

# **Nota van beantwoording**

## **Zienswijzen ontwerp verkeersbesluit uitbreiding zero-emissiezone Bestel- en vrachtauto's Den Haag Kuststrook 2025**



## 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                                                      | 10 |
| 1.2.5 Ingediende zienswijzen                                                            | 10 |
| <b>1.3 Samenvatting zienswijzen</b>                                                     | 11 |
| <b>1.4 Reactie en conclusie van het college</b>                                         | 11 |
| <b>1.5 Definitief verkeersbesluit</b>                                                   | 11 |
| 1.5.1 Uitbreiding naar en monitoring van de zero-emissiezone richting de kust           | 12 |
| <b>2. Hoofdstuk: Zienswijze op ontwerp verkeersbesluit uitbreiding zero-emissiezone</b> | 13 |
| <b>2.1 Zienswijzen waarin de uitbreiding van de zero-emissiezone wordt gesteund</b>     | 13 |
| <b>2.2 Zienswijzen over de onderbouwing van de zero-emissiezone</b>                     | 13 |
| 2.2.1. Verbetering luchtkwaliteit/vermindering CO2                                      | 13 |
| 2.2.2. Gevolgen zero-emissiezone voor bedrijven en gemeenschap<br>(evenredigheid)       | 14 |
| 2.2.3 Proportionaliteit                                                                 | 16 |
| 2.2.4. Motivering                                                                       | 17 |
| 2.2.5. Het probleem wordt slechts verplaatst                                            | 17 |
| 2.2.6. Negatieve gevolgen voor het klimaat en milieu                                    | 18 |
| <b>2.3 Zienswijzen over de omvang van de zero-emissiezone</b>                           | 18 |
| <b>2.4 Zienswijzen over alternatieve toelatingseisen</b>                                | 19 |
| 2.4.1. Brandstof                                                                        | 19 |
| 2.4.2. Toelatingseisen voertuigen                                                       | 19 |
| <b>2.5 Zienswijzen over specifieke gevolgen van de zero-emissiezone</b>                 | 20 |
| 2.5.1. Gevolgen voor ondernemers/ondernemingen                                          | 20 |
| 2.5.2. Financiële gevolgen                                                              | 20 |
| 2.5.3. Ondernemers moeten stoppen/gaan failliet/nasleep corona                          | 20 |
| 2.5.4. Gevolgen voor de concurrentie                                                    | 21 |
| 2.5.5. Negatieve gevolgen voor eigenaren die bestelauto particulier gebruiken           | 21 |
| 2.5.6. Negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners                                 | 22 |
| <b>2.6 Zienswijze over moment van invoering</b>                                         | 22 |

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>2.7 Zienswijze over communicatie, participatie en inspraak .....</b>             | <b>23</b> |
| <b>2.8 Zienswijze over een relatie tot andere maatregelen .....</b>                 | <b>23</b> |
| <b>2.9 Zienswijze over elektrisch rijden .....</b>                                  | <b>24</b> |
| 2.9.1. Voertuig is niet beschikbaar.....                                            | 24        |
| 2.9.2. Onvoldoende elektrische voertuigen beschikbaar .....                         | 24        |
| 2.9.3. Levertijd .....                                                              | 23        |
| <b>2.10. Zienswijze over laden.....</b>                                             | <b>25</b> |
| <b>2.11 Zienswijze over flankerend beleid.....</b>                                  | <b>26</b> |
| 2.11.1. Ontheffingen, vrijstellingen en uitzonderingen.....                         | 24        |
| 2.11.2. Subsidie .....                                                              | 27        |
| <b>2.12 Zienswijze over milieuzone, netcongestie, corridor en calamiteiten.....</b> | <b>27</b> |

# 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 was de invoering per 1 januari 2025 van een zero-emissiezone in Den Haag voor bestel- en vrachtauto's. Nu is de aanstaande uitbreiding van de zero-emissiezone richting de kust, voorzien voor 1 januari 2026 op handen. Deze nota van beantwoording geeft de ingediende zienswijzen op het concept verkeersbesluit voor de uitbreiding weer per thema voorzien met de reactie van het college.

De uitbreiding van de zero-emissiezone geldt voor bestelauto's en vrachtauto's. Doel van het verkeersbesluit is dat door het uitbreiden van een zero-emissiezone een verdere reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit in de gemeente 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 verder 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 heeft geleid tot een succesvolle invoering van de zero-emissiezone in het centrum van Den Haag vanaf 1 januari 2025. Hierop volgt nu de aanstaande uitbreiding van de zero-emissiezone richting de kust, voorzien voor 1 januari 2026. Hiermee wordt verdere 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 10 april 2025 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit vrijgegeven voor zienswijzen, dat ten grondslag ligt aan het uitbreiden van de zero-emissiezone per 1 januari 2026. Het besluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 10 april 2025 gepubliceerd. Van 10 april 2025 tot en met 8 mei 2025 kon eenieder via het indienen van een zienswijze een mening geven over het ontwerpbesluit van de gemeente om vanaf 1 januari 2026 de zero-emissiezone uit te breiden richting de kust.

### 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 over de komende zero-emissiezone in het centrum. In oktober 2024 hebben circa 2600 ondernemers met een Euro4 uitstootcategorie bedrijfswagen een extra brief ontvangen over de situatie die van toepassing was voor hun eigen voertuig(en).

In de aanloop naar de zomer van 2025 heeft de gemeente zwaar ingezet op berichtgeving via social media. Daarnaast zijn er bijeenkomsten met Bedrijven Investeringszones georganiseerd in het uitbreidingsgebied om de ondernemers op directe wijze te informeren.

De logistiek makelaar heeft net als in voorgaande jaren ook in 2025 adviezen uitgebracht aan ondernemers in Den Haag, zowel uit de kuststrook als elders in de stad hoe men zich kan voorbereiden op de aanstaande uitbreiding.

Via het Ondernemersportaal in het stadhuis hebben ondernemers gebruik gemaakt van de mogelijkheid om binnen te lopen en antwoord op vragen te krijgen alsmede gericht advies over hoe het aanvragen van ontheffingen bij het landelijk loket gaat.

Via het telefoonnummer van de gemeente (14070) en het mailadres [zero-emissiezone@denhaag.nl](mailto:zero-emissiezone@denhaag.nl) zijn vele vragen binnengekomen van ondernemers en inwoners met betrekking tot de uitbreiding van de zero-emissiezone. Ook via deze weg zijn vragen beantwoord en is er advies gegeven over ontheffingsaanvragen.

### 1.2.3 Milieu- en maatschappelijke effecten

Voorzien wordt dat 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 en de kuststrook 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 (de MKBA) blijkt dat de maatschappelijke baten ruimschoots opwegen tegen de maatschappelijke kosten als gevolg van de uitbreiding van de zero-emissiezone.

#### ***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 20 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 (met een milieuzone in de Scheveningse haven met een corridor) leidt in 2030 tot de volgende effecten op de CO<sub>2</sub>-uitstoot:

- In 2030 is het effect op de verkeersuitstoot van CO<sub>2</sub> ongeveer 14% uitstootvermindering, gerekend over het effectgebied. Naar schatting komt dat overeen met een afname van 7,3 kiloton CO<sub>2</sub> voor 2030.
- De exacte afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal afhangen van de productieketen van brandstof en elektriciteit. In het algemeen geldt dat naarmate meer elektriciteit met duurzame energiebronnen wordt opgewekt, hoe groter de uiteindelijke winst (maximaal 14%).
- De CO<sub>2</sub>-uitstootvermindering treedt voornamelijk op wanneer de ZE-eis geldt, dus vanaf 2029 (ZE-eis bestelauto's). In 2035 is het effect lager door de autonome toename van elektrische voertuigen.

### **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<sub>x</sub>, -1% PM<sub>10</sub>, -7% PM<sub>2,5</sub>, -32% EC.
- Binnen de ZE-zone:
  - Verlaging van de wegbijdrage aan concentraties in de buitenlucht: tot maximaal - 2,08 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> aan de Scheveningseweg en maximaal tot -0,01 µg/m<sup>3</sup> fijnstof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, 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/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> 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.
- Het berekende effect van de corridor, gecombineerd met de effecten van de ZE-zone, is een verwachte verminderde afname van de NO<sub>2</sub>-concentraties en EC-concentraties langs de hele corridorroute vanwege de ZE-uitbreiding. Voor PM<sub>10</sub> kan er vanwege de corridor sprake zijn van een netto toename van concentraties, variërend van 0,01 µg/m<sup>3</sup> tot 0,02 µg/m<sup>3</sup>. Dat komt doordat er vanwege omrijdend verkeer extra fijnstofemissies door slijtage van banden, wegdek en remvoering – dat weegt zwaarder door 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 na afroaming van 50%):

- 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 0,07 en 0,18 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen;
  - Gemiddelde afnames bedragen een tot enkele honderdsten 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 1 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide en Westduinpark & Wapendal en 0,5 mol/ha/j binnen Solleveld & Kapittelduinen.
  - Gemiddelde afnames bedragen 0,04-0,2 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 4 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide. Binnen Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen bedraagt de maximale depositieafname ruim 3 mol/ha/j.
  - Gemiddelde afnames bedragen 0,15 tot 0,6 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.
- In 2035:
  - De maximale depositieafname bedraagt 3,39 mol/ha/j binnen Meijendel & Berkheide, 2,81 mol/ha/j binnen Westduinpark & Wapendal en 2,45 mol/ha/j binnen Solleveld & Kapittelduinen.
  - Gemiddelde afnames bedragen 0,13 tot 0,53 mol/ha/j binnen de drie genoemde Natura 2000-gebieden.
- Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat uitstralingseffecten het grootst kunnen zijn in Solleveld & Kapittelduinen en ook voor Meijendel & Berkenheide aanzienlijk 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 Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 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 Natura 2000-gebieden. Dat betreft de gebieden Meijendel & Berkheijde, 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. Het uitbreiden van de zero-emissiezone is een proportionele maatregel. De maatschappelijke baten wegen ruim op tegen de maatschappelijke kosten.

### ***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-, sport- en woonfunctie ook een bedrijventerreinfunctie. In andere steden worden bedrijventerreinen ook buiten de zero-emissie zonering 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 opgenomen als bijlage bij dit 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 dieselloze voertuigen 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.

### Calamiteitenaanpak

Om de haven bereikbaar te houden bij werkzaamheden of calamiteiten op de corridor zijn afspraken gemaakt die voorzien in goede communicatie, duidelijke omrijdroutes en de mogelijkheid tijdelijk toegang tot de zero-emissiezone toe te staan.

#### 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 is de subsidie AanZET beschikbaar om ondernemers financieel tegemoet te komen voor de aanschaf van uitstootvrije vrachtwagens. Tevens heeft het Rijk een subsidieregeling aangekondigd voor de realisatie van laadinfrastructuur voor logistiek. Er zijn 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 42 zienswijzen ingediend binnen de periode waarin een zienswijze ingediend kon worden. Daarvan zijn 41 zienswijzen ontvankelijk, met 1 zienswijze die was bedoeld als een reactie op een ontvangen waarschuwingsbrief voor het betreden van de zero-emissiezone in het centrum in het eerste kwartaal van 2025. Ten opzichte van de invoering van de zero-emissiezone in het centrum per 1 januari 2025 verschilt de voorziene uitbreiding voor 1 januari 2026 op twee zaken. Ten eerste komt er in de voorziene uitbreiding een corridor die door het uitbreidingsgebied loopt naar de haven. Ten tweede wordt er naast een uitbreiding van de zero-emissiezone ook besloten tot het instellen van milieuzones in de haven en in de corridor. Op beide onderwerpen zijn er zienswijzen ontvangen die in de paragraaf 2.12 worden behandeld.

Net als destijds voor het instellen van de zero-emissiezone valt op dat er een aantal zienswijzen zijn, waarbij ook gelijk bezwaar wordt aangetekend tegen het verkeersbesluit. Het aantekenen van bezwaar is een apart traject dat nog volgt op het definitieve verkeersbesluit. Alle indieners van een zienswijze hebben daarover het informerende bericht ontvangen dat bezwaar maken kan na publicatie van het definitieve verkeersbesluit tot uitbreiding van de zero-emissiezone. Als geste zullen de indieners van zienswijzen een reminder bericht via e-mail ontvangen wanneer het definitieve verkeersbesluit inclusief de bijlagen waarin deze nota van beantwoording is gepubliceerd via het digitale Gemeentebd.

Het college waardeert het dat de indieners hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel tot uitbreiding van de zero-emissiezone. 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 uitbreiding van de zero-emissiezone voor de samenleving en ondernemers. Deels gaat men in op de onderbouwing van de uitbreiding van de 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 nu, of in de nabij toekomst, verder wordt vergroot dan alleen de uitbreiding richting de kust.

De invoeringsdatum van 1 januari 2026 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 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

Het college is ervan overtuigd, dat met het uitbreiden van de 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, en zeker ook het duingebied in de kuststrook, 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 overgangsregeling en vrijstellingen, de landelijke en gemeentelijke ontheffingsmogelijkheden en de beschikbare subsidies dat naar het oordeel van het college de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit uit uitbreiding van de zero-emissiezone 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 2026 uit te breiden.

### 1.5.1 Uitbreiding naar en monitoring van de zero-emissiezone richting de kust

Het college begrijpt dat de nieuwe situatie voor het verkeer in de kuststrook 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 intensief worden geïnformeerd over de uitbreiding van de zone per 1 januari 2026, alsmede de wijze waarop zij zich kunnen voorbereiden. Het college zal erop wijzen dat de eerste paar maanden van 2026 een gedoog- en waarschuwingsperiode zal gelden; eigenaren die het uitgebreide deel van de zero-emissiezone onterecht betreden, krijgen van de gemeente een waarschuwingsbrief.

Daarnaast plaatst de gemeente tijdig nieuwe borden die de uitbreiding van de zero-emissiezone aangeven aankondigen en per 1 januari 2026 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 uitbreiding van de zero-emissiezone.

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

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

Zeven ingediende zienswijzen zijn 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 uitbreiden van de 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 uitbreiden van de 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 uitbreiding van 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 de volksgezondheid belangrijk is.

Een aantal zienswijzen uiten hun twijfel over het effect van de uitbreiding van de zero-emissiezone op de luchtkwaliteit en vermindering van de CO<sub>2</sub>.

#### *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 verkeerbesluit toegevoegd. Onderzoek wijst uit dat het uitbreiden van de zero-emissiezone een positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit en de uitstoot van uitlaatgassen en CO<sub>2</sub>.

### 2.2.2. 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 geven 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 in de stad en de kuststrook. Een aantal ingediende zienswijzen van bewoners gaat in op de zorgen die bewoners hebben dat MKB bedrijven geen goederen en diensten meer zullen leveren binnen de zero-emissiezone. Daarnaast wordt meermaals aangehaald door ondernemers dat ze niet genoeg tijd hebben gehad om zich voor te bereiden, en dat dit zou moeten betekenen dat de ingangsdatum van de uitbreiding 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 om uiteindelijk over te gaan naar uitstootloos. Ondanks dat hierover uitgebreid is gecommuniceerd, zijn de zorgen van de ondernemers in de stad en de kuststrook begrijpelijk.

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

De uitbreiding 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 uitbreiding van de zero-emissiezone naar paragraaf 2.2.4.

Om de invoering van een zero-emissiezone voor alle ondernemers zo haalbaar en betaalbaar mogelijk te laten zijn, hebben het Rijk en de gemeentes verschillende maatregelen getroffen. Den Haag is de eerste gemeente in Nederland die haar zero-emissiezone gaat uitbreiden waarbij eerdere afspraken ook gelden bij de uitbreiding. Bij het uitbreiden van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's dient de gemeente zich te houden aan het geldende landelijk vastgestelde overgangsregime.

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

1. Per 1 januari 2026 moeten alle nieuwe bestelauto's in het uitbreidingsgebied van de zero-emissiezone ZE-aandrijving hebben;
2. Per 1 januari 2026 hebben bestelauto's emissieklasse 4 of lager geen toegang tot de zero-emissiezone. 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 2029;
4. Per 1 januari 2026 moeten alle nieuwe vrachtauto's in een zero-emissiezone ZE-aandrijving hebben;
5. Emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 t/m 31 december 2019 ontheffing te verlenen voor de zero-emissiezone tot 1 januari 2028;
6. Overige emissieklasse 6 bakwagens met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 hebben toegang tot 1 januari 2030;
7. Emissieklasse 6 opleggetrekkers met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 hebben toegang tot 1 januari 2030;

Deze overgangsregeling is destijds tot stand gekomen in overleg met de meest relevante brancheorganisaties en experts. De overgangsregeling is gebaseerd op afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten.

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 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.

Een ontheffing voor een vracht- of een bedrijfswagen voor de zero-emissiezone is ook geldig in de milieuzone in de haven.

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 2026 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 worden ingediend via het landelijke loket en zullen zorgvuldig worden beoordeeld.

### 2.2.3 Proportionaliteit

Een 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 uitbreiding 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 paragraaf 2.5.2.

Voor een uitbreiding van een zero-emissiezone is landelijk afgesproken een minimum aankondigingstermijn te hanteren van 2 jaar. Voor de uitbreiding naar de kust van de zero-emissiezone in Den Haag is hieraan voldaan. Gezien het feit dat veel ondernemers zich al hebben ingesteld op de zero-emissiezone in het centrum en de ruime overgangsregels en vrijstellingen en ontheffingen acht het college de maatregel proportioneel.

#### 2.2.4. Motivering

Een aantal ingediende zienswijzen stelt dat de motivering voor het verkeersbesluit tot uitbreiding 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 uitbreidingsgebied of voor werkzaamheden in een zero-emissiezone een opslag rekenen. Ook wordt er aangegeven, dat het ontbreekt aan een visie op het verkeer van toeristen in de stad, zo ook naar Scheveningen. Aanvullend geeft men aan, dat het onduidelijk is wat de impact van de uitbreiding 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 jaren geleden al milieuzones ingesteld. Deze milieuzones hebben geen daling in het aanbod van en werkzaamheden door vaklieden veroorzaakt. Na de introductie van zero-emissiezones bij 14 gemeenten in 2025 zijn er bij de gemeente Den Haag en de brancheorganisaties geen berichten of signalen ontvangen dat het aanbod van vaklieden is gedaald of dat de prijzen voor werkzaamheden onder invloed van de zero-emissiezones zijn gestegen. In alle zero-emissiegemeenten is de overgang naar zero-emissietransport al zichtbaar.

Voor het busvervoer in Den Haag wordt toekomst apart beleid worden opgesteld met emissie eisen. De uitbreiding van de zero-emissiezone die per 1 januari 2026 ingaat geldt 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 uitbreiding van de zero-emissiezone. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de huidige vervoersbewegingen. Effect van de uitbreiding van de zero-emissiezone op vervoersbewegingen zal vanaf 1 januari 2026 worden bijgehouden en geëvalueerd.

#### 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 de fabricage van batterijen voor elektrische auto's veel milieuschade tot gevolg heeft.

##### *Reactie college:*

Uit onderzoek van TNO (2015 R10386) blijkt dat de CO2 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.

Daarnaast veroorzaakt het boren naar fossiele brandstoffen en de verwerking van de grondstof naar bruikbare brandstof aanzienlijke schade aan het milieu, klimaat, en de leefomgeving rond de verwerkingslocaties.

### 2.2.6. Negatieve gevolgen voor het klimaat en milieu

Een 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 een 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

Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die ingaan op de omvang van de uitbreiding van de zero-emissiezone. Meerdere indieners zien de uitbreiding van de zero-emissiezone als het middel om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. De luchtkwaliteit in Den Haag is slecht, dus het uitbreiden van de zone zou dit probleem aanpakken. Ook noemt men het uitbreiden van de zero-emissiezone een stap naar het autoluw maken van de stad en het verleggen van verkeersbewegingen naar fietsen en lopen.

#### *Reactie college:*

Er is gekozen voor het aangeduide gebied van de uitbreiding omdat dit een logische geografische begrenzing is van de zone, en een goede verkeerskundige afbakening geeft. Hierbij is de afweging gemaakt tussen en optimaal effect op de natuur in de duinen, de luchtkwaliteit en de gezondheid en een aanvaardbaar effect voor ondernemers.

In de 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.

## 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 ombouw van diesel naar waterstof een oplossing zou kunnen zijn.

*Reactie college:*

Nieuwe dieselveertuigen zijn weliswaar schoner dan oudere, maar stoten nog steeds vervuilende stoffen uit die slecht zijn voor de luchtkwaliteit en de gezondheid. Dat geldt ook voor voertuigen op alternatieve schonere brandstoffen zoals HVO.

Het staat inwoners en ondernemers vrij om zelf een dieselveertuig om te laten bouwen naar waterstof of elektrisch.

### 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 is per 1 juli 2024 het centraal loket voor ontheffingen geopend. 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. Indieners zijn van mening dat huur of lease te duur is, en dat subsidieregelingen te summier zijn.

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 via de hardheidsclausule.

Sinds het wegvallen van de BPM vrijstelling voor bedrijfsauto's op diesel per 1 januari 2025 en het toenemende aanbod van elektrische bedrijfsauto's wordt de lease en aanschaf van het elektrische alternatief steeds aantrekkelijker. Nu al is de lange termijn investering, uiteengezet als Total Cost of Ownership (TCO) voor vele soorten bedrijfsauto's zo dat elektrisch gelijk of goedkoper is dan diesel. Dit komt omdat elektrisch veel lagere kosten met zich meebrengt voor brandstof (elektriciteit versus prijs diesel) en onderhoud.

### 2.5.3. Ondernemers moeten stoppen/gaan failliet/nasleep corona

Meerdere zienswijzen geven aan dat de ondernemer zal stoppen met het actief zijn in het gebied van de uitbreiding van de zero-emissiezone, of zal stoppen met de onderneming zelf vanwege de uitbreiding van 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, het ontbreken van oplaadpunten in de eigen buurt waar de ondernemer zijn bus parkeert.

*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.

Daarnaast is het niet kunnen opladen van een voertuig veroorzaakt door netcongestie een grond om hiervoor een ontheffing te krijgen.

#### 2.5.4. 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.

#### 2.5.5. 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.

*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.

### 2.5.6. 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 TCO (total cost of ownership oftewel 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. Daarbij is sinds de invoering van de zero-emissiezone in het centrum van Den Haag en andere gemeenten in 2025 al een toename waar te nemen van het aantal elektrische busjes; de markt zelf beweegt ook naar elektrisch uitstootloos vervoer.

## 2.6 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 investeringskosten voor het MKB. 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. Ten vierde is een indiener van mening dat Euro 6 bedrijfswagens langer moeten kunnen doorrijden zodat er meer tijd is voor de overstap. Tenslotte wordt aangehaald dat de aankondiging van de uitbreiding twee jaar van tevoren is gedaan, terwijl de invoering van de zero-emissiezone in het centrum in 2025 een aankondigingstermijn kende van vier jaar.

*Reactie college:*

Het college begrijpt dat het uitbreiden 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 via de hardheidsclausule. Om ondernemers verder te helpen de overstap te maken naar duurzame voertuigen zijn er diverse stimuleringsregelingen. Dat zijn bijvoorbeeld landelijke subsidies voor de aanschaf of lease van 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 komt er weer een sloopregeling voor bestelauto's. De sloopregeling die eerder gold voor oude bestelwagens vanwege de instelling van de zero-emissiezone in het centrum per 1 januari 2025 leverde uiteindelijk 700 gesloopte

bestelwagens op. De gemeente werkt aan het spoedig beschikbaar stellen van een nieuwe mogelijkheid voor ondernemers om hun oude bestelbus te laten slopen voor een vergoeding. Verder blijven mobiliteitsmakelaars beschikbaar voor een persoonlijk adviesgesprek of wagenparkscan, voor kleine bedrijven en de ondernemingen met een groot wagenpark. Via de website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com) wordt informatie en voorbeelden van duurzame stadslogistiek van Haagse ondernemers gedeeld. En zoals al eerder aangegeven is niet de verwachting dat de offertes voor bewoners van klusbedrijven significant zullen stijgen.

Samenvattend is het college niet van mening dat het uitbreiden van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te vroeg zou zijn. De landelijk afgesproken aankondigingstermijn van 4 jaar geldt voor nieuwe zero-emissiezones. Voor uitbreiding is landelijk een aankondigingstermijn afgesproken van 2 jaar. Voor de uitbreiding naar de kust van de zero-emissiezone in Den Haag is hieraan voldaan.

Van ondernemers mag verwacht worden dat ze anticiperen op toekomstige regelgeving zoals een uitbreiding van een al geldende zero-emissiezone.

Het college acht met alle overgangsregels, vrijstellingen en ontheffingen dit een voldoende aankondigingstermijn.

## 2.7 Zienswijze over communicatie, participatie en inspraak

Eén specifieke zienswijze van een bewonersorganisatie meent niet voldoende te zijn meegenomen in de voorziene komst van een milieuzone en het uitbreiden van de zero-emissiezone naar de kust.

*Reactie college:*

Zoals aangegeven bij paragraaf 1.2.2 is er over de komst van de zero-emissiezone in Den Haag, en de aanstaande uitbreiding uitvoerig gecommuniceerd. De milieuzone in de haven zal slechts een klein aantal inwoners treffen met een particulier voertuig. Voor hen komt net als voor ondernemers in de zero-emissiezone een ontheffingenbeleid voor de milieuzone waarbij coulant met de aanvragen voor een dergelijke ontheffing voor inwoners binnen de milieuzone wordt omgegaan.

## 2.8 Zienswijze over een relatie tot andere maatregelen

Twee zienswijzen wijzen op de relatie met parkeren. 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. Daarnaast geeft een ondernemer aan dat er niet genoeg plek is in de openbare ruimte voor parkeren en laden van alle toekomstige elektrische busjes.

*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.

## 2.9 Zienswijze over elektrisch rijden

### 2.9.1. 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 ontheffingenloket, 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'.

### 2.9.2. 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.

#### *Reactie college:*

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 ontheffingenloket, met daarin vertegenwoordigers van gemeenten en deskundigen adviseert het college in voorkomende gevallen. Het Ontheffingenbeleid regelt de overgangstermijnen. Wanneer een ondernemer kan aangeven dat een zero-emissie variant van een bedrijfsvoertuig door dealers niet geleverd kunnen worden omdat deze nog niet commercieel worden aangeboden, is dit een grondslag om daarvoor een ontheffing aan te vragen. Met deze ontheffing kan de ondernemer doorrijden met het huidige voertuig totdat er wel elektrische variant beschikbaar is. De duur van deze ontheffing wordt per geval bepaald door het ontheffingenloket.

### 2.9.3. 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 uitbreiding van de zero-emissiezone ingaat per 1 januari 2026.

*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. 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, 2026 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.

## 2.11 Zienswijze over flankerend beleid

### 2.11.1. Ontheffingen, vrijstellingen en uitzonderingen

Een aantal 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.

Alle actuele informatie over overgangsregels, vrijstellingen en ontheffingen staan op de landelijke website [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en op de lokale website [www.logistiek070.com](http://www.logistiek070.com).

Er zijn diverse subsidieregelingen en fiscale voordelen voor de aanschaf van elektrische voertuigen en laadinfra. Informatie hier is te vinden op [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl).

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.

Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2026 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 worden ingediend via het landelijke loket en zullen zorgvuldig worden beoordeeld. De inhoud van het ontheffingenbeleid vanaf 2030 wordt op dit moment vormgegeven met de partners van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

### 2.11.2. Subsidie

Een aantal 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 vrachtauto's en schoon bouw materieel, 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 komt er nu weer 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.

## 2.12 Zienswijze over milieuzone, netcongestie, corridor en calamiteiten

Een aantal zienswijzen gaat over het instellen van een milieuzone in de haven van Scheveningen met een corridor. Er wordt op gewezen dat één corridor niet voldoende is in verband met de bereikbaarheid van de haven bij werkzaamheden en calamiteiten. Ook vindt men een enkele corridor onveilig en voorziet men dat er veel wordt omgereden omdat de haven dan alleen via de noordzijde is te bereiken. Verder noemt men de concurrentiepositie en het grote economische belang van de haven voor de stad. Netcongestie wordt genoemd als groot probleem bij het laden van bestelauto's met name na 2030. Ook vraagt men zich af of de haven nog bereikbaar is voor buitenlandse vrachtauto's. Ook vreest men overbelasting van het loket voor het aanvragen van ontheffingen. Tot slot wordt er wederom gewezen op de korte aankondigingstermijn en dat daar landelijk een periode van 4 jaar voor is afgesproken.

*Reactie college:*

Naar aanleiding van overleg met de havenbedrijven en het MKBA-onderzoek naar de gevolgen voor de haven van de uitbreiding van de zero-emissiezone is besloten om van de haven een milieuzone te maken met toegang via een corridor. Dit is vooral van belang voor ná 2030, immers dan moeten alle voertuigen in een zero-emissiezone uitstootvrij zijn en geldt er geen overgangsregeling meer. Tot aan 2030 voorziet het college geen grote problemen omdat een groot deel van de niet-emissievrije voertuigen dan nog toegang heeft tot de zero-emissiezone. Uit de MKBA blijkt dat er na 2030 voor een aantal transportstromen van een naar de haven nog onvoldoende uitstootvrije alternatieven zijn. Dat geldt met name voor koel-vriestransport. De milieuzone in de haven in plaats van een zero-emissiezone biedt dan uitkomst.

Voor de route van de corridor is gekeken naar welke routes nu gebruikt worden en de herziening van het netwerk van regionale en stedelijke hoofdroutes die de gemeente momenteel voorbereidt. Andere routes zijn minder logisch omdat die door dichtbebouwde woongebieden lopen, onnodig lang zijn en/of nu al weinig gebruikt worden. Er is niet gekozen voor een tweede of derde corridor vanwege de mogelijkheid om dan via de corridors dwars door de zero-emissiezonen te rijden. Wat een deel van het gewenste effect van de zone teniet zou doen. Om de haven bereikbaar te houden bij werkzaamheden of calamiteiten op de corridor zijn afspraken gemaakt die voorzien in goede communicatie, duidelijke omrijdroutes en de mogelijkheid om tijdelijk toegang tot de zero-emissiezone toe te staan. Belangrijk om daarbij te vermelden is het feit dat het meeste vervoer richting de haven gebeurt met EURO6 vrachtwagens en EURO6 bestelwagens, en die mogen buiten de corridor om ook de zero-emissiezone in tot 1 januari 2029 voor EURO6 bestelwagens en 1 januari 2030 voor EURO6 vrachtwagens.

Ten aanzien van netcongestie wordt opgemerkt dat recente prognoses uitwijzen dat de gemeente op koers liggen om zowel in 2025, 2026 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. Indien een ondernemer toch onvoldoende laadmogelijkheid heeft in verband met netcongestie kan een ontheffing worden aangevraagd.

De landelijk afgesproken aankondigingstermijn van 4 jaar geldt voor nieuwe zero-emissiezones. Voor uitbreiding is landelijk een aankondigingstermijn afgesproken van 2 jaar. Voor de uitbreiding naar de kust van de zero-emissiezone in Den Haag is hieraan voldaan. Het college acht met alle overgangsregels, vrijstellingen en ontheffingen dit een voldoende aankondigingstermijn.