissieklasse 6 opleggertrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben

toegang tot 1 januari 2030;

- Overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030.

De overgangsregeling is gebaseerd geweest op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten.

Aanvullend is recent landelijk besloten ook alle overige emissieklasse 6 vrachtwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 t/m 31 december 2019 ontheffing te verlenen voor de zero-emissiezone tot 2028. Daarnaast gelden er op grond van landelijke regelgeving een aantal vrijstellingen voor bijzondere voertuigen tot 1-1-2030.

Bestelauto's zijn vrijgesteld voor de zero-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) en wanneer het rolstoeltoegankelijke voertuigen betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.

Vrachtauto's (> 3500kg) zijn vrijgesteld voor de zero-emissiezone wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) of wanneer het vrachtauto's betreft met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of een aanduiding speciale doeleinden SB of SF, tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating. Voor kermis- en



circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt op aanvraag een ontheffing verleend tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

Ter ondersteuning van de aanschaf van een voertuig zijn verder landelijke subsidies beschikbaar. Voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelauto is voor ondernemers de Subsidieregeling Emissie loze Bedrijfsauto's (SEBA) beschikbaar. Voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). Het Rijk bereidt ook een subsidieregeling voor, voor advies en realisatie van private laadinfra voor elektrische voertuigen. In deze landelijke subsidieregelingen is ook oog voor kleine ondernemers, door aan hen een hoger subsidiebedrag uit te keren. Ondernemers kunnen in combinatie met deze subsidies ook fiscale instrumenten inzetten die een korting opleveren bij de aanschaf van een schone bestelauto en de aanschaf zo aantrekkelijker maken, zoals milieu investeringsaftrek (MIA en VAMIL). Meer informatie over beide regelingen is te vinden op [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl).

Ondernemers die financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing aanvragen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of nog niet/niet tijdig leverbaar zijn. Ondernemers die maar zelden in de zero-emissiezone moeten zijn, worden geholpen met een dag ontheffing. Per voertuig kunnen per gemeente, per kalenderjaar 12 dag ontheffingen worden aangevraagd.

Het college meent dat met deze maatregelen een evenwichtig pakket tot stand is gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te vragen als er sprake is van een uitzonderlijke schrijnende situatie die vooraf niet voorzien is en waarbij er geen alternatieven zijn.

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een ZE-voertuig kunnen verkennen of een ander logistiek concept bij hen past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan verzorgen, bijvoorbeeld via een hub. In hoofdstuk 2.6 is het college hierop uitgebreider ingegaan. Het college benadrukt, dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is.

Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2025 nog niet is afgelopen contact op te nemen met hun leasemaatschappij. Leasemaatschappijen zijn op de hoogte van de zero-emissiezones die in heel Nederland worden ingevoerd.

Ten aanzien van ondernemers die in hun zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, wijst het college op de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiek makelaar. Zij zijn in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies. Tenslotte is er veel informatie beschikbaar voor de overstap naar een elektrische bestel- of vrachtauto op de website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl). Speciaal om de kleine MKB'er en zzp'er te helpen en te inspireren is de website [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) ingericht.

Aanvragen voor een ontheffing kunnen vanaf 1 juli 2024 worden ingediend via een Centraal Loket en zullen zorgvuldig worden beoordeeld.

De inhoud van het ontheffingenbeleid vanaf 2030 is op dit moment onbekend.

## 2.12.2 Subsidie

Veel indieners wijzen op het feit dat ze een nieuwe investering niet rond kunnen rekenen, en dat hen daarbij ook niet duidelijk is welke landelijke en lokale regelingen toereikend zijn. Ook niet of er voldoende budget beschikbaar is voor dergelijke regelingen.

### *Reactie college:*

Om ondernemers verder te helpen de overstap te maken naar duurzame voertuigen zijn er diverse landelijke stimuleringsregelingen. Dat zijn bijvoorbeeld landelijke subsidies voor de aanschaf of lease van bestel- en vrachtauto's en schoon bouwmaterieel, fiscale voordelen en leningen tegen lage rente. Alle relevante regelingen zijn in kaart gebracht, informatie hierover is gepubliceerd op de website van de gemeente en op de website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com).

Naast de landelijke regelingen zijn er gemeentelijke regelingen om ondernemers te ondersteunen om te verduurzamen. In ieder geval is er nu al een sloopregeling voor bestelauto's. Verder stelt de gemeente mobiliteitsmakelaars beschikbaar voor een persoonlijk adviesgesprek of wagenparkscan. Via de website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com) wordt informatie en voorbeelden van duurzame stadslogistiek van Haagse ondernemers gedeeld.

Onderzocht worden verder de mogelijkheden om de aanschaf van een tweedehands bestelauto en laadinfrastructuur financieel te ondersteunen. Zo is onlangs de subsidieregeling voor de sloop van oude bestelauto's geopend. Ook wordt er nog verder gekeken naar andere mogelijkheden, denk bijvoorbeeld aan een aanschafsubsidie voor Light Electric Vehicle (LEV) of subsidie voor de aanleg van laadinfrastructuur.

## 2.13 Zienswijze over schadevergoeding en nadeelcompensatie

Een enkele indiener vraagt in eerste instantie om schadevergoeding. Maar geeft later aan een tegemoetkoming te willen voor de investering om het wagenpark te verduurzamen.

Een andere indiener verzoekt nadrukkelijk om nadeelcompensatie. Dat betreft een concessiehouder van een tankstation gelegen in de zero-emissiezone centrum.

### *Reactie college:*

Het college kan in deze Nota van Beantwoording niet op zulke specifieke situaties ingaan. Dat vindt plaats één-op-één, via maatwerk, omdat het bedrijfsgevoelige informatie betreft.

## 2.14 Zienswijze over handhaving, monitoring en bebording

Een enkele indiener wijst op de quick wins wanneer handhaving controleert op 'motor uit' tijdens het laden en lossen in winkelstraten. Net zoals dat met bordjes bij openstaande bruggen wordt geadviseerd. Dergelijke bordjes ontbreken op veel laad-los plaatsen.

Dat dit nu niet gebeurt, wekt, volgens indiener, weinig vertrouwen dat de handhaving straks de naleving van de zero-emissiezone aan kan.

### *Reactie college:*

Het college is zich er heel goed van bewust dat het draagvlak voor de invoering van de zone steunt op de naleving ervan, om de vruchten van schone lucht en natuurherstel te kunnen pakken. Desondanks is het een bewuste keuze om niet direct naleving af te dwingen van 'motor uit', maar middels communicatie eerst gedragsverandering te bereiken. Handhaving van de zero-emissiezone vindt plaats met camera's, en gestreefd wordt naar 100% naleving.