

## Gemeente Delft, verkeersbesluit binnenstad, invoering nul-emissiezone Delft 2025

Nr. 5986408

Burgemeester en Wethouders van Delft,

### Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap en dat deze bevoegdheid op grond van het gewijzigde mandaatbesluit van 27 september 2011 is gemandateerd aan de gemeentedirecteur, waarbij onder mandaat is verleend aan de assetmanager Gebiedsbeheer bij afdeling Beheer Openbare Ruimte;
- artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) ingevolge het plaatsen en verwijderen van de in dit artikel genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- krachtens artikel 14 van het BABW wordt de plaatsing van onderborden, zoals bedoeld in artikel 8, lid 2 en lid 3 van het BABW, in het betrokken verkeersbesluit tot uitdrukking gebracht;
- artikel 24 BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie;
- de Klimaatwet inzake het stellen van bindende doelen om de nationale uitstoot van broeikasgassen met 49% te verminderen in 2030 en met 95% in 2050 ten opzichte van het niveau van 1990, het opstellen van vijfjaarlijkse Klimaatplannen, en het bevorderen van samenwerking tussen verschillende overheidslagen, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers om deze klimaatdoelen te realiseren;
- de Green Deal ZES inzake afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en andere organisaties om de logistieke impact op steden te verminderen door het bevorderen van schone en slimme stadslogistiek;
- Energie neutraal 2050 - Uitvoeringsprogramma 2017-2020 inzake de ambitie om de gemeente Delft in 2050 energie- of CO<sub>2</sub>-neutraal te krijgen deels middels samenwerking met lokale bedrijven en instellingen om energiebesparende maatregelen te implementeren;
- Mobiliteitsplan Delft 2040 inzake het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de binnenstad en het geleidelijk toewerken naar een emissieloze stadsdistributie;
- Omgevingsvisie Delft 2040 inzake te streven naar een duurzame invulling van mobiliteit en een aantrekkelijk leefbaar centrum;
- Actieplan geluid 2020-2022 inzake het verminderen van de overlast van vrachtverkeer;
- Protocol Logistiek inzake het reduceren van zwaar en lang vrachtverkeer in de binnenstad;
- Verordening ontheffingverlening autoluwplusgebied inzake de huidige stand van zaken omtrent verlening van vrijstelling of ontheffing voor voertuigen voor het gebruik van het voetgangersgebied "autoluw-plus";
- het Verkeersbesluit Milieuzone Delft inzake het reguleren van toegang voor voertuigen om de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden te verbeteren;
- het Verkeersbesluit Logistieke Zone Delft inzake het beperken van zwaar en lang vrachtverkeer in de binnenstad om overlast te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren.

### Overwegende dat:

- dit verkeersbesluit betrekking heeft op een nul-emissiezone gelegen in alle straten die als autoweg kunnen worden gekenmerkt in de wijk binnenstad, waarbinnen een selectief toelatingsbeleid voor (bedrijfs)voertuigen zal gelden op basis van de milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen die deze voertuigen veroorzaken, en dat dit gebied, inclusief de 11 toegang- en uitgangswegen, is weergegeven op de kaart die als bijlage 1 aan dit besluit is gehecht;
- de keuze voor de contouren van de nul-emissiezone is gebaseerd op de ruimtelijke inpasbaarheid en het effect op de bereikbaarheid, met als doel een gelijk speelveld te creëren tussen ondernemers in het gebied, waarbij de zone duidelijk herkenbaar is voor weggebruikers en van voldoende omvang is om voertuigen efficiënt in te zetten;

- bij het vaststellen van de contouren van de nul-emissiezone nadrukkelijk rekening is gehouden met het behoud van ongehinderde toegang tot cruciale verkeersaders zoals de N470, A4, en A13, om te garanderen dat bedrijventerreinen, kantoren en belangrijke winkelgebieden buiten het centrum, zoals De Hoven en Leeuwenstein, vlot bereikbaar blijven voor alle soorten bedrijfs- en vrachtwagens, en zodoende de doorstroming niet wordt belemmerd tussen deze economische knooppunten;
- de contouren van de nul-emissiezone in Delft zorgvuldig zijn bepaald met inachtneming van de kaarten van de Atlas Leefomgeving, om direct de luchtkwaliteit te verbeteren en emissies in het dichtbebouwde en verkeersrijke stadscentrum te reduceren, waar luchtvervuiling hoger is, en dat door de nul-emissiezone in dit specifieke gebied te implementeren, de gemeente Delft zich richt op een zone waar de impact van emissievrije voertuigen het grootst zal zijn;
- op grond van artikel 15, eerste lid van de WVV 1994 een verkeersbesluit moet worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- het gewenst is, uit oogpunt van
  - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVV 1994);
  - het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (artikel 2 lid 3 sub a WVV 1994);
  - en het bevorderen van de leefbaarheid door het stimuleren van duurzame en veilige mobiliteit en het verbeteren van de lucht- en geluidskwaliteit zoals omschreven in het Mobiliteitsplan Delft 2040;
- het in de gemeente Delft gewenst is om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone in te voeren waarin slechts nul-emissie voertuigen voor het bedrijfs- en vrachtverkeer worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de landelijke overgangsregeling;
- in Delft het toenemende aantal vrachtwagens en bedrijfsauto's dat de binnenstad betreedt, heeft geleid tot diverse uitdagingen, waarbij deze voertuigen essentieel zijn voor de bevoorrading van winkels, horeca, kantoren en bouwplaatsen, maar tegelijkertijd bijdragen aan een afname van de bereikbaarheid en economische vitaliteit, alsmede een toename van schadelijke stoffen, geluidsoverlast, gezondheidsschade, en een afname in leefbaarheid en veiligheid, en dat in reactie hierop de focus in de toekomstige logistiek van Delft gericht is op het gebruik van grote voer-/vaartuigen via de autosnelwegen of de Schie voor de aanvoer van goederen, terwijl de distributie binnen de stad zal plaatsvinden met kleinere, efficiëntere logistieke eenheden zoals vrachtfietsen en kleine emissieloze vrachteenheden onder 3,5 ton, en in sommige gevallen per elektrische boot, waarbij de gemeente Delft deze ontwikkeling reeds ontmoedigt met de invoering van het Protocol Logistiek, dat een logistieke zone in de binnenstad oplegt, en binnen deze logistieke zone een regulering voor zwaar verkeer geldt;
- in het kader van de nul-emissiezone in Delft diverse voordelen te verwachten zijn die een positieve impact zullen hebben op de lucht- en geluidskwaliteit, duurzamer energiegebruik, de leefbaarheid in de stad, en de economische vitaliteit van de stad;
- door het invoeren van de nul-emissiezone de doelstellingen van de WVV 1994, zoals eerder genoemd, worden gediend, en dat het invoeren van de nul-emissiezone een van de maatregelen is die zijn opgenomen in het Klimaatakkoord, waardoor het een essentieel onderdeel vormt van het Nederlandse klimaatbeleid, en het tevens een geschikt instrument is om het milieu-/luchtkwaliteitsdoel alsmede de reductie van uitstoot van broeikasgassen te bereiken, en ondanks de voortgang in het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland, de Atlas Leefomgeving aan toont dat de concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>2.5</sub> en PM<sub>10</sub>) in veel stedelijke gebieden boven de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie blijven, waarbij de emissie van deze stoffen een aanzienlijk risico voor de volksgezondheid blijft vormen, zoals gesteld in het wetenschappelijk onderzoek "WHO global air quality guidelines", dat als bijlage 4 aan dit besluit is gehecht, en deze verontreinigende stoffen zijn gekoppeld aan ademhalingsproblemen en hart- en vaatziekten, met extra kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, en mensen met bestaande luchtweg- of hart- en vaatproblemen, die een verhoogd risico lopen op gezondheidscomplicaties door blootstelling aan deze vervuiling;
- specifiek in het gehele centrum van Delft een NO<sub>2</sub>-waarde wordt gemeten van boven de 20 µg/m<sup>3</sup>, terwijl de WHO-advieswaarde onder de 10 µg/m<sup>3</sup> ligt, en voor PM<sub>10</sub> een waarde van boven de 17 µg/m<sup>3</sup> wordt gemeten, tegenover de WHO-advieswaarde van onder de 15 µg/m<sup>3</sup>, en dat de PM<sub>2.5</sub>-waarde met meer dan 9 µg/m<sup>3</sup> de WHO-advieswaarde van onder de 5 µg/m<sup>3</sup> overschrijdt, en deze waarden, afkomstig van de Atlas Leefomgeving, de noodzaak benadrukken van de invoering van een nul-emissiezone om de luchtkwaliteit in Delft te verbeteren en de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen;
- voertuigemissies, met name van dieselvrachtwagens en bedrijfsauto's, aanzienlijk bijdragen aan de verspreiding van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>2.5</sub> en PM<sub>10</sub>) in de lucht, en uit onderzoek

van Buck Consultants van 17 december 2019 blijkt dat de invoering van nul-emissiezones kan leiden tot een significante afname van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en fijnstof, waarbij specifiek een reductie van NOx-uitstoot met 41% in 2025 en 44% in 2030 ten opzichte van 2019 wordt verwacht, en de vermindering van fijnstof (PM10) aanzienlijk is, met een reductie van 37% in 2025 en 44% in 2030 ten opzichte van 2019, en dat dit onderzoek als bijlage 5 aan dit besluit is gehecht;

- de huidige staat van geluidskwaliteit in de binnenstad significante uitdagingen vertoont, grotendeels veroorzaakt door wegverkeer, en volgens het Actieplan Geluid 2020-2022 en de Geluidkaart Wegverkeer voor Delft in de geluidbelastingsklassen van 55-59 dB, 60-64 dB, en 65-69 dB respectievelijk 22.700, 18.600, en 6.500 bewoners worden blootgesteld aan verhoogde geluidsniveaus door stedelijk wegverkeer, wat leidt tot 13.269 mensen die geluidshinder ervaren en 5.677 ernstig gehinderden, en deze cijfers de noodzaak benadrukken van het verminderen van geluidsoverlast door het terugdringen van vrachtwagens en bedrijfswagens met een luide verbrandingsmotor, wat de urgentie van een nul-emissiezone in Delft voor een stillere, gezondere leefomgeving onderstreept;
- deze maatregel onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen, en de invoering van de nul-emissiezone aansluit bij de ambitie van de gemeente Delft om de CO2-uitstoot te verminderen, met als specifiek doel een reductie van 50% in 2030 ten opzichte van de niveaus van 1990, wat neerkomt op een reductie van 43% ten opzichte van de niveaus van 2014, als onderdeel van de bredere route naar energieneutraliteit in 2050;
- vrachtverkeer aanzienlijk bijdraagt aan de CO2-uitstoot in Delft en Nederland, en volgens cijfers van het CBS van 15 april 2024 vrachtverkeer verantwoordelijk is voor ongeveer 25,8% van de totale CO2-uitstoot door wegverkeer, en elektrische motoren aanzienlijk minder CO2 uitstoten in vergelijking met verbrandingsmotoren, wat een belangrijke bijdrage levert aan de vermindering van de totale uitstoot, en dat door het instellen van nul-emissie zones de uitstoot van broeikasgassen door bestel- en vrachtauto's wordt verminderd, wat op termijn bijdraagt aan het verminderen van de effecten van klimaatverandering;
- door een verbeterde luchtkwaliteit en minder geluid en uitstoot van bedrijfs- en vrachtauto's met verbrandingsmotoren de binnenstad een aangenamere, toegankelijke en schonere stadsomgeving wordt, en onderzoek van het International Transport Forum heeft aangetoond dat een verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder bijdragen aan toenemende actieve mobiliteit, waarbij dit onderzoek als bijlage 6 aan dit besluit is gehecht, en de nul-emissiezone hiermee de visie van de gemeente Delft ondersteunt om een meer voetganger- en fietsvriendelijke stad te creëren, wat een cruciaal onderdeel vormt van een duurzame en leefbare toekomst voor de stad;
- de invoering van deze nul-emissiezone aansluit op een breder pakket van lokale maatregelen, omtrent het beperken van de impact van logistiek op de leefbaarheid in de gemeente Delft, onder meer bestaande uit:
  - de implementatie van maatwerk in distributie en het Protocol Logistiek Delft, gericht op het efficiënter en milieuvriendelijker maken van de logistiek in de binnenstad, wat het aanbesteden van programma's voor de logistieke zone, het instellen van venstertijden en het jaarlijks aanscherpen van ontheffingen voor distributie in de binnenstad omvat;
  - het bevorderen van slimme logistiek door het gebruik van kleinere elektrische voertuigen binnen de stad en het faciliteren van logistieke hubs aan de randen van de stad voor overslag van goederen, zoals beschreven in het Mobiliteitsprogramma 2024, wat bijdraagt aan de bereikbaarheid van belangrijke bedrijven- en kantorenlocaties en de binnenstad aantrekkelijker maakt voor zowel inwoners als bezoekers;
  - het instellen van een milieuzone voor heel Delft en het gefaseerd aanscherpen van de milieueisen voor de logistieke zone in de binnenstad;
- de invoering van de nul-emissiezone ook economische voordelen met zich mee kan brengen, met name voor de retailsector, aangezien de afname van geluidsoverlast door het terugdringen van het gebruik van zware, vervuilende voertuigen de binnenstad een prettiger en rustiger verblijfsgebied maakt, en een schoner en aangenamer stadscentrum meer bezoekers en consumenten aan kan trekken, wat een positief effect heeft op lokale bedrijven en winkels;
- in de voorbereiding op de invoering van de nul-emissiezone in 2025, Delft een grondig en inclusief voortraject heeft ondernomen, gekenmerkt door constructief overleg met een brede reeks stakeholders, waaronder vertegenwoordigers van lokale ondernemingen, branche- en belangenorganisaties zoals de Commissie Bevoorrading Delft, bestaande uit MKB Delft, Stichting Centrummanagement Delft, en logistieke organisaties zoals evofenedex en TLN, en dat ook netwerkorganisaties, overheidsinstanties en kennisinstellingen aan de dialoog hebben deelgenomen, waarbij zowel de inhoud als de implementatie van duurzame stadslogistieke maatregelen is besproken;
- vanaf de ondertekening van het Convenant stimulering schone vrachtauto's in 2006 tot de recente formalisering van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, de actieve betrokkenheid van alle stake-

holders in Delft heeft geleid tot een participatief proces met concrete afspraken voor de transitie naar emissievrije logistiek, wat heeft geleid tot een breed draagvlak voor de nul-emissiezone, gericht op veiligheid, duurzame mobiliteit, en innovatie, en dit de gedeelde toewijding aan een schoner en duurzamer Delft bevestigt;

- uit de "Verkenning doorberekening investeringen ZE-logistiek aan consumenten" van Panteia blijkt dat significante doorberekening van kosten verbonden aan duurzame investeringen in zero-emissie vervoer aan de consumentenprijzen van eindproducten niet wordt voorzien;
- extern uitgevoerde verkeerstellingen in de binnenstad van Delft, gedaan in het voorjaar van 2023, onderstrepen dat een aanzienlijk deel van het huidige vracht- en bedrijfswagenpark, dat de binnenstad van Delft betreedt, reeds aan de strenge toekomstige emissienormen voldoet, met 90% van de vrachtwagens uitgerust met een EURO6-motor en 62% van de bedrijfswagens in de schoonste EURO-klasse 6, en deze bevindingen illustreren dat een transitie naar een schonere vloot reeds in gang is gezet, waardoor de impact van de nul-emissiezone op de logistieke sector kan worden verzacht;
- omschakelen naar elektrische voertuigen voor bedrijven en eigenaren van voertuigen een behoorlijke financiële inspanning kan betekenen, en dat het enige tijd kan duren voordat er een adequaat aanbod van elektrische bedrijfs- en vrachtwagens beschikbaar is op de markt en voordat bedrijven in staat zijn om hun bestaande wagenpark te vernieuwen, en dat de uitdaging om om te schakelen naar elektrische bedrijfsvoertuigen wordt erkend, waardoor landelijke overgangsregelingen zijn opgesteld die rekening houden met afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten, waarbij voor de laatste informatie hierover verwezen wordt naar <https://www.opwegnaarzes.nl/overgangsregels>;
- landelijke subsidieregelingen zoals AanZET, SEBA, en SSEB ondernemers ondersteunen bij de aankoop en ombouw naar emissievrije voertuigen, waarbij details te vinden zijn op de RVO-website, en dat de werkgroep Logistieke Laadinfrastructuur van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) waarborgt dat de groei van het elektrische wagenpark synchroon loopt met de uitbreiding van laadinfrastructuur, waardoor deze initiatieven zorgen voor een haalbare en ondersteunde overgang naar emissievrije logistiek;
- om ondernemers in Delft te ondersteunen bij de overgang naar een duurzamere en schonere logistiek, de gemeente Delft in samenwerking met lokale partners een reeks stimuleringsmaatregelen en ondersteunende diensten biedt, specifiek ontworpen om de invoering van nul-emissievoertuigen te faciliteren en te versnellen;
  - ondernemers in Delft de unieke mogelijkheid hebben om kosteloos advies en ondersteuning te ontvangen van de logistiek makelaar, die als expert begeleiding biedt bij het maken van de overstap naar nul-emissievoertuigen en het optimaliseren van logistieke processen voor een schonere stad, en dat de logistiek makelaar daarnaast inzicht verschaft in beschikbare subsidies, belastingvoordelen en uitleg geeft over de werking en voordelen van de nul-emissiezone;
- hiermee naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen en ondersteuning tot stand is gekomen waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de nul-emissiezone;
- veertien gemeenten in Nederland vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijf- en vrachtauto's invoeren, en de lokale communicatie daarom zo veel mogelijk wordt afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid, welke onder andere het versturen van brieven aan alle eigenaren van voertuigen die mogelijk geraakt worden door de nieuwe regels omvat, waarmee vanaf februari 2023 is gestart, en dat er ook een on- en offline communicatiecampagne is gevoerd en een landelijke informatie website is gelanceerd ([www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl) en [www.opwegnaarzes.nl/bedrijven](http://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven));
- in lijn met de landelijke communicatie-inspanningen de gemeente Delft gerichte stappen heeft ondernomen om de lokale gemeenschap en belanghebbenden te informeren over de nul-emissiezone, en direct na de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in februari 2021, Delft een lokale informatie website heeft gelanceerd die dient als centraal informatiepunt voor alle updates en richtlijnen betreffende de nul-emissiezone;
- de speciaal ingestelde en onafhankelijke Commissie Bevoorrading Delft vanaf het begin actief in gesprek is gegaan met belanghebbenden, waarbij dit continu overleg zorgt voor een directe lijn met ondernemers en logistieke partijen om vragen en zorgen rond de invoering te adresseren, en dat al in het Protocol Logistiek van 2018 de ambitie van de gemeente Delft om een nul-emissiezone te realiseren, werd benoemd, waarbij dit document fungeerde als een vroege aankondiging en duidelijkheid gaf over de langetermijnplanning van de gemeente;
- in het voorjaar van 2024 de gemeente Delft een brief heeft gestuurd naar alle eigenaren van bedrijfsauto's binnen de gemeente, met als doel om specifieke details en verwachtingen rond de invoering van de nul-emissiezone te delen en te zorgen voor een heldere overgang;
- de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtverkeer zal worden gehandhaafd door het verwerken van kentekengegevens van voertuigen met behulp van een technisch hulpmiddel, namelijk Auto-

matic Number Plate Recognition (ANPR) camera's, in combinatie met daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's), en gezien het absolute aantal voertuigen dat dagelijks de stad inrijdt en waarop de nul-emissiezone/milieuzone van toepassing is, deze technische ondersteuning noodzakelijk is om de belasting van de ambtelijke capaciteit bij handhaving te beperken;

- het cameratoezicht wordt aangekondigd met mottobord L215 'cameracontrole';
- deze aanpak naleving van het beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen van het Openbaar Ministerie waarborgt en wordt afgestemd met het Parket CVOM, en de handhaving gebeurt door een boa domein I of domein II conform de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar en de Regeling domeinlijsten buitengewoon opsporingsambtenaar;
- de handhavingswijze kan worden aangepast zonder dat het verkeersbesluit zelf hoeft te worden gewijzigd, waardoor het college in staat is om de handhaving efficiënt en effectief af te stemmen op de actuele situatie en ontwikkelingen;
- in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een zo uniform mogelijk ontheffingsstelsel, en om dit te bewerkstelligen een Centraal Loket in het leven wordt geroepen dat namens de colleges van de deelnemende gemeentes geharmoniseerde ontheffingsaanvragen afhandelt, waarbij het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten is geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen deelnemende gemeenten te waarborgen de Intentieverklaring Centraal Ontheffingenloket is opgesteld, die door Delft op 9 november 2023 is ondertekend, en de volgende ontheffingsmogelijkheden worden opgenomen in het geharmoniseerde ontheffingenbeleid:
  - ontheffing in verband met de (lange) levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
  - ontheffing voor bijzondere voertuigen die jonger zijn dan 13 jaar: kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
  - ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's;
  - ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn;
  - ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's met emissieklasse 5 of hoger;
  - ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast voor minimaal €500,-;
  - dagontheffingen voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of hoger: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de nul-emissiezone Delft;
  - dagontheffingen voor vrachtauto's met emissieklasse 5 of hoger: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de nul-emissiezone Delft;
  - dagontheffingen voor kampeerwagens: maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar voor de nul-emissiezone Delft;
  - ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden, waarbij het college ontheffingen kan verlenen ten gunste van de ondernemer die de ontheffing heeft aangevraagd, indien wordt aangetoond dat de bedrijfseconomische omstandigheden van het bedrijf in verband met aanschaffkosten van een emissieloos voertuig dit noodzakelijk maken;
  - ontheffing op basis van afwijkingsbevoegdheid, waarbij het college op aanvraag in bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien en als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn met de te dienen doelen, een ontheffing kan verlenen en daarmee kan afwijken van de bepalingen van dit beleid;
- onder verwijzing naar artikel 62 en 87 van het RVV 1990 een belanghebbende steeds het college van burgemeester en wethouders om ontheffing van het verbod kan verzoeken, en dat het college van burgemeester en wethouders naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval zal beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is;
- het ontheffingsbeleid landelijk wordt bepaald en nog kan worden aangepast, waarbij mogelijke latere aanpassingen kunnen worden doorgevoerd zonder dat het verkeersbesluit zelf hoeft te worden gewijzigd;
- een verdere uitwerking van het ontheffingsbeleid als ontheffingsbesluit in bijlage 3 aan dit besluit is gehecht;
- de invoering van de nul-emissiezone in Delft per 1 januari 2025 directe gevolgen heeft voor de bestaande milieuzone in de binnenstad, waarbij de contouren van de nul-emissiezone en milieuzone elkaar overlappen in het zuidoostelijke puntje van de binnenstad, met name in de straten Ezelsveldlaan, Kruisstraat, Nieuwelaan en Oostpoort;
- de nul-emissiezone zwaardere milieu-eisen stelt aan bedrijfs- en vrachtauto's dan de huidige milieuzone, en het handhaven van beide zones in het overlappende gebied overbodig zou zijn en kan leiden tot dubbele borden en verwarring bij chauffeurs, waardoor de gemeente heeft besloten om dit gedeelte uit de milieuzone te halen;



- een situatieschets van de nieuwe situatie als bijlage 2 aan dit besluit is gehecht, welke de aangepaste grens van de milieuzone in relatie tot de nul-emissiezone toont, waardoor de nieuwe grens duidelijk wordt gedefinieerd;
- de milieu-eisen strenger worden met de vervanging van de milieuzone door de nul-emissiezone, en dit volledig binnen de ambities van de gemeente Delft op het gebied van milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen blijft, en de nieuwe regeling zorgt voor een eenduidig en effectief beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van schadelijke emissies in de binnenstad;
- de logistieke zone in de binnenstad van Delft vrijwel identiek is aan de omvang van de nul-emissiezone die per 1 januari 2025 wordt ingevoerd, en om een effectieve handhaving te waarborgen, het noodzakelijk is dat de grenzen van deze gebieden exact gelijk komen te liggen, aangezien het niet gelijk trekken van de grenzen zou betekenen dat twee aparte camerasystemen nodig zouden zijn, wat inefficiënt en kostbaar zou zijn. Als gevolg hiervan zal de grens van de logistieke zone op één locatie worden verlegd:
  - Phoenixstraat ter hoogte van Kloksteeg, waarbij: de huidige grens van de logistieke zone op de kruising van Spoorsingel en Phoenixstraat zal worden verplaatst naar de Phoenixstraat ter hoogte van de Binnenwatersloot, zodat de nieuwe grens van de nul-emissiezone gelijk komt te liggen met de nieuwe grens van de uitgebreide autoluwe zone en de logistieke zone, wat handhaving voor alle drie de zones met één camerasysteem mogelijk maakt, en dit als bijkomend voordeel heeft dat er een keerlus ontstaat voor de nul-emissiezone over de Phoenixstraat via de uitgang van de parkeergarage;
- deze wijzigingen noodzakelijk zijn om een uniforme en efficiënte handhaving van de zones te garanderen, en door de grenzen van de nul-emissiezone en de logistieke zone op deze locaties gelijk te trekken, een eenduidig systeem wordt gecreëerd dat zowel de effectiviteit van de handhaving als de duidelijkheid voor weggebruikers ten goede komt;
- een situatieschets van deze twee locaties is opgenomen in de Bijlage 1, welke de nieuwe grensindelingen toont en verduidelijkt hoe de zones nu exact overeenkomen;
- op grond van bijlage 1 van het huidige RVV 1990 de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's wordt aangeduid met de volgende bebording:
  - Bord C22c: Gesloten voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone;
  - Bord C22c1: Onderbord bij bord C22c: nul-emissiezone toegankelijk voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's;
- het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een wijziging voorbereidt van het RVV 1990, waarbij het voorgenomen besluit onder andere de noodzakelijke wijzigingen aan de verkeersborden van milieu- en nul-emissiezones regelt, en tevens voorziet in de mogelijkheid om dit in de toekomst eventueel voor andere voertuigcategorieën mogelijk te maken;
- het ministerie in augustus 2023 het 'Ontwerpbesluit wijziging RVV nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord' heeft gepubliceerd met een consultatietermijn van 18 augustus 2023 tot 15 september 2023, en op dit moment nog niet bekend is wanneer het definitieve besluit wordt genomen;
- op basis van het ontwerpbesluit van het ministerie tot wijziging van het RVV 1990 wordt uitgegaan van de toekomstige beschikbaarheid van de volgende verkeersborden:
  - Bord C22e (ter vervanging van de huidige – te vervallen – borden C22a en C22c): Gesloten voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's, autobussen of taxi's vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone);
  - Bord C22e1: Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen;
- om het verkeer te wijzen op de ingestelde verkeersmaatregel, de nul-emissiezone zal worden aangekondigd met vooraankondigingsborden;
- de invoering van de nul-emissiezone per 1 januari 2025 directe gevolgen heeft voor de bebording van de logistieke zone in de binnenstad van Delft, waarbij de grenzen van de nul-emissiezone en de logistieke zone identiek zijn, met verkeersborden bij elke toegang- en uitgangsweg om beide zones aan te geven;
- de logistieke zone bedoeld is om bedrijfs- en vrachtwagens in de binnenstad te reguleren vanwege verkeersveiligheid en de kwetsbaarheid van kades en bruggen, en dat de ingangen van de logistieke zone momenteel worden aangegeven met de volgende verkeersborden:
  - Bord C07zb: Zone gesloten voor vrachtverkeer, geldig tot einde zone;
  - Onderbord: "Uitgezonderd ontheffinghouders";
- de uitgangen van de logistieke zone worden aangegeven met het volgende verkeersbord:
  - Bord C07ze: Einde zone gesloten voor vrachtverkeer;
- als de zoneborden C07 en zoneborden C22c naast elkaar komen te hangen, dit leidt tot een conflict van praktische uitvoerbaarheid, aangezien een combinatie van twee geslotenverklaringen (C22c

- & C07zb) voor vrachtauto's, elk met een eigen onderbord, juridisch niet houdbaar is omdat het tot onduidelijkheid leidt bij bestuurders, en dit geldt eveneens voor de bordencombinatie bij de uitgangen;
- de gemeente Delft de huidige RVV 1990 voor de bebording van de nul-emissiezone wil volgen om landelijke duidelijkheid te geven aan bestuurders, en dat de afbakening van de logistieke zone dus op een andere manier dient te worden aangegeven, waarbij de begin/eind zoneborden C07 van de logistieke zone zullen worden verwijderd en vervangen door het volgende onderbord:
  - bord OB204p: Onderbord - met venstertijden;
- de C07-borden die binnen de logistieke zone staan op bepaalde straten, namelijk Achterom, Gasthuislaan, Rietveld, Vlamingstraat en Yperstraat, wel blijven staan, aangezien deze borden als functie hebben de specifieke circulatie te reguleren en verzakkende kades tegen te gaan;
- bord OB204p wordt gecombineerd met het bord C22e1 van de nul-emissiezone, en mottobord L215 tot één onderbord, zodat het doel van de logistieke zone wordt nageleefd op een manier die praktisch uitvoerbaar is in combinatie met de bebording van de nul-emissiezone en begrijpelijk voor de bestuurder, en aangezien de nul-emissiezone en het autoluwpusgebied ook van toepassing zijn op bedrijfswagens, het logisch is als deze ook onder het regime van de logistieke zone komen te vallen, met vrije toegang tijdens venstertijden zonder ontheffing (mits nul-emissie), wat zorgt voor eenduidigheid in beleid en vereenvoudigt ontheffingsvoorwaarden;
- het gecombineerde onderbord is te zien in het bebordingsplan wat als bijlage 1 aan dit besluit is gehecht.
- de venstertijden zullen gelden van: maandag t/m vrijdag tussen 7.00 en 12.00 uur, zaterdag tussen 7.00 en 11.00 uur en zondag tussen 10.00 en 12.00 uur;
- binnen de logistieke zone de bestaande C17-10 borden in bepaalde straten ongewijzigd blijven;
- in Bijlage 1 voor elke locatie inzichtelijk is gemaakt welke combinatie van verkeersborden er komt te hangen om de nul-emissiezone en logistieke zone goed in te richten, en eveneens de bestaande verkeersborden voor de milieuzone en autoluwe zone zijn opgenomen, en deze bijlage ook alle locaties bevat waar de verkeersborden C07zb en C07ze zullen worden verwijderd;
- de te plaatsen verkeersborden voldoen aan de richtlijnen van het CROW en worden geplaatst conform de bepalingen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), waarbij is gewaarborgd dat deze borden bijdragen aan een veilige en eenduidige verkeerssituatie.
- de onder 'besluiten' genoemde weg in eigendom, beheer en onderhoud is bij de gemeente Delft;
- het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

Nemen, gezien de in dit besluit uiteengezette motivering dat het individueel belang van mogelijk benadeelde individuen of bedrijven niet opweegt tegen het door de invoering van deze nul-emissiezone gediende zwaarwegende algemene belang van het voorkomen of beperken van overlast, hinder of schade door verkeer, het bevorderen van doelmatig en zuinig energiegebruik, en het verbeteren van de leefbaarheid, lucht- en geluidskwaliteit, wat alles bijdraagt aan de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Delft door het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, te meer nu dit onderdeel is van een breder pakket van landelijke en lokale maatregelen, de volgende:

#### BESLUITEN :

1. Tot het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de binnenstad van Delft conform de bij dit besluit behorende situatietekening.
2. De nul-emissiezone wordt afgebakend door het plaatsen van de begin/einde zoneborden C22c en C22d van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met toevoeging van een onderbord model C22c1, waardoor voertuigen met nul-emissie toegestaan zijn binnen deze zone.
3. De zoneborden C22c en C22d, met toevoeging van een onderbord model C22c1, zijn van toepassing op alle straten die gelegen zijn in het op de bij dit besluit gevoegde kaart aangegeven gebied; deze kaart (Bijlage 1) maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
4. De C22a-borden op de Ezelsveldlaan en Kruisstraat worden verplaatst naar de bocht van de Ezelsveldlaan en Zuidwal. Hierdoor komt de nieuwe grens van de milieuzone exact te grenzen aan de nul-emissiezone.
5. De grens van de logistieke zone wordt verlegd op één locatie. De grens op de Phoenixstraat ter hoogte van Kloksteeg wordt verplaatst naar de Phoenixstraat ter hoogte van de Binnenwatersloot.
6. De bebording voor de afbakening van de logistieke zone wordt aangepast. De begin/einde zoneborden C07 worden verwijderd en vervangen voor bord OB204p: Onderbord - met venstertijden, te combineren met onderbord C22e en mottobord L215 te plaatsen onder de begin zoneborden C22c waarmee de nul-emissiezone wordt afgebakend zoals bepaald in lid 2 van dit besluit. Op onderbord OB204P worden de venstertijden als volgt vermeld:

toegestaan nul-emissie  
ma t/m vr: 07-12 h  
za: 07-11 h  
zo: 10-12 h

De bestaande C17-10 borden en C07 binnen de logistieke zone blijven ongewijzigd.

7. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2025;
8. dat dit besluit wordt aangehaald als 'verkeersbesluit binnenstad, invoering nul-emissiezone Delft 2025'.

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

(dit besluit is digitaal goedgekeurd en daarom niet met de hand ondertekend)

Delft, 19 november 2024

### **Zienswijzen**

Het voornemen om deze verkeersmaatregel(en) in te stellen, is gepubliceerd in het Gemeenteblad, en heeft gedurende een periode van zeven weken ter inzage gelegen teneinde belanghebbenden in de gelegenheid te stellen een zienswijze daarop kenbaar te maken. Binnen deze periode zijn 7 zienswijzen ontvangen. Het rapport dat verslag doet van deze inspraakprocedure is als bijlage bij dit besluit gevoegd. Het vat de ingediende zienswijzen samen en geeft de beantwoording van de zienswijzen weer. Ten opzichte van het concept verkeersbesluit zijn er naar aanleiding van de zienswijzen geen aanpassingen gedaan aan het verkeersbesluit. Wel zijn er enkele aanpassingen gedaan naar aanleiding van een nader advies van de politie. Deze aanpassingen hebben geen inhoudelijke gevolgen voor het besluit.

### **Beroepsmogelijkheid**

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na datum publicatie in het gemeenteblad een gemotiveerd beroepschrift indienen bij:  
De Rechtbank Den Haag, Sector Bestuursrecht, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

Let op! De Rechtbank moet uw brief binnen zes weken na de datum van onze beslissing hebben ontvangen. Misschien heeft u een advocaat nodig. U kunt daarover informatie krijgen van de Rechtbank.

In uw brief aan de Rechtbank moet staan:

- uw naam en adres;
- de verzenddatum van uw brief;
- een omschrijving van ons besluit;
- de redenen waarom u het met dit besluit niet eens bent;
- uw handtekening.

Het is belangrijk dat u een kopie van dit besluit meestuurt.