



BIJLAGE 1

CONCEPT VERKEERSBESLUIT UITBREIDING ZERO-EMISSIONEZONE BEDRIJFS- EN VRACHTAUTO'S DEN HAAG KUSTSTROOK 2025

NA VASTSTELLING VAN DIT CONCEPT VERKEERSBESLUIT WORDT DEZE VRIJGEGEVEN VOOR INSpraak

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;

besluit:

- I. met ingang van 1 januari 2026 de geslotenverklaring uit te breiden door het plaatsen van verkeersborden conform model C22c van Bijlage I van het RVV 1990, vanwege de uitbreiding van de nul- emissiezone in de bij dit besluit gevoegde figuur 1 aangegeven gebied genaamd 'zero-emissiezone 1 januari 2025' met het gebied genaamd 'uitbreiding zero-emissiezone per 1 januari 2026' die door plaatsing van het onderbord C22c1 toegankelijk is voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's;
- II. met ingang van 1 januari 2026 een geslotenverklaring in te stellen door het plaatsen van verkeersborden conform model C22a van Bijlage I van het RVV 1990, vanwege een milieuzone in het op de bij dit besluit gevoegde figuur 1 aangegeven gebied genaamd 'milieuzone haven' die door plaatsing van onderbord C22a3 toegankelijk is voor diesel personen- en bedrijfsauto's emissieklasse 5 en hoger en door plaatsing van onderbord C22a5 toegankelijk is voor diesel vrachtauto's emissieklasse 6 en hoger;
- III. met ingang van 1 januari 2026 een geslotenverklaring in te stellen door het plaatsen van verkeersborden conform model C22a van Bijlage 1 van het RVV 1990, vanwege een milieuzone in het op de bij dit besluit gevoegde figuur 1 aangegeven gebied genaamd 'corridor' die door plaatsing van het onderbord C22a5 toegankelijk is voor diesel vrachtauto's emissieklasse 6 en hoger;
- IV. tot plaatsing van een onderbord met het symbool van een camera in de onder in I., II. en III. vermelde borden;
- V. dat dit besluit in werking treedt op de dag na uitgifte in het Gemeenteblad.

Toelichting

Inleiding

In het huidige coalitieakkoord is aangegeven om een zero-emissiezone te realiseren voor stadslogistiek langs de kuststrook tot en met de Laan van Meerdervoort (in de praktijk tot aan de Loosduinseweg/Oude Haagweg) ingaande op 1 januari 2026. Dit betekent een uitbreiding van de bestaande zero-emissiezone in het centrum.

Dit is belangrijk voor gezondheid, natuur en klimaat: fossiel aangedreven personen-, bestel- en vrachtauto's zorgen voor stikstof- en broeikasgasuitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Door het weren van vervuilende voertuigen wordt de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstofverbindingen verder verminderd.

De transitie van fossiel naar emissievrij wegverkeer levert een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂). Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering op termijn verminderd. Daarmee vormt de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook een belangrijke stap in de ambitie om Den Haag in 2030 klimaatneutraal te maken.

Daarnaast wil Den Haag een schone en gezonde stad zijn waar iedereen prettig kan wonen, werken en recreëren. De uitstoot van stikstofverbindingen (NO_x, NH_x) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) vormt nog steeds een groot gezondheidsrisico. Daarom werkt Den Haag aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. De gemeente Den Haag werkt vanwege de gezondheidseffecten van luchtvervuiling er overall in de stad naartoe om de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit te behalen. Ook zal moeten worden voldaan aan de grenzen uit de nieuwe Europese luchtkwaliteitsverordening. Om dat te bereiken streeft de gemeente Den Haag naar minder uitstoot en schoner vervoer.

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. We gaan hierbij uit van de huidige wet- en regelgeving. Indien het kabinet voor aanpassingen kiest zal dit in latere besluitvorming worden meegenomen.

Doel

Gezien het gestelde in artikel 21 van het BABW juncto artikel 2, tweede lid, sub a en b van de Wvw 1994 kan worden opgemerkt dat met het instellen van een zero-emissiezone/nul-emissiezone en een milieuzone waarin uitstootvrije of de minst vervuilende bedrijfs- en vrachtauto's zijn toegestaan de volgende doelen worden 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;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Aanleiding

De uitbreiding van de zero-emissiezone maakt het, als regulerende maatregel, mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren. Deze maatregel draagt bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's. Ook draagt een zero-emissiezone bij aan het beperken van geluidsoverlast aangezien elektrische bedrijfsvoertuigen minder geluid produceren dan voertuigen met een verbrandingsmotor bij lage snelheden.

De neerslag van stikstofverbindingen (stikstofdepositie) kan een negatief effect hebben op de natuur in en om Den Haag. Binnen de gemeentegrenzen bevinden zich drie Natura 2000-gebieden. Het gaat om de duingebieden: Meijndel & Berkheijde, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen, inclusief het landgoed Ockenburgh. Vermindering van de stikstofdepositie door het uitbreiden van de zero-emissiezone naar de kuststrook draagt bij aan herstellen van deze natuurgebieden.

Sinds de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden is Nederland gehouden om de natuur in goede staat te houden en te voorkomen dat deze verder verslechterd. Naast de juridische verplichtingen onderschrijft het college ook de noodzaak om de natuur in stand te houden. Het invoeren van een zero-emissiezone zorgt voor een reductie van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Het college vindt het van belang dat een relevant deel daarvan ten goede komt aan de natuur.

Tot slot staat Den Haag ook voor de uitdaging van het realiseren van genoeg woningen en infrastructuur voor haar inwoners. Een knelpunt voor deze opgave is dat er (meestal) stikstof vrijkomt bij de bouw/aanleg en het gebruik van woningen en infrastructuur. Dat kan de vergunningverlening (met name de omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (ook genoemd: natuurvergunning)) bemoeilijken. De uitbreiding van de zero-emissiezone zorgt voor een reductie van stikstofdepositie op de hierboven genoemde Natura 2000-gebieden.

Effecten klimaat, luchtkwaliteit en stikstofdepositie

De effecten van de aangekondigde uitbreiding van zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in 2026 met een milieuzone in de Scheveningse haven met een corridor, zijn onderzocht door Royal Haskoning DHV. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportage Onderzoek uitbreiding ZE-zone Stadsdistributieverkeer van 28 maart 2025, die in de bijlage is opgenomen.

Dit effectonderzoek leidt op basis van de gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen en invoergegevens tot de volgende conclusies:

Klimaat

De uitbreiding van de ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's leidt in 2030 tot de volgende effecten op de het CO₂-uitstoot:

- In 2030 is het effect op de verkeersuitstoot van CO₂ ongeveer 14% uitstootvermindering, lokaal gerekend over het effectgebied. Naar schatting komt dat overeen met een afname van 7,3 kiloton CO₂ voor 2030.
- De werkelijke afname van de CO₂-uitstoot zal afhangen van de *Well-to-Wheel* emissies over de hele keten, waarbij bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met hoe de stroom daadwerkelijk is opgewekt en hoe de brandstoffen zijn geproduceerd en vervoerd. Dit valt buiten de scope van dit onderzoek.
- De CO₂-uitstootvermindering treedt voornamelijk op wanneer de volledige ZE-eis geldt, dus vanaf 2029 (ZE-eis bestelauto's). In 2035 is het effect lager doordat als gevolg van de autonome overgang naar elektrische voertuigen de maatregel op minder voertuigen effect heeft.

Luchtkwaliteit

De uitbreiding van de ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's leidt in 2030 tot de volgende effecten op de luchtkwaliteit:

- Vermindering van uitstoot door wegverkeer binnen de ZE-zone en van verkeer met een herkomst/bestemming binnen de zone: -48% NO_x, -1% PM₁₀, -7% PM_{2,5}, -32% EC.
- Binnen de ZE-zone:
 - Verlaging van de wegbijdrage aan concentraties in de buitenlucht: tot maximaal - 2,08 µg/m³ NO₂ aan de Scheveningseweg en maximaal tot -0,01 µg/m³ fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}, en EC) aan de S200 en Raamweg.
- Buiten de ZE-zone:
 - Verlaging van de wegbijdrage aan concentraties in de buitenlucht door uitstralingsverkeer langs de belangrijkste ontsluitingswegen van de ZE-zone: maximaal tussen -1,03 en 2,05 µg/m³ NO₂ aan de Koningskade op basis van de bandbreedte met als minimum dat 50% van het uitstralingsverkeer overstapt naar ZE en als maximum 100% overstapt naar ZE. Voor fijnstof zijn de effecten gering.
- De berekende concentratievermindering voor NO₂ leidt ertoe dat op locaties (binnen en buiten de zone) met een verwachte overschrijding van de per 2030 aangescherpte omgevingswaarde, deze overschrijding kleiner wordt en in sommige gevallen wordt weggenomen.
- Als gevolg van de corridor (met milieuzone) wordt lokaal langs de corridor (een deel van) het effect van de ZE-zone tenietgedaan. Voor PM₁₀ kan er vanwege de corridor sprake zijn van een netto toename van concentraties, variërend van 0,01 µg/m³ tot 0,02 µg/m³. Dat komt doordat er vanwege omrijdend verkeer extra fijnstofemissies door slijtage van banden, wegdek en remvoering optreedt, dat heeft een groter effect op de lokale fijnstofconcentraties dan de afnemende verbrandingsuitstoot.

Stikstofdepositie

De uitbreiding van de ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's leidt tot de volgende effecten op de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (alle getallen zijn de volledige depositie-afnames, zonder eventuele afroming):

- De stikstofdepositieafnames zijn het grootst bij de drie Natura 2000-gebieden in en nabij Den Haag: Meijendel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen.
- In 2026, 2027 en 2028 zijn de effecten nog relatief klein in vergelijking met de latere jaren wanneer de ZE-eis geldt:
 - De maximale depositieafname in deze jaren bedraagt tussen 0,14 en 0,35 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen;
 - Gemiddelde afnames bedragen 0,01 tot 0,06 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.
- In 2029 zijn de effecten groter vanwege de ZE-eis voor bestelverkeer:
 - De maximale depositieafname in deze jaren bedraagt ruim 2 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide en Westduinpark & Wapendal en 1,0 mol/ha/j binnen Solleveld & Kapittelduinen.
 - Gemiddelde afnames bedragen 0,09-0,4 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.

- In 2030 zijn de grootste afnames berekend vanwege de ZE-eis voor zowel bestel- als vrachtverkeer:
 - De maximale depositieafname bedraagt bijna 8 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide. Binnen Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen bedraagt de maximale depositieafname ruim 6 mol/ha/j.
 - Gemiddelde afnames bedragen 0,30 tot 1,3 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.
- In 2035:
 - De maximale depositieafname bedraagt 6,8 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide, 4,9 mol/ha/j binnen Westduinpark & Wapendal en 5,6 mol/ha/j binnen Solleveld & Kapittelduinen.
 - Gemiddelde afnames bedragen 0,3 tot ruim 1 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.
- Uit gevoeligheidsanalyse blijkt dat uitstralingseffecten het grootst kunnen zijn in Solleveld & Kapittelduinen en ook voor Meijendel & Berkheide aanzienlijk kunnen zijn. Het is aan te bevelen om na te gaan op welke manieren het uitstralingsverkeer beïnvloed wordt (of kan worden) in de keuze om over te stappen naar ZE, of niet. Eventuele monitoring van uitstralingseffecten kan een extra borging zijn van de depositiewinst ten behoeve van natuurherstel en ontwikkelruimte.

Bij instelling van een zero-emissiezone is een transitiebeweging richting het slimmer plannen en bundelen van vervoersstromen mogelijk, met minder vervoersritten tot gevolg. Overstap van een bedrijfsauto naar een personenauto met een verbrandingsmotor is in specifieke gevallen niet uitgesloten. Deze factoren zijn niet in de berekeningen meegenomen. Omdat ten eerste vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig positievere effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder geeft. En ten tweede de overstap van bedrijfsauto op personenauto minder positieve effecten oplevert 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 geldende landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en ons actieplan Aanpak Schoon Vervoer (RIS303606 [Commissiebrief schoon vervoer](#)).

Inzet reductie stikstofdepositie

De uitbreiding van de zero-emissiezone zal leiden tot een significante reductie van de stikstofdepositie in de Natura2000-gebieden. Dat betreft de gebieden Meijendel & Berkheide, het Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen. Deze reductie van de stikstofdepositie komt ten goede aan het natuurherstel en zal bijdragen aan de kans om vergunningen te krijgen voor de realisatie van Haagse (bouw)projecten.

Belangenafweging

Het college is zich ervan bewust dat de maatregel, vooral voor ondernemers die straks niet meer met hun huidige 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, de Haagse ontheffingsmogelijkheden en landelijke vrijstellingen een evenwichtige afweging is gemaakt tussen algemene klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen en individuele belangen van ondernemers. In de belangenafweging is ook de afwijkende samenstelling meegenomen van de Scheveningse Haven ten opzichte van de andere gebieden in de Haagse zero-

emissiezone en de andere zero-emissiezones in Nederland. Zones omvatten over het algemeen het stadscentrum en eventueel omliggende wijken. Het centrum en de rest van de kuststrook van Den Haag zijn hiermee in lijn met andere zero-emissiezones. De haven van Scheveningen heeft, naast een retail-, horeca- en woonfunctie ook een bedrijventerreinfunctie. In andere steden worden bedrijventerreinen ook buiten de zero-emissie zoning gehouden. Bij de haven van Scheveningen is dan ook gekozen voor de implementatie van een milieuzone in plaats van een zero-emissiezone. Om te komen tot een zorgvuldige belangenafweging zijn een MKB-toets en een MKBA uitgevoerd, beide zijn opgenomen als bijlage bij dit concept verkeersbesluit.

MKB-toets

Op 8 juli 2024 is er een bijeenkomst georganiseerd om met ondernemers in gesprek te gaan over de voorgenomen uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook per 1 januari 2026. Het verslag daarvan is gedeeld met de commissie in een brief van 17 september 2024 (RIS319900 [Verslag MKB toets 8 juli 2024 Gemeente Den Haag](#)). Daarin geeft het college aan de uitkomsten van de MKB-toets integraal te betrekken bij de afwegingen voor het verkeersbesluit voor de uitbreiding van de zero-emissiezone.

MKBA

Buck Consultants International heeft een effectstudie, gebaseerd op de principes van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) uitgevoerd met betrekking tot de uitbreiding van de zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's naar de kuststrook in haar geheel. Deze MKBA brengt de directe en indirecte welvaartseffecten van de geplande uitbreiding in kaart. In een MKBA worden deze effecten zoveel mogelijk in euro's uitgedrukt, ook voor zaken waar geen marktprijzen voor bestaan, zoals milieueffecten. De studie laat zien hoeveel uitstoot er verminderd wordt door het uitbreiden van de zero-emissiezone en wat daarvan de maatschappelijke waarde is op basis van milieuprijzen. Door de positieve milieueffecten te beprijzen, kunnen deze afgezet worden tegen de kosten van de uitbreiding voor ondernemers en de gemeente Den Haag.

Uit deze rapportage blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de zero-emissiezone. De verwachte totale maatschappelijke monetaire baten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, minus de kosten voor het bedrijfsleven en de gemeente Den Haag en het bedrijfsleven, als gevolg van de zero-emissiezone, zijn circa € 73 miljoen. De baten liggen ruim viermaal hoger dan de kosten. Gezien het feit dat de uitbreiding van de zero-emissiezone in beginsel een milieumaatregel is, volgt uit dit onderzoek een positieve advisering voor het uitbreiden van de zero-emissiezone naar de kuststrook.

Economische effecten Scheveningse Haven

Aanvullend onderdeel van de MKBA is een kwalitatieve verdiepende studie naar economische effecten van invoering van de zero-emissiezone in de Scheveningse Haven. Daaruit blijkt dat de bedrijfsactiviteiten en evenementen in en rondom de haven van Scheveningen zorgen voor een afwijkend economisch profiel in vergelijking met het profiel van andere (voorgestelde) zero-emissiezones, waaronder het centrum en de rest van de kuststrook. Veel vervoersbewegingen zijn vergelijkbaar met die in andere delen van Den Haag. De overgang naar elektrisch rijden kan echter vooral voor specifieke onderstaande voertuigen een knelpunt opleveren, en wel bij de volgende specifieke goederenstromen:

- koel- en vriestransport (over lange afstand);
- voertuigen met veel benodigde trekkracht (over lange afstand);
- vervoer van specialistische onderdelen (door MKB-bedrijven).

Een zero-emissiezone zal derhalve in 2030 (het moment waarop de overgangsregelingen aflopen) een knelpunt kunnen vormen. Dit knelpunt is er niet op het moment dat de zero-emissiezone per 1 januari 2026 zal ingaan, aangezien dan schone dieselloortuigen nog wel in de zone kunnen rijden. Voor de haven van Scheveningen is dan ook gekozen voor de implementatie van een aparte milieuzone die geen eis neerlegt voor vrachtvervoer voor de haven om volledig emissieloos te zijn per 1 januari 2030.

Situatie voertuigen Den Haag

In het kader van de MKBA is ook gekeken naar de aantallen voertuigen die geregistreerd staan en die in de zone rijden. Hieruit blijkt dat in juli 2024 in heel Den Haag 1.617 vrachtauto's geregistreerd stonden. Binnen de voorziene uitbreiding van de zero-emissiezone stonden 130 vrachtauto's geregistreerd. Van deze vrachtauto's mogen vanaf 1 januari 2026 er 45 niet meer in de uitgebreide zero-emissiezone rijden zonder ontheffing of vrijstelling en vanaf 1 januari 2030 moeten alle vrachtauto's uitstootvrij zijn om binnen de zero-emissiezone te mogen rijden tenzij er een ontheffing of vrijstelling is toegewezen.

Daarnaast waren in juli 2024 in heel Den Haag 23.867 bedrijfsauto's geregistreerd. Binnen de voorziene uitbreiding van de zero-emissiezone stonden 4.491 bedrijfsauto's geregistreerd. Hiervan mogen er vanaf 2026 het aantal van 794 (emissieklasse 0 t/m 4) in beginsel niet zonder ontheffing in de zero-emissiezone rijden. De staatssecretaris van IenW is een wijzigingstraject gestart met als doel de geldende overgangsperiode voor emissieklasse 6 bedrijfsauto's te verlengen zodat vanaf 1 januari 2029 alle bedrijfsauto's uitstootvrij moeten zijn om in de zero-emissiezone te mogen rijden tenzij er een ontheffing of vrijstelling van toepassing is vanwege een bijzondere reden.

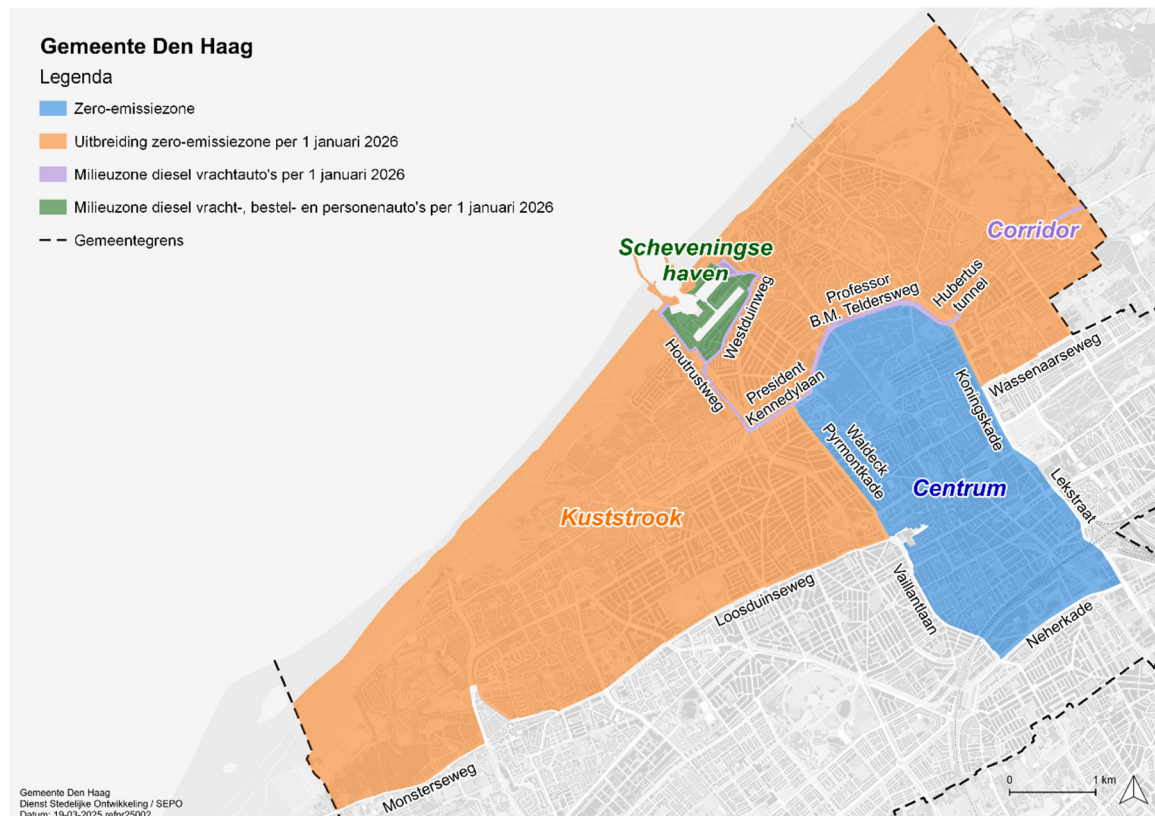
Omvang van de zero-emissiezone

Het gebied van de zero-emissiezone is weergegeven op de kaart in figuur 1. Conform het coalitieakkoord wordt de Laan van Meerdervoort bij de zone getrokken. Om verkeerstechnische redenen komt de grens van de zone te liggen bij de Loosduinseweg en Oude Haagweg. Dat heeft te maken met de noodzaak dat een milieuzone of zero-emissiezone altijd begrensd moet worden door doorgaande wegen om te voorkomen dat het verkeer bij het naderen van de zone in een fuik terecht komt. Deze wegen maken zelf geen onderdeel uit van de zone. Richting Loosduinen wordt de begrenzing gevormd door de doorgaande hoofdwegen Liszstraat en de Pisuissestraat ten noorden van de kern Loosduinen. Naar aanleiding van een aangenomen motie om een buffer om Meijndel heen te leggen ([RIS315065 Afdoening motie Ook de S200 bij onderzoek naar milieu- en zero emissiezone](#)) wordt ook een deel van het Benoordenhout bij de zero-emissiezone getrokken. Daarmee is voldaan aan dezelfde motie waarin wordt verzocht de S200 tussen de Stadhouderslaan en de Hubertustunnel op te nemen in de verdere onderzoeken. De uitbreiding sluit aan op de bestaande zero-emissiezone in het centrum en vormt daarmee vanaf 2026 één zone.

Om rekening te houden met de belangen van ondernemers in de Scheveningse Haven wordt het havengebied buiten de zero-emissiezone gelaten en wordt een corridor ingesteld die door de zero-emissiezone loopt van en naar het havengebied. In de Scheveningen Haven zelf zal een milieuzone van toepassing zijn. Zie figuur 2 voor weergave van de milieuzone en corridor rond de Scheveningen Haven. Zie figuur 3 voor de route van de corridor.

Milieuzone Scheveningse Haven

Vanwege het afwijkende economisch profiel van de Scheveningse Haven en de mogelijke knelpunten voor een aantal specifieke goederenstromen van en naar de haven, zijn alternatieven voor de haven overwogen. MKB, VNO-NCW, KHN, Stichting Bedrijventerreinen Haaglanden, de vereniging Boulevardondernemers Scheveningen en de Vereniging van Strandexploitanten Scheveningen hebben per brief in april 2024 hier een suggestie voor gedaan. Zij hebben aangedragen om de Houtrustweg als corridor aan te wijzen en de haven van de zero-emissiezone uit te zonderen. Later is in gesprek met havenpartijen en VNO-NCW de optie verkend om de haven een milieuzone in plaats van een zero-emissiezone te maken. Op die manier kan wel een bijdrage worden geleverd aan het aanpakken van de luchtkwaliteit, de CO₂ en de stikstofdepositie. Aangezien uit de MKBA dit ook een haalbare optie blijkt voor de haven en ook bijvoorbeeld de Rotterdamse Haven daadwerkelijk al onder een milieuzone valt, is de suggestie overgenomen voor een milieuzone ter plaatse van het havengebied met een corridor. Voor het havengebied geldt dan niet het regime van een zero-emissiezone, maar het regime van een milieuzone voor diesel personen-, bestel- en vrachtauto's. (zie figuur 2).



Figuur 1 Overzichtskartaal



Figuur 2 Detailkaart Haven met milieuzone, zero-emissiezone en corridor

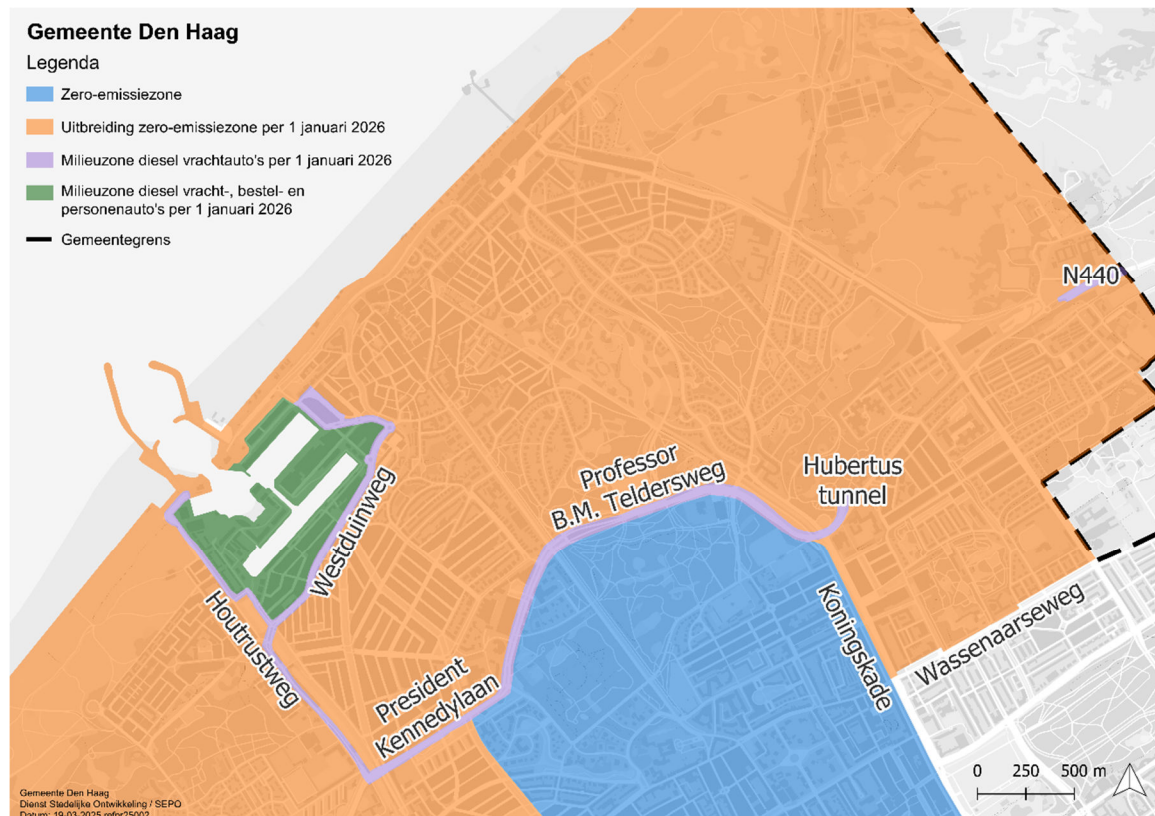
Corridor

Ter plaatse van de corridor geldt het regiem van een milieuzone voor diesel vrachtauto's. De keuze om personenauto's aan de milieuzone in het havengebied toe te voegen en de milieuzone op de corridor alleen te laten gelden voor vrachtauto's komt voort uit praktische overwegingen in verband met de beschikbaarheid van juridisch toegestane bebording.

Deze aanpassing leidt tot een geringe toename van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ten opzichte van de situatie met alleen een zero-emissiezone in 2026. In 2030 is het verschil tussen een milieuzone en een zero-emissiezone signifikanter. In de eerdergenoemde effectstudie Royal HaskoningDHV, is aangetoond dat het uitzonderen van de haven niet leidt tot een extra toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden.

Voor de route van de corridor is (zie figuur 3) gekeken naar welke routes nu gebruikt worden en de herziening van het netwerk van regionale en stedelijke hoofdroutes die de gemeente momenteel voorbereidt. Gezien die ontwikkeling wordt een corridor ingesteld die vanuit de haven via de Houtrustweg, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan en Teldersweg richting Hubertustunnel en N440 loopt. Andere routes zijn minder logisch omdat die door dichtbebouwde woongebieden lopen, onnodig lang zijn en/of nu al weinig gebruikt worden.

Daarnaast is het zo dat een corridor naar de Hubertustunnel en een corridor via de Segbroeklaan-Lozerlaan kan leiden tot 'misbruik' van niet zero-emissie voertuigen uit de richting van Amsterdam naar het Westland en omgekeerd. Dat is ongewenst aangezien daarmee het rijden zonder zero-emissie voertuigen dwars door Den Haag wordt gestimuleerd met een negatief effect op de luchtkwaliteit in de hele stad.



Figuur 3 Route corridor

Toelatingscriteria en landelijke overgangsregeling en vrijstellingen zero-emissiezone

Voor de uitbreiding van de zero-emissiezone worden dezelfde toegangscriteria, overgangsregels en vrijstellingen gehanteerd als voor de zero-emissiezone in het centrum.

Alle nieuwe bedrijfs- 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 uitstootvrij zijn om de zero-emissiezone te mogen betreden.

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

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de zero-emissiezone.
- Bedrijfsauto'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 zero-emissiezone

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn per 1 januari 2026 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. Rolstoeltoegankelijke 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 zero-emissiezone in.

Gemeentelijk ontheffingenbeleid zero-emissiezone

Het ontheffingenbeleid voor de uitbreiding van de zero-emissiezone wordt hetzelfde als die van de zero-emissiezone centrum. Naast de geharmoniseerde landelijke overgangsregeling en de vrijstellingen zijn er gelijklopende gemeentelijke ontheffingen om in bepaalde situaties de ondernemers extra te ondersteunen. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat we landelijk werken met een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem. Om dit te bewerkstelligen is landelijk een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Door middel van het Centraal Loket is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld.

Toelatingscriteria, vrijstellingen en ontheffingen milieuzone

De milieuzone in de Scheveningse haven geldt voor diesel personen- bedrijfs- en vrachtauto's. In de corridor gelden de voorwaarden van een milieuzone voor diesel vrachtauto's.

Toelatingscriteria

Conform landelijke regelgeving kan alleen een milieuzone voor personen- en bedrijfsauto's worden ingesteld, dus niet afzonderlijk. Bovendien moeten de toelatingseisen voor personen- en bedrijfsauto's gelijk zijn. De gemeente kiest voor het weren van de meest vervuilende diesel personen- en bedrijfsauto's, alleen dieselauto's vanaf emissieklasse 5 worden nog toegelaten. De geweerde voertuigen zijn in 2026 dan ongeveer 15 jaar of ouder. Voor vrachtauto's kiest de gemeente voor het toelaten van diesel vrachtauto's vanaf emissieklasse 6. De geweerde voertuigen zijn dan ongeveer 10 jaar of ouder.

Vrijstellingen

Voor de milieuzone gelden de landelijke vrijstellingen voor:

- kampeerwagens, waarvan de kentekenhouder in de milieuzone woont;
- voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder (oldtimer);
- voor rolstoelen toegankelijke voertuigen;
- bepaalde categorieën speciale vrachtauto's, zoals betonmolens, straatvegers en dergelijke.

Meer informatie hierover is te vinden op: [Vrijstellingen en ontheffingen | Milieuzones in Nederland](#)

Ontheffingenbeleid

De invoering van de milieuzone voor personen- en bestelauto's gaat samen met gemeentelijk ontheffingenbeleid. Rekening houdend met alle belangen wordt het, onder bepaalde omstandigheden en in bepaalde situaties, in onderstaande gevallen wenselijk geacht om een ontheffing te verlenen van de geslotenverklaring van de milieuzone (het ontheffingenbeleid met daarin de precieze voorwaarden per ontheffing wordt bij afzonderlijk besluit van het college vastgesteld en gepubliceerd):

- een dagontheffing voor een bedrijfs- of vrachtauto, voor leveranciers en ondernemers die incidenteel in de stad moeten zijn;
- een tijdelijke ontheffing vanwege de levertijd van een schoner of emissieloos voertuig;
- een langdurige ontheffing vanwege financiële noodzaak, omdat anders het bedrijf failliet gaat;

- voor een diesel personen- of bedrijfsauto met emissieklasse 4 of lager kan een ontheffing worden verleend, indien dit voertuig aantoonbaar in verband met de handicap van de voertuighouder, van een gezinslid of van een persoon aan wie de voertuighouder mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van minimaal €500,00;
- in bijzondere gevallen kan het college ontheffing verlenen in geval toepassing van de geslotenverklaring leidt tot onbillijkheid van overwegende aard (hardheidsclausule).

Het ontheffingenbeleid met daarin de precieze voorwaarden per ontheffing wordt bij afzonderlijk besluit van het college vastgesteld en gepubliceerd.

Evaluatie ontheffingenpakket

Conform het aangenomen amendement van de SP ([RIS 3221431 Halfjaarlijkse evaluatie ontheffingenpakket](#)) zal er evaluatie plaatsvinden van het ontheffingenbeleid. De raad zal tot 2028 een halfjaarlijks evaluatiemoment krijgen, dat daarna overgaat naar een jaarlijkse evaluatie, waarin zij op basis van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de aangevraagde, toegekende en afgewezen ontheffingen suggesties kan doen voor het verfijnen en/of uitbreiden van het ontheffingenpakket.

Stimuleringsmaatregelen en ondersteuning

De gemeente Den Haag kent de subsidieregeling 'Subsidieregeling demontage bestelauto's ondernemers Den Haag 2024' voor de demontage van oude bedrijfsauto's voor ondernemers. Volgend op het aangenomen amendement van de SP ([RIS321428 Verleng sloopsubsidie](#)) zal deze subsidieregeling hernieuwd worden opengesteld. Het budget voor deze subsidieregeling zal tussen de 1 en 1,5 miljoen euro bedragen. De subsidieregeling wordt naar verwachting opengesteld na het definitief worden van dit verkeersbesluit.

Ook biedt de gemeente gratis adviesgesprekken en wagenparkscans aan rondom het overstappen naar uitstootvrij vervoer. Dit traject is bedoeld om ondernemers te laten zien welke mogelijkheden er zijn en ze te helpen bij de keuzes die ze moeten maken.

Bovenop fiscale voordelen zoals de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) zijn er landelijke subsidieregelingen voor ondernemers die een nieuwe, volledig emissieloze vrachtauto kopen of leasen. Dat is de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET). Per 30 september 2025 zal voor de AanZET 30 miljoen euro beschikbaar zijn. De landelijke subsidieregeling voor bestelauto's was in 2024 voor het laatst beschikbaar. De regeling is gestopt omdat er geen meerkosten meer zijn voor een elektrische bestelbus ten opzichte van een dieselveertuig gedurende de gehele gebruiksduur. Verdere aanschafsubsidies worden daarmee gezien als ongeoorloofde staatssteun.

De gemeente werkt aan de uitrol van voldoende laadinfrastructuur zoals een dekkend openbaar laadnetwerk, kortparkeersnelladers en laadpleinen. Voor de aanleg van laadinfrastructuur op eigen of gehuurd terrein van een ondernemer is de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven Aanschaf (SPRILA) beschikbaar. De aanvraagperiode van deze regeling loopt van 25 maart 2025 tot 12:00 uur vrijdag 19 december 2025 met een budget van 60.952.000 euro.

Een 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 voor het gebruik 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.

Monitoring ontwikkeling laadinfrastructuur en convenant ondernemers

De overgangsregeling waarbij bestelauto's emissieklasse 6 nog tot 2028 toegang hebben tot de ze-zone wordt verlengd tot 2029, hiervoor is het traject gestart door de staatssecretaris van IenW. Totdat dit traject is doorlopen geldt de huidige einddatum van 1 januari 2028 voor bestelauto's met emissieklasse 6. Conform het aangenomen amendement van het CDA ([RIS321427 ZE Kustzone](#)) zal de gemeente de ontwikkeling van de laadinfrastructuur monitoren in aanloop naar 2029. Indien de randvoorwaarde voor voldoende laadcapaciteit voor 2029 niet op orde is, wordt niet overgegaan op de handhaving voor de categorie elektrische bestelauto's vanaf 2029 totdat de laadcapaciteit op orde is.

De gemeente werkt aan een convenant met ondernemers, waaronder de organisaties VNO-NCW, MKB Den Haag en Belangenvereniging Schevenings Havengebied. Hierin worden afspraken gemaakt over de ondersteuning en de uitvoering van de randvoorwaarden voor de overstap naar groener vervoer, waaronder: a. Stimulering gebruik van schone voertuigen, inclusief laad-infrastructuur; b. Verzwaren van het stroomnet en meer snellaadstations nabij bedrijven(terreinen); c. Stimulering van efficiëntere en andere vormen van slimme logistiek; d. Stimuleren koploper pilots voor ondernemers die al eerder in groepsverband willen overstappen naar elektrisch; e. Stimulering en financiële ondersteuning; f. Verkeersmaatregelen (verkeersborden en corridor). Hiervoor wordt een structurele samenwerking opgezet via logistiek070.

Communicatie

Landelijke communicatie

Op dit moment hebben negenentwintig gemeenten in Nederland aangegeven dat zij tussen 2025 en 2028 een zero-emissiezone in gaan voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's. De Haagse communicatie is daarom zo veel mogelijk afgestemd op zowel de communicatie vanuit de samenwerkende andere gemeenten als 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 zijn on- en offline-communicatiecampagnes gevoerd, zijn radiospotjes uitgezonden en is een landelijke informatiewebsite gelanceerd. (www.doehetzero.nl en www.opwegnaarzes.nl)

Haagse 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. Tot aan de uitbreiding van de zero-emissiezone blijft de gemeente communiceren richting de ondernemers met meer informatiebrieven, fysieke campagne (flyeracties, borden op straat), brede onlinecampagnes (social media, nieuwsbrieven en online advertising) en doelgerichte aanpak. Zo zijn er gesprekken gevoerd met ondernemers uit relevante bedrijveninvesteringszones (BIZ'en), zoals de Scheveningse Haven. Ook zijn er gesprekken gevoerd met andere relevante partijen, zoals kerken, ziekenhuizen en (sport)verenigingen. Partijen kunnen altijd terecht voor advies en ondernemers kunnen met vragen over de zero-emissiezone terecht bij de gemeente via het Ondernemersportaal.

Bij de communicatie wordt verder gebruik gemaakt van de website van de gemeente Den Haag ([Den Haag - Zero-emissiezone bestel- en vrachtauto's](#)) en van de website van het Platform Logistiek 070 (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. Ondernemers kunnen via dit platform ook contact opnemen met een logistiek makelaar die hen van persoonlijk advies kan voorzien. Middels het

platform Logistiek 070 wordt de communicatie afgestemd met branche- en ondernemerspartijen uit de sector, o.a. MKB Den Haag, VNO-NCW, Transport en Logistiek Nederland en Evofenedex. Ook is met andere gemeenten in de regio gecommuniceerd om zoveel mogelijk bedrijven, die in Den Haag moeten zijn, te bereiken.

Begin 2023 hebben alle rechtspersonen met een bedrijfsauto en/of bakwagen een persoonlijke brief vanuit de gemeente ontvangen waarbij zij werden voorgelicht over de nieuwe regels die er aan kwamen voor hun voertuig, en de ondersteunende maatregelen die geboden worden. Ook in 2024 hebben *alle* eigenaren van bedrijfs- en vrachtauto's een brief ontvangen. Hierin is ook de voorliggende uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook vermeld. In oktober 2024 hebben alle ondernemers met voertuigen (met emissieklasse 0 tot 4) die per 1-1-2025 niet in de zero-emissiezone in het centrum mogen rijden een aanvullende brief gehad met, naast de ondersteunende maatregelen, ook verwijzing naar de mogelijkheden van het ontheffingenloket.

De gemeente heeft na het inzetten van deze communicatie-instrumenten ook getoetst welke ondernemers in de kustzone moeilijk te bereiken zijn en extra aandacht nodig hadden in de communicatiestrategie. Op basis daarvan zijn de belangrijkste focusgroepen geïdentificeerd en worden aanvullende communicatiemaatregelen ingezet om deze ondernemers te informeren. Onder andere wordt persoonlijk contact opgenomen met speciale en grote ondernemingen in deze kuststrook en komt er een aparte aanpak voor de anderstalige en laaggeletterde ondernemers.

Zienswijze

Het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen, is gepubliceerd in 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. Binnen deze periode zijn **XX** zienswijzen ontvangen. Het rapport in de vorm van de Nota van Beantwoording dat verslag doet van deze inspraakprocedure is als bijlage **XX** bij dit besluit gevoegd. Het vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording van de zienswijzen weer per categorie, opgemaakt uit het totaal van de ingediende zienswijzen.

Den Haag, [Typ tekst](#)

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

Ilma Merx

Jan van Zanen