



Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Delft, 14 oktober 2024

Betreft: Schriftelijke vragen naar aanleiding van de invoering van de nul emissiezone.

Geacht College,

Inleiding:

In de uitloopvergadering van de commissie Ruimte en Verkeer van 8 oktober jl., is het punt over de nul-emissiezone behandeld.

Hart voor Delft heeft toen enkele vragen gesteld aan verantwoordelijk wethouder Huijsmans. Uit de reactie van de wethouder kon Hart voor Delft helaas geen duidelijk antwoord distilleren.

Onze vragen zijn ons daarom volstrekt onduidelijk of helemaal niet beantwoord.

Hart voor Delft wil toch graag antwoorden hebben en hebben de vragen schriftelijk bij het college ingediend. Hieronder de vragen over de nul-emissiezone die per 1 januari 2025 ingaat.

Nul-emissiezone

Het college is voornemens een nul-emissiezone in de binnenstad van Delft in te voeren. De invoering wordt voorzien op 1 januari 2025.

In de oplegger van 2 juli 2024 wordt de raad daarover ingelicht.

Historische binnenstad

Een nul-emissiezone heeft een enorme impact op de bedrijfsvoering van ondernemers, met name kleine ondernemers. Zij zullen tot de aanschaf van elektrische voertuigen moeten overgaan om nog opdrachten binnen de nul-emissiezone te kunnen aannemen.

De vervanging van hun oude voertuig door een elektrisch voertuig zal, vanwege de hoge aanschafkosten, voor veel van deze ondernemers vrijwel onmogelijk blijken te zijn.

Dat zal voor deze ondernemers betekenen dat zij geen opdrachten in de binnenstad meer zullen kunnen aannemen.

De binnenstad van Delft wordt gekenmerkt door historische panden. Die panden maken Delft tot wat ze nu is; een prachtige historische binnenstad met fenomenale oude grachtenpanden die veel bezoekers trekken. De eigenaren van deze panden besteden enorm veel eigen kapitaal aan het onderhoud van deze panden zodat ze in goede staat blijven. Daartoe zijn zij afhankelijk van veel kleine bedrijfjes.

Als deze bedrijven moeten stoppen met het verlenen van diensten in de binnenstad, vanwege de kosten voor de aanschaf van een elektrisch voertuig, worden de eigenaren van de historische panden direct gedupeerd.

Dat maakt de eigenaren van deze panden dus zeker belanghebbenden in de ontwikkelingen rondom de invoering van de nul-emissie zone. Ook zijn deze eigenaren/bewoners op geen enkele manier meegenomen in de participatie rondom deze ontwikkelingen, zoals is opgenomen in de afspraken van Delfts Doen. Sterker; ze worden zelfs nergens genoemd.

Hart voor Delft heeft dan ook de volgende vragen:

1. Is het college het met Hart voor Delft eens dat de eeuwenoude panden van Delft maken tot wat zij is; een prachtige historische binnenstad?
2. Zo ja: Is het college het dan met Hart voor Delft eens dat het essentieel is dat er onderhoud gepleegd wordt aan deze kwetsbare eeuwenoude historische panden van de Delftse binnenstad, zodat deze panden in een goede staat blijven?
3. En dat dit onderhoud ook belangrijk is voor de gemeente Delft zelf, bijvoorbeeld voor de vele ondernemers die voor hun inkomen afhankelijk zijn van bezoekers, zoals horeca en winkelbedrijven?
4. Is het dan logisch aan te nemen dat de eigenaren die deze kwetsbare panden, zo essentieel voor Delft op eigen kosten onderhouden, dus wel zeker 'belanghebbenden' zijn in deze ontwikkelingen? Zo niet; waarom niet?
5. Heeft het college enig inzicht in de mate van onderhoud die deze historische panden vereisen en het kapitaal dat deze eigenaren uit eigen zak investeren aan hun panden in onze binnenstad, ook in het kader van de 'wettelijke' zorgplicht?
Zo niet; waarom is daar geen onderzoek naar gedaan?
Zo ja; kan Hart voor Delft deze gegevens inzien?

Participatie

In de participatieagenda Adaptieve mobiliteitsagenda staat het volgende:

'In Delft maken we de stad met elkaar. De gemeente werkt samen met bewoners en bedrijven bij ontwikkelingen. Wij gebruiken hiervoor Delfts Doen'.

Het is duidelijk dat bewoners van de binnenstad hierdoor zeker belanghebbenden zijn in deze ontwikkelingen rondom de invoering van de nul-emissiezone.

6. Op welke wijze zijn, volgens het toegezegde gebruik van Delfts Doen, de eigenaren/bewoners van panden in de binnenstad meegenomen in het participatietraject rondom de nul-emissiezone?
Zo niet: waarom niet?
Zo ja: waar kan Hart voor Delft de verslaglegging vinden?

Zienswijze

Inleiding:

Terwijl de datum van invoering van de nul-emissiezone al geruime tijd meer dan bekend is, is het 'ontwerp verkeersbesluit' op 10 juli dit jaar precies in de vakantie periode/zomerreces gepubliceerd. Dit realiseerde Delft zich ook en heeft daarom de zienswijzetermijn met 2 weken verlengd, met de volgende uitleg:

'De zienswijzeperiode start de dag na de dag van publicatie van het ontwerp verkeersbesluit. De zienswijzeperiode zou daardoor geheel tijdens het zomerreces vallen'.

Dat is onwenselijk omdat veel belanghebbenden dan vaak langere periode niet in de gelegenheid zullen zijn om te reageren, de zienswijzeperiode wordt daarom verlengd tot tenminste twee weken na afloop van het zomerreces'.

Echter wordt nergens in de informatie een datum genoemd die uitsluitend zou kunnen geven over de precieze datum voor het indienen van een zienswijze.

Postadres:
Postbus 2865
2601 CW Delft

Bezoekadres:
Markt 87 (achterzijde stadhuis)
2611 GS Delft

e-mail:
bestuur@hartvoordelft.nl
fractie@hartvoordelft.nl

www.hartvoordelft.nl
IBAN: NL67 INGB 0001 7412 25
KvK nummer: 40398258

Burgers hebben vaak geen enkel idee wanneer het zomerreces van een gemeenteraad precies is.

Is het dan de bedoeling dat Delftenaren dat eerst zelf moeten uitzoeken, terwijl het zelfs voor de griffie niet mogelijk was deze datum duidelijk te krijgen of zelfs maar te vinden?

7. Wetende dat deze plannen al geruime tijd bekend waren: Wat is dan de motivatie om dit zo belangrijke 'ontwerp verkeersbesluit' precies in de vakantieperiode/reces te publiceren?
8. Wat is de reden van zoveel onduidelijkheid rondom de datum van het indienen van een zienswijze?

De zienswijzen zouden per post moeten worden ingediend. **Het is 2024.**

9. Wat is de reden dat dit per post moet worden gedaan en niet bijv. per e-mail?

De binnenstad is kwetsbaar. Dat is de reden dat sommige extra kwetsbare grachten een inrijverbod van kracht is voor verkeer boven de 3.5 ton gewicht.

De bakwagens van vooral supermarkten die op dit moment hun rondjes rijden in de binnenstad hebben exact dat gewicht. De elektrische variant van deze bakwagens zullen echter veel zwaarder worden. Dat betekent dat het gewicht van 3.5 ton enorm wordt overschreden.

Bussen met dit gewicht veroorzaken, zoals bekend, schade aan onze kwetsbare grachten en kades.

10. Heeft de wethouder hier onderzoek naar laten doen?
Zo niet waarom niet?
Zo ja, waar kan Hart voor Delft de resultaten vinden?
11. Hoe gaat de wethouder voorkomen dat deze wagens schade gaan veroorzaken aan onze enorm kwetsbare binnenstad?

In de binnenstad/milieuzone zelf wonen ook klussers/schilders/aannemers met busjes. Deze worden in het gedeelte waar zij wonen geparkeerd.

12. Wat worden daar de regels voor?

2-takt scooters

Zoals bekend veroorzaken 2-takt scooters enorm veel uitstoot.

In de binnenstad van Delft rijden nog tientallen 2-taktscooters, veelal in gebruik door de horeca als bezorgscooters. Deze scooters rijden dagelijks non-stop rondjes door de binnenstad.

Al jaren vraagt Hart van Delft om maatregelen.

Opnieuw worden de 2-taktscooters niet duidelijk benoemd in het voorstel zero emissiezone.

13. Heeft het college enig inzicht hoeveel 2 takt scooters nog rondrijden in de binnenstad? Zo niet, waarom is dat nooit geïnventariseerd?
14. Op welk termijn is het college van plan met een duidelijk verbod op 2-takt scooters te komen?

Hart voor Delft zou graag op korte termijn antwoord krijgen op deze vragen.

Met vriendelijke groet,

Sonja Sint
Commissielid Ruimte en Verkeer