

Ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn tot het instellen van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de gemeente Alphen aan den Rijn (Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Alphen aan den Rijn 2026)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn is,

gelet op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)
- het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- de Klimaatwet;
- Coalitieakkoord 2022-2026 Zichtbaar en dichtbij

voornemens om bij verkeersbesluit een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. De invoering van de nul-emissiezone heeft het oogmerk tot verbetering van de luchtkwaliteit en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds alsook het beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Een emissieloze zone houdt in dat in een bepaald gebied, meer specifiek in de kern Alphen aan den Rijn, uitsluitend zakelijke bestel- en vrachtvoertuigen zijn toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit:

Wettelijke basis

Op grond van 15 lid 1 van de WVW 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uit het oogpunt van de doelstellingen:

1. het voorkomen of beperken van het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVW);

is het gewenst om in de gemeente Alphen aan den Rijn per 1 juli 2026 een nul-emissiezone in te voeren waarin slechts nul-emissie voertuigen worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355

Aanleiding

Onder meer door de groei van het aantal inwoners en de toename van internetbestellingen geldt voor vrijwel alle steden, waaronder ook Alphen aan den Rijn, dat er steeds meer vrachtwagens en bestelauto's in de stad rijden. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van centra staan daardoor onder druk. De uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van deze vervoersbewegingen gaan ten koste van

de gezondheid en de biodiversiteit. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van het centrumgebied.

De invoering van een nul-emissiezone maakt het mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit het centrum en omliggende wijken met onder meer als doel om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. De maatregel draagt bij aan een verlaging van de concentratie van luchtverontreinigende stoffen en aan een vermindering van de gezondheidsrisico's.

Sinds 2006 zijn door het rijk, diverse gemeenten en het bedrijfsleven stappen ondernomen ter vermindering van de uitstoot van (vracht)verkeer in binnensteden ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Op 21 november 2014 is de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisatie en gemeenten. Partijen van de Green Deal willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. De Green Deal heeft als doel om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast het beperken van geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer. Hoewel de gemeente geen partij is bij de Green Deal noch van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, is de gemeente voornemens per 1 januari 2025 deel te nemen aan de Uitvoeringsagenda Zero emissiezone, dit is een vervolg op de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek die 31 december 2024 afloopt.

Klimaatakkoord en duurzame Mobiliteit

In 2019 is het Nederlandse Klimaatakkoord gesloten. Bij de Klimaattafel Duurzame mobiliteit is gekeken hoe de CO₂-uitstoot van mobiliteit (23% van de totale uitstoot) kan worden teruggebracht op een manier dat de leefbaarheid van steden en andere gebieden wordt vergroot. Eén van de belangrijke maatregelen van de klimaattafel Duurzame Mobiliteit is dat 30 tot 40 grote steden per 1 januari 2025 Emissieloze Stadslogistiek invoeren in een gebied dat door college en raad wordt vastgesteld als emissieloze zone.

Door de stadslogistiek anders en slimmer te organiseren wordt het aantal vervoersbewegingen teruggebracht en worden de resterende vervoersbewegingen uitgevoerd met schone, emissieloze voertuigen die geen uitlaatgassen hebben. Dit betekent dat de stadslogistiek efficiënter en emissieloos wordt. Landelijke brancheverenigingen zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Evofenedex hebben zich hieraan gecommitteerd en hebben de Landelijke Uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat ondernemers vier jaar de tijd krijgen om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden. Het college is daarom voornemens om de emissieloze zone in te laten gaan per 1 juli 2026 zodat ondernemers voldoende tijd hebben zicht voor te bereiden op emissieloos rijden.

Schone luchtakkoord januari 2020

Op 13 januari 2020 is het Schone Lucht Akkoord gestart. Het Rijk, de provincies en 45 gemeenten hebben zich met dit akkoord gecommitteerd aan de ambitie om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het akkoord bevat een pakket maatregelen om de lucht in Nederland schoner en gezonder te maken. Onderdeel daarvan is ook de transitie naar emissievrije mobiliteit.

Coalitieakkoord 2022-2026

In het coalitieakkoord 2022-2026 *Zichtbaar en dichtbij* is opgenomen dat samen met de EDBA, ondernemers en logistieke bedrijven worden gestimuleerd om elektrisch vervoer rond de centra in te zetten over wegen en water. Op deze manier wordt het vervoer op de laatste anderhalve kilometer tot de eindbestemming verduurzaamd.

Raadsbesluit nul-emissiezone

Bij raadsbesluit van 16 juni 2022 heeft de gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn besloten om te starten met de voorbereidingen van de invoering van een nul-emissiezone in het centrum en aangrenzende wijken voor stadslogistiek in Alphen aan den Rijn binnen een periode van vier jaar met als richtdatum 1 juli 2026 als invoeringsdatum.

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

In het besluit harmonisatie nul-emissiezones van 29 oktober 2019 zijn het RVV 1990, het BABW en het Kentekenreglement met ingang van 1 januari 2020 gewijzigd (Staatsblad 2019, 398, 11 november 2019). Dit besluit maakt het onder meer mogelijk om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren. De wijziging voorziet in een landelijke uniforme regeling en uniforme bebording ter aanduiding van een zone zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent nul-emissiezones voor bestuurders duidelijk is.

Verwachte effecten

De invoering van een nul-emissiezone stadslogistiek beoogt een beter bereikbare stad, schonere lucht, minder natuurschade (biodiversiteit) en een beter milieu (minder CO₂-uitstoot). Dit leidt tot verbetering van de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van het centrumgebied.

In het kader van de invoering van de nul-emissiezone heeft het college onderzoek laten verrichten naar de te verwachten effecten van de nul-emissie.

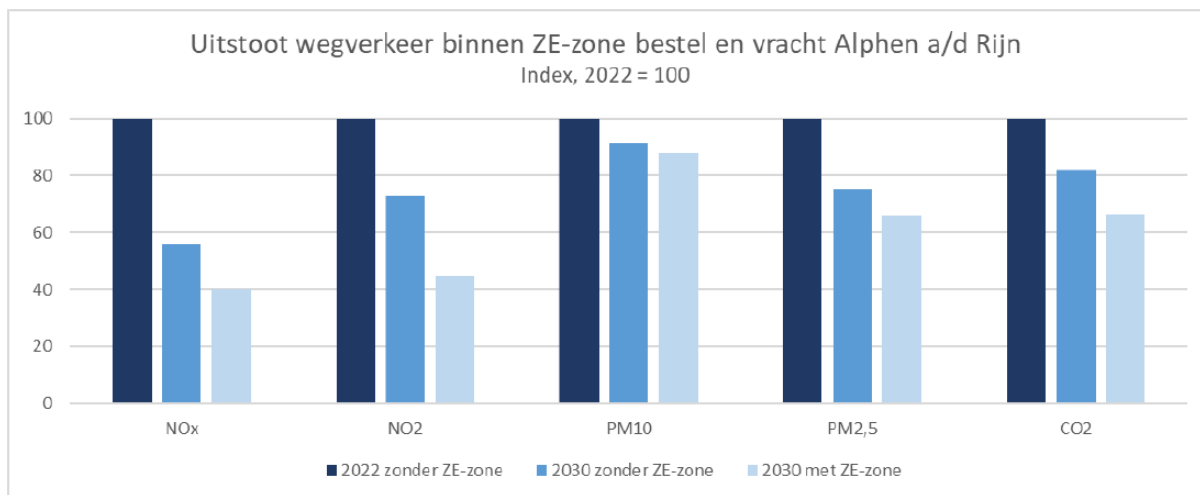
Om de beoogde effecten in kaart te brengen heeft Royal HaskoningDHV onderzoek gedaan naar de effecten van het instellen van een nul-emissiezone in de gemeente Alphen aan den Rijn op het gebied van luchtkwaliteit, de uitstoot van CO₂ en verkeer. Op het gebied van geluidhinder is gevraagd de mogelijke effecten binnen de zone in beeld te brengen. De bevindingen zijn neergelegd in het rapport *Effectonderzoek nul-emissie gemeente Alphen aan den Rijn* d.d. 29 augustus 2024. Het volledige rapport is als **bijlage 1** gehecht aan dit ontwerpverkeersbesluit.

Effecten luchtkwaliteit

Voor de effecten van de invoering van de nul-emissie op luchtkwaliteit is een onderscheid gemaakt tussen binnen- en buiten de nul-emissie.

Binnen de nul-emissie

De invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leidt in 2030 tot een vermindering van uitstoot door wegverkeer.



Figuur 1. Uitstoot wegverkeer binnen nul-emissie zone bestel- en vrachtverkeer Alphen aan den Rijn, geïndexeerd.

Uit het onderzoek blijkt dat de uitstoot van alle stoffen van 2022 naar 2030 afneemt. Dat is vanwege bestaand beleid en maatregelen en afschrijving van bestaande voertuigen die dan vervangen worden voor nieuwere voertuigen die minder uitstoten.

De invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leidt tot een verder afnemen van de uitstoot. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder nul-emissiezone gaat het voor NOx om 28% afname, voor NO2 om 39%, voor PM10 3%, voor PM2,5 13% en voor CO2 om 19%.

Dat de effecten op PM10 en PM2,5 uitgedrukt in ton naar verhouding kleiner zijn dan bij de andere stoffen komt doordat PM10 en PM2,5 niet alleen uitstoot door verbranding van fossiele brandstoffen bevatten, maar ook uitstoot door slijtage aan banden, remmen en wegdek. Die slijtage-emissies nemen niet af bij invoering van een nul-emissie. Dat komt doordat voertuigen zonder verbrandingsuitstoot nog steeds wel uitstoot door slijtage aan vooral banden en wegdek veroorzaken.

Effecten concentraties in de buitenlucht

De berekende concentraties na invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer leidt op alle rekenpunten tot lagere concentraties. De effecten op NO2 concentraties zijn het grootst: concentratieverminderingen van 0,54 tot 0,84 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dat gaat dan om verminderingen van de bijdrage van het wegverkeer van 36% tot 39%.

Bij PM10 en PM2,5 gaat het om concentratieverminderingen van 0,02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij PM10 komt dat neer op verminderingen van de wegbijdrage van 3%, bij PM2,5 van 12% tot 14%.

Dat het effect op PM10 en PM2,5 kleiner is dan op NO2 komt doordat PM10 en PM2,5 niet alleen uitstoot door verbranding van fossiele brandstoffen bevat, maar ook uitstoot door slijtage aan banden, remmen en wegdek. Die slijtage-emissies nemen niet af bij invoering van een nul-emissie. Dat komt doordat voertuigen zonder verbrandingsuitstoot nog steeds wel uitstoot door slijtage aan vooral banden en wegdek veroorzaken. Bij PM2,5 is het deel dat van de uitstoot dat door verbranding van fossiele brandstoffen wordt veroorzaakt, groter dan bij PM10. Dat maakt dat het effect op de concentraties PM2,5 groter is dan op PM10.

Buiten de nul-emissie

Buiten de nul-emissie geldt dat sprake kan zijn van uitstralings- en omrijdeffecten:

- Uitstraling door verkeer dat in de nul-emissiezone moet zijn, overstapt op een voertuig dat aan de toelatingseisen voldoet dan daar waar het buiten de nul-emissie rijdt ook voor minder uitstoot zorgt en lagere concentraties.

- Omrijden door verkeer dat nu in het beoogde nul-emissiegebied rijdt maar er niet per se moet zijn (doorgaand verkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft) en ervoor kiest om de toelatingseisen voor de nul-emissie te ontwijken en om de nul-emissie heen gaat rijden.

Royal HaskoningDHV heeft een inschatting gemaakt van de mogelijk effecten van uitstraling en omrijden op concentraties buiten de nul-emissiezone. Onderzocht is wat de berekende concentraties vanwege het verkeer zonder nul-emissiezone in 2030 zijn en wat de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden vanwege de nul-zone zijn. Op locaties buiten de nul-emissiezone kunnen zowel positieve effecten vanwege uitstraling, als negatieve effecten vanwege omrijden optreden.

Op de locaties met de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer kunnen de effecten van omrijden groter zijn dan vanwege uitstraling. Dat is te zien bij de rekenlocaties Hoorn en Leidse Schouw. Op de Hoorn en de Leidse Schouw kunnen in sterkste mate omrijbewegingen optreden. Routes waar dat in mindere mate zo zou kunnen zijn betreffen de N11, de Van Foreestlaan, de Magazijnweg, de Anthonie van Leeuwenhoekweg en de N207.

Verhoudingsgewijs zijn de grootste uitstralingseffecten op de concentraties NO₂ te verwachten. Bij PM₁₀ en PM_{2,5} zijn die beperkt, terwijl de mogelijke effecten vanwege omrijden bij die stoffen navenant groter zijn dan vanwege uitstraling. Dat komt doordat het uitstralingseffect van een nul-emissie vooral om verbrandingsuitstoot van PM₁₀ en PM_{2,5} gaat, terwijl effecten van omrijden om zowel uitstoot van verbranding als van slijtage van wegdek, banden en remmen gaat.

Om een beeld te krijgen van hoe de effecten van de nul-emissiezone stadsbreed per saldo uit zouden kunnen pakken, is een aanvullende uitstootberekening gemaakt, op basis van de door de gemeente geleverde verkeersgegevens (zie de beschrijving van de uitgangspunten in hoofdstuk 2 onder uitstralings- en omrijdeffecten). Deze berekening laat voor alle stoffen zien dat als de mogelijke omrijdeffecten zich voordoen, er vanwege de nul-emissie stadsbreed per saldo nog steeds een vermindering van de totale verkeersuitstoot te verwachten is.

Of effecten vanwege uitstraling of omrijden zich in de in dit onderzoek in beeld gebrachte mate voor doen, is er van afhankelijk in hoeverre er in de praktijk door weggebruikers keuzes voor verschoning en omrijden gemaakt worden zoals waarin de berekeningen vanuit is gegaan. Daarbij is het zo dat binnen de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn het gebied waar de nul-emissie gaat gelden groter is dan gebieden waar de nul-emissie niet zal gelden. Dat betekent dat er op meer plekken positieve effecten te verwachten zijn, dan negatieve effecten. Voor de gebieden waar negatieve effecten worden verwacht, worden de negatieve effecten acceptabel geacht omdat deze onder de grenswaarden blijven.

Dit betekent dat de invoering van de nul-emissiezone bijdraagt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Effecten geluidhinder binnen de nul-emissie

Uit het onderzoek van Royal HaskoningDHV volgt dat kan worden geconcludeerd dat binnen de nul-emissie voor bestel- en vrachtauto's, op wegen waar niet harder dan 50 km/u gereden wordt niet te verwachten is dat er negatieve geluidseffecten optreden.

Vanwege het ontbreken van motorgeluid bij voertuigen zonder verbrandingsmotor is een vermindering van geluid te verwachten, ook al blijft er sprake van bandengeluid. De netto geluidreductie is afhankelijk van de rijsnelheid: bij 50 km/u zal die reductie minimaal tot niet waarneembaar zijn. Bij lagere rijsnelheden en bij piekgeluiden ('single events') kan het geluid meer gereduceerd worden, in de orde van grootte van 3 á 4 dB.

Effecten geluidhinder buiten de nul-emissie

De gemeente heeft Omgevingsdienst Midden-Holland verzocht de effecten op de geluidsbelasting te bepalen als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone. Het gaat om de effecten op geluidsbelasting buiten de nul-emissiezone. Het onderzoek van de ODMH vormt daarmee een

aanvulling op het onderzoek van Royal HaskoningDHV dat onderzoek heeft gedaan naar de effecten binnen de zone. De uitkomsten zijn neergelegd in de brief d.d. 4 september 2024 dat als **bijlage 2** is gehecht aan dit ontwerpverkeersbesluit.

Uit het onderzoek volgt dat de toename is berekend van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï. Uit de berekeningen blijkt dat de toename van de geluidsbelasting als gevolg van het omrijden varieert van 0,2 tot 0,5 dB. Een toename van 0,5 dB is niet waarneembaar. De toename is beperkt doordat de geluidsbelasting hoofzakelijk wordt bepaald door het overige verkeer (personenauto's e.d.).

Effecten verkeer

In het eerder genoemde onderzoek van Royal HaskoningDHV is ook gekeken naar de effecten op het verkeer. Hieruit volgt dat het denkbaar is dat er vanwege de nul-emissiezone binnen de stad meer van kleinere, lichtere voertuigen gebruik gemaakt gaat worden dan nu het geval is, bijvoorbeeld met een bestelbus in plaats van een vrachtauto of van bestelauto naar een cargobike. Verschuiving naar lichtere voertuigen kan leiden tot positieve effecten op uitstoot, luchtkwaliteit en geluidhinder. Als het leidt tot meer voertuigbewegingen dan kan dat die positieve effecten verminderen. Verschuiving naar een cargobike kan bijdragen aan vergroting van het aantal voertuigcategorieën op de weg met verschillende rijsnelheden. Overstap van een bestelauto naar een personenauto met een verbrandingsmotor is in specifiek gevallen niet uitgesloten.

Vermindering overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

Op basis van de onderzoeken van Royal HaskoningDHV en de Omgevingsdienst concludeert het college van B&W dat de maatregel tot het invoeren van de nul-emissiezone een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Alphen aan den Rijn. Dit is in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van de gemeente Alphen aan den Rijn. Ook zal er volgens de berekeningen geen sprake zijn van waarneembaar toegenomen geluidhinder als gevolg van de maatregel.

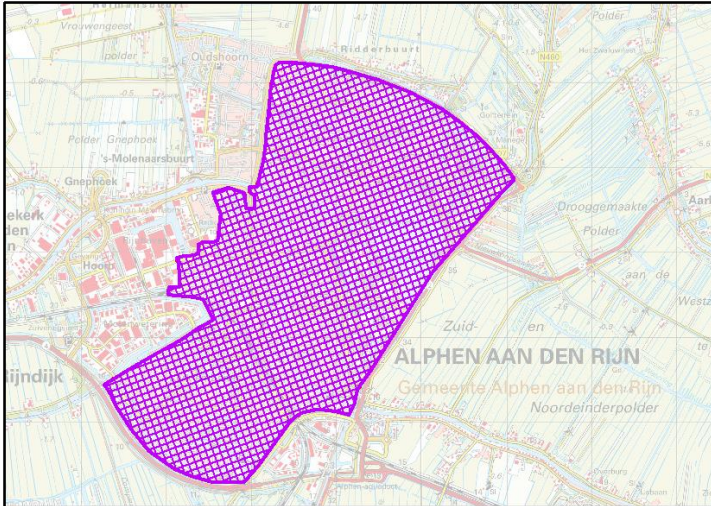
Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad. Dit draagt bij aan de klimaatambities.

Gelet op het vorenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer met de invoering van een nul-emissiezone voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2 lid aanhef en onder van de Wegenverkeerswet. Dit verhoogt de leefbaarheid van de stad.

Wijze van invoering

Omvang van de zone

Het gebied van de zone is weergegeven op onderstaande kaart. De zone bevat het centrumgebied en de omringende wijken.



Figuur 2 contouren nul-emissiezone

Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's geldt op grond van het RVV de volgende overgangsregeling:

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;
- Vanaf 1 januari 2028 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn landelijk per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;
2. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;
3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezone in.

Ontheffingenbeleid

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten gelden voor specifieke groepen en voertuigtypen vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden.

Voor deze specifieke groepen en voertuigtypen heeft het college ontheffingenbeleid opgesteld die tegelijkertijd met het verkeersbesluit zal worden vastgesteld.

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een ontheffingsstelsel dat zo uniform mogelijk is. Om dit mogelijk te maken wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen behandelt.

Daarnaast is het ontheffingsbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld. Om uniformiteit tussen de deelnemende gemeente te waarborgen is de Intentieverklaring Centraal ontheffingsloket opgesteld die door de gemeente Alphen aan den Rijn op een later moment zal worden ondertekend.

In het ontheffingsbeleid worden de volgende ontheffingsmogelijkheden opgenomen:

- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto's met emissieklasse 4 of hoger;
- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtauto's met emissieklasse 5;
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- Ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal € 500,--) in verband met een handicap.

Er wordt voorts gewerkt aan een ontheffingsmogelijkheid voor voertuigen die emissieloos niet beschikbaar zijn. Daarbij zal naar verwachting worden gekeken naar objectieve voertuigkenmerken zoals de carrosseriecode en het gevraagd hulpvermogen, maar niet naar gebruik. De nadere voorwaarden worden momenteel uitgewerkt.

Daarnaast blijft het mogelijk om op basis van de hardheidsclausule een ontheffing te verlenen indien sprake is van uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien ten tijde van het opstellen van het ontheffingsbeleid.

Voor de vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden sluit de gemeente Alphen aan den Rijn aan bij de landelijk geldende vrijstellingen en ontheffingen zijn er worden er géén lokale ontheffingsmogelijkheden noodzakelijk geacht.

Communicatie

Vanaf 2025 voeren achtentwintig gemeenten in Nederland een nul-emissiezone in voor bedrijfs- en vrachtauto's. Lokale communicatie in het kader van deze invoering is zoveel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierbij vanuit de Rijksoverheid. Deze landelijke communicatie bevat onder meer het versturen van brieven aan alle voertuigeigenaren die mogelijk geraakt worden door de invoering van nul-emissiezones. Hiermee is gestart vanaf februari 2023. Ook is er een on- en offline communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd (www.doehetzero.nl en www.opwegnaares.nl).

Lokale communicatie

Ter aanvulling op de landelijke campagne heeft de gemeente diverse aanvullende communicatiemaatregelen genomen om ondernemers tijdig op de hoogte te stellen van de komst

van de nul-emissiezone in Alphen aan den Rijn.

Zo heeft de gemeente in september 2023 een brief aan alle ondernemers gestuurd, is in oktober 2024 een brief naar eigenaren van een voertuig met emissieklasse 5 of lager en zijn er door het RDW meerdere brieven verstuurd aan eigenaren van bedrijfs- en vrachtauto's. Voorts zijn er in alle winkelcentra binnen Alphen aan den Rijn flyers uitgedeeld.

Voorts hebben er vanaf januari 2023 geregeld overleggen plaatsgevonden met de Vereniging Ondernemingen Alphen aan den Rijn (VOA) en de Economic Development Board Alphen aan den Rijn (EDBA) plaatsgevonden. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een structureel overleg.

Ook zijn er vanuit de gemeente diverse presentaties gegeven over de invoering van de nul-emissiezone, waaronder een webinar retail load van de VOA. Begin 2024 heeft de wethouder voorts op een evenement van de VOA gesproken over de invoering van de nul-emissiezone.

Bebording en handhaving

De nul-emissiezone wordt op straat, conform artikel 86e RVV 1990 vormgegeven door middel van het plaatsen van de borden C22czb en C22dze van bijlage 1 van het RVV 1990 met daarboven het woord 'zone' zijnde een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone waarbij middels een onderbord conform model C22c1 RVV wordt weergegeven dat dergelijke voertuigen met nul-emissie wel zijn toegestaan binnen de zone.

Om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor het bedrijfs- en vrachtauto's te behalen, is het noodzakelijk dat de maatregelen op efficiënte en effectieve wijze worden gehandhaafd.

Voor de handhaving van de maatregelen zal daarom gebruik worden gemaakt van het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR)-camera's. Ook zullen daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsbeambtenaren worden ingezet voor de handhaving.

Vanaf de invoering van de maatregel zal een waarschuwingsperiode van vier maanden worden gehanteerd voor communicatie en waarschuwing alvorens wordt overgegaan tot handhaving.

Belangenafweging

Aan de invoering van de nul-emissie zone ligt het belang van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 ten grondslag. De maatregel strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer.

De toegangseisen voor de nul-emissiezone in Alphen aan den Rijn komen overeen met de afspraken uit de nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Daarmee ontstaat een uniforme toegangsregeling voor alle nul-emissiezones in Nederland.

De in te voeren nul-emissiezone heeft potentieel gevolgen voor inwoners en ondernemers in de gemeente die afhankelijk zijn van bedrijfs- en vrachtauto's in de nul-emissiezone.

De nul-emissiezone vraagt van ondernemers om slimme logistieke oplossingen te ontwikkelen en te investeren in emissieloze voertuigen. Het gaat daarbij onder meer om ondernemers in het centrumgebied en de winkelcentra in de omliggende wijken, bevoorradingsbedrijven en (andere) transportbedrijven.

In het Klimaatakkoord is daarom afgesproken dat ondernemers vier jaar de tijd krijgen om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden.

Gerekend vanaf het raadsbesluit van 16 juni 2022 hebben betrokkenen, meer specifiek ondernemers, vier jaar te tijd (gehad) om zich voor te bereiden op de invoering van de nul-emissiezone en daar waar nodig de bedrijfsactiviteiten aan te passen en/of te investeren in emissieloze voertuigen. Gelet op de mogelijke impact, zijn ondernemers en overige belanghebbenden door het college vroegtijdig betrokken bij de implementatie van de nul-emissiezone zodat zij ook tijdig worden

gestimuleerd om na te denken over alternatieven in de bedrijfsvoering en eventuele investeringen. De overleggen met onder meer de VOA en de EDDBA en het structurele kopgroepoverleg moeten hier aan ook bijdragen.

De hierboven genoemde mogelijke nadelige gevolgen die individuen danwel bedrijven ondervinden als gevolg van het verkeersbesluit wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gemoeid met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds alsook het beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten gelden er uitzonderingen op de beoogde maatregelen en worden er voor specifieke groepen en voertuigtypen ontheffingen en vrijstellingen verleend.

Voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijk ontheffingskader van de RVV 1990, met de mogelijkheid voor de gemeenten om daarnaast beleid op maat te ontwikkelen voor lokale ontheffingen.

De regels van de nul-emissiezone gelden als vanzelfsprekend ook voor het overheidsmaterieel. De gemeente past daarom momenteel haar eigen wagenpark aan om te kunnen voldoen aan de eisen van de nul-emissiezone.

Naar het oordeel van het college is derhalve een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de nadelige gevolgen van de nul-emissiezone.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Het in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale politie, regionale eenheid Den Haag heeft plaatsgevonden en deze heeft op 3 oktober 2024 positief op het plan geadviseerd.

Eenieder kan vanaf 13 november tot en met 24 december 2024 schriftelijk zienswijzen indienen.

BESLUIT

1. Door het plaatsen van verkeersborden **C22czb** en **C22dze** met daarboven het woord 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen in Alphen aan den Rijn waarbij middels een onderbord conform model C22c1 RVV 1990 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan, danwel krachtens de ten tijde van het nemen van het definitieve verkeersbesluit geldende bebording zoals bepaald in het RVV;
2. Dat de bebording ten behoeve van nul-emissiezone wordt geplaatst conform het als **bijlage 3** bijgevoegde bebordingsplan en de in **bijlage 4** nader omschreven locaties die integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit.
3. Dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990 ook overige vrachtauto's, zijnde niet-opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een algemene ontheffing;
4. dat dit besluit in werking treedt op 1 juli 2026.
5. dat dit verkeersbesluit wordt aangehaald als "ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone Alphen aan den Rijn 2026"

Het college van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de burgemeester,

mr. drs. J.W.E. Spies

de gemeentesecretaris,

M. van Kruijsbergen

Mededelingen

Inzien stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht, gedurende zes weken van 13 november tot en met 24 december voor een ieder ter inzage bij de informatiebalie van het Gemeentehuis. Het ontwerpbesluit is tevens in te zien via www.officiëlebekendmakingen.nl/gemeentebled. Hierop zijn het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen in te zien door te zoeken naar “ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone Alphen aan den Rijn 2026”.

Zienswijze

Eenieder kan gedurende de hierboven genoemde inzagetermijn zienswijzen indienen naar aanleiding van het voorgenomen ontwerpverkeersbesluit. Zienswijzen kunnen uitsluitend schriftelijk worden ingediend.

Wilt u een schriftelijke zienswijze indienen dan kunt u deze, onder vermelding van “zienswijze ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone Alphen aan den Rijn” verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn
T.a.v. David Cools
Onderwerp: Zienswijze ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone
Gemeente Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

Zienswijzen kunnen ook digitaal worden ingediend via een digitaal formulier via https://www.alphenaandenrijn.nl/Ondernemen/Zero_emissiezone

Bijlage(n):

- Bijlage 1: Effectonderzoek ZE-zone Alphen aan den Rijn
- Bijlage 2: Advies geluid effect ZE-zone Alphen aan den Rijn
- Bijlage 3: Contourenkaart en borden ZE-zone
- Bijlage 4: Bordenlocatie tekstueel ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn
- Bijlage 5: Ontheffingenbeleid ZE-emissiezone Alphen aan den Rijn