

**Datum**

26 november 2024

Ons Kenmerk

DSB/10815492

RIS320645

Geamendeerd voorstel van het college inzake Uitbreiding zero-emissiezone

Samenvatting

In het huidige coalitieakkoord, Haags akkoord 2023-2026, is aangegeven om een zero-emissiezone te realiseren voor stadslogistiek langs de kuststrook ingaande op 1 januari 2026. Dit betekent een uitbreiding van de zero-emissiezone in het centrum. Dit is belangrijk voor gezondheid, natuur en klimaat. Voor de uitbreiding van de zero-emissiezone is een verkeersbesluit nodig. Het college is daarvoor bevoegd gezag en is van plan in 2025 dit besluit te nemen. Het college heeft eerder toegezegd besluitvorming hierover eerst aan de raad voor te leggen.

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 Den Haag, 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 van de haven een corridor een milieuzone in plaats van een zero-emissiezone te maken.

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, wordt de suggestie overgenomen voor een milieuzone ter plaatse van het havengebied met een corridor. Voor het havengebied geldt dan niet het regiem van een zero-emissiezone, maar van een milieuzone voor diesel personen-, bestel- en vrachtauto's. Ter plaatse van de corridor geldt dan het regiem van een milieuzone voor diesel vrachtauto's. Op die manier kan wel een bijdrage worden geleverd aan het aanpakken van de luchtkwaliteit, de CO₂ en de stikstofdepositie. Daarmee is de Scheveningse Haven niet als eerste Nederlandse zeehaven gehouden om al volledig zero-emissie te zijn vanaf 2030, maar loopt het in de pas met het regiem wat geldt op de Maasvlakte. De voorgestelde corridor is in lijn met het plan van aanpak vrachtverkeer Scheveningen Haven. Knelpunten op de Westduinweg voor verkeersveiligheid worden actief gemonitord.

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. Het college is van mening dat met het verkeersbesluit waarin een milieuzone voor de Haven met een corridor is opgenomen, en met de Haagse ontheffingsmogelijkheden en landelijke vrijstellingen een evenwichtige afweging is gemaakt tussen algemene klimaat-, milieu- en gezondheidsbelangen en individuele belangen van ondernemers.

Toelichting

Aanleiding

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 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.

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 vormt een bedreiging voor de natuur in en om Den Haag. Binnen de gemeentegrenzen bevinden zich drie Natura2000-gebieden. Dat gaat om de duingebieden: Meijndel & Berkheijde, het 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 de verbetering van de kwaliteit van deze natuurgebieden. Tot zulk een verbetering is de overheid wettelijk verplicht zo lang de Natura2000-gebieden niet in een goede staat van instandhouding verkeren. Gegeven de huidige overschrijding van de Kritische Depositiewaarde (KDW) is – om aan de wettelijke instandhoudingsverplichting te voldoen – een reductie van de stikstofdepositie noodzakelijk.

Tot slot staat Den Haag ook voor de uitdaging van het realiseren van genoeg woningen en infrastructuur voor haar inwoners. Hiervoor is het noodzakelijk dat de vergunningverlening niet vastloopt. De uitbreiding van de zero-emissiezone kan daarbij ruimte bieden door de vermindering van stikstofdepositie op de Natura2000-gebieden. Een deel van deze vermindering draagt bij aan natuurherstel. Een ander deel kan naar verwachting via de provinciale stikstofbank gebruikt worden voor de vergunningverlening bij gemeentelijke woningbouwprojecten.

Effecten klimaat, luchtkwaliteit en stikstofdepositie

De effecten van de aangekondigde uitbreiding van zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in 2026 zijn onderzocht door Royal Haskoning DHV. De resultaten daarvan zijn eerder gedeeld met de raad (RIS314088, januari 2023). In dit onderzoek is nog uitgegaan van een kleinere omvang van de zero-emissiezone, waardoor onderstaande effecten een onderschatting zijn. Voor het definitieve verkeersbesluit worden de effecten nog geactualiseerd omdat daarvoor moet worden uitgegaan van de meest actuele gegevens en modellen.

Het effectonderzoek naar uitbreiding van een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de kuststrook van de gemeente Den Haag, leidt op basis van de gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen en invoergegevens tot de volgende conclusies:

- De uitbreiding van de zero-emissiezone heeft in 2030 binnen de zone een vermindering van de uitstoot van NO_x, NH₃ (Ammoniak), PM₁₀, PM_{2,5}, EC (roet) en CO₂ door het wegverkeer tot gevolg. Uitstoot verwijst naar de hoeveelheid verontreinigende stoffen die vrijkomt bij een bepaalde bron. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder zero-emissiezone gaat het voor NO_x om 34% afname, voor NH₃ om 13 %, voor PM₁₀ 2 %, voor PM_{2,5} 8%, voor EC 34% en voor CO₂ om circa 20 %.
- De zero-emissiezone voor de kuststrook heeft in 2030 binnen de zone een vermindering van de bijdrage van het *wegverkeer* aan vooral de concentraties NO₂ en EC (roet) tot gevolg. Concentratie verwijst naar de hoeveelheid verontreinigende stoffen die daadwerkelijk in de lucht aanwezig zijn op een bepaalde plaats en tijd. Ten opzichte van de situatie in 2030 zonder zero-emissiezone gaat het op de berekende locaties voor NO₂ om een berekende vermindering van 5 tot 25% en voor EC om een afname van 5 tot 10%.
- De uitbreiding van de zero-emissiezone leidt tot een reductie van stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Afnames zijn gemiddeld het hoogst in het gebied Westduinpark & Wapendal (gemiddeld 1 tot 5 mol/ha/j). Het gebied Meijendel & Berkheide heeft vanwege de ligging dicht tegen de N440 de grootste maximale afnames (maximaal 10 tot 28 mol/ha/j). Het uitbreidingsgebied van de zero-emissiezone verbindt de bestaande zero-emissiezone met de kust, waardoor omrijdeffecten in mindere mate aan de orde zijn, of mogelijk zijn uit te sluiten. Uitstralingseffecten zijn wel te verwachten, die leiden buiten de zero-emissiezone tot minder uitstoot en lagere concentraties vanwege het wegverkeer.
- Het uitbreidingsgebied van de zero-emissiezone verbindt de bestaande zero-emissiezone met de kust, waardoor omrijdeffecten in mindere mate aan de orde zijn, of mogelijk zijn uit te sluiten. Uitstralingseffecten zijn wel te verwachten, die leiden buiten de zero-emissiezone tot minder uitstoot en lagere concentraties vanwege het wegverkeer.
- Het is niet waarschijnlijk dat een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's negatieve geluidseffecten zal hebben op wegen waar niet harder dan 50 km/u wordt gereden. Omdat voertuigen zonder verbrandingsmotor geen motorgeluid maken, zal het geluid waarschijnlijk afnemen. Er is echter nog wel bandengeluid. De totale geluidsvermindering hangt af van de snelheid: bij 50 km/u zal de vermindering niet merkbaar zijn. Bij lagere snelheden en bij piekgeluiden (zoals een enkele auto die voorbijrijdt) kan het geluid meer afnemen, met ongeveer 3 tot 4 dB. Ter vergelijking, een afname van 3 dB betekent dat de totale geluidsenergie wordt gehalveerd.

Het invoeren van een zero-emissiezone betekent een transitie richting het slimmer plannen en bundelen van vervoersstromen, 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 vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig positievere effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder geeft, en overstap van bedrijfsauto op personenauto minder positieve effecten en zo tegen elkaar wegvallen, kunnen de in dit onderzoek beschreven effecten als representatief verondersteld worden. Hiermee is aangetoond dat deze maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de uitstoot van koolstofdioxide, fijnstof en stikstofoxiden en dus aan het bereiken van de doelstelling uit het Klimaatakkoord, de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en ons actieplan Aanpak Schoon Vervoer (RIS303606).

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 Meijndel & Berkheijde, het Westduinpark & Wapendal en Solleveld & Kapittelduinen. Deze reductie van de stikstofdepositie komt ten goede aan het natuurherstel en kan daarnaast voor een deel gebruikt worden om te salderen voor de stikstofuitstoot van de Haagse bouw- en infrastructurele projecten. Het voornemen is om 50% van de verminderde depositie in te zetten voor natuurherstel en 50% voor de bouwopgave. Het college is in overleg met de Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst Haaglanden, die het bevoegd gezag zijn voor de vergunningverleningen ontheffingen in het kader van de Wet Natuurbeheer. De provincie heeft als uitvloeisel daarvan een zogenaamde Doelenbank opgericht, waarbinnen vrijkomende stikstofruimte kan worden geregistreerd en kan worden ingezet voor toekomstig gebruik. Het College van Gedeputeerde Staten heeft aangegeven dat zij geen bezwaar zien in het gebruik van de stikstofruimte van de zero-emissiezone voor het extern salderen van (woningbouw) projecten in Den Haag. Het gebruik van stikstofruimte als gevolg van een zero-emissiezone in combinatie met een doelenbank is nieuw in Nederland. De praktijk moet uitwijzen in hoeverre dit uiteindelijk juridisch houdbaar is. Zolang het Rijk geen beleid heeft waarmee, met enige zekerheid, de natuurdoelen behaald worden blijft het risico van succesvolle juridische bezwaarprocedures bestaan.

In de brief die zeer binnenkort naar de raad komt, over de voortgang van de stikstofaanpak, staat een nadere onderbouwing van de noodzaak voor aanvullende stikstofruimte. Dit gaat met name om de bouwopgave, de verbetering van het gebruik van walstroom en natuurherstel.

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 en 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 bedrijventerreinfunctie, ook een retail-, horeca- en woonfunctie. In andere steden worden deze gebieden buiten de zonering gehouden.

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). 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-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd (zie bijlage I) met betrekking tot de uitbreiding van de zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's naar de kuststrook. 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 monetaire kosten door verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat, voor het bedrijfsleven en de gemeente Den Haag. Door een uitbreiding van de zero-emissiezone, liggen de baten ruim viermaal hoger dan de kosten.

Economische effecten Scheveningse haven

Aanvullend onderdeel van de MKBA is een kwalitatieve verdiepende studie naar economische effecten van invoering 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 vrachtvoertuigen 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 huidige overgangsregelingen expireren) een knelpunt kunnen vormen. Dit knelpunt is er niet op het moment dat de zero-emissiezone per 1 januari 2026 zal ingaan aangezien dan nog schone dieselveertuigen in de zone kunnen rijden.

Milieuzone Scheveningse haven en corridor

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 Den Haag, 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, wordt de suggestie overgenomen voor een milieuzone ter plaatse van het havengebied met een corridor. Voor het havengebied geldt dan niet het regiem van een zero-emissiezone, maar van een milieuzone voor diesel personen-, bestel- en vrachtauto's. Ter plaatse van de corridor geldt dan 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 diesel vrachtauto's komt voort uit praktische overwegingen in verband met de beschikbaarheid van juridisch toegestane bebording. De toekomstige milieuzone heeft gevolgen voor bewoners van de Haven, aangezien zij dan moeten gaan voldoen aan de milieueisen. De verwachting is dat het gaat om een dertigtal personenauto's waarvan het gros camperwagens zijn. In de uitwerking zal gekeken worden hoe hier verder mee om te gaan.

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 significanter. In een gevoeligheidsanalyse, uitgevoerd door Royal HaskoningDHV, is aangetoond dat het uitzonderen van de Haven niet leidt tot een extra toename van stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden vanwege omrijdeffecten.

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.

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. Gezien die ontwikkeling wordt een corridor voorgesteld 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.

Aldus, om rekening te houden met de belangen van ondernemers in de Scheveningse haven wordt het havengebied buiten de zero-emissiezone gelaten en wordt voorgesteld een corridor in te stellen door de zero-emissiezone van en naar het havengebied via de Houtrustweg naar de N440. Dit gaat in overleg met belanghebbenden en wordt definitief gemaakt voor het definitieve verkeersbesluit. In geval van een calamiteit op de corridor moet er altijd een alternatief beschikbaar zijn.

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 2026 er 45 niet meer in de uitgebreide zero-emissiezone rijden zonder ontheffing en vanaf 2030 moeten alle vrachtauto's uitstootvrij zijn om binnen de zero-emissiezone te mogen rijden.

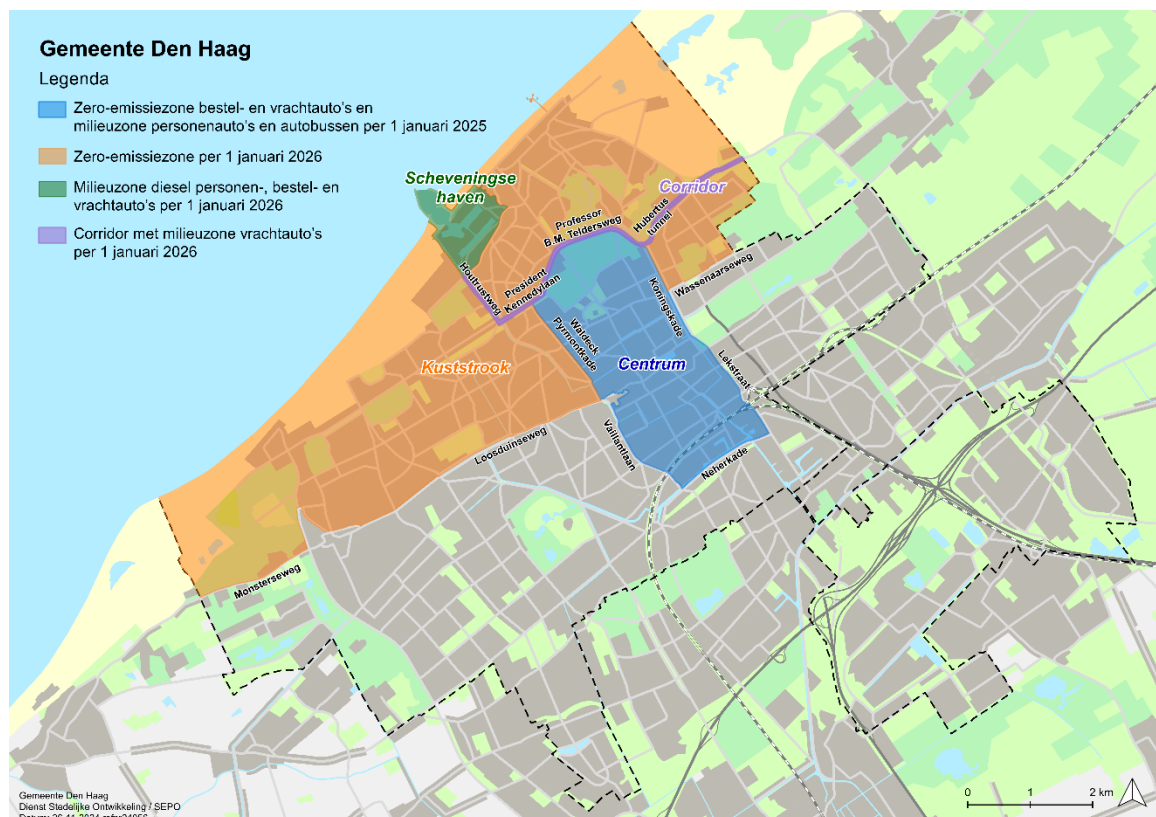
Daarnaast waren in juli 2024 in heel Den Haag 23.867 bedrijfsauto's geregistreerd. Binnen de voorziene uitbreiding van de zero-emissiezone stonden 4491 bedrijfsauto's geregistreerd. Hiervan mogen er vanaf 2026 794 (emissieklasse 0 t/m 4) in beginsel niet zonder ontheffing in de zero-emissiezone rijden. Vanaf 2028 moeten alle bedrijfsauto's uitstootvrij zijn om in de zero-emissiezone te mogen rijden.

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 waardoor er extra stikstofdepositie wordt verminderd in natuurgebieden die te maken hebben met te veel stikstofdepositie en een overschrijding van de Kritische Depositiewaarde (KDW). 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 altijd begrensd moet worden door doorgaande wegen om het verkeer niet in een fuik te laten terechtkomen bij het naderen van de zone. 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) wordt ook een deel van het Benoordenhout bij de zero-emissiezone getrokken. Daarmee is voldaan aan de aangenomen motie (gemeenteraad van 30 maart 2023, J6 GL, RIS315065), 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, het Telderstracé maakt vanaf dan ook onderdeel uit van de zone.

Om rekening te houden met de belangen van ondernemers in de Scheveningse haven wordt het havengebied buiten de zero-emissiezone gelaten en wordt voorgesteld een corridor in te stellen door de zero-emissiezone van en naar het havengebied, zie voorgaande tekst.



Figuur 1

Toelatingscriteria en landelijke overgangsregeling en vrijstellingen

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

Gemeentelijk ontheffingenbeleid

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 gemeentelijke ontheffingen om in bepaalde situaties de ondernemers extra te ondersteunen. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat we 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 gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt. Door middel van het Centraal Loket is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld.

Stimuleringsmaatregelen en ondersteuning

De gemeente Den Haag kent een subsidieregeling voor de demontage van oude bedrijfsauto's voor ondernemers met een totaal budget van 2,5 miljoen en een looptijd tot maart 2025 (Subsidieregeling demontage bestelauto's ondernemers Den Haag 2024: RIS318565). Gekeken wordt naar een voortzetting van deze of een aangepaste subsidieregeling na maart 2025. 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 Aanschafsubsidiegeregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET). Het Rijk maakt nog bekend hoeveel subsidie daar in 2025 voor beschikbaar is. De landelijke subsidieregeling voor bestelauto's is in 2024 voor het laatst beschikbaar. De regeling stopt, omdat er geen meerkosten meer zijn voor een elektrische bestelbus ten opzichte van een dieselvoertuig gedurende de gehele gebruiksduur. Verdere aanschafsubsidies worden daarmee gezien als ongeoorloofde staatssteun.

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.

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/bedrijven).

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 en de uitbreiding. Nog tot na invoering van 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 bedrijven investeringszones (BIZ'en), en de Scheveningse haven. Ook zijn er gesprekken gevoerd met andere relevante partijen, zoals kerken, ziekenhuizen en (sport)verenigingen. 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](http://DenHaag-Zero-emissiezonebestel-envrachtauto'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 voorziet. 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 worden voorgelicht over de nieuwe regels die er aan komen 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 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 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 hebben in de communicatiestrategie. Op basis daarvan zijn de belangrijkste focusgroepen geïdentificeerd en zijn en worden aanvullende communicatiemaatregelen ingezet om deze ondernemers te informeren. Zo wordt persoonlijk contact opgenomen met speciale en grote ondernemingen in deze kuststrook en komt er een aparte aanpak voor de anderstalige en laaggeletterde ondernemers.

Vervolg

Voor de bespreking in uw raad is het college graag bereid desgewenst technische vragen te beantwoorden. Indien uw raad instemt met het voorstel zal het college een conceptbesluit vrijgeven voor inzage en zienswijzen. Ter informatie is een voorbeeld van het concept verkeersbesluit opgenomen als bijlage. Op basis daarvan zal een al dan niet aangepast definitief verkeersbesluit worden genomen met in een nota van beantwoording de reactie van het college op de zienswijzen. Het college voorziet een definitief verkeersbesluit voor de zomer van 2025. In de tussentijd worden de voorbereidingen voortgezet, om tijdig de zero-emissiezone te kunnen laten ingaan.

Besluitvorming

Gezien het vorenstaande, stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 26 november 2024,

besluit:

- I. ter beperking van de emissie van broeikasgassen, stikstofverbindingen en het negatieve effect van luchtvervuiling op de volksgezondheid, in te stemmen met het voornemen van het college om een verkeersbesluit te nemen voor een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's nabij de kust per 1 januari 2026;
- II. in te stemmen met het voornemen van het college om het ontheffingenbeleid en de aanvraagprocedure gelijkloidend te laten zijn aan die van de zero-emissiezone centrum;
- III. in te stemmen met het voornemen van het college dat de Scheveningse haven niet wordt opgenomen in de zero-emissiezone maar in plaats daarvan een milieuzone krijgt voor diesel vrachtverkeer, diesel personenvervoer en diesel bedrijfsauto's en het havengebied middels een corridor bereikbaar blijft;
- IV. in te stemmen met het voornemen van het college om nog nadere afspraken te maken met de Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsdienst Haaglanden over het opnemen van een deel van de vrijgekomen stikstofruimte in de provinciale Doelenbank en de wijze waarop deze ingezet kan worden;
- V. in te stemmen met het voornemen van het college om de communicatie over de uitbreiding van de zero-emissiezone voort te zetten met extra aandacht voor ondernemers die moeilijk te bereiken zijn.
- VI. ***het college op te dragen de (geëvalueerde) 'Subsidieregeling demontage bestelauto's ondernemers Den Haag 2024' hernieuwd open te stellen. En besluit voor deze heropening financiële middelen apart te zetten uit a) de Enecomiddelen, b) de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK SLA) en c) het Cofinancieringsfonds.**

Hierbij wordt voor de ophoging van het subsidieplafond – vanwege de afhankelijkheid van Rijksfinanciering – een marge aangehouden van minimaal 1.000.000,- tot maximaal 1.500.000,- euro.

- VII. *de verplichting om over te gaan naar elektrische bedrijfswagens gaat op zijn vroegst in vanaf 2029 in plaats van 2028;**
- VIII. *de gemeente monitort de ontwikkeling van de laadinfrastructuur 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;**
- IX. *de gemeente werkt aan een convenant met ondernemers, waaronder de organisaties VNO-NCW, MKB Den Haag en Bedrijven Scheveningen Haven. 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 een overlegplatform.**

***Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 13 februari 2025.**

De griffier,

De voorzitter,