

Bijlage 6: Zienswijzen zero-emissiezone

Zienswijze 1 (14-11-2024)	6
Zienswijze 2 (14-11-2024)	6
Zienswijze 3 (14-11-2024)	6
Zienswijze 4 (14-11-2024)	7
Zienswijze 5 (14-11-2024)	8
Zienswijze 6 (14-11-2024)	9
Zienswijze 7 (15-11-2024)	9
Zienswijze 8 (15-11-2024)	9
Zienswijze 9 (15-11-2024)	10
Zienswijze 10 (15-11-2024)	10
Zienswijze 11 (15-11-2024)	11
Zienswijze 12 (15-11-2024)	11
Zienswijze 13 (15-11-2024)	11
Zienswijze 14 (15-11-2024)	12
Zienswijze 15 (17-11-2024)	12
Zienswijze 16 (17-11-2024)	13
Zienswijze 17 (18-11-2024)	13
Zienswijze 18 (18-11-2024)	14
Zienswijze 19 (18-11-2024)	14
Zienswijze 20 (18-11-2024)	14
Zienswijze 21 (19-11-2024)	14
Zienswijze 22 (20-11-2024)	15
Zienswijze 23 (22-11-2024)	15
Zienswijze 24 (23-11-2024)	15
Zienswijze 25 (24-11-2024)	16
Zienswijze 26 (24-11-2024)	17
Zienswijze 27 (25-11-2024)	17
Zienswijze 28 (25-11-2024)	18
Zienswijze 29 (26-11-2024)	18

Zienswijze 30 (26-11-2024)	19
Zienswijze 31 (28-11-2024)	21
Zienswijze 32 (1-12-2024)	21
Zienswijze 33 (1-12-2024)	22
Zienswijze 34 (2-12-2024)	23
Zienswijze 35 (3-12-2024)	23
Zienswijze 36 (3-12-2024)	23
Zienswijze 37 (4-12-2024)	24
Zienswijze 38 (4-12-2024)	24
Zienswijze 39 (4-12-2024)	24
Zienswijze 40 (5-12-2024)	24
Zienswijze 41 (5-12-2024)	24
Zienswijze 42 (5-12-2024)	25
Zienswijze 43 (6-12-2024)	26
Zienswijze 44 (9-12-2024)	29
Zienswijze 45 (9-12-2024)	29
Zienswijze 46 (9-12-2024)	29
Zienswijze 47 (9-12-2024)	29
Zienswijze 48 (9-12-2024)	29
Zienswijze 49 (9-12-2024)	29
Zienswijze 50 (9-12-2024)	30
Zienswijze 51 (9-12-2024)	30
Zienswijze 52 (10-12-2024)	30
Zienswijze 53 (10-12-2024)	31
Zienswijze 54 (10-12-2024)	32
Zienswijze 55 (10-12-2024)	33
Zienswijze 56 (10-12-2024)	33
Zienswijze 57 (11-12-2024)	33
Zienswijze 58 (11-12-2024)	34
Zienswijze 59 (11-12-2024)	34

Zienswijze 60 (11-12-2024)	35
Zienswijze 61 (11-12-2024)	35
Zienswijze 62 (11-12-2024)	36
Zienswijze 63 (12-12-2024)	37
Zienswijze 64 (12-12-2024)	37
Zienswijze 65 (12-12-2024)	37
Zienswijze 66 (12-12-2024)	38
Zienswijze 67 (12-12-2024)	38
Zienswijze 68 (12-12-2024)	38
Zienswijze 69 (13-12-2024)	38
Zienswijze 70 (13-12-2024)	38
Zienswijze 71 (13-12-2024)	39
Zienswijze 72 (13-12-2024)	39
Zienswijze 73 (13-12-2024)	39
Zienswijze 74 (13-12-2024)	39
Zienswijze 75 (13-12-2024)	39
Zienswijze 76 (14-12-2024)	39
Zienswijze 77 (14-12-2024)	39
Zienswijze 78 (14-12-2024)	40
Zienswijze 79 (14-12-2024)	40
Zienswijze 80 (14-12-2024)	40
Zienswijze 81 (15-12-2024)	40
Zienswijze 82 (15-12-2024)	40
Zienswijze 83 (15-12-2024)	41
Zienswijze 84 (16-12-2024)	41
Zienswijze 85 (16-12-2024)	42
Zienswijze 86 (16-12-2024)	43
Zienswijze 87 (16-12-2024)	43
Zienswijze 88 (17-12-2024)	44
Zienswijze 89 (17-12-2024)	44

Zienswijze 90 (17-12-2024)	46
Zienswijze 91 (17-12-2024)	47
Zienswijze 92 (17-12-2024)	47
Zienswijze 93 (18-12-2024)	47
Zienswijze 94 (18-12-2024)	48
Zienswijze 95 (18-12-2024)	49
Zienswijze 96 (18-12-2024)	55
Zienswijze 97 (19-12-2024)	55
Zienswijze 98 (19-12-2024)	58
Zienswijze 99 (20-12-2024)	58
Zienswijze 100 (20-12-2024)	58
Zienswijze 101 (20-12-2024)	63
Zienswijze 102 (20-12-2024)	63
Zienswijze 103 (20-12-2024)	63
Zienswijze 104 (20-12-2024)	63
Zienswijze 105 (21-12-2024)	64
Zienswijze 106 (21-12-2024)	64
Zienswijze 107 (21-12-2024)	65
Zienswijze 108 (21-12-2024)	65
Zienswijze 109 (21-12-2024)	65
Zienswijze 110 (21-12-2024)	65
Zienswijze 111 (22-12-2024)	65
Zienswijze 112 (22-12-2024)	66
Zienswijze 113 (22-12-2024)	67
Zienswijze 114 (22-12-2024)	68
Zienswijze 115 (22-12-2024)	69
Zienswijze 116 (22-12-2024)	70
Zienswijze 117 (22-12-2024)	70
Zienswijze 118 (23-12-2024)	71
Zienswijze 119 (23-12-2024)	72

Zienswijze 120 (23-12-2024)	74
Zienswijze 121 (23-12-2024)	74
Zienswijze 122 (23-12-2024)	74
Zienswijze 123 (23-12-2024)	76
Zienswijze 124 (23-12-2024)	78
Zienswijze 125 (24-12-2024)	78
Zienswijze 126 (24-12-2024)	79
Zienswijze 127 (24-12-2024)	79
Zienswijze 128 (24-12-2024)	81
Zienswijze 129 (24-12-2024)	81
Zienswijze 130 (24-12-2024)	82
Zienswijze 131 (24-12-2024)	82

Zienswijze 1 (14-11-2024)

1. Praktische bezwaren met betrekking tot vervoersmogelijkheden Onze werkzaamheden vereisen het gebruik van bedrijfswagens met een hoog laadvermogen, omdat wij zware apparatuur en materialen vervoeren. Helaas is het huidige aanbod van elektrische voertuigen met voldoende laadcapaciteit beperkt en ontoereikend voor onze operationele behoeften. Een verplichte overstap naar emissievrij vervoer zou dan ook aanzienlijke praktische beperkingen opleveren voor ons bedrijf.

2. Impact op landelijke bedrijfsvoering Hoewel wij gevestigd zijn in Alphen aan den Rijn, opereren wij op landelijke schaal. Een zero-emissiezone binnen de gemeente (en andere gemeenten) betekent voor ons extra belemmeringen en hogere kosten, zeker als wij telkens moeten omschakelen naar goedgekeurd vervoer voor opdrachten buiten de zone. Dit hindert onze flexibiliteit en efficiëntie en maakt ons minder concurrerend, vooral in een sector waar tijdige levering en uitvoering cruciaal is.

3. Verzoek om aanvullende ondersteuning of uitzonderingen Gezien de specifieke eisen van onze bedrijfsvoering verzoeken wij u om een uitzondering te overwegen voor bedrijven zoals het onze, of om ten minste overgangsmaatregelen in te stellen. Een verlengde implementatieperiode zou ons de gelegenheid geven om ons beter voor te bereiden op de transitie, of om geschikte vervoersopties te vinden die aansluiten bij onze behoeften.

4. Financiële druk en concurrentieverlies in Alphen aan den Rijn en omstreken Wij werken veel voor basisscholen, kinderdagverblijven en hebben vaste onderhoudscontracten in Alphen aan den Rijn en omstreken. Veel van deze klanten bevinden zich binnen de beoogde zero-emissiezone. Door de toegenomen kosten van emissievrij vervoer zouden wij onze tarieven dermate hoog moeten maken dat dit voor onze klanten niet rendabel is. Dit zou hen mogelijk naar grotere, landelijke bedrijven drijven die minder moeite hebben met de kostenverhoging, waardoor wij onze positie in de markt verliezen.

Zienswijze 2 (14-11-2024)

Goed plan, maar hoe zit het met de scheepvaart, zowel beroepsmatig als pleziervaart. Hier door het centrum, deze geven veel vervuiling bij ons.

Zienswijze 3 (14-11-2024)

1. Onevenredige kosten voor inwoners De invoering van de zero-emissiezone dwingt ondernemers tot kostbare aanpassingen van hun wagenpark, zoals de vervanging van dieselveertuigen door elektrische varianten. Deze kosten worden onvermijdelijk doorberekend aan hun klanten, waaronder de inwoners van Alphen aan den Rijn. Dit betekent dat ik en mijn medebewoners te maken krijgen met hogere prijzen voor diensten en producten, zoals bezorging, onderhoudswerkzaamheden en andere essentiële diensten. De stijgende kosten raken ons direct en hard, terwijl dit aspect onvoldoende is meegenomen in uw afweging. Deze lastenverzwaring kan leiden tot een verslechtering van de leefbaarheid en betaalbaarheid binnen de zero-emissiezone.

2. Bijzonder zware last voor kleine ondernemers met doorwerking op bewoners Vooral kleine ondernemers, die vaak slechts beschikken over één of enkele voertuigen, worden zwaar getroffen door de verplichting om hun volledige wagenpark te vervangen. In tegenstelling tot grotere bedrijven met meerdere voertuigen en financiële flexibiliteit, hebben deze kleine

ondernemers geen mogelijkheid om de kosten efficiënt te spreiden of te minimaliseren. Dit maakt hen gedwongen om de extra kosten volledig door te berekenen aan hun klanten. Hierdoor wordt de financiële druk voor de inwoners verder vergroot, wat niet proportioneel is en tegenstrijdig met de principes van een evenwichtige belangenafweging.

3. Beperkte betrouwbaarheid en hogere kosten van elektrische voertuigen De actieradius van elektrische voertuigen is vaak onbetrouwbaar en fluctueert afhankelijk van belading, weersomstandigheden en gebruiksomstandigheden. Dit dwingt ondernemers tot extra laadtijden, wat leidt tot inefficiëntie en hogere operationele kosten. Deze kosten worden opnieuw doorberekend aan klanten, zoals ikzelf, wat leidt tot nog hogere uitgaven voor essentiële diensten en producten. Deze bijkomende kosten staan in schril contrast met de beoogde baten van het besluit en vergroten de ongelijkheid in de verdeling van lasten.

4. Twijfels over de noodzaak en proportionaliteit van de maatregel Hoewel de effectstudies een positief maatschappelijk effect suggereren, blijkt uit de gevoeligheidsanalyses dat de verhouding tussen kosten en baten snel onder druk komt te staan door kleine wijzigingen in aannames. Gezien de autonome verbetering van de luchtkwaliteit en de bestaande stimuleringsmaatregelen voor emissieloos vervoer, rijst de vraag of een zo ingrijpende maatregel als de zero-emissiezone wel noodzakelijk en proportioneel is. Het is niet redelijk om de financiële last van deze maatregel primair op inwoners af te schuiven zonder alternatieven te overwegen. Conclusie en Verzoek Ik verzoek u met klem om de invoering van de zero-emissiezone in haar huidige vorm te heroverwegen. De huidige geboden ontheffingsmogelijkheden schieten ernstig tekort, vooral voor kleine ondernemers, en zullen onvermijdelijk leiden tot een kostenverhoging voor de inwoners van Alphen aan den Rijn. Ik pleit ervoor dat u met lokale bedrijven samenwerkt aan een geleidelijke en betaalbare verduurzaming die de lasten eerlijker verdeelt. Mocht u desondanks besluiten vast te houden aan dit verkeersbesluit, behoud ik mij het recht voor om juridische stappen te ondernemen. Ik verzoek u mijn bezwaren zorgvuldig te overwegen en een meer evenwichtige, bewoner-vriendelijke aanpak te kiezen.

Zienswijze 4 (14-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephhoek ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.
- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 5 (14-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephoeek ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.

- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 6 (14-11-2024)

Oneens met dit besluit. Gaat me als zzp'er dusdanig veel geld kosten dat moet mijn uurloon en dus ook weer alle kosten voor mijn klanten (de particulier) wederom flink omhoog, terwijl alles al schrikbarend veel geld kost door diverse redenen. Buiten dit zal ik als zzp'er ook nog eens zeer moeilijk mijn elektrische bus, die ik dan verplicht word aan te schaffen bijna onmogelijk op te kunnen laden in de kleine woonwijk. Heb geen oprit of parkeerplek naast de woning dus zal altijd afhankelijk zijn van een openbare laadgelegenheid die dan maar net vrij moet zijn en niet wederom een storing hebben. Nederland en zeker Alphen aan den Rijn is er simpelweg niet klaar voor.

Zienswijze 7 (15-11-2024)

Dit is een economisch veel te zwaar besluit voor ondernemers en bewoners. De zero emissiezone maakt de gemeente minder leefbaar, minder goed bereikbaar voor zowel bewoners en ondernemers en zorgt er voor dat alles duurder wordt.

Zienswijze 8 (15-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephoek ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.
- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 9 (15-11-2024)

Zeer mee oneens met de zero-emissiezone. Hierdoor gaat nog veel meer verkeer over de Hoorn. Er is op dit moment al te veel verkeer wat over de Hoorn gaat en veel overlast veroorzaakt. Bewoners hebben overlast van slechte lucht kwaliteit, geluidsoverlast, trillingen, verkeers drukte en onveilige situaties door te hard rijden. Tot nu toe heeft de gemeente niets aan gedaan. Door omgeleid verkeer van de zero-emissiezone gaat dit nog erger worden.

Zienswijze 10 (15-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephoeck ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.

- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 11 (15-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephhoek ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.
- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 12 (15-11-2024)

Nog meer verkeer en chaos in de straat met alle gevolgen van dien. Toename CO₂ emissie en fijnstof. De Rijnhaven en gnephhoek gaat ook bijdragen in vervuiling. Wordt onze gezondheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Zienswijze 13 (15-11-2024)

Waarom doen we wat we doen?

Die vraag zou centraal moeten staan bij elke beslissing die de gemeente neemt. Het doel van de nul-emissiezone is helder: een schonere en gezondere leefomgeving voor alle inwoners van Alphen aan den Rijn.

Maar wat betekent dit plan voor ons, de bewoners van de Hoorn?

De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone. Dit betekent:

- Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden.
- Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien.
- Meer uitstoot: De CO₂-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk.

En dit terwijl de bouwprojecten in de Rijnhaven en de Gnephoek ook al zullen zorgen voor meer verkeersdrukke en vervuiling!

Worden wij, bewoners van de Hoorn, dan vergeten? Worden onze gezondheid en leefbaarheid opgeofferd voor het "grotere goed"?

Dat kunnen wij niet accepteren.

Een nul-emissiezone is een goed initiatief. Maar het huidige plan lost de problemen niet op, het verplaatst ze alleen naar onze straat.

Wij vragen u:

- Beperk de nul-emissiezone: Focus op het centrum van Alphen, niet de halve stad.
- Ontwikkel een lange termijn plan: Pak de verkeersproblematiek in de Hoorn structureel aan.
- Bescherm onze gezondheid: Neem maatregelen om de luchtkwaliteit in onze wijk te verbeteren.

Wij willen graag meedenken over oplossingen. Wij willen graag samenwerken aan een leefbare toekomst voor alle inwoners van Alphen, inclusief de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 14 (15-11-2024)

Gemeente heeft de zero-emissie zone zo bepaald dat de toch al veel te drukke hoorn nog drukker gaat worden terwijl de komende jaren de druk toch al enorm zal toenemen door de bouwplannen van de gemeente voor Gnephoek en havengebied.

Zienswijze 15 (17-11-2024)

Wij vinden het belachelijk dat een ondernemer of particulier straks niet meer zijn voertuig meer bij zijn/haar huis kan parkeren. Ze hebben investeringen gedaan voor hun bedrijf, auto gekocht, indeling van de auto en wellicht wel een financiering op z'n/haar voertuig aangegaan om het te kunnen betalen. Even snel een hamer halen of kinderen thuis brengen kan dan gewoon niet. De gemeente wilt schoner leven prima, maar maak het dan mogelijk dat deze mensen een plek hebben waar ze veilig hun voertuigen kunnen plaatsen. Is dit het

parkeerterrein bij ARC (met hekken en met een vergunning alleen mogelijk om erin te gaan?! Andere plekken waar kleinere parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden hiervoor?! Ik ben wel benieuwd wat de gemeente gaat doen om de ondernemer te helpen met dit verhaal. Mensen gaan of in Nieuwkoop wonen, gaan kentekens afplakken of nog erger vandalisme plegen om toch naar binnen te kunnen. Zorg voor goede alternatieven. Tenzij de gemeente mijn bus gaaf vervangen met een nieuwe Mercedes e sprinter van 100 duizend euro. Je kan mij niet vertellen dat het er geen mogelijkheden zijn om het te verminderen, niet strafbaar maken om erin te rijden. Volgens mij heeft PostNL net een groot pand neergezet met meer dan 150 diesel auto's om onze post te brengen... die hebben dan ontheffing omdat ze de post brengen? En de kleine ondernemer dan, die mag het niet omdat ze minder belasting of gemeentelijke belastingen betalen?! Kom op gemeente, maak het mogelijk dat mensen daadwerkelijk kunnen overstappen naar elektrisch niet in zo'n korte tijd. Ik kan het niet betalen om Alphen in te rijden, ik woon hier al 35 jaar, miss wel langer dan de halve gemeente die er nu werkt.

Zienswijze 16 (17-11-2024)

Oneens, met de grote van de zone. Ik woon in het Ridderveld een buitenwijk van de gemeente, waar ik met mijn SUPER SCHONE Benzine busje straks niet mag komen! Het is een schande! De gemiddelde personen auto hier in de wijk met vooral mensen met lage inkomens stoot 2 a 4 keer zoveel zoveel uit. (veel immigranten met oude diesel auto's) Ik rijd ongeveer 8000 km per jaar naar mijn klanten gevestigd in de regio (polder) ver buiten milieu zones, de bedrijfswagen is niet heel hard nodig, maar soms wel handig. De waarde daling door het Zero emissie zone is aanzienlijk. Mijn alternatief: verkoop van mijn 3 jaar oude schone bedrijfswagen en aanschaf van een oude personenauto en neem gewoon een aanhanger mee als ik meer ruimte nodig heb. welke minimaal een verdubbeling van de uitstoot veroorzaakt maar waarmee ik wel door de ZERO emissie zone MOET rijden, Zo ongeveer heel Alphen a/d Rijn tot ZERO emissie uitroepen is, is van de zotten. Ik heb niets te maken met stadslogistiek alleen met woon-werkverkeer maar wel het slachtoffer van dit beleid. Was dit nu het doel van het Zero Emissie beleid in de woonwijken waar op wat bezorgers na weinig verkeer van bedrijfswagens is? Ik denk dat een "alleen (aantoonbare) bestemmingsverkeer" maatregel voor de buitenwijken meet dan voldoende is en de "Zero emissie" alleen voor in het Winkelgebied voldoende is. Kleine klantcase: Aannemer welke veel in Amsterdam werkt heeft een prima alternatief: Rijd nu weer met Grote zware personenauto's en grote gesloten aanhangers de stad in. Resultaat: * meer uitstoot * 2 parkeer plaatsen i.p.v. 1 parkeerplaats * meer gevaar voor fietsers voetgangers enz i.v.m beperkt zicht * minder parkeergeld opbrengst.

Zienswijze 17 (18-11-2024)

Ik ben tegen de euro-emissiezone in Alphen aan den Rijn. De Hoorn wordt hierdoor nóg zwaarder belast: meer verkeer, lawaai, vervuiling en gevaar. Parkeren en oversteken worden onmogelijk, en de overlast maakt onze buurt bijna onbewoonbaar.

Zienswijze 18 (18-11-2024)

Teveel zwaar verkeer gaat via de Hoorn rijden met onevenredig grote gevolgen.

Zienswijze 19 (18-11-2024)

Ik ben tegen de euro-emissiezone in Alphen aan den Rijn. De Hoorn wordt hierdoor nóg zwaarder belast: meer verkeer, lawaai, vervuiling en gevaar. Parkeren en oversteken worden lastiger, en de overlast maakt onze buurt bijna onbewoonbaar.

Zienswijze 20 (18-11-2024)

Vervuiling langs mijn huis van vrachtverkeer en trilling van verkeer hierdoor beschadigd mijn huis.

Zienswijze 21 (19-11-2024)

Ik ben tegen de zero emissiezone. Met name door de starre manier waarop dit tot uitvoering wordt gebracht en dan het zo goed als ontbreken van mogelijkheden tot uitzonderingen cq ontheffingen. Daarnaast is deze maatregel die nu alleen bedrijfsvoertuigen (busjes) en vrachtwagens betreft een discriminatie naar deze groep voertuigeigenaren. Mijn eigen situatie ligt ik hier toe. Vijf jaar geleden heb ik een nieuwe bedrijfswagen aangeschaft met in het achterhoofd dat ik deze auto tot mijn pensioen zou kunnen rijden. Destijds had deze auto de schoonste emissieklasse (diesel euro6) en tot op heden zijn er geen schonere verbrandingsmotoren op de markt verschenen. Ik heb destijds ook elektrische/hybride voertuigen overwogen maar dat was toen geen alternatief mbt actieradius en vooral laadruimte en trekvermogen voor aanhangers. Vijf jaar geleden had ik niet kunnen vermoeden dat ik nu over 3 jaar voor een voldongen feit kom te staan dat ik met mijn bedrijfswagen niet meer naar huis mag rijden (ik woon +/- 550mtr in de zone). En dan in ogenschouw nemen dat ik niet in Alphen aan den Rijn werk. Ik zit op 1 januari 2028 nog +/- 3 jaar van mijn pensioen af. Aangezien ik niet eerder kan en wil stoppen, wordt ik nu gedwongen om voor 3 jaar nog een elektrische bedrijfswagen aan te schaffen. Dit vindt ik ronduit belachelijk. Het geldt wat ik nu aan het sparen ben voor mijn pensioen zou dan opgaan aan een nieuwe elektrische bedrijfswagen waar mijn huidige bedrijfswagen nog lang niet aan het eind van zijn technische levensduur is. Dit is dus allesbehalve duurzaam! Het zou de gemeente Alphen aan den Rijn sieren om een uitzondering te maken voor eigenaren die een bedrijfswagen hebben aangeschaft vóórdat de zero emissie zone bekend werd gemaakt. En in die uitzondering deze eigenaren toestaan hun huidige bedrijfswagen 'op te rijden' Daarnaast blijft het uitermate scheef dat vele oudere vervuilende personenauto's wel gewoon Alphen aan den Rijn in mogen rijden. Wat ik, en velen anderen, ook erg vreemd vinden is dat de Stroom- en Oude Ambachtenwijk, Weteringpark en Groenoord geheel buiten de zero emissie zone vallen?? De bewoners van dit deel van Alphen aan den Rijn hebben dus geen recht op schonere lucht blijkt uit de bepaling van de zero emissie grenzen. Daar zou ik wel eens een goede uitleg over willen krijgen. En dan niet de dooddoener dat het vrachtverkeer dan niet meer naar industriegebied

Heimanswetering kan komen. Het is geen rakettechniek om de Burg. Bruins slotsingel richting Heimanswetering uit te sluiten van de zero emissiezone.

Zienswijze 22 (20-11-2024)

Ik ben het volledig eens met de zero emissie zone. In onze straat rijden dagelijks honderden OV bussen, vrachtwagens en (oude) dieselbusjes. Onze huizen staan dicht aan de weg, dus wij hebben onevenredig veel last van stank, vervuiling en geluid. En gezien de hoogbouw die nu wordt, of is gerealiseerd aan De Lage Zijde, zal dit alleen maar toenemen. Dan wordt gezond wonen, in de breedste zin des woords, in centrum Alphen gewoon onmogelijk.

Zienswijze 23 (22-11-2024)

Als zelfstandig ondernemer met een bedrijf aan huis wordt ik verplicht om te verhuizen met de invoering van de ZE zone, dit weiger ik, ik heb de afgelopen 15 jaar behoorlijk geïnvesteerd om een gedeelte van mijn huis om te bouwen tot bedrijfsruimte, hiervoor heb ik oa 140 m3 klei zelfstandig eruit geschept en zon 40m3 beton gestort. Op deze manier heb ik nu dus een magazijn beschikbaar onder mijn huis om mijn eenmanszaak in de elektrotechniek te voorzien van de benodigde ruimte en materialen, deze wordt ook bijna dagelijks bevoorraadt door verschillende groothandels. 1e probleem is dat deze groothandels (nog) niet beschikken over ZE voertuigen. 2e probleem is dat ik verder een bedrijfswagen euro4 in gebruik heb en niet beschik over een eigen parkeerplaats, deze kan hier ivm de beperkte ruimte ook niet gerealiseerd worden. Er is dus geen mogelijkheid om een ZE wagen op te laden. 3e probleem is dat ik daarnaast als servicebedrijf zon 1500kg aan gereedschap pen en materialen in de bus heb. Er is geen ZE bus beschikbaar welke geschikt is voor deze lading, er zijn bussen beschikbaar welke een laadvermogen hebben van 900kg wat dus niet voldoende is voor mijn bedrijfsvoering. Stel dat ik mijn bedrijfsvoering aanpas en slechts 900 kg meeneem dan heb ik in een gunstige situatie nog 60 km reikwijdte op een volle accu. Dit is voor mij veels te weinig. Deze accu kan ik dus ook niet op laden bij mijn bedrijf/thuis. Ook ben ik vaak pas laat thuis en is er helemaal geen plek meer in de straat om te parkeren laat staan een haspel? Uit te rollen. Op een haspel kan ik natuurlijk ook de accu niet opladen om nog maar te zwijgen over het gevaar voor mijn burens als ik dit noodgedwongen wel zou moeten doen? Conclusie , ik weet het niet, ik wordt dus verplicht om mijn eigenhandig opgebouwde huis en bedrijf te verlaten en daar kan en wil ik niet mee akkoord gaan.

Zienswijze 24 (23-11-2024)

Ik ben het TOTAAL ONEENS met uw zero-emissiezone-beleid! Alphen is GEEN rijkeluis-stad waar elke ondernemer een EV-bus kan aanschaffen en de beschikking heeft over een eigen oprit aan huis en een oplaadpunt voor de EV te kan plaatsen!! Want jullie willen enkel EV-voertuigen maar de infra-infrastructuur is er niet!! In de omgeving van de Wilgenlaan zijn 6 oplaadpunten aanwezig maar als alle bedrijfsbussen zero-0 zijn hebben we er minstens 40 st nodig!! (die toelating tot het elektra-net hebben vanaf 16u!!) Het piekmoment waarbij alle arbeiders thuiskomen.!! Volgend punt is dat er geen EV-bussen, met het formaat/capaciteit

wat ik nodig heb, leverbaar zijn die de afstanden die ik per dag in beladen toestand kan afleggen. Samengevat jullie beleid is totaal niet realistisch, voor een (gedeelte van) binnenstad zoals Gouda, Den Haag, Amsterdam en andere grote steden vind ik het een optie maar om geheel Alphen met uitzondering van de industriegebieden uit te sluiten van alle dieselbussen vanaf 2028 is ridicuul . Ik rij met een euro6-bus maar volgens jullie beleid mag ik tot 31 december 2027 tot mijn eigen huis rijden, daarna moet ik 400 m gaan lopen./dag om thuis te komen.!! In mijn ogen zijn jullie de weg kwijt en volkomen doorgeslagen in de (plaatselijke) groene waanzin. Jullie willen 'groen' rijden/leven maar dit is enkel een plaatselijke oplossing, dit heeft geen enkele nut! Het CO2 probleem wordt verplaatst naar Afrika waar kinderhanden de chemische/stoffen mogen innen voor jullie "groene" auto-accu's. CO2- uitstoot word verplaatst naar Afrika en andere landen! Dus in mijn ogen is het hoog tijd om eens "wakker" te worden en realistische grenzen te stellen. Mijn Euro6-bus is (in totaal beeld: bouw en verbruik net zo 'schoon' of 'schooner' dan een EV-bus!). Kort samengevat: Het emissiebeleid van Alphen (en andere steden) is Efteling-praat van ambtenaren en Timmerman -fans die niet in de realiteit leven. Totdat een aannemer bij u de badkamer moet komen vervangen....en dan is alles zo duur!!

Zienswijze 25 (24-11-2024)

In 2022 hebben beide eigenaren een gloednieuwe Ford Transit besteld welke in 2023 werd geleverd. Deze bussen hebben wij nodig om onze steigers en andere behoeften te kunnen vervoeren voor de uitvoering van ons werk. Veel van onze klanten, we bestaan al 25 jaar, zijn woonachtig in de door u aangewezen zero-emissiezone. Wij mogen tot en met 2027 nog hier rijden met onze bussen en daarna is het niet meer toegestaan. Aangezien beide eigenaren rond of net iets boven de 60 jaar oud zijn en wij nog moeten doorwerken tot onze 67e was de dure investering van twee gloednieuwe bussen nog de moeite waard. Deze bussen zouden we tot aan onze pensionering gaan gebruiken. U begrijpt uiteraard dat op onze leeftijd nog investeren in een elektrische bus qua kosten geen optie is, afgezien van het feit dat de huidige markt voor elektrische bussen amper voldoet aan de eisen die we hebben om onze spullen goed te kunnen vervoeren en een zware aanhanger te kunnen trekken. In het slechtste geval (doorgaan met die onbezonnen zero-emissiezone maatregel) zou dit betekenen dat wij veel van onze jarenlange klanten moeten laten vallen en wij serieus moeten gaan overwegen of voortzetting van ons bedrijf nog zin heeft. Dit is geen loze opmerking. Deze maatregel wordt doorgezet ondanks een twijfelend kabinet dat voor uitstel pleit. Het huidige elektriciteitsnet is niet toereikend om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. Het schadelijke fijnstof wat vrijkomt door bandenslijtage is een gegeven dat niet moet worden onderschat. Wij als centrumbewoners gaan, bij doorvoering van die maatregel, significant meer fijnstof in de lucht krijgen omdat deze bandenslijtage groter is bij zwaardere (en dus meestal elektrische) auto's. Ik vraag me echt het nut van deze maatregel af. Als ik een rondje Beerendrecht wandel in de avond dan ruikt mijn haar en kleding naar de brandlucht van de

openhaarden die volop branden. Deze lucht adem ik ook in. Bij tijd en wijlen vliegen er vliegtuigen onafgebroken boven de Kievitstraat. En dan nu de ondernemer treffen die al aan alle kanten risico loopt en hard voor zijn centjes werkt? Als bedrijfseigenaar én als bewoner worden wij hard getroffen door deze maatregel. De kans bestaat dat onze verwarmingsmonteur, loodgieter e.d. niet meer zullen komen of de kosten voor hun investering in een elektrische bus gaan doorberekenen aan mij als klant. Er zitten nog veel te veel haken en ogen aan dit slecht doordachte plan. Wat te denken van de enorme ontbossing die plaatsvindt elders op de wereld om aan de vraag van nikkel, kobalt en lithium voor de batterijen van elektrische auto's te kunnen voldoen. Wat zorgt voor zuurstof en haalt CO2 uit de lucht? Precies, de bomen die nu allemaal worden gekapt om het zogenaamde CO2 uitstoot te beperken. Maar goed, dat gebeurt elders op de wereld dus denkt de gemeente Alphen aan den Rijn hiervoor haar ogen te kunnen sluiten. Vestzak, broekzak verhaal. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Stop deze zinloze maatregel! We staan al te kijk met geldverslindende projecten (fietsbrug Aarkanaal) waarvan de ambtenaren niet in staat zijn geweest de kosten binnen de perken te houden. Ik als belastingbetalende inwoner van de gemeente Alphen aan den Rijn zou graag zien dat er met mee toekomstvisie en kennis vanuit het stadhuis wordt geregeerd.

Zienswijze 26 (24-11-2024)

Ik ben het oneens omdat ik zelf diesel en benzine rijd, hier door zou ik niet meer de stad in kunnen. Als deze plannen door gaan kan ik geen boodschappen meer doen in Alphen, kan ik niet meer een broodje halen want ik mag er niet in. Ik ben er fel tegen, niet alleen ik heb er last van maar ook ondernemers. Laat Alphen voor wat het is geen waanzin klimaat plannen die nergens op slaan.

Zienswijze 27 (25-11-2024)

met ingang van de zero emissiezone word het werken ons vrijwel onmogelijk gemaakt. we worden er toe verplicht om elektrische voertuigen aan te schaffen, maar de bussen welke op dit moment beschikbaar zijn zijn niet geschikt voor Hoveniers. deze hebben onvoldoende trekkracht. (3500 KG benodigd) tevens zijn de bussen welke wel op de markt zijn extreem duur. Als er wel een juiste bus ter beschikking komt (welke aannemelijk nog duurder zal zijn) dan worden wij verplicht om dermate grote investeringen te doen waarbij je je moet afvragen of het niet beter is om te stoppen met het bedrijf. als we besluiten om wel door te gaan, dan zullen de uurtarieven zo drastisch moeten stijgen waardoor het voor de consument onbetaalbaar word om de tuin te laten opknappen. waardoor wij vervolgens heel veel klanten kwijt zullen raken. zolang er geen goede alternatieven zijn voor bedrijven kunt u het toch niet maken om dit plan in te voeren?? Ook vragen wij ons waarom u nog steeds van mening bent dat elektrische voertuigen zo goed voor het milieu zijn. het eindproduct lijkt misschien goed. maar aan de andere kant van de wereld word er een stukje aarde incl. de gezondheid van de mensen die eraan werken, omzeep geholpen om deze accu's te produceren. waar zijn we toch

met zn allen mee bezig vragen wij ons af. wij zijn fel tegen uw besluiten en vragen dan ook om dit plan niet door te voeren.

Zienswijze 28 (25-11-2024)

Ik woon in Ter Aar maar mijn werkgebied is voor een groot deel in Alphen aan den Rijn. Ik ben een ZZP-er in de bouw sinds 2008 en rij een zeer schone diesel (euro 6) bedrijfsbus. – Er zijn nog geen goede (voor kleine bedrijven) betaalbare alternatieve bedrijfsbussen die de juiste trekkracht, laadvermogen en bereik hebben. Voor mij is de aanschaf van zo'n bus onbetaalbaar. – Het is te zot voor woorden dat mijn vrijwel nieuwe schone dieselbus straks bijna geheel Alphen aan den Rijn niet meer in mag. Het gaat niet alleen om het centrum zoals je her en der leest maar om zo goed als heel Alphen aan den Rijn. Ik denk dat de meeste inwoners van Alphen aan den Rijn zich hier totaal niet bewust van zijn. Het zal voor hen heel erg lastig worden om hun verbouwingen betaalbaar te laten uitvoeren, hun riool te laten ontstoppen of schoorsteen te laten vegen en zo kan ik nog wel even doorgaan. De kleinere bedrijven die toch voor elektrisch kúnnen gaan zullen dit absoluut in hun prijzen gaan doorberekenen, dat kan ook niet anders! – Ik rij in de ochtend naar de klus, parkeer de bus en de bus rijdt verder de hele dag niet maar moet wel beschikbaar zijn voor gereedschap en bouw materiaal. Een vrijstelling voor dit soort vervoer/gebruik in de emissiezone zou hier een oplossing voor zijn, als jullie doorgaan met deze plannen. Het is niet dat ik de hele dag rondjes door Alphen aan den Rijn rijdt, zoals de bezorgbusjes achter elkaar aan. – Ik verwacht problemen met mijn onderaannemers en bezorgen van de bouwmaterialen omdat ook zij niet kunnen overstappen op elektrische rijden waardoor ik mijn werk misschien niet meer kan blijven doen. Terwijl ik al sinds 2008 zelfstandig ondernemer ben, alles goed geregeld heb zonder hulp van de overheid. Keurig verzekerd ben, inclusief arbeidsongeschiktheid. Nu lijkt dat door deze emissiezone mijn bedrijfsvoering mogelijk in gevaar komt. – De elektriciteitsproblemen stapelen zich op in Nederland en er zullen niet voldoende laadpunten beschikbaar zijn om op locatie de bus op te laden maar ook in mijn eigen woonplaats gaat dit problemen geven. Niet iedereen woont zodat hij op eigen oprit kan opladen. In Den Haag heeft men deze plannen al losgelaten, Alphen aan den Rijn waarom gaan jullie hiermee door? Niet alleen ondernemers maar ook de inwoners worden hier de dupe van. Stel deze plannen uit totdat er echt goeie betaalbare alternatieven zijn en het elektriciteitsprobleem op orde is. We zijn hier echt nog niet klaar voor. Maar beter nog schrap de plannen en verdiep je er eens in hoe schoon elektrisch rijden eigenlijk is als je de productie en afvoer van de accu's onderzoekt.

Zienswijze 29 (26-11-2024)

Ik snap dat er iets gedaan moet worden aan de lucht kwaliteit. Maar in dit tempo en op deze manier gaat het niet goed. Hier een aantal redenen. De wijk oudshoorn en de Ridder buurt en aan de hoorn worden uit gesloten!!!! Hoe gaat het met de beroeps en plezier vaartuigen door de gemeente!? Het percentage voertuigen waar jullie op doelen is klein, jong en goed

onderhouden en rijden veelal van woonadres naar de klus en blijven de hele dag daar. Daarnaast zijn er veel die enkel hier wonen en hooguit een paar kilometer rijden om naar hun werk buiten Alphen te gaan en verse versa! En de vliegtuigen die over alphen vertrekken naar goedkope vakantieoordn gaan die ook stoppen?! En dan nog iets, het doel is minder uitstoot en geluid. In het rapport over dit onderwerp zijn metingen gedaan met als uitslag 0.2 tot 0.5 dB verhoging, en dat wordt afgedaan als dat hoor je niet? Dat hoor je dus wel! De raadhuis straat is ook een mooi voorbeeld, diverse winkels bedrijven en bewoners. Iedereen heeft zo zijn vuil, en iedereen heeft ook een eigen contract met een ophaal dienst. De bewoners de gemeente, de bedrijven 3 verschillende bedrijven en allemaal op een andere dag! Heel erg storend als het om uitstoot en geluiden gaat.... En als de bomen dan het blad verliezen zijn ze dagen met de bladblazer en Veegmachine bezig, moet gebeuren maar zo vroeg en dagen achter elkaar? En hoe gaat het straks met de marktkooplieden? Komen van ver met een zware kar of bus die halen het niet met een accu auto. En als het dan door gaat waar zijn alle laadpalen in elke straat? En over een paar jaar staan al die accu auto's en busjes op de sloep en wat gaat dat voor vervuiling geven? En dan hebben we het nog maar niet over de vervuiling die de natuur en de mensen voor hun kiezen krijgen bij de benodigde materialen uit de grond halen. Ik hoop dat jullie er heel goed over nadenken. Nog 1 ding, het rijk had om een uitstel gevraagd en de reacties uit de gemeentes was dat het oneerlijk zou zijn tegenover de ondernemer die al wel had geïnvesteerd. Dat zijn vaak de hele grote en goed verdienende en gesubsidieerde bedrijven. Maar als 1 mans bedrijfje en alleen verdienende is het gewoon niet te doen!

Zienswijze 30 (26-11-2024)

Bij raadsbesluit van 16-6-2022 is besloten om per 1-1-2026 een zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in de gemeente Alphen aan den Rijn in te stellen. Het te bereiken doel is duidelijk en daartegen kan nauwelijks weerstand bestaan, mits er geen maatschappelijke en economische belemmeringen zijn, waardoor realisatie tot veel schade zal leiden, en/of er een maatschappelijke ongelijkheid zal ontstaan.

Bij het nemen van het besluit is waarschijnlijk aangenomen, dat de maatschappij zich in de periode tot 1-1-2026 dusdanig zou ontwikkelen, dat het elektrisch rijden tot "algemeen goed" gerekend zou kunnen worden, en waarbij het opladen van de accu's niet tot problemen zou leiden. De realiteit van vandaag laat echter een ander beeld zien: a) Het stroomnetwerk in Nederland groeit niet parallel mee met de eisen die voortvloeien uit de ambitie om massaal elektrisch te gaan rijden. Bedrijven moeten soms jaren wachten op een nieuwe of zwaardere stroomaansluiting. De Gemeente Alphen ziet geen kans om voldoende extra laadpalen te installeren, waardoor busjes van ambachtsmensen die in de zero-emissiezone aan het werk zijn tussentijds niet opgeladen kunnen worden. b) Mede vanwege hetgeen onder a) is genoemd, voelen bedrijven zich belemmerd om massaal over te schakelen op elektrisch rijden, en kunnen zij zelfs niet massaal daartoe besluiten.

Op dit moment moet worden vastgesteld dat:

1) De gemeenteraad in 2022 geen weloverwogen besluit heeft genomen. Zij heeft immers nagelaten om bij haar besluit van 16-6-2022 te formuleren, onder welke omstandigheden zij het ook economisch en maatschappelijk verantwoord zou vinden om de zero-emissiezone in te kunnen voeren, en waar de grens zou liggen om op het besluit terug te komen.

2) Er sprake zou zijn van wanbeleid als de gemeenteraad nu niet zou inzien dat hun besluit van 16-6-2022 nog eens tegen het licht gehouden zou moeten worden, en als niet op basis van voortschrijdend inzicht het besluit wordt genomen, om de invoering van de zero-emissiezone op te schorten omdat de technische voorzieningen en de maatschappelijke ontwikkelingen zich minder hebben ontwikkeld als ten tijde van het besluit stilzwijgend is aangenomen, en zoals ook noodzakelijk is voor een succesvolle invoering.

Met het doorvoeren van het huidige beleid creëert de gemeente een ongelijkheid tussen de bewoners die binnen de zero-emissiezone wonen, en zij die daarbuiten wonen. Een bijkomende maatschappelijke ontwikkeling is immers dat er een nijpend tekort is aan ambachtlieden, zoals loodgieters, schilders, timmerlieden e.d. Het overvloed aan werk buiten de zero-emissiezone zal ertoe leiden, dat bedrijven er de voorkeur geven om eerst klanten te helpen waarvoor extra dure investeringen niet nodig zijn. Dit betekent dat de bewoners in de zero-emissiezone vanwege overheidshandelen in een ongelijke positie verzeild raken, en waarbij het de gemeente is die een situatie heeft gecreëerd waarbij sprake zal zijn van rechtsongelijkheid. Immers; bewoners van binnen de zero-emissiezone kunnen niet meer van dezelfde dienst gebruik maken als de bewoners van buiten de zero-emissiezone. Voorbeeld: in het geval de loodgieter geen elektrische busjes heeft (en/of kan investeren) wordt het voor de bewoner binnen de zero-emissiezone onmogelijk gemaakt om van zijn diensten gebruik te kunnen maken.

Voortschrijdend inzicht laat zien dat: De infrastructuur nog niet ver genoeg ontwikkeld is om bedrijven massaal te laten overstappen op elektrisch rijden. De Gemeente Alphen aan den Rijn tot op heden zelf onvoldoende in staat is om voldoende laadpalen in de zero-emissiezone te installeren. Er met de invoering een ongelijkheid wordt gecreëerd tussen bewoners die binnen de zero-emissiezone wonen en zij die daar buiten wonen.

Mijn bezwaar is dus tweeledig:

1) Met de instelling van de zero-emissiezone creëert u een ongelijk speelveld en ongelijke kansen tussen de bewoners binnen de zero-emissiezone en zij die daarbuiten wonen.

2) Vasthouden aan het beleid dat in 2022 is ingezet laat zien dat het bestuur voorbijgaat aan de realiteit van vandaag. Heroverweging op basis van voortschrijdend inzicht is noodzakelijk om nog van "goed en verantwoord bestuur" te kunnen spreken.

Zienswijze 31 (28-11-2024)

Ik ben het oneens, omdat mijn mensen als vertegenwoordiger en ik als ondernemer vele kilometers per dag af moeten leggen om onze klanten te bezoeken. Hieronder ook winkeliers uit Alphen aan den Rijn en aanliggende plaatsen. De actieradius die momenteel mogelijk is met de beschikbare modellen is qua fabrieksopgave (ideale omstandigheden) maximaal 350km. In de praktijk zal dit bij andere omstandigheden 250km zijn, met de lading die wij vervoeren 150km. Nu rijden wij gemiddeld 450km per dag, wat zou betekenen dat wij 2 a 3 keer per dag bij moeten laden. In mijn ogen tijdverspilling, prijzen van producten moeten omhoog, de burger betaalt het uiteindelijk. Tel hierbij de aanschafkosten t.o.v. een reguliere bus en de prijzen moeten nog meer omhoog. En is er nagedacht over de milieuschade die ontstaat zodra de levensduur van al deze accu's voorbij is?

Zienswijze 32 (1-12-2024)

Ik wil geen zero-emissiezone in Alphen. Daarmee maken jullie de stad kapot. Onderzoek onder marktkooplui en andere mobiele zaken heeft uitgewezen dat 80% daar niet aan mee gaat doen en moet stoppen of gaat uitwijken naar andere steden. Daarmee gaat de gezelligheid weg, gaat de horeca rond de markt kapot en komen er nog minder mensen in de stad, waardoor andere winkels ook over de kop gaan. Veel mkb zal uberhaupt verdwijnen omdat ze geen elektrische bevoorrading kunnen betalen of het bestaat helemaal niet. Voor elk horeca establishment komt bijna dagelijks een tankwagen de biertanks vullen, die zal nooit elektrisch zijn. Voor andere retail staat dagelijks een oplegger zo groot die ook niet elektrisch te krijgen zijn. Mediamarkt bijvoorbeeld zal gaan verdwijnen uit Alphen omdat ze niet bij machte zijn een elektrische aanvoer te regelen. Zo maken jullie de hele binnenstad kapot, het wordt een spookstad met allemaal leegstaande panden. Zero emissie is totale waanzin. Als hier elektrisch gereden wordt kan de stroom uit kolencentrales elders komen of uit die fijne houtsnippercentrales waardoor de uitstoot ergens anders maar nog steeds in nederland plaatsvindt. Een elektrische auto in vergelijking met een diesel auto is pas na 35 jaar minder vervuילend. En we weten allemaal dat de levensduur van een elektrische auto schrijnend lager is dan een brandstofauto, meestal maar 8 jaar. Dan wordt de auto weggedaan omdat de zeer milieuvervuילende lithium accus niet meer voldoen. Autohandelaren in nederland ruilen geen elektrische autos in omdat ze stomweg tweedehands niet meer verkocht worden. Leasebedrijven doen ze weg en gaan daarom weer op brandstofautos over. Meerdere autofabrikanten zoals volkswagen, mercedes bmw volvo etc gaan stoppen met elektrische autos en weer terug naar brandstofautos. Langzamerhand gaat iedereen inzien dat fossiele brandstoffen nodig zijn om onze beschaving te handhaven. Het verbranden van fossiele brandstoffen is niet schadelijk voor ons milieu. CO2 is keihard nodig voor de planten, zoals jullie misschien weten wordt CO2 in onze glastuinbouw toegevoegd anders groeien de kasplanten niet voldoende. Ook stikstof is een belangrijke stof voor planten, zonder stikstof bemesting groeien ze niet. Het huidige lage niveau van CO2 in de lucht heeft veel echte wetenschappers zorgen gebaard en ze zijn werkelijk verheugd dat het niveau de laatste

honderd jaar weer wat aan het stijgen is anders zouden alle planten doodgaan en dus de mensen ook. Dus nog eens even op een rijtje, jullie willen de vrachtwagens en bestelbussen op diesel weren, dat terwijl heel Alphen verwarmt op gas en dus uitstoot, terwijl 1 cruiseschip net zoveel brandstof verstoekt op een reisje als alle autos in Nederland in een heel jaar? En dan heb ik het nog niet eens over de brandstof die een jumbojet gebruikt bij het opstijgen. Ik denk dat het een grote schande is wat jullie aan het doen zijn. Wellicht wordt het tijd om de gemeenteraad te vervangen door mensen met gezond verstand die wel weten waar ze over praten en dit soort belachelijke plannen snel van tafel vegen.

Zienswijze 33 (1-12-2024)

Dit beleid is naar alle waarschijnlijkheid tot stand gekomen door te werken met modellen. Welke gegevens zijn hiervoor gebruikt? Ook zijn er wetenschappers die iets anders beweren maar worden niet gehoord, worden geweerd en/of worden gecancelled. Als er dan gekeken moet worden naar "milieubelasting", wat is de milieubelasting" voor het maken van een EV t.o.v. een benzine, gas of dieselveertuig? Het is algemeen bekend dat het fabriceren van een accu milieubelastend is. De rest van het maken van het voertuig is ongeveer dezelfde belasting dus wanneer en waar is de fabricage van o.a. het accupakket en het transporteren van deze materialen gelaten in het model? Als men dan zo vol is van het "milieu", waarom stopt men niet meer energie in het beperken van de vliegbewegingen boven het land, in het bijzonder, boven Alphen? Dat levert dan zeker meer rendement op dan dit soort "ondernemertje-pest-gedrag". Ook is straks een buitenlands gekentekend voertuig niet tegen te houden of worden er grensposten ingesteld? Als er camera's komen op de grenzen van de ZEZ, dan is er een ander probleem met privacy want ik geef geen toestemming om gefilmd te worden, ook mijn voertuigen niet. Tevens wordt er in de beleid makende poppenkast in DH aangegeven dat ze met dit plan, pas op de plaats willen maken met dit beleid omdat er te veel haken en ogen zijn en het blijkbaar wettelijk niet is toegestaan of niet voldoende is geborgd. Waarom wil Alphen het dan door blijven drukken om uiteindelijk de (kleine) ondernemers en economie de nek om te draaien? Waarom wil Alphen het beste jongetje van de klas zijn en deze absurde plannen doorduwen? Voorbereidingen voor de 15- minutensteden soms? Als we kijken naar de diverse documenten van deze plannen, o.a. SDG11, dan weten we welke kant het opgaat! Maar goed dat die SDG's simpel en d.m.v. een enkel klein velletje papier met picto-grammetjes omgeschreven staan, want als de burger erachter komt wie de uiteindelijke rekening zal moeten betalen (de burger zelf) dan zal er wel iets meer weerstand komen voor al deze plannetjes. Natuurlijk werkt het voor de beleidsmakers ook mee dat de MSM hier niets over loslaat, o.a. over de ware reden van het doordrukken van deze maatregelen want die zitten allemaal in de zakken van de heersende overheid, de MSM is inmiddels het uitvoerende orgaan geworden om de absurde plannen door te drukken. Het is voor de kleine zelfstandige geen optie om even een EV aan te schaffen en zullen zonder werk komen te zitten. De gemeente heeft iemand/een ZZP-er ingehuurd (dus geen alphense ambtenaar) die zal wel even gaan

vertellen dat de ondernemer een lening kan regelen voor de aanschaf of dat die persoon een “geiten-pad” laat zien in het subsidiegebied waar uiteindelijk de ondernemer zich voor een gedwongen aanschaf van een dure EV, zich nog steeds in de schulden zal moeten steken. Of wat als er werknemers van een niet-Alphen bedrijf, niet gevestigd in Alphen, geen werkbusjes meer kunnen rijden omdat hun werkgever er niets mee wil/kan/doet en de werknemers dan dus eerst via auto/fiets/lopend naar hun werkbus moeten gaan die ergens buiten de ZEZ geparkeerd staat, hopen dat hun werkbus niet is leeggestolen door kansparels/tuig/dieven/boefjes, zodat die naar het werk kan. Is daar overigens voldoende parkeerplaats voor, bedenk ik me nu? Het antwoord zou kunnen zijn (in theorie dan..), deze werknemers kunnen dan verhuizen naar de locatie van het bedrijf waar zij voor werken, een andere baan zoeken, gehoorzamen of werkloos worden. Dan nog het feit dat de mensen met twee linker handen, die altijd andere mensen moeten inhuren om reparaties of onderhoud nodig hebben aan hun bezit, gaan dus onevenredig meer betalen voor die diensten, mede omdat de ondernemer, die net verplicht is om een EV aan te schaffen, wil dat uiteraard geïnvesteerde bedrag binnen de looptijd terugverdienen. Kortom, er zal een verarming gaan plaatsvinden in o.a. de lagere lagen van de bevolking. Geheugensteuntje: ondernemers en hun medewerkers zorgen er o.a. voor dat er een (plaatselijke) economie is en dat er brood op de plank komt van vele gezinnen binnen de gemeente. De mensen die dit beleid aan het doordrukken zijn, de “ambtenaren” en “wethouders” zijn vergeten wie hun loon betaald, zeker gezien alle stijgende kosten voor het “gewone leven” en de “gemeentelijke belastingen” waar we steeds minder van terugzien, behalve een groeiende groep ambtenaren die allerlei rare, woke en ondoordachte plannetjes zitten te bedenken en doordrukken. Gewoon stoppen met die onzin tot er voldoende betaalbaar alternatief is, niet andersom

Zienswijze 34 (2-12-2024)

De woonwijken tussen Heijmanswetering, Eisenhowerlaan, Heuvelweg en Oudshoornseweg zouden ook moeten worden toegevoegd aan de 0-emissie zone. Het industrie terrein met aanvoerende wegen (Bruinsslotsingel, deel Churchillaan, Koperweg, Bronsweg, deel Kalkovenweg, Staalweg, Nikkelweg, Titaniumweg) kan daarbuiten blijven.

Zienswijze 35 (3-12-2024)

Oneens wegens dat het zone gebied totaal niet onderbouwd is met feiten danwel mensen gediscrimineerd worden

Zienswijze 36 (3-12-2024)

Prima dat het centrum dus de binnenstad wordt afgesloten voor verkeer maar heel Alphen gaat echt te ver wij hebben een montage bedrijf sinds een jaar en kunnen m/gaan niet investeren in een elektrische bus we hebben vorig jaar een nieuwe bus diesel aangeschaft het zo wel zo moeten zijn dat we nog wel gewoon thuis kunnen komen en parkeren in onze eigen straat dit wat jullie willen begint weer een beetje op oorlogse tavarelen te lijken.

Zienswijze 37 (4-12-2024)

Dat het onbetaalbaar is voor een eenmanszaak die met vrachtwagen en graafmachine werkt, als dit door gaat kan ik mijn goedlopende bedrijf beëindigen. Ik snap niet met huidige krapte op de arbeidsmarkt dat de gemeente daarvoor kiest.

Zienswijze 38 (4-12-2024)

Het invoeren van een ZEZ is niet redelijk, niet ethisch verantwoord en niet uitvoerbaar. Het brengt vele burgers in grote moeilijkheden. Het tast het vertrouwen in de politiek aan. Voor een iets schonere stadslucht wordt "het kind met het badwater weggegooid". Het CO2 break-evenpunt van een elektrische personenwagen. Geen toegang meer voor marktkooplui met hun kraam of marktwagen. Geen toegang meer voor kermis exploitanten. Hoe kunnen wij als stad vrachtwagens verbieden die van willekeurig waar uit het land ergens vandaan komen om bv. te verhuizen, tuinmaterialen bezorgen en dergelijke. Auto's met buitenlandse kentekens kunnen gewoon door de zone rijden. Hoe wordt omgegaan met de "vervuilende" boten die door de Rijn varen. Hoe wordt omgegaan met de vervuilde vliegtuigen boven Alpen? Het oorspronkelijke besluit over voorbereiden ZEZ blijkt te zijn aangepast. Wie gaat dit betalen?? Bedrijven zullen uit gaan kijken naar inwoners en steden zonder beperkingen.

Zienswijze 39 (4-12-2024)

Als kleine ondernemer (zzp schilder) is het een te duur alternatief voor een naar mijn inziens niet bestaand probleem. Ik werk voor 95% in Alphen en rij dus nog geen 3500km per jaar. De aanschaf van een elektrische bus is te hoog voor mij daarbij wil ik niet in de rij staan om op te laden. Omdat er te weinig oplaad palen zijn. Recentelijk ben ik uitgenodigd voor een pilot met een bakfiets, dat is voor mij niet handig omdat ik in de zomer bijna wekelijks een aanhanger met steiger vervoer. Ik ben het er dus niet mee eens.

Zienswijze 40 (5-12-2024)

Ik heb een klein transportbedrijfje binnen Alphen aan den Rijn. Omvat 3 euro6 auto's (2 bestelwagens, 1 vrachtwagen 18t) Standplaats is vrachtwagenparkeerterrein "de bijlen" welke binnen de zero emissie zone valt. Ondanks dat de vrachtwagen euro6 is, mag deze straks niet meer de zone in. Mijn klanten zitten veelal binnen Alphen. Er is een rare situatie ontstaan met teveel onduidelijkheden. Een politieke wens met een markt die er nu niet klaar voor is. Waar andere gemeentes zich nog tot het stadscentrum beperken, neemt Alphen een veel groter dekkingsgebied incl. zo goed als alle woonwijken. Dit creëert tal val problemen. te hoge investeringskosten, parkeren buiten de zone, te beperkte tot geen oplaadmogelijkheden etc. Omroep west heeft hier op 02-12-2024 een reportage overgemaakt welke online terug te zien is.

Zienswijze 41 (5-12-2024)

Mijn camper dateert van 2000. Is uit de Hymer fabriek afkomstig, een alkoofcamper. Ondanks dat mijn camper altijd een camper is geweest heeft hij als voertuigcategorie N, bedrijfswagen. Dat was het RDW beleid tot 2009. Er zullen dus duizenden campers rondrijden die als

bedrijfswagen te boek staan. Dat het campers zijn is te herkennen bij de rubriek "inrichting" in het kentekenregister. Hier staat de code SA die dus voor 2009 alleen in het register te zien is en niet op het kentekenbewijs. Ik heb begrepen dat de RDW niet alleen de kentekens met N aan u heeft verstrekt maar ook de SA codes uit het register. Daarmee bent u dus in staat de campers uit de categorie Bedrijfswagens te filteren en ze daarmee niet 'collateral damage' in het 'zero emissie circus' mee te nemen. CAMPERS BEHOREN IMMERS NIET TOT UW DOELGROEP. Het argument dat een ontheffing een oplossing is getuigt van diepe minachting voor de burger. Immers: 1) ontheffing kost geld 2) ontheffing is geldig tot eind 2027. Daarna is toekomst volstrekt ongewis (daar heb ik geen camper voor gekocht die 20 jaar met mij moet meegaan) 3) een camper met een tijdelijke ontheffing is vrijwel waardeloos geworden. Schrootwaarde is wat rest. Lijkt me ook uit milieu oogpunt verkwistend. Kortom, ben het ONEENS MET het huidige plan. Bovendien vraag ik mij af: 1) hoe worden buitenlanders geïnformeerd als ze Alphen in rijden? 2) zijn er voor hen mogelijkheden om te keren of te parkeren? Ik zie ze niet. Verkeersveiligheid wordt m.i. daardoor in gevaar gebracht. Het plan komt bij mij daarom weinig doordacht over (ondanks de sympathieke doelstelling)

Zienswijze 42 (5-12-2024)

Met veel passie doe ik allerlei werkzaamheden zoals verbouwingen in en om het huis, loodgieterswerkzaamheden, timmerwerkzaamheden etc. Niets stond mij in de weg om te doen waar ik goed in ben, totdat ik te horen kreeg van de plannen voor een zero-emissiezone in Alphen aan den Rijn. Voor mij persoonlijk (en voor vele zelfstandigheden met mij) is het niet haalbaar om een elektrische bus aan te schaffen. Voor mijn werkzaamheden vervoer ik zware materialen, keukenapparatuur, een aanhanger met puin/steigers/hout en natuurlijk staat mijn bus vol met allerlei gereedschap. Als ik kijk naar het type elektrische bus dat ik zou moeten aanschaffen om dit gewicht te kunnen trekken/vervoeren kom je al gauw uit op een bus van rond de € 60.000,00 euro. Dit is natuurlijk belachelijk, dit zal ik al niet eens uitgeven voor een privé auto, laat staan een werkbus. Ik woon in de [REDACTED] aan de rand van het Rooie Dorp. Als ik de hoeveelheid werkbusjes zie die hier rijden/geparkeerd staan kan ik niet anders dan concluderen dat een zero emissiezone totaal niet haalbaar is. Hoeveel laadpalen zullen er moeten komen? Wanneer moet iedereen laden? Want het stroomnet kan dit natuurlijk totaal niet aan. En iedereen zal toch echt bij thuiskomst moeten laden, want we moeten namelijk de volgende ochtend weer vroeg aan het werk. Ik werk binnen Alphen, maar ook zeker veel buiten Alphen waar geen zero emissiezone plannen zijn. Ik rijd dus 's Ochtends rond 06:30 uur mijn straat uit, en 's 'Avonds rond 18:00 uur mijn straat weer in. En hiervoor zou ik een elektrische bus moeten aanschaffen? Als een zero emissie zone door gaat in Alphen, kan ik mijn klanten in Alphen wel gedag zeggen. Zo ook verschillende appartementencomplexen waar ik het onderhoud voor verzorg. Een zero emissie zone betekend dus niet alleen de kleine ondernemer kapot maken, maar ook de reguliere inwoners van Alphen zullen enorme moeite moeten doen om een loodgieter, timmerman, klusbedrijf,

schilder, glazenwasser etc. te kunnen vinden. En als ze er al zullen zijn, zullen de tarieven goed omhoog gaan want die bedrijven moeten ook hun investering terug verdienen. Dat bedrijven als een PostNL, DHL, DPD, boodschappen bezorg diensten etc. te maken kunnen krijgen met een zero emissie zone (en dan alleen voor de binnenstad van Alphen, niet het overgrote deel van Alphen!) kan ik mij nog enigszins indenken (zij rijden namelijk gedurende de hele dag binnen de stad en de bussen staan eigenlijk constant aan, en deze bedrijven hebben meer budget om elektrische bussen aan te kunnen schaffen), maar voor de kleine ondernemer is dit natuurlijk allemaal totaal niet houdbaar. Dan hebben we nog het feit dat een elektrische auto helemaal niet zo “schoon” is dan dat hij lijkt. Het productieproces alleen al van een elektrische bus brengt zoveel uitstoot met zich mee... En hoe zit het met het verkeer over de Rijn? Want we zijn als Alphenaren namelijk altijd zo trots als er weer een megajacht door Alphen komt, maar welke brandstof heeft een jacht nodig om te kunnen varen? Juist ja, diesel. Ik kan zo nog wel even doorgaan, en nog 100 redenen bedenken waarom een zero emissiezone de grootste onzin is, en ik bespreek dit ook graag in een persoonlijk gesprek. Want op deze manier wordt de Alphenese ondernemer kapot gemaakt, en het is niet zo dat er al zoveel (goede) loodgieters, timmermannen, schilders, aannemers etc. zijn in deze tijd dus ik denk dat het verstandig is om nog even goed na te denken over dit beleid voordat we straks een nog meer tekort hebben in deze beroepen.

Zienswijze 43 (6-12-2024)

Een Alphens verhuurbedrijf van licht, beeld, geluid en effecten-apparatuur en verzorgt deze techniek voor evenementen, presentaties, vergaderingen, festivals, sportevenementen, rouw- en trouwdiensten, braderieën, enzovoort. Tevens verzorgen we verkoop, installatie en onderhoud van deze techniek voor o.a. diverse horeca gelegenheden. Deze diensten worden verleend door geheel Nederland en in België (met focus op Alphen aan den Rijn).



Mijn onderneming bezit momenteel 3 (diesel) voertuigen en een aanhanger:

Mercedes-Benz		“Vito”
-	Service	wagen
- Transport kleine verhuur materialen		
Mercedes-Benz		“Sprinter”
- Transport grotere/meer verhuurmateriële (laadvermogen tot 1440 kg, vloeroppervlak ca.		

9m2)

– Trekkend voertuig voor de aanhanger podiumwagen

Iveco “BE-Combinatie”, trekker en trailer

– Transport verhuurmateriële (laadvermogen tot 3220 kg, vloeroppervlak ca. 15m2)

– Trekkend voertuig met bijbehorende trailer

Aanhanger zijnde een Podiumwagen

– Uitsluitend voor verhuur als mobiel podium (eigen gewicht: 1750kg)

Bezwaar aangaande de invoering van de zero emissie zone in Alphen aan den Rijn: • Een grootste deel van ons werkterrein in Alphen aan den Rijn bevindt zich in de beoogde Zero Emissie-zone, met als gevolg: – Onbereikbaar worden van hét evenementen terrein van Alphen, de dagcamping. – Onbereikbaar worden van de sporthallen – Onbereikbaar worden van alle (winkel)centra en horeca gelegenheden – Woon-werk verkeer mag ook niet meer met deze voertuigen omdat het thuis adres in de beoogde zone ligt. Dit geldt voor mijn onderneming, maar ook voor vele andere leveranciers in deze branche die op deze evenement locaties moeten komen met dezelfde soort materialen. • De transportvoertuigen zijn een middel om de corebusiness van de onderneming te kunnen uitvoeren: het verhuren van audiovisuele materialen. Het zijn geen dagelijkse ritten. Het incidentele transport is voor het uitoefenen van de onderneming noodzakelijk, maar geen onderdeel van het verdien model. Het gebruik van verschillende afmetingen en vermogen van de voertuigen is nu prima in balans voor de uit te voeren werkzaamheden en de te maken ritten. Alle 3 vervangen voor slechts 1 zero-emissie voertuig is geen werkbare oplossing. • De alternatieven die voorhanden zijn hebben beperkingen in vergelijking met de huidige voertuigen (minder lading volume en gewicht mogelijk) en als trekkend voertuig voor zware aanhangers zeker niet geschikt. De te vervoeren materialen zijn zwaar en groot (denk aan podiumdelen, bekabeling, versterkracks, statieven, truss lengtes van 3m, etc.) en dan wordt het erg onpraktisch en duur als we met beperkt laad-volume vaker heen en weer moeten gaan rijden. • Het investeren in (bijna) nieuwe zero-emissie voertuigen en de drastische waarde vermindering van de huidige diesel voertuigen zijn niet voorziende afschrijvingskosten om binnen een korte tijd alsnog te realiseren/begroten. Het vervangen van 1 voertuig is minimaal gelijk aan 1 jaar omzet en is financieel dus niet te dragen en zeker niet voor 3 voertuigen! • Opdrachten kunnen vooraf geplande activiteiten zijn, maar ook incidentele spoed/storing oplossingen waarbij direct gehandeld moet worden (bijv. bij een club/event die een geluid of verlichting storing heeft). Ontheffingen (slechts een beperkt aantal keren) brengen extra administratief werk en kosten met zich mee. Tijdelijke of eenmalige ontheffing bij storingen/spoed is in dergelijke gevallen al helemaal geen optie om vooraf te kunnen regelen, ze zijn immers onvoorzien. • Bijzonder dat Alphen aan den Rijn vervroegde invoering wil blijven hanteren waarin landelijk beleid nog

niet is bepaald (en zelfs eerder aangemelde gemeenten zich nu toch terugtrekken of invoering uitstellen). Bovendien schept dit oneerlijke concurrentie voor steden waar de invoering niet vervroegd plaats vindt en sluit men onze relaties (ondernemers en particulieren) die van mijn diensten gebruik willen maken uit, dan worden het zeer hoge extra kosten in vergelijking met een afnemer in een niet zero-emissie zone. • Opmerkelijk dat ook gebruikelijke locaties voor evenementen (zoals de Limeshal en Rijnstreekhal) alsook hét buiten evenemententerrein de dagcamping Zegerplas in de beoogde zero emissie zone valt.

Waarom zijn zero-emissie voertuigen (nog) geen optie:

Voor de Vito (servicewagen) zou een elektrische variant een alternatief kunnen zijn. Of de laadcapaciteit en de radius om alle klanten te kunnen bereiken voldoende zijn, is de vraag. Het trekkend vermogen (trekhaak) zal zeker niet voldoende zijn om een geladen aanhanger te trekken en beperkt nog meer het laadvermogen en de actieradius. Voor de Sprinter zijn er ook elektrische varianten. Deze hebben echter een aanzienlijk minder toegestane laadgewicht door het gewicht van de batterijen in vergelijking met de huidige diesel variant. Ook is het trekkend vermogen van elektrische voertuigen te laag voor het gewicht van de huidige te trekken (podium)aanhanger en beperkt dit extra het vermogen (laadgewicht en actieradius). Kortom, niet realistisch in vergelijking met hetzelfde gebruik van het huidige voertuig. Voor de Iveco BE-Combi is momenteel (nog) geen zero-emissie alternatief wat gelijkwaardig is met zoveel ladingvolume en gewicht. De veel zwaardere zero-emissie alternatieven voertuigen vereisen minimaal een C1 rijbewijs (en code95) wat voor het huidige voertuig niet noodzakelijk is. Daarnaast is het halen van een C1 rijbewijs en bijhouden van code95 niet realistisch en duur in verhouding met het beoogde gebruik. Mocht een BE-elektrisch alternatief op kort termijn wel voorhanden komen, dan is de aanschafprijs zeker buiten financieel bereik. De economische waardedaling na de dure investeringsaanschaf van de BE-combi is toen ook niet voorzien, welke is ontstaan door de aankondigingen van zero-emissiezones is toen ook niet voorzien. Advies adviseur namens de gemeente: In september 2023 heeft een gesprek plaats gevonden met de door de gemeente aangewezen adviseur, dhr. Dikmans. In het advies, een TCO rapport, komen dezelfde problemen als antwoord ook naar voren: Er is geen 1-op-1 vervanging voor de BE-Combi en voor de andere 2 voertuigen zou dan een elektrische bakwagen worden geadviseerd, ongeacht of dit operationeel en/of financieel haalbaar zou zijn (en dat is het niet!). Bovendien geen de TCO ook aan dat het elektrisch rijden 5% duurder is dan met de dieselveertuigen, met in acht name van de toen nog geldende subsidies en financiële voordelen die inmiddels al zijn verlopen of binnenkort eindigen. Slotwoord De vervroegde zero-emissie invoering dwingt mijn onderneming om uitgaven en investeringen te doen die nog niet een duurzame oplossing bieden voor de bedrijfsvoering. Eventuele alternatieven zijn niet vergelijkend toepasbaar als het huidige voertuigenpark. Bovendien is de versnelde waardevermindering van de huidige voertuigen en de aanschaf van zero-emissie voertuigen financieel op kort termijn voor mijn onderneming

niet haalbaar. Daarnaast ontstaat er ten opzichten van locaties buiten de zone oneerlijke concurrentie, door het verschil van hogere kosten dan voor de afnemers en leveranciers die in de zone moeten zijn voor hun werkzaamheden. Als het streven van het Gemeentebestuur is één van de meest eco-bewuste plaatsen van Nederland te worden en daarin voorop te moeten lopen, dan gaat dat over de rug van de vele goed lopende plaatselijke ondernemers die hierdoor in grote moeilijkheden komen (om niet te zeggen: failliet gaan!).

Zienswijze 44 (9-12-2024)

CO2 is goed voor de aarde het is voedsel voor bomen en planten. Klimaat wordt misbruikt om vrijheid van de mens te ontnemen, langzaam maar zeker worden onze vrijheden afgepakt.

Zienswijze 45 (9-12-2024)

Het monitoren van de toegang tot buurt en de emissiezone zal moeten gebeuren met camera's, sensoren, kentekenregistratie of een andere vorm van surveillance die diverse privacy- en discriminatierisico's met zich meebrengt. Een andere directe zorg is dat lokale ondernemers worden getroffen en verdwijnen dus diensten en goederen in de zero-emissiezone duurder worden.

Zienswijze 46 (9-12-2024)

Oneens! Onnodige overhaaste beslissing. Veel te veel kosten ten opzichte van een laag resultaat. Gigantische impact voor ondernemers.

Zienswijze 47 (9-12-2024)

Oneens

Zienswijze 48 (9-12-2024)

Ik ben het oneens, we moeten onze ondernemers (zeker lokale middenstand) niet nog meer treffen als wij nog winkels in Alphen willen houden. Diesels zijn niet fijn maar hiermee draaien we de middenstand de nek om

Zienswijze 49 (9-12-2024)

Met grote bezorgdheid heb ik kennisgenomen van het plan om een emissiezone in Alphen aan den Rijn in te voeren. Ik schrijf u deze brief om mijn bezwaar tegen deze maatregel kenbaar te maken. Hoewel ik het belang van milieubescherming en betere luchtkwaliteit volledig erken, ben ik van mening dat de invoering van de emissiezone in zijn huidige vorm onevenredig belastend en onvoldoende doordacht is. Deze maatregel zal veel inwoners op oneerlijke wijze raken, met name:

1. Financiële last: Veel mensen zijn afhankelijk van oudere voertuigen die straks de toegang tot de zone zullen verliezen. De aanschaf van een nieuw, emissievrij voertuig is voor veel gezinnen en kleine ondernemers simpelweg niet betaalbaar.
2. Beperkte mobiliteit: Vooral in landelijke gebieden of voor forenzen is deze maatregel problematisch. Het openbaar vervoer is in zijn huidige vorm vaak geen haalbaar alternatief.

3. Beperkt effect: Onderzoek wijst uit dat emissiezones vaak slechts een marginale verbetering van de luchtkwaliteit opleveren, terwijl de sociale en economische nadelen aanzienlijk zijn. Duurzame en innovatieve oplossingen, zoals het bevorderen van schoner openbaar vervoer of investeringen in groene technologie, zouden veel effectiever zijn.

Ik verzoek u dringend om de invoering van de emissiezone te heroverwegen en alternatieve maatregelen te onderzoeken die zowel het milieu beschermen als rekening houden met de leefomstandigheden van de inwoners. Denk bijvoorbeeld aan: Subsidies voor het aanpassen of ombouwen van oudere voertuigen. Uitbreiding van het openbaar vervoer met betaalbare of gratis opties. Stimuleringsprogramma's voor schone technologieën en infrastructuur. Ik hoop dat u mijn bezwaren serieus neemt en zal overwegen om een rechtvaardiger en effectiever beleid te voeren. Mocht u meer informatie of aanvullende inzichten willen ontvangen, dan ben ik uiteraard bereid om in gesprek te gaan.

Zienswijze 50 (9-12-2024)

Woonwijken moeten toegankelijk blijven voor logistiek vervoer. Milieumaatregelen zijn oké maar dit is over de top en funest voor kleine ondernemers. Het wordt hen door de strot geduwd terwijl er nog teveel onzekerheden zijn. Het moet een nationaal beleid zijn en niet een stadsbeleid. !! Hiermee wordt Alphen aan den Rijn niet geliefd door ondernemend Nederland en zal tzt geïsoleerd worden door deze plaatselijke ondoordachte beperkingen. Ook ben ik zeker geen voorstander van alle toezicht en controle camera's in mijn buurt. Privacy en een ongecompliceerd leven worden op deze wijze onmogelijk gemaakt. Het heeft dan niets met veiligheid te maken maar met opgedrongen controlebeleid.

Zienswijze 51 (9-12-2024)

Tot mijn verbazing ontving ik bericht van de bewonervereniging [REDACTED] om zich te vereenigen tegen de zero-emissie zone. Ik voel mij totaal niet vertegenwoordigd door de vereniging. Er worden activistisch artikelen geplaatst, zeer dubieuze bronnen aangehaald en verbanden gezocht die totaal misplaatst zijn. Ik ben voor de zero emissie zone maar ik zou ook graag de gemeente willen vragen goed te evalueren of de mening van de bewonersvereniging wel de mening vertegenwoordigt van de bewoners.

Zienswijze 52 (10-12-2024)

Als ondernemer in Alphen aan den Rijn ben ik zowel zakelijk als privé afhankelijk van de zero-emissiezone. Ik werk en woon hier, en de invoering van deze zone raakt mij op meerdere vlakken. Daarom wil ik mijn bezorgdheid en vragen over het plan naar voren brengen. Elektrisch rijden wordt gepromoot als de oplossing, maar de praktijk laat zien dat dit niet haalbaar is. De capaciteit voor elektrisch laden is nu al ontoereikend en zal de komende jaren niet snel genoeg groeien om aan de vraag te voldoen. Wat gebeurt er als ondernemers en burgers hun voertuigen niet allemaal tegelijk kunnen opladen? Is dat een probleem dat de gemeente moet oplossen, of wordt dit afgewenteld op de inwoners en ondernemers? Dit

gebrek aan laadmogelijkheden maakt elektrisch rijden nog minder aantrekkelijk. Daarnaast nemen de voordelen van elektrisch rijden af, aangezien de laadkosten flink zijn gestegen. Voor veel mensen is het financieel en praktisch gewoon niet haalbaar. Wat ik ook zorgwekkend vind, is dat de gemeente lijkt te willen bepalen of een ondernemer financieel sterk genoeg is om een elektrische auto aan te schaffen. Is dit echt waar? Hoe kan de gemeente dit beoordelen? Dit voelt als een inbreuk op de privacy en een gebrek aan begrip voor de financiële uitdagingen van ondernemers. Wat gebeurt er als een ondernemer niet voldoet aan deze beoordeling? Wordt hen dan de toegang tot de zone ontzegd? Een ander belangrijk punt is de impact op vakmensen, zoals loodgieters en glazenwassers. Waarom zouden zij gaan investeren in dure elektrische voertuigen om in de zeroemissiezone te werken, terwijl er werk genoeg is buiten de zone? Bovendien, als zij wél investeren, hoe duur worden deze vakmensen dan voor hun klanten? Dit kan leiden tot hogere kosten voor inwoners en bedrijven in de zone, die uiteindelijk de rekening betalen. En het mooie van dit alles is: Het plan wordt bedacht en uitgevoerd door mensen die zelf niet afhankelijk zijn van een bedrijfsbus om inkomen te genereren. Ik ken geen enkele ambtenaar of wethouder die daadwerkelijk met een ondernemer is meegelopen om in de praktijk te zien waar deze allemaal tegenaan loopt als het plan wordt doorgevoerd. Er lijkt een enorme kloof te bestaan tussen de bedenkers van het plan en de mensen die erdoor geraakt worden. Deze mensen lijken in een andere wereld te leven, waar ze niet dagelijks afhankelijk zijn van een bedrijfsvoertuig om hun werk te doen. Ze begrijpen misschien de theorie, maar niet de realiteit van het bedrijfsleven. Veel beleidsmakers hebben geen zicht op de daadwerkelijke kosten, stress en uitdagingen waarmee ondernemers worden geconfronteerd, zoals de impact op hun klanten en de noodzaak om hun bedrijf draaiende te houden. Dit kan leiden tot een situatie waarin regels worden opgelegd zonder oog voor de praktische uitvoering en de gevolgen voor de mensen die erdoor worden getroffen. Het lijkt erop dat er weinig tot geen gesprekken zijn geweest met de ondernemers die dit beleid direct aangaat. Er is geen begrip voor de impact die deze regels kunnen hebben, en de alternatieven die in de praktijk werken, worden onvoldoende meegenomen in de besluitvorming. Als deze plannen werkelijk voor iedereen gunstig moeten zijn, moeten de mensen die ze bedenken eerst echt luisteren naar de mensen die ze raken.

Zienswijze 53 (10-12-2024)

Goedendag, Ik maak bezwaar tegen de voorgenomen zero emissie zone omdat wij van mening zijn dat wij als klein bedrijf on evenredig hard geraakt worden door de maatregelen . Wij rijden met een jong wagen park aan bedrijfs bussen–auto hoogwerkers etc allemaal euro6 motoren de oudste auto is van 2019 Wij rijden van het bedrijf naar onze klant voeren daar dakwerkzaamheden uit en gaan dan vaak weer terug naar de zaak einde dag .Service rijdt max 4 klanten op een dag allemaal in een kleine straal dus kilometers maken wij niet .Dit geldt over het algemeen voor alle bouwvakkers ,schilders en loodgieters en ga zo maar verder .Wij zijn de groep die het hardste geraakt worden om ons wagenpark af te schrijven en bussen

proberen en dat kan in ons geval ook nog niet over te gaan naar elektrische bussen omdat ze te weinig gewicht kunnen laden en trekkracht hebben . In ons geval zijn de bussen eigendom van het bedrijf zonder financieringen of lease constructie .Of te wel wij zijn schulden vrij en een gezond bedrijf. Mochten wij onze wagenpark elektrificeren zou dit voor mij een kosten plaatje met zich meenemen van €350.000,- ex btw .Waarbij wij gemiddeld 20 –30 km rijden per dag .service rijdt 50–70km Verder is voor ons nog steeds een groot probleem het laden van de bussen en dan met name de mogelijkheid hier toe omdat wij de bedrijfs bussen op de zaak hebben einde werktijd. En wij hier geen optie hebben om minimaal 5 laadpalen te plaatsen . En collega die in alphen woont wel wil laden maar er is niet echt een optie want de openbare laadpaal is vaak bezet en er zijn er niet voldoende beschikbaar . Verder zitten we ook met volgende (zoals in praktijk) zal gaan lopen .De bus moet geladen worden er is geen mogelijkheid in de buurt dus word er uitgeweken naar een snellaadstations punt de werknemer zegt het is allemaal prima dat we elektrisch moeten rijden maar ik moet laden dus doe ik dat wel in de baas ze tijd of te wel elke keer dat dit moet gebeuren verliezen we een kostbaar werkuur op de dag. Dit zijn allemaal verborgen kosten die wel door berekend moeten gaan worden uit eindelijk Verder is de toelevering voor mijn bedrijf op dit moment erg lastig omdat mijn leveranciers die bv dakpannen komen brengen en dakrollen nog geen mogelijkheid hebben om dit elektrisch uit te voeren . Mocht alles al gaan lukken zit er een dus danig kosten plaatje aan dat de gemiddelde uurloon van een werknemer behoorlijk moet stijgen om de extra kosten die wij maken door moeten berekenen . Terwijl we al zoveel duurder zijn geworden afgelopen jaren door allerlei kosten stijgingen materiaal maar ook loonkosten etc. Geachte college kom van die rozenwolk en stop deze waanzin je treft de kleine ondernemer het hardst (mkb) dat is de motor van de Nederlandse economie gooit daar niet weer zand in . Laad het landelijk geregeld worden zoals het nu af is gesproken geen nieuwe auto's meer die co2 uitstoten in 2035 dan kunnen wij er geleidelijk naar toe werken is de huidige elektrische auto hopelijk wel geschikt voor ons en betaalbaar. Wij zijn zeker niet tegen verduurzamen maar geef ons de kans om mee te gaan .Want nu pak je de kleine ondernemer en die gaat deze waanzin het hardst voelen en betalen . Ik voorspel dan ook een groot probleem om de zzp ook om te krijgen want deze groep heeft de middeleen of vermogen niet om zomaar even een elektrische bus aan te schaven /lease . Mocht je dit plan wel doorzetten dan vind ik persoonlijk dat het een gelijk speelveld moet worden en dan alle auto's (ook particulieren) enkel nog elektrisch die in de stad mogen dus ook de personen auto . Of als overgangs fase alle bedrijfs auto's elektrisch (dus ook personen auto's) . Ben benieuwd of dan alle voa leden nog voorstander zijn want de meeste bedrijven die daar bij aangesloten zitten hebben geen eens een bedrijfs bus of zijn er niet afhankelijk van .

Zienswijze 54 (10–12–2024)

Een zeer slecht idee om dit met drang en dwang te doen. Auto's zijn aantoonbaar schoner geworden, sterker, deze industrie gaat het hardst. Uiteindelijk zal iedereen elektrisch rijden

maar: –het is pure discriminatie t.o.v. niet ZE Gemeenten denk aan concurrentiepositie (startende) ondernemers –het is ondernemers pesten en dan met name de nieuwe ondernemers die na 2028 gaan ondernemen dus zonder voorbereidingstijd. –particulieren zijn "next" –er is ons niks gevraagd –de omvang van de zone is belachelijk en zou beperkt moeten worden tot een straal van 100 m rondom Gemeentehuis –jaag ondernemers weg en ondervind de gevolgen zonder te jammeren Terugdraaien dit plan. Laat de markt zijn werk doen, ga niet op de stoel van een ondernemer zitten. Uiteindelijk zal de markt t.z.t. in elektrisch veranderen in een natuurlijk tempo. Dit gedram gaat tegen u werken, zeker gezien de ontwikkelingen (en dan bedoel ik niet conventionele auto's duurder maken met heffingen als BPM, zodat men elektrisch gaat kiezen). Wees wijs, wees Alphen en ga niet mee met groene dwang en drang. Het lost zich vanzelf op. Het heeft alleen tijd nodig. Uiteindelijk gaat de zon uit en sterven we uit!

Zienswijze 55 (10–12–2024)

Ik ben het zwaar oneens met de zero-emissiezone vorig jaar heb ik voor me werk een CNG auto gekocht dit is een super zuinige gas auto, deze heeft amper uitstoot gassen en daar mag ik volgens de wet straks in 2026 niet meer mee rijden, Opeens kwam deze wet eraan en heb ik geen geld voor een elektrische bus. Zelf heb ik een hondenuitlaatservice als ik in juli 2026 niet meer mag rijden betekent dat ik me bedrijf moet stoppen en al me klanten met hun handen in het haar zitten. hierbij kunnen heel veel honden in het asiel terecht komen en daar is het al zo druk of de honden moeten meer dan 8 uur alleen zitten in huis en hun behoeftes ophouden. Wat ga ik tegen al me klanten zeggen? ik ben dit bedrijf 3 jaar geleden begonnen met een doel om er voor de honden te zijn en de mensen wat lucht te geven. hierbij ben ik niet de enige die met handen in het haar zit , al mijn andere Hondenuitlaatservice collega's hebben ook dit probleem en ook door dit gedoe moeten zij stoppen en dat betekend dat er nog meer honden en baasjes in de problemen komen te zitten. Wat gaan jullie hieraan doen? Ik hoop dat jullie dit begrijpen dat dat dit absoluut geen goed idee is voor het welzijn van de dieren.

Zienswijze 56 (10–12–2024)

Oneens, ik wil geen zero emissiezone. Ik steun de zelfstandige ondernemers die geen e bus kunnen betalen en door dit plan kapot gemaakt worden. Mijn zoon is net een eigen schildersbedrijf gestart maar kan zijn werk niet uitvoeren als hij niet met zijn bus bij zijn klanten kan komen.

Zienswijze 57 (11–12–2024)

Ondernemers die komen werken in een zero-emissiezone kunnen kiezen of ze dit wel of niet doen. Ondernemers die wonen in de (mijns inziens erg grote) zone kunnen dit niet. Zij vertrekken er 's morgens en komen er thuis. De bestelbus zit vol met gereedschap en wil je daarom "onder je slaapkamerraam" hebben staan. Er is echter geen mogelijkheid om je bestelbus via je eigen huis (thuislaadpaal) op te laden, waardoor dit niet mogelijk is.

Zienswijze 58 (11-12-2024)

oneens: Woongebied ten Westen van Eisenhowerlaan zou ook meegenomen moeten worden met de Eisenhowerlaan en een toegangsroute naar het industrieterrein als uitzondering. Of een andere toegangsroute naar het industrieterrein zonder de Eisenhowerlaan, gezien deze dwars door bewoond gebied gaat en een grote, maar ook zeer belangrijke verkeersader is voor de stad. Toekomstige uitbreiding van de stad zijn nog niet voorzien in de emissiezone, dit sluit niet aan op de wens om de Noordzijde en de Gnephoek te bebouwen. Zo kunnen we "neutraal" dit groen opgeven aan woningbouw, gezien dit echt nodig is.

Zienswijze 59 (11-12-2024)

Ik ben het oneens met het ontwerp verkeersbesluit tot invoering van de zero-emissie zone omdat: – Er nauwelijks nog leveranciers/reparateurs de Alphenese huizen zullen kunnen bereiken. Dit zal tot grote problemen leiden voor de inwoners. Wat zal dat voor consequenties hebben als ik over een poosje mijn kozijnen wil laten vervangen. Of als ik dringend een loodgieter nodig heb. Zal er straks nog wel een markt zijn in Alphen? Of kermis? – Het brengt heel veel kleine ondernemers in grote problemen, niet alleen die in Alphen aan den Rijn maar ook die daar buiten, bv. toeleveranciers. De voedselbank heeft al aangegeven te zullen moeten stoppen, ook van een aantal hondenuitlaatservices heb ik dit al gehoord. – Het zorgt ook voor oneerlijke concurrentie. Wagens met buitenlandse kentekens kunnen wel het gebied in, dus bv. Poolse klusbedrijven kunnen wel gewoon de zone in. Bovendien kunnen boten wel blijven varen en vliegtuigen wel boven het gebied blijven vliegen. – De overbelasting op het elektriciteitsnet is nu al heel groot. Dit gaat alleen maar toenemen en zal tot grote chaos leiden. – Wat gaat het betekenen voor de wijken net buiten de zero emissie zone. Deze zullen overlast gaan ervaren door geparkeerde voertuigen. – Het gaat ook de gemeente heel veel geld kosten, terwijl er nu al bezuinigd moet worden, vaak ten koste van de inwoners. Aan de ene kant geeft de gemeente veel geld uit aan Alphen Marketing om Alphen aantrekkelijk te maken, aan de andere kant wordt er nu nog veel meer uitgegeven om Alphen juist zo onaantrekkelijk mogelijk te maken om naar toe te gaan. – Er zal gehandhaafd moeten gaan worden d.m.v. vele camera's. Ik vind dit een grote aantasting van de privacy. – Elektrische auto's zijn helemaal niet duurzaam. Grondstoffen zijn schaars en worden onder erbarmelijke omstandigheden gewonnen d.m.v. kinderarbeid. De levensduur van de accu's is bovendien beperkt en er komen schadelijke stoffen in het milieu terecht. Bovendien is onlangs vast komen te staan dat de straling in een elektrische auto gepaard gaat met gezondheidsklachten. – Ik ben in de stellige overtuiging dat er geen nut of noodzaak is. Er wordt met name gefocust op CO2 reductie, maar dit wordt door vele wetenschappers bekritiseerd. Van de CO2 is slechts 0,0042% van de lucht en wij mensen zijn slechts verantwoordelijk voor 4,2% daar weer van dus waar hebben we het over. Dit gaat echt niets opleveren voor Alphen aan den Rijn, laat staan voor het klimaat in de wereld als geheel. Sterker nog, CO2 is heel belangrijk voor het leven op aarde.

Zienswijze 60 (11-12-2024)

Ik ben het niet eens met het plan, omdat het voor mij en al mijn transporteurs (vaak ZZP-ers die voor particulieren rijden) niet haalbaar is om een elektrische bus te kopen. Financieel gezien niet haalbaar, maar ook praktisch gezien niet. Ten eerste financieel, het lijkt me niet de bedoeling dat ik een kapitaal uit ga geven voor een bus. Ik ben 58 en wil nog een paar jaar door, maar zo'n investering is veel te hoog voor mij. Zeker gezien wat ik er mee rij, maar zeker ook niet zonder kan. Mijn bus is niet de jongste, maar heeft weinig km dus voor mij heel kostbaar. Ik koop en verkoop regelmatig meubels, fysiek in mijn winkel en ook op het internet en regel dan vaak een Brenger (transporteur die voor zichzelf werkt). Zo'n ZZP-er is belangrijk voor veel transporten om het betaalbaar te houden, en ik zelf niet overal de tijd voor heb. Als ik die Brenger niet meer voor de deur kan krijgen is het onmogelijk om een groot deel van mijn kopen/verkoop te bezorgen. Mijn formaat bus (Crafter) is in elektrische uitvoering niet te betalen, heeft een klein bereik en het gaat me dan veel te veel tijd kosten als ik alles zelf moet doen, omdat de Brenger niet kan komen. Grote bedrijven doen dit soort investeringen makkelijker dan ik en vele andere kleine zelfstandigen met mij kunnen doen. Zelfstandig werken is leuk, maar het betekent niet altijd dat er enorm veel verdiend wordt. Het is dan ook voor velen onmogelijk zulke investeringen te doen, nog afgezien van het feit dat veel ondernemers ook in de zone wonen en werken. Mijn bus buiten de zone te laten staan is geen optie, hoe krijg ik mijn meubels dan gelost en geladen? Mijn winkel en mijn huis zitten net naast het centrum, maar middenin de beoogde zone. Klanten die hun aankopen zelf met een bus op komen halen zitten ook met de problemen. Moet ik ze gaan vragen of ze een elektrische bus hebben?? Ook zijn er maar een paar laadpalen bij mij in de buurt, en vrij veel elektrische auto's, daar zijn ook nu al problemen mee, als alle bussen ook nog moeten laden geeft dat nog meer geruzie in de buurt. Al met al zie ik alleen maar problemen, en vrees dat een winkel hebben in Alphen aan den Rijn straks voor mij onmogelijk gemaakt wordt. Ik hoop op een passende oplossing,

Zienswijze 61 (11-12-2024)

Middels dit schrijven dien ik mijn zienswijze in over het plan van de gemeente om per 1 juli 2026 een zero-emissiezone (hierna te noemen: ZEZ) te willen invoeren. Uw doelstelling van de ZEZ is om CO₂, stikstof, fijnstof en geluidsoverlast van het verkeer te verminderen. Als dit de reden is waar alles op gestoeld is, draag ik graag argumenten aan waarom de ZEZ van de baan kan en moet:

- Algemeen
- De ambitie van de gemeente (als voorloper) brengt vele burgers en vooral ondernemers in onnodig grote moeilijkheden.
- Elk lid van de De Raad heeft de verantwoordelijkheid m.b.t. alle hieronder genoemde punten.
- De voorlichting aan ondernemers, winkeliers, inwoners is ronduit onvoldoende. Nog dagelijks blijken betrokkenen geheel niet, niet juist of onvoldoende op de hoogte.
- Milieu
- Het CO₂ break-evenpunt van een elektrische personenwagen (extra verbruik voor productie versus besparing tijdens gebruik is meerdere decennia, vóór voorbij de levensduur van de auto, laat staan van de accu).
- Grondstoffen (mineralen) voor elektrische voertuigen worden onder kwalijke,

mensenrechten schendende, omstandigheden gedolven. • Elektrische voertuigen produceren nauwelijks minder fijnstof, door grotere slijtage van banden, remmen en wegdek. Bereikbaarheid • Geen toegang meer voor Marktkooplui met hun kraam of vrachtwagen, voor kermis exploitanten, de oliebolleakraam, enz. Geen toegang meer voor voedselbank, dierenambulance, kringloopwinkel, enz..(Non Profit). Zie ook het protest van het Koninklijke CVAH. • Hoe kunnen wij als stad vrachtwagens verbieden die van willekeurig waar uit het land ergens vandaan komen voor bijvoorbeeld: verhuizen, bouwmaterialen (o.a. stenen, panelen, beton, prefabs, enz.), tuinmaterialen (o.a. aarde, tuinschermen), glazenwasser, bezorgdiensten, leveranciers, enz. • Alphen produceert nu eenmaal niet alles binnen eigen gemeentegrenzen en is afhankelijk van mobiliteit van binnen en buiten de regio. Middenen Kleinbedrijf (ZZP en MKB) • Op tijd overschakelen op elektrisch rijden met bedrijfswagen(s) is voor zeer velen niet te betalen en onmogelijk, zonder op onverantwoord hoge kosten te worden gejaagd, waarbij ook pensioenvoorzieningen enz. zouden worden aangetast of een onafwendbaar faillissement dreigt. • Ook het op tijd hebben van personeel met groot rijbewijs (C- of C1), omdat elektrische auto's zwaarder zijn, is voor velen niet haalbaar, tenzij de regels op tijd en toereikend worden aangepast. • Levensduur van de accu voor elektrisch vervoer is beperkt dan wel nog onbekend, terwijl de kosten van vervanging ongekend en voor velen onbetaalbaar hoog zijn. • De kleine groep ondernemers die reeds is overgestapt naar elektrisch vervoer kan en mag niet een reden zijn een veel grotere groep ondernemers te benadelen. • Vele bedrijfswagens kunnen niet meer voor het bedrijf worden geparkeerd. Discriminatie • Alle gescande kentekens voor de emissievrije zone gaan door de database van de RDW en daar staan alleen Nederlandse kentekens in. Dat betekent dat iedereen met een buitenlands kenteken gewoon de zero-emissiezone in kan met zijn euro 3, 4 of 5 dieselbus. Privacy • Door handhaving met camera's (ANPR, enz.) wordt inbreuk gedaan op de privacy. • Het oorspronkelijke raadsbesluit over 'Voorbereiden op een Zero Emissie Zone' blijkt aangepast te zijn naar 'invullen van een 'Zero Emissie Zone'. Kortom; de ZEZ is niet realistisch, niet haalbaar en ongewenst. Ik ga ervan uit dat de door mij genoemde punten u op een andere manier naar de (niet bestaande) problematiek laat kijken en verzoek u dringend hier verder onderzoek naar te doen en de ZEZ te annuleren.

Zienswijze 62 (11-12-2024)

Ik ben het volledig oneens met dit onzinnige plan omdat het nu ondernemers zwaar treft en ongetwijfeld in de toekomst iedereen zonder elektrische auto. Het is natuurlijk niet mogelijk om met karretjes oid heen en weer te lopen naar een parkeerplaats buiten de ingestelde zone. Wat dacht u van een verhuizing? Van het leveren van stenen voor de tuin? Of nieuwe kozijnen? Volslagen idiote plannen die niet het milieu (laat staan het klimaat), maar de waanzin van de bedenkers hiervan dienen. Wordt toch eens wakker mensen.

Zienswijze 63 (12-12-2024)

Omdat Alphen aan den Rijn te weinig oplaadpunten heeft. Het stroom netwerk kan dit niet aan. PostNL draait nog niet eens omdat er problemen zijn met de stroom. Daarnaast zijn er niet voldoende parkeerplaatsen die omgebouwd kunnen worden naar elektrische laadplaatsen. Leuk idee maar de uitvoering moet op zich laten wachten. Schrap dan alle auto's ouder dan 20 jaar zodat de uitstoot minder wordt. Maar niet net nieuwe bedrijfswagens die voldoen aan de meest strenge eisen.

Zienswijze 64 (12-12-2024)

Niet alleen de ondernemer wordt getroffen door deze ondoordachte plannen ook wij als Verenging van eigenaren, maar ook elke willekeurige ondernemer of burger wordt geraakt door deze plannen. Wij als verenging van Eigenaren worden niet alleen door de gemeente achter onze broek gezeten om te investeren in verduurzaming, wat alleen maar kosten met zich mee brengt voor de burger, maar wij zijn ook sterk afhankelijk voor het onderhoud en verduurzaming van ons gebouw van deze ondernemers. Deze zullen hun investeringen die wordt afgedwongen door uw gemeente, verrekenen aan hun klanten, dus uiteindelijk betaald de burger het gehele gelach. Daar komt nog bij, dat in de gehele omgeving van ons gebouw er zeggen en schrijven 2 oplaadpunten aanwezig zijn, indien deze in gebruik zijn door ondernemers zal de particulier het nakijken hebben. Daarom zijn wij sterk tegen dit besluit, wat slecht is doordacht en alleen maar voor de eer en glorie van bestuurders is. Denk na voordat je iets roept gemeente zoals vaker hier het geval is. En maar roepen hoe kan het toch dat er zo weinig vertrouwen is in de politiek ????

Zienswijze 65 (12-12-2024)

Geachte heer, mevrouw, Hierbij mijn toelichting waarom ik het NIET eens ben met de zero-emissiezone in Alphen aan den Rijn. Persoonlijk vind ik het niet oké om hardwerkende ondernemers te verplichten een hele dure nieuwe elektrische bus aan te schaffen. Veelal rijden in goede dieselbussen met een roetfilter, de nieuwere bussen zijn lang niet zo vervuilend als de oudere 'camperbusjes' en oldtimers van particulieren die gewoon nog in de zero-emissiezone mogen komen. De ondernemer/zzp'er verdient zijn brood met dit busje. Mensen zijn ervan afhankelijk. Alles is ontzettend duur geworden. Dit beleid gaat ervoor zorgen dat 1) ondernemers niet meer in Alphen willen komen, 2) ondernemers kilometers om moeten rijden, 3) buitenlandse bedrijfjes met buitenlandse dieselbusjes de stad in zullen gaan om het werk over te nemen, 4) ondernemers die zullen stoppen omdat het onhaalbaar wordt. Ook is er geen laadcapaciteit voor de elektrische busjes. Er is nu al energiecrisis alom. Veel elektrische busjes zijn ongeschikt; niet sterk genoeg, niet groot genoeg, de range te klein. En nogmaals, onbetaalbaar. Het zijn moeilijke tijden voor ondernemers. Nederland gaat stuk zo. Mijn wens is dat dan in ieder geval de zero-emissiezone wordt beperkt tot enkel en alleen het stadscentrum zelf, waar de winkels etc zijn. Kerk en Zanen, de Molenwetering etc. horen daar wat mij betreft niet bij. Dank u voor het lezen.

Zienswijze 66 (12-12-2024)

Voor mij als startende ondernemer is het onmogelijk om de kosten te dragen voor zo een zware ingreep. Bovendien zijn er totaal geen laadpalen aanwezig in de straat en wordt mijn mogelijkheden om klanten van dienst te zijn ontnomen

Zienswijze 67 (12-12-2024)

Ik ben het eens omdat dit één van de dingen is die we als mensen kunnen doen aan mindere uitstoot en tegen de opwarming. Vorig jaar heb ik zelf een volledig elektrische bus aangeschaft en dit is voor mij prima te betalen. Als het voor mij als ZZP'er kan, kan het ook voor anderen.

Zienswijze 68 (12-12-2024)

Ik ben het oneens met de zero emissiezone. Reden 1: het laten uitvoeren van een klus aan huis is al niet goedkoop in deze tijd. En het verplichten van een elektrische bus voor de klusjesmannen zorgt ervoor dat het verbouwen aan huis niet meer te betalen wordt. Groot gedeelte van klusjesmannen heeft niet het budget om een elektrische bus aan te schaffen en zal failliet gaan, en de aannemers die het wel hebben zullen hun elektro bus door berekenen in hun kosten. Uiteindelijk is dit slopend voor de economie binnen Alphen. Reden 2: Voor service klussen neem ik af en toe de bedrijfsbus mee naar huis om vanaf daar door te rijden naar de klant. Dit vermindert woon werk verkeer, doordat er niet eerst naar de zaak gereden moet worden. Maar dit zal dan niet meer kunnen omdat praktisch gezien alle woonwijken in Alphen binnen de zone liggen. Reden 3 elektrisch rijden veroorzaakt meer fijnstof door de zwaardere wagens. Fijnstof veroorzaakt door de banden en remmen. Voor Milieu redenen is het beter om te kiezen voor een milieu zone en oudere diesels te weren, in plaats van deze weg in te slaan. Zero emissie beleid is een beleid van dromers zonder realiteitsbeeld. Dit soort beleid zorgt er uiteindelijk voor dat de mensen vertrouwen in de overheid kwijt raken. Omdat de overheid hier de normale burgers mee in de weg zit.

Zienswijze 69 (13-12-2024)

Het is een achterlijk plan, niet doordacht. Je kan een zelfstandige ondernemer dit niet aandoen, iets wat weer bedacht is door iemand achter een bureau. De consument betaald hier uit eindelijk de prijs voor, kan niet! Elektrisch rijden is niet de toekomst!!!

Zienswijze 70 (13-12-2024)

Ik ben net beginnend ondernemer in de metaal. Wil dus binnenkort een busje kopen. Maar elektrisch gaat hem voor mij niet worden omdat het te duur is en omdat ik vind dat dit zeker niet milieuvriendelijk is. Ook de actieradius en treksterkte werken niet mee. Ik zal niet heel vaak in Alphen komen. Maar als dit plan dus doorgaat betekend het dus dat ik geen klussen kan aannemen in de zone en ook niet meer naar mijn boekhouder kan komen. Dit alles is toch te belachelijk voor woorden! Het kabinet is gelukkig al terug gedraaid maar vind het van de zotte dat jullie als gemeente hierin wel doorslaan. Uiteindelijk zijn alle burgers de dupe van deze absurde regel! Hopelijk zien jullie dit ook in.

Zienswijze 71 (13-12-2024)

Absoluut eens, zo snel mogelijk invoeren. Gezondheid is niet te koop en weegt absoluut op tegen eventuele nadelen van een zero-emissiezone.

Zienswijze 72 (13-12-2024)

Ik ben een ondernemer die last krijgt van de zero-emissiezone ondanks dat ik ver van het centrum woon. Ik werk niet in Alphen, ik wóón er. Ik heb dus geen keus. Ik vind het echt een belachelijk besluit en zal er alles aan doen om het tegen te werken. Een schone diesel is uiteindelijk altijd minder milieuvervuilend dan een zware elektrische bus

Zienswijze 73 (13-12-2024)

Het gebied van de zero-emissiezone in Alphen aan den Rijn betreft een zeer groot gebied. Zelfs een stuk van een bedrijventerrein. Dit zal de verkeersbelasting net buiten het gebied zeer zwaar belasten, veel meer dan wanneer het gebied zich beperkt tot het centrum, zoals dat ook in andere zeroemissiezone-steden wordt gehanteerd. Indien het gebied zich beperkt tot het centrum, dan zal dit voor veel (kleine) ondernemers meer acceptabel zijn. Hopelijk kan het gebied nog enigszins beperkt worden.

Zienswijze 74 (13-12-2024)

Ik ben het niet eens kan zo niet meer mijn prive auto in de straat neer zetten heb een grijze kenteken auto en grijskenten auto van mijn baas voor mijn huis staan en jullie als gemeente maken het onmogelijk om voor mij thuis gekomen met mijn autos

Zienswijze 75 (13-12-2024)

Oneens! Enkel het verbieden van bedrijfswagens gaan geen verschil maken. Zolang de rest wel toegelaten word is dit een zinloze missie. Dit is een poging om ondernemers in nederland kapot te maken.(hier zit veel meer achter) 1 beperkte groep aanpakken onder het mom van de lucht kwaliteit te verbeteren gaat nooit werken als niet alles word aangepakt. Het zijn 2 maten die gemeten worden. En dat maakt het hele idee al belachelijk! Een betere wereld krijg je niet door accus te produceren voor Eautos waar hekteren aan bossen voor moeten verdwijnen. Dan alleen al de kapotte accus die niet recyclebaar zijn en gedumpt moeten worden! Letterlijk bijna iedereen is hier op tegen, enkel daarom moet je het je burgers niet willen aandoen!

Zienswijze 76 (14-12-2024)

Tegen ! Onnodige kostenpost, geen oplossing vanuit de gemeente om de auto aan de buitenzijde van het dorp te parkeren.

Zienswijze 77 (14-12-2024)

Tegen

Zienswijze 78 (14-12-2024)

Oneens. De uitstoot van dieselvoertuigen is vele malen minder dan wat (bijvoorbeeld de gemeenteraad)met vliegreizen of boottochten wordt uitgestoten. De maatregel treft werkende burgers. Houdt u aub bezig met belangrijke thema's (veiligheid).

Zienswijze 79 (14-12-2024)

Ik ben het eens met de zero-emissiezone! Er zijn in het rode dorp teveel busjes die eigenlijk gewoon bij het bedrijf zelf geplaatst kunnen worden.

Zienswijze 80 (14-12-2024)

Oneens. Onzin en kost veel te veel geld.

Zienswijze 81 (15-12-2024)

Het volstrekt onzin om een zero emissie zone in te voeren. Het is absoluut niet haalbaar voor klein ondernemer om zomaar over te stappen op een elektrische werk bussen waarvan de technology van de elektrische voertuigen nog zo onder ontwikkeld zijn dat het laden ervan gigantisch veel stroom verbruikt voor wat je aan kilometers overhoud. los daarvan is het laadnet ook niet bestemd dat er zoveel voertuigen bij komen los van alles is het elektrische rijden absoluut niet milieu vriendelijke aangezien deze voertuigen voor zowel het produceren als het afbreken dusdanig slecht zijn voor het milieu dat het totaal geen milieu bewuste keuze is om zero emissie zone in te voeren. daarin tegen maak je het onmogelijk voor de hardwerkende Alphense ondernemers die gebruik maken van werk bussen om zijn of haar beroep Nog uit te oefenen in Alphen aan den Rijn je zou deze sectoren juist moeten supporten en ondersteunen.

Zienswijze 82 (15-12-2024)

Ik doe parttime zzp werk en heb een beperkte omzet. Voor mijn werk gebruik ik een bus voor het vervoer van gereedschap en materialen. Op het moment van inschrijving bij de KVK was mij en mijn omgeving niks bekend van een ZE- zone. Na aanschaf van mijn bus kreeg ik een brief met informatie hierover. Met verbazing zag ik dat bijna heel Alphen ZE-zone wordt. Ik heb hier niet om gevraagd. Ook was het geen keus om in een ZE-zone te gaan wonen. De spelregels worden tijdens het spel veranderd en heb niet de mogelijkheid hier op te reageren. Financieel sta ik veel te zwak om in een dure bus te investeren waar ik zelf geen belang bij heb. Mijn werk ligt buiten de ZE-zones. Ik voel mij gediscrimineerd tov ondernemers die buiten de zone wonen en nu veel goedkoper hun werk kunnen doen. Dit omdat ik toevallig zonder eigen inbreng in een ZE-zone geplaatst word. Dit voelt als oneerlijke concurrentie. Ook ben ik tegen de zone omdat prive inhuur van vaklui veel duurder zal gaan worden, zoals bv een CV monteur of dakdekker. Werkbussen staan de hele dag stil en stoten dus niks uit. Wij wonen dicht bij de ring Alphen waar de meeste vervuiling vandaan komt. Die ring blijft gewoon open en dus zal de uitstoot in de wijk niet merkbaar veranderen. Op deze manier zal de zone niks positiefs toevoegen. Ik vind de zone onredelijk groot en niet stroken met de rest van de zones in het land. Het zou de gemeente sieren de plannen bij te stellen in lijn met de

overige zones of liever er helemaal vanaf te zien. In ieder geval moeten inwoners die voor de invoering al inwoner waren van Alphen vrijgesteld worden om de zone in te mogen rijden en gewoon naar huis kunnen met hun vervoer. Het zou toch van de zotte zijn dat ik buiten de zone moet gaan parkeren en er een oude auto bij moet kopen om mijn gereedschap heen en weer te rijden elke dag? Dan gaat de hele zone zijn doel voorbij. Als de planner doorgaan zoals ze nu zijn zou ik het liefst verhuizen. Echter zitten wij met kinderen die geworteld zijn en geen eigen woning kunnen krijgen zij zijn dus nog afhankelijk van ons voor een dak boven hun hoofd. Dit maakt verhuizen voor ons helaas onmogelijk. Ik hoop op een wijs besluit van de gemeente. Het is van grote invloed op mijn werk en plezier als ondernemer.

Zienswijze 83 (15-12-2024)

Absoluut niet mee eens, hierdoor zullen kleine ondernemers failliet gaan en zullen de bewoners hinder ondervinden van minder bedrijven die de zero zone in willen gaan, of mogen gaan omdat ze niet het juiste voertuig hebben / kunnen betalen. Daarbij, als steden in het verre en midden oosten dagelijks met miljoenen vervuilende wagens rijden, zal deze belachelijke maatregel absoluut niet het verschil maken!

Zienswijze 84 (16-12-2024)

Sinds 1 maart 2023 is mijn partner voor zichzelf gaan werken. Met veel passie doet hij allerlei werkzaamheden zoals verbouwingen in en om het huis, loodgieterswerkzaamheden, timmerwerkzaamheden etc. Niets stond hem in de weg om te doen waar hij goed in is, totdat hij te horen kreeg van de plannen voor een zero-emissiezone in Alphen aan den Rijn. Voor hem (en voor vele zelfstandigheden met hem) is het niet haalbaar om een elektrische bus aan te schaffen. Voor zijn werkzaamheden vervoert hij zware materialen, keukenapparatuur, een aanhanger met puin/steigers/hout en natuurlijk staat zijn bus vol met allerlei gereedschap. Als ik kijk naar het type elektrische bus dat hij zou moeten aanschaffen om dit gewicht te kunnen trekken/vervoeren kom je al gauw uit op een bus van rond de € 60.000,00 euro. Dit is natuurlijk belachelijk, dit zullen wij al niet eens uitgeven voor een privé auto, laat staan een werkbus. Ik woon in de Emmalaan, aan de rand van het Rooie Dorp. Als ik de hoeveelheid werkbusjes zie die hier rijden/geparkeerd staan kan ik niet anders dan concluderen dat een zero emissiezone totaal niet haalbaar is. Hoeveel laadpalen zullen er moeten komen? Wanneer moet iedereen laden? Want het stroomnet kan dit natuurlijk totaal niet aan. En iedereen zal toch echt bij thuiskomst moeten laden, want we moeten namelijk de volgende ochtend weer vroeg aan het werk. Mijn partner werkt binnen Alphen, maar ook zeker veel buiten Alphen waar geen zero emissiezone plannen zijn. Hij rijdt dus 's Ochtends rond 06:30 uur de straat uit, en 's 'Avonds rond 18:00 uur de straat weer in. En hiervoor zou hij een elektrische bus moeten aanschaffen? Als een zero emissie zone door gaat in Alphen, kan hij zijn klanten in Alphen wel gedag zeggen. Zo ook verschillende appartementencomplexen waar hij het onderhoud voor verzorgt. Een zero emissie zone betekend dus niet alleen de kleine ondernemer kapot maken, maar ook de reguliere inwoners van Alphen zullen enorme moeite

moeten doen om een loodgieter, timmerman, klusbedrijf, schilder, glazenwasser etc. te kunnen vinden. En als ze er al zullen zijn, zullen de tarieven goed omhoog gaan want die bedrijven moeten ook hun investering terug verdienen. En laten we niet vergeten dat buitenlandse kentekens voorlopig nog gewoon de zero emissie zones in kunnen rijden, dus de werkbus van mijn partner wordt straks verkocht aan een pool die vervolgens in mijn straat geparkeerd staat om dezelfde werkzaamheden uit te voeren!!! BELACHELIJK!!!! Dat bedrijven als een PostNL, DHL, DPD, boodschappen bezorg diensten etc. te maken kunnen krijgen met een zero emissie zone (en dan alleen voor de binnenstad van Alphen, niet het overgrote deel van Alphen!) kan ik mij nog enigszins indenken (zij rijden namelijk gedurende de hele dag binnen de stad en de bussen staan eigenlijk constant aan, en deze bedrijven hebben meer budget om elektrische bussen aan te kunnen schaffen), maar voor de kleine ondernemer is dit natuurlijk allemaal totaal niet houdbaar. Dan hebben we nog het feit dat een elektrische auto helemaal niet zo "schoon" is dan dat hij lijkt. Het productieproces alleen al van een elektrische bus brengt zoveel uitstoot met zich mee... En hoe zit het met het verkeer over de Rijn? Want we zijn als Alphenaren namelijk altijd zo trots als er weer een megajacht door Alphen komt, maar welke brandstof heeft een jacht nodig om te kunnen varen? Juist ja, diesel. Ik kan zo nog wel even doorgaan, en nog 100 redenen bedenken waarom een zero emissiezone de grootste onzin is. Op deze manier wordt de (Alphense) ondernemer kapot gemaakt, en het is niet zo dat er al zoveel (goede) loodgieters, timmermannen, schilders, aannemers etc. zijn in deze tijd dus ik denk dat het verstandig is om nog even goed na te denken over dit beleid voordat we straks een nog meer tekort hebben in deze beroepen.

Zienswijze 85 (16-12-2024)

Ik ben het oneens en teken bezwaar tegen de zero-emissiezone in de gemeente Alphen aan de Rijn. Mijn argumentatie tegen de zero-emissiezone aanpak:

1. Nu medio 2026 voor bestelwagen en vrachtauto's, maar de vervolgstap zal zijn dat dit ook de eigen auto van de inwoners zal gelden. Voor menig inwoner zal het onbetaalbaar zijn om een 'zero-emissie' auto aan te schaffen. Deze zero-emissiezone zal dus leiden tot vrijheidsberoving, ernstige beperking van de bewegingsruimte. Een zeer kwalijke zaak waar ik bezwaar op indien. Argumenten zoals 'je hebt geen auto nodig, je hebt alles op 15 minuten afstand en je kunt toch gebruik maken van het openbaar vervoer' doen niets af van deze vrijheidsberoving.
2. Voor de ondernemers is de aanschaf van een zero-emissie bestelbus of vrachtauto een zeer kostbare aangelegenheid. De hoge kosten zal leiden tot beëindiging van kleine zelfstandige ondernemingen
3. De hoge kosten voor de ondernemers zal voor de inwoners, die diensten willen afnemen van de ondernemers die een zero-emissie bus of vrachtauto hebben moeten aanschaffen, leiden tot hogere kosten.

4. Het terugdringen van de gebruik van fossiele brandstoffen in auto's, heeft grote impact terwijl de wereldwijde bijdrage aan ervan beperkt, er zijn veel grotere vervuilers, en leidt zelfs tot nieuwe schade en vervuiling van onze aarde Schade door lithium mijnen, accu productie en vernietiging/recycling.

5. De zeroemissie zone leidt tot zeer ongewenste surveillance van de inwoners middels camera's. Een ernstige vrijheidsberoving 'Je wordt continue in de gaten gehouden' 6. Deze surveillance schend de privacy van de bewoners

7. De Zero-emissie zone zal leiden tot discriminatie 'degene die het niet kunnen betalen zullen worden gediscrimineerd'

Zienswijze 86 (16-12-2024)

Ik ben het zeer oneens met het verkeersplan voor de zeroemissiezone. Het argument van de gemeente is het vergroenen van de zogenaamde "last mile distributie" maar het beleid treft niet alleen het transport van goederenstromen, maar treft ook de dienstensector en nog breder het dagelijks leven van de inwoners van Alphen aan den Rijn. Kortom het heeft veel meer consequenties dan de gemeente overziet en wel om de volgende redenen:

1. inbreuk privacy omdat er actieve toegangscontrole zal worden toegepast
2. toename van schaarste van diensten (loodgieter, elektricien, timmerman, hovenier, glazenwasser, etc. omdat een deel van hen niet meer zal komen
3. hogere prijzen van diensten zoals hierboven benoemd
4. hogere prijzen voor goederen omdat last mile distributie duurder zal worden.
5. verschuiving CO2 uitstoot van bedrijfswagen naar prive voertuigen. veel zzp-ers die nu in een bedrijfswagen (bestelbus) rijden zullen overstappen naar een personenwagen, vaak in combinatie met een aanhanger.
6. meer parkeeroverlast. het effect dat hierboven is beschreven zal ook meer parkeerdruk geven omdat er dan 2 parkeerplaatsen nodig zijn ipv 1.
7. onvoldoende oplaadmogelijkheden voor elektrische voertuigen. dit lijdt tot toename van irritatie en spanningen in de straat
8. werknemers die in een bedrijfswagen rijden wonen worden getroffen. de werknemers die in een bedrijfswagen rijden om reden van hun werk kunnen deze niet meer bij hun woning/in hun straat parkeren. Afgezien van de vraag of hier parkeervoorzieningen voor zijn voorzien buiten de zero emissiezone heeft dit grote impact op het dagelijks leven van deze groep.

Zienswijze 87 (16-12-2024)

Ik ben het oneens met de zero-emissiezone omdat: – elektrisch rijden voor veel ondernemers financieel niet haalbaar is. – veel ondernemers hierdoor hun bedrijf niet meer kunnen

voortzetten, met alle financiële en emotionele schade van dien. – uiteindelijk alle hiermee gemoeide kosten terechtkomen bij de burger/consument, wat voor velen het dagelijks leven (nog meer) onbetaalbaar maakt. – benzine/diesel bedrijfswagens met buitenlands kentekens wél de zone mogen betreden. Oneerlijke concurrentie. – het niet leidt tot enige klimaatverbetering, wat wel als argument wordt gebruikt. – de CO2 voetafdruk van elektrisch rijden veel groter is dan wordt voorgesteld (delven grondstoffen + productie batterij + niet recyclebare onderdelen). – over het geheel genomen dit plan op diverse niveaus schadelijk is voor de samenleving.

Zienswijze 88 (17-12-2024)

Ik ben het oneens met de aankomende regels. Ik ben er op tegen.

Zienswijze 89 (17-12-2024)

Bezwaar 1: het gekozen gebied is onnodig groot

Zie website Alphen aan den Rijn Home> Ondernemen> zero-emissiezone Alphen aan den Rijn

Hier staat:

“Vanaf 1 Juli kan een ondernemer alleen met een uitstoot vrije bestelbus of vrachtwagen de zero-emissie zone van de binnenstad van Alphen aan den Rijn inrijden.” De bijbehorende kaart geeft echter aan dat dit geheel Alphen betreft, behalve de bedrijfsgebieden en een stukje woongebied in het uiterste noord-westen

U verwijst ook naar andere gemeentes in Nederland. Bij die gaat het inderdaad om binnenstedelijke gebieden.

Alleen Alphen aan den Rijn maakt dus een andere keuze.

Bezwaar 2: zolang het stroom-netwerk problemen heeft is het ondenkbaar dat de gemeente Alphen aan de Rijn vasthoudt aan de plannen voor de “emissie-vrije” zone.

Zie AD Alphen vrijdag 13 dec 2024.

“Politiek wil opheldering over vol netwerk”

Hierin staat dat Tennet aangeeft dat het stroomnetwerk in Zuid-Holland aan zijn limiet zit.

VVD, GroenLinks-PvdA, Ja21, PVV en CDA hebben hierover het Provinciebestuur vragen gesteld en dringen aan op oplossingen.

Bezwaar 3: het hanteren van de term “emissieloos” is niet correct en misleidend.

De invoering van Euronorm 7 is door Europa uitgesteld. Reden: bij Euronorm 7 wordt ook de uitstoot van remmen en banden meegerekend. Het blijkt dat elektrische auto's, met name t.g.v. hogere gewichten, ten gevolge van de uitstoot door de banden niet voldoen aan Euronorm 7.

Bezwaar 4: Het plan is kostenverhogend voor ondernemers, burgers en de gemeente Alphen zelf.

Mede door de capaciteitsproblemen van het stroomnet en de extra investeringskostenkosten zullen er ondernemers zijn die niet kunnen voldoen aan de gestelde eisen.

Gevolgen voor de burgers:

Geen vrije keuze van leveranciers en ingehuurde arbeid. Dit zal kostenverhogend uitpakken. Voorbeeld: je koopt ergens een voordelige wasmachine, maar het blijkt dat dit bedrijf niet beschikt over de vereiste vervoersmiddelen.

Nieuwbouw projecten binnen het gebied zullen duurder uitpakken. Vindt maar eens een bedrijf die in staat is om de woontorens in het Aarhof gebied te bouwen m.b.v. alleen maar elektrische vervoersmiddelen. Het zelfde geldt natuurlijk ook voor de bouwplannen bij de Europalaan.

Juist nu de landelijke politiek kiest voor betaalbare woningen kiest onze lokale politiek voor kostenverhogende maatregelen.

Bezwaar 5: er zijn ondernemers die privé kilometers maken met zakelijke niet “emissie-vrije” vervoersmiddelen. Hun werk gebied is buiten Alphen aan de Rijn. Echter ze kunnen de auto niet meer gebruiken voor b.v. woon-werk verkeer, familie bezoek, transport t.b.v. goede doelen.

Bezwaar 6: Gelet op de geopolitieke situatie is het niet gewenst om alle bedrijfsmatige vervoersmiddelen afhankelijk te laten zijn van 1 energie bron zoals elektriciteit.

Het is wenselijk om een zo gevarieerd mogelijk energie pakket te hebben. In situaties van calamiteiten kan men ook gebruik maken van brandstof-vervoersmiddelen. Je blijft op die manier zo flexibel mogelijk.

Bezwaar 7: transport over groteren afstanden van en naar Alphen wordt onmogelijk gemaakt i.v.m. beperkt rijbereik. Dit zelfde geldt ook voor zwaar transport.

Het plan om Alphen aan den Rijn Zero-emissie te maken is erg ingrijpend en zal zeer kostbaar uitpakken. Ook voor de gemeente zelf.

Door de elektrificatie zullen meer voertuigen nodig zijn. Bovendien zullen ze zwaarder zijn. De bijbehorende banden slijtage produceert fijnstof. **Het gebruik van de term zero-emissie is dus misleidend.**

Om bedrijven te bevoorraden zullen overslaglocaties nodig zijn. Dit gaat ten koste van kostbare bouwgrond. Er zullen meer arbeidskrachten nodig zijn. Ook meer kleinere transport middelen. Meer vervoersbewegingen en dus ook meer chauffeurs.

Is de noodzaak van meer arbeidskrachten incl bijbehorende voorzieningen zoals huisvesting en inhuur van buitenlandse werknemers in het milieuplaatje meegerekend?

Het zou best wel eens kunnen zijn dat als alle factoren worden meegerekend de milieuwinst uiteindelijk negatief zal zijn.

Garandeert de gemeente de extra capaciteit van benodigde bouwgrond, parkeermogelijkheden, woonvoorzieningen en capaciteit van het stroomnet?

Ik neem aan dat de gemeente Alphen aan de Rijn het voorbeeld zal gaan geven: het gehele wagenpark “emissie-vrij”. Dus ook alle vuilniswagens etc. Ook alle transportmiddelen die

nodig zijn als er gemeentelijke werkzaamheden worden uitgevoerd door derden. Is dit alles al meegerekend in de gemeentelijke begroting?

Consequenties voor de bedrijven zullen kostenverhogend zijn en worden doorberekend aan de inwoners van Alphen.

Voor veel bedrijven zal het een probleem worden om binnen het gewone rijbewijs vervoer oplossingen te vinden met voldoende capaciteit.

Wat te denken aan de directe consequenties voor de inwoners zelf?

Kan ik nog elders b.v. een bankstel, kast of witgoed kopen en thuis laten bezorgen?

De regeling is plaatselijke. Maar niet alle bedrijven in omringende de gemeentes zullen emissie vrije transportmiddelen beschikbaar hebben.

Kan ik werkzaamheden van buitenaf inhuren? Zoals schilderwerk, verbouwingen, tuinaanleg etc.

Ook dan zullen er problemen zijn met transport.

Dit zijn problemen in het "klein".

Maar is de gemeente zich er van bewust dat grote bouw-, verbouw- of onderhoudsprojecten met de zelf opgelegde regels onmogelijk worden.

Wat te denken bij: evenementen zoals kermis, foodtruckfestival, jaarmarkt, bevoorrading van het theater, festivals op het Zegersloot terrein etc.

Ook deze activiteiten worden door de nieuwe regels vrijwel onmogelijk gemaakt.

Dit is slechts een deel van de consequenties van uw voorgenomen besluit.

Mijn dringende verzoek is daarom af gezien van het "Zero-Emissie" plan zoals het er nu voor ligt.

Suggesties:

Zie af van het gehele plan (zoals de meeste gemeentes in Nederland dat doen)

Volg Nederlandse beleidsnormen op dit gebied (op regeringsniveau).

Alternatieve mogelijkheden:

Beperk het gebied tot het gebied waar emissies misschien een werkelijk probleem zijn (centrumgebied?)

Streef nu niet naar "emissieloos", maar bevorder schoner vervoer.

Beperk b.v. de toegang tot het centrumgebied tot voertuigen die minimaal van categorie Euronorm 5 zijn.

Zienswijze 90 (17-12-2024)

Niet eens. Ik heb samen met een compagnon een eigen zaak en hebben de bus die we nu hebben (pas anderhalf jaar) nodig. Wij hebben regelmatig onze tandemasser aanhanger nodig die niet achter een elektrische bus kan. Ook zitten we te tobben met opladen. Voor ons is het

geen optie om een elektrische bus te kopen. We zijn redelijk op leeftijd (bijde rond de 57 jaar) en hebben geen zin om al onze spaarcenten er in te steken. Laat alstublieft deze onzin stoppen en help de werkende mens in plaats van ze naar de knoppen te laten gaan.

Zienswijze 91 (17-12-2024)

Ik ben het zeer oneens met de zero-emissiezone, omdat ik als zzp'er mijn zuur verdiende centen wil steken in mijn oude dag en niet in een te dure bus en daarbij komt kijken dat de infrastructuur in Alphen helemaal niet is voorbereid op zoveel elektrische auto's en of bussen. Als dit überhaupt al een goede oplossing had geweest dan zou je de voorbereidingen al veel en veel eerder hadden moeten plannen met veel meer laadpalen aan te leggen

Zienswijze 92 (17-12-2024)

Ik ben het oneens met het verkeersplan, niet in de laatste plaats omdat het niet reëel is en onhaalbaar voor ondernemers. Neem daarbij het plan om dit in waarschijnlijk 2030 te laten gelden voor alle inwoners, maakt het nog onrealistischer. Al zou dit plan doorgang vinden, dan staat Alphen stil want er is zo als het er nu naar uit ziet een tekort aan elektriciteit want dat is er nu al. Als iedereen elektrisch moet rijden hoe gaat de gemeente dat faciliteren? Onmogelijk. –Hoe kunnen wij als stad vrachtwagens verbieden die van willekeurig waar uit het land ergens vandaan komen voor bijvoorbeeld: verhuizen, bouwmaterialen (o.a. stenen, panelen, beton, prefabs, enz.), tuinmaterialen (o.a. aarde, tuinschermen), glazenwasser, bezorgdiensten, leveranciers, enz. Alphen produceert nu eenmaal niet alles binnen eigen gemeentegrenzen en is afhankelijk van mobiliteit van binnen en buiten de regio. Infrastructuur / logistiek –Het aantal laadpalen, het elektriciteitsnet, parkeer- en overslagplaatsen is volledig ontoereikend en kan niet tijdig geschikt zijn. –De overbelasting van het elektriciteitsnet (netcongestie) zal alleen maar toenemen. –De belasting van de wegen zal door zwaarder elektrisch vervoer ongewenst toenemen, terwijl minder onderhoud wordt begroot. – Mobiliteit is voor Alphen, centraal tussen de grote steden, van levensbelang. Infrastructuur / logistiek –Het aantal laadpalen, het elektriciteitsnet, parkeer- en overslagplaatsen is volledig ontoereikend en kan niet tijdig geschikt zijn. –De overbelasting van het elektriciteitsnet (netcongestie) zal alleen maar toenemen. –De belasting van de wegen zal door zwaarder elektrisch vervoer ongewenst toenemen, terwijl minder onderhoud wordt begroot. – Mobiliteit is voor Alphen, centraal tussen de grote steden, van levensbelang. Ik mis de berekening van wat dit allemaal gaat kosten en waar die lasten terecht zullen komen.

Zienswijze 93 (18-12-2024)

Als zelfstandige ondernemer ben ik tegen zero-emissiezone daar de kosten voor een elektrische bestelbus zoals ik die had op ca. € 100.000,- kwam toen ik de offerte van Ford kreeg voor mijn Transit bestelbus. Behalve dat elektrisch rijden in aanschaf absurd duur is zijn ook de kosten voor onderhoud, laden(maar waar???) en de extra verhoging van de wegenbelasting (accupakket ca. 600 kilo) en de beperkte rij afstand met belading bedrijfstechnisch onacceptabel. In Den Haag mag ik met een diesel maar 12 maal per een

onthefing krijgen , maar ik heb daar ca. 40 klanten. Dus hoe dan?? Daarnaast is er sprake van rechtsongelijkheid daar een particulier met diesel wel in Alphen mag blijven rijden. Derhalve heb ik diverse zelfstandigen gesproken over het omzeilen van de door u voorgestelde regeling. Daar zijn 2 mogelijkheden voor die massaal zullen worden toegepast welke niet door de gemeente op prijs zullen worden gesteld maar niet kunnen worden verboden. WAAROM moet de kleine zelfstandige opdraaien voor een zinloze regelgeving. De inwoners van Alphen zullen door dit beleid met hoge voorrijkosten worden geconfronteerd want de bedrijven die aan de deur komen zullen dit door berekenen. Als ze al komen want de handjes worden steeds schaarser. Gemeente Alphen aan den Rijn je moet niet over ondernemers praten en beslissen maar eerst eens luisteren en begrijpen wat voor impact deze regelgeving geeft. Voor mij maakt het niet uit daar ik al maatregelen heb genomen om van deze flauwe kul geen last te hebben maar het gaat grote gevolgen hebben voor de beschikbare werkenden die nu de broodnodige bijdrage leveren aan de maatschappij.

Zienswijze 94 (18-12-2024)

Al sinds enkele maanden hebben wij kennisgenomen van het voorgenomen besluit om per 01-07-2026 Zero Emissiezone in Alphen aan den Rijn in te voeren. U ontvangt hierbij mijn zienswijze tegen dit voorgenomen besluit.

Ik ben het niet eens met deze zienswijze omdat de auto die dit betreft een Ford F 150 is waarmee onze mindervalide zoon rijdt. Deze auto is voorzien van een schoongas installatie en rijdt dus niet op wat in uw zienswijze vermeld is op “vervuilende” diesel. Hij rijdt deze auto omdat hij met een zware aanhanger rijdt om gras en diervoeder te vervoeren/verkoopen.

Tevens rijdt hij deze auto om zijn hulpmiddel, een balansrolstoel van 2Kerr in te vervoeren die door middel van 2 oprijplanken in de laadbak van deze auto wordt gereden. Hij is ook in het bezit van een invalidekaart.

Daarnaast zijn de kosten van en levertijd van deze en andere elektrische auto's zeer behoorlijk. Ik zie dan ook (en velen met mij) financieel geen enkele mogelijkheid om deze door uw instelling opgelegde uitgaven te bekostigen.

Tevens ben ik het ook niet met deze zienswijze eens omdat ik van mening bent dat de gehele MKB sector, de bouwsector maar ook diverse andere toeleveringsbedrijven getroffen worden door dit voornemen. Ook is in vele onderzoeken al aangetoond dat de elektrische auto niet zo “groen” zijn, als door uw instelling bedacht. Het levert veel meer fijnstof op, door slijtage van de banden, wegen worden zwaarder belast omdat de elektrische auto veel zwaarder weegt, daarnaast is de fabricage en niet te vergeten demontage van deze auto's zeer vervuילend en in strijd met kinderrechten (kobaltmijnen).

Verder is ons sterk verouderde elektriciteitsnet niet op orde, wordt er nog steeds elektriciteit opgewekt door het stoken van kolen centrales. Is er een groot tekort aan vakmensen die het elektriciteitsnet moeten gaan verbeteren en laadpalen moeten gaan aanleggen.

Een betere overgang naar Zero Emissie zou kunnen zijn: Dat iedere diesel auto op het veel schonere HVO diesel gaat rijden, gebleken is dat LPG of schoongas auto's al veel schoner uitstoten dan diesel en benzineauto's.

Daarnaast rijden veel sectoren zoals bv. bouw, met aanhangers, gebleken is dat er veel grotere auto's nodig zijn om een aanhanger of volgeladen auto met materialen te kunnen vervoeren.

Tevens zijn de gevolgen niet te voorzien wat er gebeurt als iedereen na het werk de auto moet opladen, terwijl er ook eten gekookt dient te worden, dat vaak ook op inductiekookplaten (elektrisch) of in oven (elektrisch) en magnetron (elektrisch) wordt bereidt.

Ook is het genoemde voordeel dat men wegenbelastingvrij zou rijden is niet van toepassing vanaf januari 2025 wordt er 25% wegenbelasting berekend, deze korting vervalt ook per januari 2026 en wordt het dan elektrische voertuig 100% belast met wegenbelasting.

Ik wil u daarom vragen om uw voornemen te herzien.

En met deze en vele andere zienswijzen tot een ander besluit te komen.

Ik wens u veel wijsheid toe.

Ik vraag u mij de ontvangst van deze zienswijze te bevestigen.

Zienswijze 95 (18-12-2024)

XXX heeft mij verzocht om zijn belangen te behartigen in bovengenoemde kwestie. Dit in verband met de bekendmaking van het ontwerp verkeersbesluit voor de invoering van de zero(nul)-emissiezone (ZE-zone) Alphen stad per 1 juli 2026. Vanaf 1 juli 2026 kunnen ondernemers alleen met een uitstootvrije bestelbus of vrachtwagen de ZE-zone van de binnenstad van Alphen aan den Rijn inrijden. Dit geldt ook voor andere leveranciers en/of zakelijke contacten. Gedurende de inzagetermijn van zes weken, vanaf 13 november 2024 tot en met 24 december 2024, kan door eenieder een zienswijze worden gegeven op het ontwerp verkeersbesluit voor de ZE-zone in Alphen stad. Middels dit schrijven wordt cliënt zijn zienswijze tijdig kenbaar gemaakt.

Invoering ZE-zone Alphen aan den Rijn

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn (het college) heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om de effecten van de ZE-zone in beeld te brengen op de luchtkwaliteit, uitstoot van CO₂ en verkeer. Uit het onderzoek volgt dat de uitstoot van alle stoffen van 2022 naar 2030 hoe dan ook afneemt vanwege het bestaande beleid, maatregelen en afschrijving van bestaande voertuigen die dan vervangen worden voor

nieuwere voertuigen die minder uitstoten. De invoering van de ZE-zone zou zorgen voor een verdere afname van deze uitstoot. Volgens Royal HaskoningDHV, kunnen op locaties buiten de ZE-zone zowel positieve effecten vanwege uitstraling, als negatieve effecten vanwege omrijden, optreden. Daarbij is het zo, dat binnen de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn het gebied waar de ZE-zone gaat gelden groter is dan gebieden waar de ZE-zone niet zal gelden. Dat zou betekenen dat 2 er op meer plekken positieve effecten te verwachten zijn, dan negatieve effecten, aldus het college. Cliënt meent dat de omvang van de voorgenomen ZE-zone als zodanig veel te groot is, en vindt het dan ook onbegrijpelijk dat het college deze doelredenering als argument lijkt te gebruiken om de grootte van de ZE-zone te rechtvaardigen. Het gebied van de ZE-zone bevat zowel het centrumgebied als de omringende wijken van Alphen aan den Rijn, wat betekent dat vanaf 1 juli 2026 nagenoeg heel de stad onder de ZE-zone valt. Dit terwijl bijna alle andere Nederlandse steden die een ZE-zone instellen, zich enkel beperken tot het stadscentrum. De redenen waarom het college van Alphen het nodig acht om vrijwel de gehele stad Alphen aan den Rijn onder de ZE-zone te laten vallen, is en blijft voor cliënt onduidelijk. In de onderzoeken die aan het ontwerp verkeersbesluit ten grondslag worden gelegd, wordt de noodzaak hiervan niet nader onderbouwd en wordt ook de geschiktheid ervan niet nader gemotiveerd. Uit het onderzoek van Royal HaskoningDHV volgt juist dat de grootste afname van uitstoot al wordt gerealiseerd door het bestaande beleid, maatregelen en afschrijving van bestaande voertuigen die dan vervangen worden voor nieuwere voertuigen die (nog) minder uitstoten. Deze nieuwere voertuigen zijn al zo gebouwd dat ze minder uitstoten, zodat de (extra) winst die wordt behaald met het invoeren van de ZE-zone sowieso al laag is, in vergelijking met de situatie wanneer er geen ZE-zone wordt ingesteld.

Negatieve omrijdeffecten als gevolg van de zero-emissiezone en geluidsbelasting

Royal HaskoningDHV heeft ook onderzoek gedaan naar de negatieve omrijdeffecten als gevolg van de invoering van de ZE-zone als zodanig. Dit betreft verkeer dat nu in de beoogde ZE-zone rijdt, maar er niet per se moet zijn, en er voor kiest om de toelatingseisen voor de ZE-zone te ontwijken door om de ZE-zone heen te gaan rijden. Op basis van een verkeersmodelanalyse, is een inschatting gemaakt van de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden op concentraties buiten de ZE-zone. Royal HaskoningDHV heeft dit gedaan op twee locaties waar de verkeersmodelanalyse de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer aangeeft, bij Hoorn en bij Leidsche Schouw. Aanvullend is een rekenpunt ter hoogte van Bleker toegevoegd. Uit dit onderzoek, volgt dat op de locaties met de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer de effecten van omrijden groter zouden kunnen zijn dan vanwege uitstraling. Dat is te zien bij de rekenlocaties Hoorn en Leidse Schouw. Verder is in bijlage A2 van het onderzoek van Royal HaskoningDHV, een kaart opgenomen met de mogelijke omvang van omrijdend verkeer vanuit het verkeersmodel. Hieruit zou volgen dat op de Hoorn en de Leidse Schouw de omrijbewegingen in de sterkste mate kunnen optreden, en dat dit in

mindere mate zo zou kunnen zijn bij onder andere de N207. Ondanks dat in het onderzoek wordt aangegeven dat de omrijbewegingen in mindere mate op kunnen treden op de N207, zijn de ingetekende lijnen bij de N207 in bijlage A2, net zo dik als bij de rekenlocaties Hoorn en Leidse Schouw. Cliënt woont zelf nabij de N207, en begrijpt dan ook niet waarom enkel de locaties Hoorn, Leidse Schouw en Bleker zijn onderzocht. Omdat op basis van de verkeersmodelanalyse bij de N207 net zoveel omrijbewegingen op kunnen treden, had het volgens cliënt in de rede gelegen om de effecten voor deze weg ook nader te (laten) onderzoeken. 3

Geluidhinder binnen ZE-zone

Verder heeft Royal HaskoningDHV onderzocht wat de mogelijke effecten zijn voor geluidshinder binnen de ZE-zone. Hieruit volgt dat binnen de ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's, op wegen waar niet harder dan 50 km/u gereden wordt, niet te verwachten zou zijn 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 zou afhankelijk zijn van de rijsnelheid: bij 50 km/u zal die reductie minimaal tot niet waarneembaar zijn. Bij lagere rijsnelheden en bij piekgeluiden ('single events') zou het geluid meer gereduceerd kunnen worden, in de orde van grootte van 3 à 4 dB. Vreemd volgens cliënt, want binnen het overgrote deel van de bebouwde kom van Alphen aan den Rijn geldt een maximum snelheid van 50 km/u, zodat volgens cliënt de geluidsreductie door invoering van de EZ-zone minimaal tot niet eens waarneembaar is.

Geluidhinder buiten ZE-zone

De effecten voor geluidshinder buiten de ZE-zone heeft het college laten onderzoeken door de Omgevingsdienst Midden-Holland. Uit dit (summiere) onderzoek volgt, dat de toename van de geluidbelasting is berekend als gevolg van wegverkeerslawaaï. Uit deze berekeningen, blijkt dat de toename van de geluidbelasting als gevolg van het omrijden varieert van 0,2 tot 0,5 dB. De toename zou beperkt zijn, doordat de geluidbelasting hoofdzakelijk zou worden bepaald door het overige verkeer (personenauto's e.d.). Net als Royal HaskoningDHV, heeft de Omgevingsdienst, in dit onderzoek enkel berekeningen uitgevoerd op de locaties Hoorn en Leidse Schouw. Cliënt meent, dat dit geluidsonderzoek naar de toename in geluidbelasting als gevolg van het omrijden na invoering van de ZE-zone, daarom ook onvolledig is dan wel onzorgvuldig is uitgevoerd. Zoals reeds aangegeven, is de verwachte toename in het aantal omrijbewegingen nabij de woning van cliënt (bij de N207) namelijk even groot als bij de locaties Hoorn en Leidse Schouw. Cliënt vindt het zodoende erg vreemd dat er geen nader onderzoek is gedaan naar de effecten van het omrijden langs de EZ-zone op de omgeving nabij de N207. Er is aldus sprake van een onvolledige situatieschets en inschatting van de effecten hiervan op de directe woon- en leefomgeving van cliënt.

Verkeersonderzoek toename aantal en verschuiving van voertuigcategorieën

In het eerder genoemde onderzoek van Royal HaskoningDHV, zijn ook de effecten op het verkeer, naar aanleiding van de invoering van de ZE-zone, onderzocht. Hieruit volgt dat er vanwege de ZE-zone binnen de stad naar verwachting meer gebruik gemaakt gaat worden van kleinere, lichtere voertuigen dan nu het geval is. Bijvoorbeeld met een bestelbus in plaats van een vrachtauto, of met een 'cargobike' in plaats van een bestelauto. De verschuiving naar lichtere voertuigen zou weer kunnen leiden tot positieve effecten op uitstoot, luchtkwaliteit en geluidhinder. Wanneer het voorgaande echter leidt tot meer voertuigbewegingen, zou dat die positieve effecten juist kunnen verminderen. Ook zou de verschuiving naar lichtere voertuigen kunnen leiden tot een vergroting van het aantal voertuigcategorieën op de weg met verschillende rijsnelheden, wat in zijn algemeenheid een aandachtspunt is voor de verkeersveiligheid. Tot slot wordt in het onderzoek aangegeven dat niet uitgesloten kan worden dat er in gevallen voor gekozen wordt om van een bestelauto over te stappen op een personenauto met verbrandingsmotor, bijvoorbeeld een stationwagen of een SUV. De ZE-zone geldt namelijk nadrukkelijk niet voor personenauto's. 4 De hiervoor genoemde factoren zijn in het effectonderzoek niet in de berekeningen meegenomen. Volgens Royal HaskoningDHV vallen de positieve effecten door de vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig, weg tegen de negatieve effecten door de overstap van bestelauto naar personenauto. Dit zou betekenen dat de in dit onderzoek berekende effecten als representatief verondersteld kunnen worden. Het voorgaande betreft volgens cliënt opnieuw een doelredenering. Daarnaast meent cliënt, dat het college ten onrechte geen concreet en nader verkeersonderzoek heeft gedaan naar de gevolgen van de invoering van de ZE-zone, de toename van diverse voertuigcategorieën alsmede naar de te verwachten verschuiving van de diverse voertuigcategorieën. De enkele bewering dat de negatieve effecten tegen de positieve effecten wegvallen is volgens cliënt wel heel erg kort door de bocht. In het onderliggende effectonderzoek wordt ook op geen enkele wijze nader onderbouwd dan wel gemotiveerd waarom de negatieve- en positieve effecten even groot zouden zijn.

Kostenverhoging inwoners

In het ontwerp verkeersbesluit wordt door het college aangegeven dat met de invoering van de ZE-zone in een bepaald gebied, meer specifiek in de kern Alpen aan den Rijn, uitsluitend zakelijke bestel- en vrachtvoertuigen zijn toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten. Als aanleiding wordt aangegeven dat onder meer door de groei van het aantal inwoners en de toename van internetbestellingen geldt dat er steeds meer vrachtwagens en bestelauto's in de stad rijden. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van centra zouden daardoor onder druk staan. De invoering van een ZE-zone maakt het mogelijk om de meest vervuilde voertuigen te weren uit het centrum en omliggende wijken met onder meer als doel om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Daarbij wordt door het college aangegeven dat door de stadslogistiek

anders en slimmer te organiseren, het aantal vervoersbewegingen wordt teruggebracht en de resterende vervoersbewegingen worden uitgevoerd met schone, emissie loze voertuigen die geen uitlaatgassen hebben. Dit betekent volgens het college dat de stadslogistiek efficiënter en emissie loos wordt. Cliënt is van mening, dat de gevolgen voor ondernemers of burgers onevenredig dan wel onevenwichtig zijn ten opzichte van de doelen die met het voorgenomen verkeersbesluit worden beoogd. Deze gevolgen zijn bovendien onvoldoende onderzocht, zodat er sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel. Daarnaast is de haalbaarheid van de doelstelling discutabel en zijn de gevolgen voor sommige inwoners veel groter dan voor anderen. Het college heeft de inzet van de ZE-zone niet afgewogen tegen minder vergaande maatregelen zoals “afstand van de weg” (hoe verder van de weg, hoe lager de concentratie dus minder risico), reden waarom cliënt van mening is dat de proportionaliteit van deze maatregel ter discussie staat. Daarnaast meent cliënt, dat onvoldoende is onderzocht dat een deel van de CO₂-uitstoot teniet wordt gedaan door de hubs die net buiten de ZE-zone gerealiseerd zullen worden, waar vele vrachtwagens en bestelwagens de overslag zullen uitvoeren. Als gevolg van het invoeren van de ZE-zone wordt het vinden van geschikte bedrijven die binnen de ZE-zone kunnen werken lastig en zal het laten uitvoeren van klussen voor de inwoners van Alpen aan den Rijn onbetaalbaar worden. Dit mede doordat de verwachting is dat deze ondernemers de hogere kosten voor de aanschaf van een elektrisch voertuig moeten doorberekenen in hun prijzen. De invoering van deze maatregel raakt zowel deze ondernemers als de inwoners van Alpen aan den Rijn daardoor onevenredig hard. Dit mede gelet op het gegeven dat de ZE-zone vrijwel geheel Alphen aan den Rijn, met uitzondering van – enkel – het 5 industriegebied, betreft. Reden waarom cliënt van mening is dat er geen zorgvuldige afweging is gemaakt met betrekking tot de omvang van de ZE-zone en niet valt in te zien waarom buiten het centrumgebied ook vrijwel alle omringende wijken hieronder zouden moeten vallen. De invoering van de maatregel, inhoudende de invoering van de ZE-zone met een dermate omvang, is volgens cliënt dan ook buitenproportioneel. Er heeft volgens cliënt aldus geen rechtvaardige en weloverwogen belangenafweging plaatsgevonden.

Netcongestie en laadinfrastructuur

Uit de toelichting bij de afwijkingsmogelijkheid van artikel 12 van het Ontheffingenbeleid ZEzone Alphen aan den Rijn, blijkt dat er bij het opstellen van de beleidsregels landelijk aandacht is voor netcongestie, maar dat het nog niet duidelijk is wat de gevolgen hiervan per gemeente zijn en hoe zich dat gaat uiten in de laadinfrastructuur is momenteel ook nog niet duidelijk. Feit is dat er momenteel reeds aanzienlijke zorgen zijn ten aanzien van de haalbaarheid van elektrisch rijden omdat het elektriciteitsnet nu al overbelast is en er sprake is van netcongestie. Volgens cliënt, worden in het ontwerp verkeersbesluit en bijbehorende bijlagen aanpassingen van het netwerk, gelet op de reeds aanwezige problemen met de netcongestie, ten onrechte beschouwd als een vaststaand gegeven. De onduidelijkheid met

betrekking tot de uitbreiding van de netcapaciteit alsmede duidelijkheid met betrekking tot het tijdspad waarbinnen dit is voorzien, vormt volgens cliënt een groot probleem met betrekking tot het voorgenomen verkeersbesluit zoals dat nu ter inzage ligt. Met de invoering van de ZEzone zullen emissie loze bedrijfs- en vrachtauto's meer een meer laadinfra nodig hebben. De netcapaciteit in Nederland loopt nu al tegen haar grenzen aan en er zijn geen goede alternatieven beschikbaar. Bovendien meent cliënt dat de gemeente Alphen aan den Rijn geen concreet plan heeft hoe de gemeente dan gaat zorgen voor een stabiel elektriciteitsnetwerk op de korte en middellange termijn. Ook ontbreekt er een concreet plan voor voldoende energiec capaciteit om de transitie naar uitstootvrij vervoer überhaupt mogelijk te maken. Een bijkomend probleem waar volgens cliënt eveneens onvoldoende rekening mee is gehouden, is het tekort aan (snel)laadpalen, zowel binnen als buiten de EZ-zone. Door het college is geen nader onderzoek verricht naar de hierboven vermelde problematiek en de haalbaarheid van de invoering van de EZ-zone als zodanig. Gelet op het voorgaande, meent cliënt dat er voor wat betreft het ontwerp verkeersbesluit sprake is van een motiveringsgebrek en een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel. Er is geen gedegen onderbouwing voor de haalbaarheid van de invoering van de EZ-zone gegeven in de vorm van een masterplan om tot emissie loze stadslogistiek met alle benodigde randvoorzieningen te kunnen komen. Het is en blijft onduidelijk waar, wanneer en hoeveel openbare laadpalen en laadstations voor bedrijfs- en vrachtauto's, en een plan voor grotere laadstations voor busjes en vrachtwagens er zouden moeten komen. Dit alles maakt dat de invoering van de ZE-zone met de voorgenomen omvang alleen al om deze redenen geen stand kan houden en het college het ontwerp verkeersbesluit dient te herzien op gronden van geschiktheid, noodzaak en evenwichtigheid. Kortom, het ontwerp verkeersbesluit voldoet niet aan het evenredigheidsbeginsel.

Petitie inwoners Alphen aan den Rijn

Inmiddels zijn diverse ondernemers binnen de gemeente Alphen aan den Rijn een petitie gestart tegen de invoering van de ZE-zone, hetgeen het college, gelet op de berichtgeving in het Algemeen Dagblad van 11 november en 13 december 2024, niet kan zijn ontgaan. Hierin wordt onder meer aangegeven dat een behoorlijk aantal inwoners van de gemeente Alphen aan den Rijn tegen de invoering van een ZE-zone is. Dit mede doordat zij het niet eens zijn 6 met de door het college gemaakte belangenafweging. Zij menen dat de effecten op de leefomgeving van de inwoners en de concurrentiepositie van de ondernemers van de gemeente Alphen aan den Rijn, hierbij onvoldoende zijn meegewogen. Cliënt meent, dat de negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners hierbij onvoldoende zijn meegenomen. Door de invoering van de ZE-zone worden de inwoners van Alphen aan den Rijn onevenredig benadeeld doordat een deel van de markt, de middenstand en de ambachten uit de stad zullen verdwijnen. Alphense ondernemers worden de stad uitgejaagd en ondernemers van buiten de stad zullen door de invoering van de ZE-zone niet meer in Alpen aan den Rijn willen werken.

Dit leidt volgens cliënt onder meer tot problemen bij reparaties of het verduurzamen van zijn woning: vakmensen met zwaar gereedschap kunnen niet meer tot aan zijn voordeur voorrijden en de maatregel tot invoering van de ZE-zone staat deze energietransitie juist in de weg. Daarnaast vreest cliënt voor hogere kosten van uitstootvrij vervoer die zullen worden doorberekend, de prijzen en de uurtarieven zullen daardoor nog verder stijgen. Bovendien meent cliënt dat hij, als gevolg van de maatregel tot invoering van de EZ-zone, onbereikbaar zal worden voor ondernemers en dat bezorgingen worden bemoeilijkt. Reden waarom cliënt het college verzoekt om de omvang van de in te voeren ZE-zone te herzien c.q. te verkleinen, zodat in ieder geval zijn woonwijk hier buiten blijft en hij aldus goed bereikbaar blijft voor bezoekende familieleden, vrienden en bedrijven.

Vermogensschade

In het geval cliënt vermogensrechtelijk wordt benadeeld, dan behoudt cliënt zich alle rechten voor om de door hem geleden schade middels een nadeelcompensatieverzoek op de gemeente Alphen aan den Rijn te verhalen dan wel de rechtmatigheid van het verkeersbesluit te laten toetsen door de rechter en om schadevergoeding te vragen.

Conclusie

Ik verzoek u, namens cliënt, om deze zienswijze mee te nemen in de definitieve besluitvorming en het ontwerp verkeersbesluit niet als zodanig vast te stellen. Om er zeker van te zijn dat deze brief u tijdig bereikt, wordt deze heden per e-mail vooruit en tevens zowel per aangetekende als per reguliere post aan uw gemeente verzonden.

Zienswijze 96 (18-12-2024)

ON EENS VOLLEDIG TEGEN. je jaagt hardwerkende ondernemers met deze waanzin op de kosten. kosten die ze niet terug kunnen vragen aan de consument,

Zienswijze 97 (19-12-2024)

Met verbazing las ik over het plan van de gemeente om per 1 juli 2026 een zero-emissiezone te willen invoeren om CO₂, stikstof, fijnstof en geluidsoverlast van het verkeer drastisch te verminderen. Ik maak ernstig bezwaar tegen deze plannen en wel omdat deze plannen niet wetenschappelijk zijn onderbouwd en niet bijdragen aan een beter milieu, noch aan vermeende duurzaamheid. Ik leg dit uit in drie mythes.

1. De CO₂-mythe. De huidige CO₂-concentratie in de atmosfeer is 0,042%. Koolstofdioxide (CO₂) is in deze concentraties niet giftig of vervuילend. Integendeel; het draagt bij aan gezondere bomen en planten die er weer zuurstof, voor uitscheiden. CO₂ is daarom een levensgas. Biologisch en geologisch gezien zitten we al decennialang in een soort CO₂ hongersnood. In het verleden was de CO₂-concentratie altijd hoger dan nu, behalve in het Carboon, zo'n 300 miljoen jaar geleden (zie grafiek). Als de CO₂ in concentratie zou zakken naar 0,028% zouden de meeste bomen of planten dat niet overleven en zou het zelfs onze

voedselvoorziening bedreigen. We weten ook dat in de Romeinse tijd en in de Middeleeuwen de temperaturen op aarde enkele graden hoger waren dan nu. In Engeland was het zo warm dat men er wijn kon verbouwen. Toen had de mensheid nog geen auto of zware industrieën! Het verhaal dat menselijke CO₂-uitstoot de temperatuur op aarde verhoogt, kan dus niet kloppen. Een directe causatie van CO₂ op de gemiddelde aardtemperatuur is ook nooit onomstotelijk aangetoond. Integendeel: recente onderzoeken laten zien dat eerst de aarde opwarmt en dat daarna pas de CO₂-concentratie stijgt (<https://www.mdpi.com/2413-4155/5/3/35>). U kunt dit zelf proefondervindelijk vaststellen wanneer u een fles Spa (met koolzuur) met de handen opwarmt. Dan ontsnapt de CO₂ omdat in warmer water er minder van oplost. Het oppervlak van onze aarde is voor ruim 70% water en is de grootste bron van CO₂. De bijdrage van de mens is hooguit 4% van 0,042% oftewel slechts 0,00168%. Als die anderhalve graden opwarming waar 'men' over spreekt dan niet van koolstofdioxide afkomstig kan zijn, waarvan dan wel? Van de verschillende cycli van de zon (<https://clintel.org/natural-climate-change-factors/>), de aardoriëntatie en de wolkenbedekking. Het is een ingewikkeld geoproces, waarvan de uitleg hier niet van toepassing is. Als u er meer over wilt lezen dan is deze link nuttig: <https://wattsupwiththat.com/2012/04/11/does-co2-correlate-with-temperature-history-a-look-at-multiple-timescales-in-the-context-of-the-shakun-et-al-paper/> Het punt dat ik wil maken is dat de intentie om de CO₂-uitstoot te verminderen niet alleen volkomen onzinnig is, maar dat de pogingen daartoe zelfs nadelig zijn voor mens, dier en plant. Door CO₂ vergroent onze aarde juist.

2. De mythe dat elektrisch rijden zuinig en duurzaam is Door de zero-emissieplannen gaan gemeenten actief het elektrisch rijden bevorderen. Dat is een slecht idee vanwege de volgende redenen: 1. Meer elektrische auto's vergen meer laadpalen in de infrastructuur. Dit, terwijl netbeheerders als Tennet hebben aangegeven dat het hoogspanningsnet haar maximale capaciteit al heeft bereikt (netcongestie). 2. In tegenstelling tot wat velen denken, gaan elektrische auto's minder efficiënt om met de oorspronkelijke energiebron dan auto's op diesel. Dit komt doordat elektriciteit ergens anders wordt gemaakt door het verbranden van olie, gas, biomassa of afval. Zon en wind spelen nog geen grote rol. Vervolgens wordt de opgewekte elektriciteit via het net getransporteerd en in de auto-accu opgeslagen. De elektromotor gebruikt deze energie om de wielen aan te drijven. Dit hele proces levert een rendementsverlies op van zo'n 69%. Er blijft dus slechts 31% over voor de wielaandrijving. (Zie tabel) Bij hele moderne centrales is dit beter, bij een centrale op een andere brandstof dan gas is dit slechter. Als de bestuurder de verwarming in de auto aanzet wordt het verlies nog groter. Bij een moderne dieselauto wordt de verbranding direct in mechanische energie (en warmte) omgezet. Er blijft voor de aandrijving zo'n 49% over. Met andere woorden: een dieselauto gaat juist zuiniger om met brandstof dan een elektrische auto! Eerlijkheidshalve zouden in dit verhaal ook factoren moeten worden meegenomen, als de energie die moet worden gestopt in de productie, het transport en de opslag van gas of diesel. Betrouwbare

gegevens hierover ontbreken. Wat we wel weten is dat het produceren van accu's grondstoffen vergt als kobalt en lithium. De verwerking en het transport van de grondstoffen kost enorm veel energie. Kobalt komt maar op een beperkt aantal plekken ter wereld voor; naar schatting wordt 2/3 van het kobalt gewonnen in de Democratische Republiek Congo. Mensenrechtenorganisaties doen regelmatig verslag van de slechte arbeidsomstandigheden in deze mijnen. Vaak vindt er ook kinderarbeid plaats. Ook aan de winning van lithium in bijvoorbeeld Bolivia en China zitten flinke schaduwzijdes, wat betreft mensenrechten, arbeidsomstandigheden, waterverbruik en aantasting van de natuur. 3. De zero-emissiezone dwingt ondernemers (en later wellicht alle burgers) om op termijn een elektrische auto aan te schaffen. Het gevolg zou zomaar kunnen zijn dat een aantal nog goed te gebruiken auto's op diesel (en later wellicht ook op benzine) eerder dan nodig op de schroothoop terecht komen. Ik kan niet inschatten hoeveel dit er dan zijn, maar weet wel dat het langer of helemaal opgebruiken van een voertuig duurzamer is.

3. De stikstof en fijnstofmythe Stikstof. Onze atmosfeer bestaat voor 78% uit stikstof (N₂), 21% zuurstof (O₂) en 0,042% CO₂. Daarnaast zijn er nog sporen van edelgassen en stikstofverbindingen te vinden, zoals ammoniak (NH₃) en stikstofoxiden als NO, NO₂ en N₂O. Deze verbindingen kunnen schadelijk zijn voor de gezondheid. Volgens het RIVM ligt de totale concentratie van deze verbindingen in verkeers-belaste gebieden al sinds 2020 onder de wettelijke norm van 40 µg/m³ en is nog steeds dalende, We hoeven er dus niets aan te doen! (<https://www.rivm.nl/stikstof/monitoren-advies-onderzoek/overzicht-stikstofmetingen/metingenstikstof-in-de-lucht>). Fijnstof. Omdat elektrische auto's door hun grotere gewicht (vanwege de accu's) meer slijtage van de banden en remmen vertonen, zullen meer elektrische auto's juist voor meer fijnstof zorgen. Volgens gegevens van het RIVM is fijnstof bijna 2x zo schadelijk voor de gezondheid (gemeten als mogelijke levensduurverkorting) als de vorengenoemde stikstofverbindingen. Dus zelfs als de totale hoeveelheid auto's in een gebied sterk zou verminderen en verder iedereen elektrisch zou rijden, dan nog zouden de plannen geen positieve effecten voor de fijnstofuitstoot opleveren. Kortom: vanuit de wetenschap gezien draagt het instellen van een zero-emissiezone dus helemaal niets bij aan het milieu of het klimaat. Sterker nog: er kleven vooral nadelen aan. Waarom zou de gemeente dan maatregelen nemen die voor ondernemers –en later wellicht voor alle inwonenden– alleen maar lasten opleveren? Als bestuur zou een gemeente het toch juist moeten opnemen voor de burgers. Met de beoogde plannen lijkt dat er totaal niet op. Daarnaast kost het ook nog ontzettend veel geld, dat voor het grootste deel door burgers wordt opgebracht. Ik zou nog meer argumenten aan kunnen dragen die aangeven dat de uitvoering van de plannen alleen maar nadelig zijn voor de ondernemers en inwoners van Alphen aan den Rijn, maar dat zullen vele anderen ook wel doen. Ik geef u slechts de argumenten vanuit een natuurwetenschappelijk perspectief omdat ik hiervoor ben opgeleid en de literatuur blijvend heb bijgehouden. Ik wil genoemde argumenten ook mondeling

toelichten en mogelijke vragen beantwoorden. Ik kan ook alle relevante uitspraken staven met onderliggende wetenschappelijke literatuur. Ik hoop dat de door mij genoemde punten (feiten) u op een andere manier naar de problematiek laat kijken, waardoor de zone-plannen voor ondernemers en inwoners niet zo drastisch hoeven te zijn of misschien zelfs overbodig.

Zienswijze 98 (19-12-2024)

Wij zijn het oneens met het verkeersplan voor de zeroemissiezone in Alphen-Stad. Met de nieuwe regels is het niet meer mogelijk om met mijn werkbus bij mijn huis te zijn en de kosten voor een nieuwe elektrische bus zijn onbetaalbaar. Er is slechts een beperkte keus en ervaring met elektrische bedrijfswagens (o.a. ook m.b.t. actieradius, trekgewicht, enz.) De kleine groep ondernemers die reeds is overgestapt naar elektrisch vervoer kan en mag niet een reden zijn een veel grotere groep ondernemers te benadelen. Deze regel heeft in onze ogen slechts een beperkt voordeel voor het milieu en een enorm nadeel voor alle hard werkende mensen in Alphen.

Zienswijze 99 (20-12-2024)

Ik het Oneens met de invoering van dit plan, dit komt allemaal veel te snel en gaat gepaard met enorme investeringen onzekerheden enz ben niet tegen maar wel op dit moment. Dit uitstellen naar 2030 Gehele stroomnet is overbelast nu al laat dit is eerst goed op orde zijn. Aanschaf bestelwagen is extreem duur, terwijl de actieradius nog bedroevend is, zeker met aanhanger. Kosten voor elektrische rijden zijn nu al hoger als wat we nu hebben. Uiteindelijk moeten al die kosten weer betaald worden door wie! Consument is hier weer de dupe van. Ik ben het er beslist MEE ONEENS .

Zienswijze 100 (20-12-2024)

Met verbazing en toenemende zorg heb ik kennis genomen van een plan van de Gemeente om per 1 juli 2026 een zero-emissiezone te willen invoeren in Alphen aan den Rijn om CO₂, stikstof, fijnstof en geluidsoverlast van het verkeer te verminderen en het feit dat de Gemeenteraad in meerderheid daarop positief heeft gereageerd. Zero Emissie lijkt een prachtig plan want het belooft schone lucht – maar die schone lucht is er al. En van lawaai is ook geen sprake. Wel is er een enorme kostenpost die qua milieu weinig tot niets opbrengt, enorme problemen voor iedereen die niet een elektrisch voertuig gebruikt en een enorme beperking van de vrijheid van burgers wat je zult gaan zien als overal camera's worden opgehangen en iedereen die in overtreding is een boete krijgt. Want dat is wat het werkelijke plan is en waar het naar toe gaat en dat schijnt niemand te beseffen. Het lijkt er op dat er bepaalde partijen buiten de Gemeente een wens hebben van een Emissievrije Zone met alle toeters en bellen die daar bij horen. En zij zochten er een probleem bij om die wens te realiseren. Ik moet B&W en de Gemeenteraad ernstig waarschuwen want dit plan is niets minder dan een Paard van Troje. Om te begrijpen waar die ideeën van een emissie vrije zone vandaan komen ontkom ik er niet aan de situatie te benoemen hoe de Zero Emissiezones passen in een veel groter plan en met heel andere intenties dan een schonere woonomgeving.

1. De Nieuwe Wereld Orde De vraag moet gesteld worden waar die plannen over Duurzaamheid en zaken als CO2, 5G etc vandaan komen. Als we kijken naar de ontwikkelingen in de wereld en dan met name in de VS en EU dan valt op dat een zeer kleine elite kans heeft gezien haar machts-positie extreem te vergroten. Deze elite, kleiner dan 0.2 promille van de wereldbevolking, heeft kans gezien meer dan 97 % van alle aardse bezittingen in handen te krijgen. Deze elite heeft het plan een totalitaire wereldregering op te zetten en wil als eigenaar de planeet aarde exploiteren als huurplaneet met de burgers als slaven zonder bezit (dat verzin ik niet, dat kun je onder andere beluisteren in uitspraken van Klaus Schwab van het WEF). <https://www.youtube.com/watch?v=-QAcvmT63Hg> 2. Non governmental Organisations Die elite heeft organisaties opgezet als UN, WEF, WHO, EU, IMF, Bilderberg en zij zijn in feite eigenaar van die organisaties. Het zijn allemaal organisaties die niet zijn gekozen door burgers. Naar buiten toe leken deze organisaties opgezet vanuit een gevoelde maatschappelijke verantwoordelijkheid door de elite, maar wie beter kijkt ziet dat het middelen van de elite zijn om financieel te profiteren, maar vooral om meer grip op regeringen te krijgen en zo hun plannen te realiseren die niet zo nobel zijn als mensen dachten.

2 Op die manier is het gehele bestuurlijke systeem van regeringen in de EU (maar ook in de VS) ondermijnd geraakt. Ook de regering in Nederland is slachtoffer van die infiltratie. Het meest duidelijk hebben we dat de afgelopen jaren gezien met massa immigratie, covid en de energie transitie vanwege een vermeend CO2 probleem. Om aan te geven hoe extreem en hoe bedreigend die ideeën zijn hoef ik alleen naar UN Agenda 21 te refereren die gaat over Duurzaamheid. Een zeer bedrieglijke term, waarin naast zoveel andere zaken, staat dat het streven bestaat de wereldbevolking te reduceren tot 500 miljoen mensen. Dat alles zogenaamd om de planeet aarde te sparen De Nederlandse regering heeft daar mee ingestemd en deze agenda is ondertekend door Sigrid Kaag van D66.

3. Tactiek van de Nieuwe Wereld Orde (NWO) De tactiek van de elite is om via chaos systemen te destabiliseren en te verzwakken en via de reacties die getroffen partijen nemen zo hun gewenste doel te bereiken. De elite kan dan de boel vrijwel zonder slag of stoot sturen zoals zij dingen willen. Zo wordt bevoorbeeld het weer gemanipuleerd (geo engineering). In de VS kregen hele gebieden jarenlang geen regen. Er komt een moment dat boeren vervolgens het niet meer bolwerken en hun land moeten verkopen tegen een bodemprijs. Zoek op internet en lees de schrijnende berichten van boeren ... In Nederland zien we vrijwel dagelijks de Chemtrails wat door de regering volledig wordt ontkend. In Nederland wordt het argument stikstof gebruikt om boeren van hun land af te krijgen. Toen een boer zijn vergunning om te verbouwen wilde inleveren maar zijn land wilde behouden ging de deal niet door dan weet je dat het vuil spel is. Als je eenmaal het patroon van werken ziet van de NWO dan zie je allerlei ontwikkelingen in de maatschappij waar de NWO probeert zijn vingers tussen de deur te krijgen en controle te krijgen over de burgers.

<https://www.youtube.com/watch?v=Y7IGso1Uo6k>

4. CO₂ is niet de oorzaak van klimaatverandering Een van de meest gebruikte onderwerpen van de NWO om chaos te creëren is via het niet bestaande CO₂ probleem. CO₂ zou zorgen door de lagere thermische geleidbaarheid van de lucht dat de aarde gedurende de nacht periode niet voldoende zou kunnen afkoelen. Maar wie wat verder kijkt ziet dat het CO₂ percentage in lucht slechts 0,04 % is dus vrijwel afwezig is. Ook al zou het percentage CO₂ in lucht toenemen, wat het nauwelijks doet, dan nog zal dit effect veel te klein is om opwarming van de aarde te verklaren. De inmiddels gigantisch rekenmodellen en zeer uitgebreide metingen wereldwijd door universiteiten (uiteraard op kosten van de burgers) laten zien dat er geen opwarming is en dat er eerder een kleine afkoeling is. Recent is de Clintel organisatie (opgezet in Nederland) namens een grote groep van internationale wetenschappers met de officiële verklaring naar buiten gekomen waarin zij afkondigt dat CO₂ niet verantwoordelijk is voor klimaat verandering. Mijn advies aan B&W en Gemeenteraad is enorm terughoudend te zijn met het optuigen van een enorm ZeroEmissie circus terwijl een van de belangrijke pijlers onder de ZeroEmissie zone is 3 weggevallen.

5. Energie transitie is niet meer dan een geldbegrafenis met enorme toekomstige afval problemen Het is belangrijk dat bij ZeroEmissie zones niet dezelfde fout maakt als bij de energie transitie naar windmolens en zonnepanelen. De angst van opwarming van de aarde heeft de afgelopen 15 jaar geresulteerd dat Nederland in ijlt tempo goed draaiende electriciteitscentrales heeft gesloopt en zelfs aanleg van aardgas naar nieuwbouw woningen stopte voordat er alternatieve installaties waren neergezet die zouden voorzien in de benodigde energie vraag. Het is niet minder dan een ramp gebleken. In ijlt tempo werden windmolens besteld, uitgebreid zonnepanelen neergezet, warmtepompen geïnstalleerd En dat alles zonder dat er een zeer uitgebreid team van ingenieurs en wetenschappers zeer grondig hadden onderzocht of al deze plannen van uitfasering van fossiele brandstof nodig was en dat weghalen en vervangen door windmolens wel de goede oplossing was en nog belangrijker: of deze transitie economisch haalbaar was. Een van de grootste bezwaren tegen windmolens en zonnepanelen is dat, behalve de hoge kosten en ruimtebeslag, zij energie produceren die afhankelijk is van zonneactiviteit en wind. Dat dat in de praktijk niet godd werkt wordt steeds duidelijker. Inmiddels wordt met de dag meer zichtbaar hoe groot de schade is die is aangericht door dit beleid.

6. Waarom een ZeroEmissie zone ? We zijn nu aangeland waarom Alphen een Zero Emissie zone meent nodig te hebben en hoe men denkt dat resultaat te kunnen bereiken ... Het argument om een zero emissie zone in te voeren valt te verdigen als concentraties van schadelijke stoffen in een groter gebied extreem zijn. Maar daar is in Alphen aan den Rijn totaal geen sprake van. Alphen is een kleine stad en er staan geen lange files met stilstaand verkeer, Alphen ligt redelijk dicht bij de kust met redelijk veel wind. Met emissies als NO_x en ook fijnstof valt het reuze mee. Overigens: zero emissies bestaan niet Want dan moet je ook niet adem halen ... en ook niet roken De Industrierijken in Alphen zijn aangelegd aan

de rand van de stad en er is een prima rondweg. Het vreemde is dat de gebieden met het meeste verkeer (zoals de N207) en met de grootste uitstoot buiten De ZeroEmissiezone vallen Ofwel: kennelijk gaat het helemaal niet om de emissie van schadelijke stoffen. Er is geen enkel rapport getoond met emissie cijfers die duidelijk maken dat een zero emissie gebied nodig zou zijn. Metingen per locaties en gemeten over langere perioden ontbreken. Zo lang de ernst van die situatie niet is aangetoond ga je zeker geen zero emissie zone inrichten. Het lijkt er meer op dat er “van boven af” een bericht komt dat zero emissie gebieden moeten worden ingericht. Kennelijk gaat de energie transitie niet snel genoeg en denderd de Nederlandse overheid verder met de conversie naar elektrische auto en zelfs vrachtauto's. En dat alles zonder deskundigen te raadplegen en zonder na te gaan wat de financiële implicaties zijn als bedrijven geforceerd 4 worden elektrische vrachtwagens te kopen (als die er al zijn). En wie betaalt dat? Zeer waarschijnlijk gaan bedrijven die EV's moeten gaan kopen gecompenseerd worden via subsidies en de bedrijven zullen dan misschien niet protesteren want zij worden gecompenseerd. Maar je kunt er voor 100 % zeker van zijn dat de rekening terecht komt bij de burgers die dit alles mogen betalen. Heeft iedereen dat gerealiseerd? Vrijheid is een groot goed waar veel te gemakkelijk overheen wordt gestapt. Er zijn in Nederland al veel te veel regels en beperkingen en het streven moet zijn daar niet nog meer van te krijgen. We hebben gezien hoe de overheid op slinkse wijze overal betaald parkeren heeft ingevoerd en hoe continu auto's met speciale camera's rondrijden of je wel hebt betaald. Alsof je te maken hebt met de Stasi. Gaan we dat ook in Alphen zien? Ik voorzie dat in de ZeroEmissie zones overal camera's worden opgehangen. Dat was ook de reden om 5G uit te rollen zodat al die informatie van camera's kon worden verwerkt. De boetes zijn buiten proporties hoog en bij bezwaar bij de kantonrechter wenst deze slechts in te gaan op de overtreding – wat uiteraard niet klopt. Ik spreek uit ervaring! Ik betwijfel of B&W en de Gemeenteraad dat hebben gerealiseerd.

7. Voor en nadelen van elektrische voertuigen De energie van elektrische auto's en vrachtauto's moet dus van accu's komen. Maar de ontwikkeling van accu's is nog lang niet af. Te weinig capaciteit, veel te zwaar, te korte levensduur, te duur De energie om de accu's op te laden moet komen van centrales die op olie of aardgas draaien of op zonnenenergie (als die er is ...). Dat electriciteits-net is op dit moment al niet in staat het land van voldoende electriciteit te voorzien. Dus hoe denkt de Gemeente dit op te lossen? Het stroomnet is niet uitgelegd voor de enorme extra E-vraag en de laadpunten zijn er ook niet. Nederland heeft in het verleden steeds kernenergie afgewezen dus die optie is er niet. Er zijn heel goede oplossingen, maar die centrales staan er op zijn vroegst over 10 jaar ... (Thorium LFTR). Een moderne electriciteit centrale zet zo'n 50 % van de energie om in elektrische electriciteit (dus mechanische energie). De rest is afvalwarmte ... De CO2 die geproduceerd wordt is evenwel van 100 % aardgas. De elektrische energie voor de accu's kent dus wel degelijk een CO2 uitstoot.... die berekend moet worden op 2 keer het corresponderend elektrisch vermogen. Dus

CO2 kan nooit de reden zijn om snel over te stappen op elektrische voertuigen. Samengevat: EV's zijn nauwelijks beter dan voertuigen met een benzine of dieselmotor. Als je de sommen uitwerkt zal uiteindelijk blijken dat diesel motoren zeer efficiënt met de brandstof omgaan.

8. Wat is er mis met dieselmotoren? De huidige dieselmotoren hebben een enorme ontwikkeling doorgemaakt en zijn niet te vergelijken met de motoren van 50 jaar geleden. De brandstof inspuiting is enorm verhoogd met inspuit drukken van 2000 bar. Verstuiving wordt in stappen elektronisch geregeld. De emissies zijn enorm verbeterd. Plotseling worden uitlaatgassen van dieselmotoren evenwel giftig genoemd omdat daar zeer kleine roetdeeltjes in zitten. En dat terwijl de huidige dieselmotoren schoner zijn dan ooit. Op zich is juist dat met de moderne inspuiting er iets meer fijnstof in het uitlaatgas zit, maar een stad volledig tot de laatste meter volbouwen met te kleine woningen op veel te weinig grond 5 maakt heel veel meer slachtoffers dan een beetje fijnstof.

9. EV's, accu's, stroomnet, oplaadpunten Grote autofabrikanten als Mercedes en Volkswagen zien zoveel bezwaren in elektrische auto's dat zij op dit moment hebben besloten zo min mogelijk EV's te maken. Deze fabrikanten luisteren naar wat hun klanten willen en wat die kunnen betalen. En zij zien ook dat je de gehele keten moet bekijken inclusief wil je die overstap goed kunnen maken. Accu's zijn nog lang niet ver genoeg zijn ontwikkeld, hebben een te kleine levensduur, zijn veel te zwaar, zijn onbetrouwbaar, en accu's zijn veel te duur. Alle reden om deze technologie te beschouwen als onvoldoende ontwikkeld.

10. Samenvattend • Waar komen deze plannen vandaan die zonder veel ruchtbaarheid door een Gemeenteraad worden geloodsd? Liefst nog even voor de Kerst ... • In andere Gemeenten worden dergelijke zones ingericht. En hoe tevreden zijn burgers over deze wijziging? Hoe hoog waren daar de kosten? • Er wordt geschermd met schadelijke emissie's en lawaai maar er wordt geen enkele onderbouwing gegeven met cijfers waarom en op welke plaatsen een emissievrije zone noodzakelijk zou zijn. • De kosten van het inrichten van een ZeroEmissie gebied worden niet genoemd. Er zijn grote bedragen gemoeid met de aanschaf van elektrische voertuigen en installaties voor zero emissie. Deze cijfers moeten NU boven tafel !!! We hebben gezien wat er met massa immigratie is gebeurd. Dat mag niet worden herhaald. • Wat niet genoemd wordt zijn camera's, boetes etc. We hebben gezien hoe het invoeren van betaald parkeren leidt tot een Stasi beleid. Inmiddels hangen boven steeds meer wegen camera's met traject controle We weten wat de overheid aan het doen is. Een politiestaat? • Vreemd genoeg worden gebieden met veel verkeer volledig buiten beschouwing gelaten en dan is zelfs een hoger geluidscherm te veel gevraagd. Waarom nu plotseling naar zero emissies? • Het is de hoogste tijd dat B&W en de Gemeenteraad wakker worden en inzien welk geraffineerd spel hier wordt gespeeld wat niet anders is dan een plan van de Nieuwe Wereld Orde om Uw en mijn vrijheid in te perken. Want zij zijn de opdrachtgevers van de overheid.

Zienswijze 101 (20-12-2024)

Tegen, omdat de gemeente in het geheel nog niet is voorbereid om over te gaan naar elektrisch rijden, bijvoorbeeld te weinig laadpalen. Ondernemers worden onnodig op kosten gejaagd, terwijl gemeente er nog niet klaar voor is.

Zienswijze 102 (20-12-2024)

ik wordt beperkt in mijn bewegingen

Zienswijze 103 (20-12-2024)

Mijn beroep op de Alphense Gemeente en Raad is als volgt. Ondernemers, winkeliers en inwoners in de hele stad moeten hoe dan ook bereikbaar blijven, ook voor ondernemers van buiten de stad, gezien de afhankelijkheid van Alphen van mensen en bedrijven van buiten de stad. Toegangsdiscriminatie tussen Nederlandse versus buitenlandse ondernemers (Poolse enz.) is onacceptabel. De Zero-Emissiezone mag nooit de opstap zijn naar een zone voor personenauto's in hetzelfde gebied (dit gezien uw woorden: "die nu nog niet"), tenzij de transitie naar échte milieuvriendelijke auto's is volbracht. Als er al een omschakeling nodig is, doe dit dan naar draagkracht en mogelijkheid van de betreffende ondernemers en bewoners. De inzet van een 'logistiek adviseur' doet niets af aan het feit dat de betrokkenen op extra kosten of onmogelijke keuzes worden gejaagd in deze toch al moeilijke tijd; en dit voor een elektrische wagen die ook de oplossing niet is, want de milieuwinst van elektrische auto's (van productie tot einde levensduur) is nihil of zelfs negatief. Daarom ook is er geen noodzaak, laat staan urgentie tot omschakeling. Nog meer privacy schendende camera's en controlesystemen zijn ongewenst. Ik reken erop dat de Raad mijn bezwaren erkent en de Zero-emissiezone annuleert of minstens uitstelt tot alle bezwaren zijn gehoord, grondig zijn bestudeerd én in overleg met en tot tevredenheid van alle betrokken partijen voor de korte en lange termijn realistisch en praktisch zijn opgelost.

Zienswijze 104 (20-12-2024)

Als inwoner, oud-ondernemer en vanuit mijn contacten met ondernemers doe ik een beroep op de Alphense Politiek om onderstaande punten tegen de ZEZ serieus te nemen en de besluitvorming hierop aan te passen. Kies, stimuleer en steun een verantwoorde, organische en écht groene transitie die voor iedereen écht haalbaar is. Elk lid van de Raad heeft hier zijn persoonlijke verantwoordelijkheid in. STOP de ZEZ-voorloperambitie van de gemeente. Dit brengt vele burgers en vooral ondernemers in onnodig grote moeilijkheden en schaadt het vertrouwen in de lokale politiek. STOP de ZEZ-transitieplannen omdat ze niet redelijk, niet verantwoord en opportunistisch zijn en in de praktijk niet voor iedereen sociaal en financieel écht haalbaar zijn. Ga belemmerende persoonlijke, zakelijke en economische factoren en risico's voor ondernemers eerst OPLOSSEN, zoals een daadwerkelijk passend, betaalbaar en voldoende aanbod van bedrijfswagens (aanschafprijs, actieradius, trekkracht, accukosten op termijn, enz.), de nog lopende kwestie rijbewijs C/C1, enz. Of, met uw woorden: "De overgang moet voor alle bedrijven, organisaties en verenigingen mogelijk zijn". PS: De kleine groep

ondernemers die reeds is overgestapt naar elektrisch vervoer kan en mag niet een rede zijn een veel grotere groep ondernemers hiertoe tegen hun wil in tot onverantwoord te verplichten. ZORG eerst voor effectieve, objectieve, onpartijdige én realistische voorlichting aan álle ondernemers, winkeliers en inwoners, want nog dagelijks blijken betrokkenen geheel niet, niet juist of onvoldoende op de hoogte te zijn, laat staan zich bewust te zijn van de impact nu, laat staan de vervolgstappen op lange(re) termijn. ZORG eerst voor een gegarandeerde beschikbaarheid nu en op lange termijn van het aantal laadpalen, van capaciteit op het elektriciteitsnet en van voldoende parkeer- en overslagplaatsen. GOOI voor een mogelijk iets schonere stadslucht niet het kind met het badwater weg. Elektrisch vervoer heeft (gradle to gradle) niet de CO2- en milieuwinst die wordt voorgespiegeld, maar kent wel zijn kwalijke grondstofwinning, grotere fijnstofproductie, grotere wegenbelasting en -slijtage (!) en een hogere investering. STOP toegangsbeperking of -verbod voor bedrijven en leveranciers van producten en diensten van buiten de stad. Alphen produceert niet alles binnen eigen gemeentegrenzen en is daarom afhankelijk van een aanvoer van binnen én buiten de regio. Zodra deze bedrijven de voorkeur gaan geven aan of uitwijken naar inwoners van steden en dorpen zonder zone-beperkingen, komt de beschikbaarheid van producten en diensten voor onze inwoners in gevaar. STOP discriminatie van Nederlandse versus buitenlandse ondernemers, door het ontbreken van hun kentekens in de database van het RDW en van de inwoners binnen de getekende ZEZ versus die in de Noord-Westhoek van Alphen (om niet steekhoudende redenen). GEEN ZEZhandhaving met camera's (ANPR, enz.) waarmee inbreuk wordt gedaan op de privacy. Besteedt ONS GELD (!) voor meer dringende zaken zoals zorg, woningen, ouderen, onderwijs, sport, enz., vooral ook gezien het financieringstekort 2025 en het komend financieel 'ravijnjaar' 2026. Kortom de Zero-EmissieZone is niet realistisch, niet haalbaar en ongewenst. Ik hoop dat de door mij genoemde punten u op een andere manier naar de problematiek laat kijken, waardoor de ZEZ-plannen voor ondernemers en inwoners niet zo drastisch hoeven te zijn of gewoon overbodig!

Zienswijze 105 (21-12-2024)

Oneens. De hele middenstand gaat kapot. Elektrische bussen zijn te duur. Je moet zelfs een vrachtwagen rijbewijs halen. We moeten ons in de schulden steken!!!! Echt een belachelijke actie. Totaal niet over nagedacht wat dit doet met bedrijven. Alle mensen (inclusief de gemeente) die werk willen/moeten laten doen aan hun huis, dat is nu niet meer mogelijk. Zoals lekkages. Alles gaat erop achteruit. En dan nog het opladen. Zoeken naar een plekje, ergens in de buurt. Hele slechte zaak als dit door gaat. Hopelijk zien jullie nog optijd in wat jullie aanrichten.

Zienswijze 106 (21-12-2024)

Ik ben hier zeker op TEGEN er zijn groteren belangen in de regio en dit is niet de oplossing maar het probleem verplaatsen.

Zienswijze 107 (21-12-2024)

Geacht College, Wij hebben kennis genomen van uw besluit Uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone. Wij constateren dat de volgende woonwijken niet zijn opgenomen in dit ontwerp, te weten: de Schepenbuurt, Feministenbuurt, Oude Ambachten buurt, Stromenwijk, inclusief de scholengemeenschappen, Sterrenbeeldenwijk en Groenoord. Graag zouden wij verduidelijking van u ontvangen omtrent deze bewuste keuzes. Indien mogelijk verzoeken wij u, vooral ook in verband met gelijke behandeling van onze inwoners, alle woonwijken in het ontwerp wel op te nemen, en dus de ontbrekende wijken toe te voegen in dit ontwerp. Wij vernemen graag uw reactie.

Zienswijze 108 (21-12-2024)

Ik ben het oneens met de zero-emissiezone. Reden hiervoor dat ik de impact op het milieu verwaarloosbaar klein acht in verhouding met de uitstoot van (grote) industrie en niet in verhouding staat met de impact op het reilen en zeilen van de burger in en rond Alphen aan den Rijn. Zolang alleen al de honderden dagelijkse vliegbewegingen boven Alphen aan den Rijn en omstreken van en naar Schiphol onverminderd door gaan, is het nut van een zero-emissie zone naar mijn mening niet nuttig. Mijn mening is dan ook dat de energie, tijd en geld voor de zero-emissie zone beter besteed is bij het verminderen van de eerder genoemde vliegbewegingen.

Zienswijze 109 (21-12-2024)

De emissievrije zones binnen Alphen aan de Rijn vind ik op dit moment erg ver gaan. Te meer er nog steeds houtrook/stook met ca 4 voudige verontreiniging ten opzichte van emissie van verkeer toegestaan wordt. Mijn advies is: pak eerst de houtrook/stook aan

Zienswijze 110 (21-12-2024)

Ik ben het er mee oneens. Hoe kunt u nu marktkooplui verplichten zero-emissie voertuigen aan te schaffen die karren van duizenden kilogrammen moeten trekken. Dat soort voertuigen kosten €150.000 of meer. Enig idee hoeveel de croissantjes van het stoepje moeten kosten om dit te bekostigen? En voor wat? De laatste 300m van hun rit naar de markt! Dit mag alleen doorgang vinden indien de gemeente een elektrische sleepwagen ter beschikking stelt die de marktwagens naar de eindbestemming brengt en ze 's middags weer de zone uitduwt. Hetzelfde geldt voor vele andere bedrijfjes. De schilder kan toch niet in een Ebuz van €100.000 gaan rijden? Dan wordt de schilder onbetaalbaar. Het idee is top maar het sommetje moet wel kloppen.

Zienswijze 111 (22-12-2024)

Ik ben het oneens. Het is een doorgeschoten idee. Het is helemaal niet haalbaar om bedrijfsmatig vervoer allemaal met 0 emissie te laten rijden. Heeft men echt het idee dat pakket bezorgers, vrachtverkeer in 2026 allemaal met 0 emissie voertuigen rijden. Dit is nergens in de wereld zo en in 2026 ook zeker niet in Nederland mogelijk. Dit gaat er alleen maar op neerkomen dat als je in Alphen aan den Rijn woont je geen bezorging meer krijgt en

alles wat met vrachtverkeer gaat niet afgeleverd kan worden. Hiernaast zijn ook heel veel elektrische auto's niet geschikt voor zware ladingen.

Zienswijze 112 (22-12-2024)

In mijn zienswijze is het invoeren van een emissievrije zone niet nodig en vanuit diverse invalshoeken ook ongewenst. Onderstaand een opsomming van redenen: Het invoeren van een emissievrije zone zou nodig zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, echter:

- De algemene kwaliteit van lucht is sinds 1990 al significant verbeterd (zie <https://www.rivm.nl/publicaties/grootschalige-concentratie-endepositiekaarten-nederland-rapportage-2021>), de gemeente biedt schijnoplossingen voor een niet-bestaand probleem;
- De fijnstofemissie neemt door het overgaan van benzine- en dieselauto's naar elektrische auto's eerder toe: elektrische (lees: zwaardere) auto's stoten meer fijnstof uit dan traditionele auto's;
- De luchtkwaliteit in Alphen Aan den Rijn is juist goed vanwege de huidige infrastructuur: in het algemeen kunnen auto's in een rond Alphen goed doorrijden en staan nauwelijks stil. Het is onverstandig hier barrières in welke vorm dan ook te introduceren;
- Het produceren van elektrische auto's en met name de batterijen voor elektrische auto's hebben een enorme meerjaren impact op het milieu. Nog afgezien van de werkomstandigheden in lithium-mijnen. Wereldwijd verslechtert het milieu juist door deze maatregelen. Het invoeren van een emissievrije zone is onbetaalbaar en budgettechnisch niet gewenst;
- Alphen Aan den Rijn heeft ook zonder een emissievrije zone al moeite om financieel rond te komen. Dit jaar (2024) is al ruim 100 miljoen ingeteerd op de reserves om de begroting rond te krijgen;
- Alphen Aan den Rijn blijkt niet in staat activiteiten projecten binnen tijd en budget uit te voeren: voorbeelden zijn de forse overschrijdingen bij de fietsbrug over het kanaal en de overschrijdingen van de verschillende budgetten zoals vermeld in de Najaarsnota. Er is geen enkele reden waarom een megalomaan project zoals het invoeren van de (grote) emissievrije zone hierop een uitzondering zal zijn;
- De rijksoverheid legt de verantwoordelijkheden steeds meer bij de gemeenten maar trekt zich ook steeds meer terug als geldverstrekker. Het invoeren en onderhouden van een emissievrije zone kan niet zonder te bezuinigen op belangrijkere zaken als Betaalbaarheid, Samenleving en Wonen. Het invoeren van een emissievrije zone heeft een niet te overziene impact op burgers en ondernemers:
 - Het is voor kleinere ondernemers op termijn verplicht hun bedrijfswagen in te ruilen voor een elektrische variant. Ondanks (tijdelijke!) uitzonderingsregels en financiering blijft het een feit dat geld uitgegeven moet worden dat

ondernemers niet hebben. Gevolg is dat ondernemers in Alphen aan de Rijn hun bedrijfsvoering moeten stoppen of buiten Alphen Aan den Rijn voortzetten;

- Ondernemers buiten Alphen Aan den Rijn zullen de emissievrije zone mijden en hun klantenkring verplaatsen en/of uitbreiden naar buiten Alphen Aan den Rijn.
- Als een ondernemer besluit over te stappen naar een elektrische bedrijfsauto, zullen zij deze investering willen terugverdienen. Burgers zullen dan de gewenste service alleen nog kunnen inkopen tegen sterk verhoogde tarieven.
- Het zal voor Alphen Aan den Rijn steeds moeilijker worden de begroting rond te krijgen. Dat betekent dat financiering van de invoering en onderhoud van de emissievrije zone uiteindelijk door de burger moet worden opgebracht.
- Ondernemers zijn slecht en burgers zijn in het geheel niet voorgelicht over de impact die de emissievrije zone op hun heeft. Burgers weten niet dat de emissievrije zone op termijn ook gaat worden ingesteld voor personenauto's.

Conclusie: Het invoeren van een emissievrije zone vanwege het milieu is onnodig. Daarnaast is het invoeren van een emissievrije zone vanuit financieel oogpunt ongewenst en niet haalbaar, gaat ten koste van de vrijheid financiën en leefgenot van burgers en ondernemers en is in strijd met de Universele Verklaring van de rechten van de mens (artikel 12 en 13). Ik verzoek de gemeente daarom af te zien van invoering van een emissievrije zone.

Zienswijze 113 (22-12-2024)

Mijn eerste vraag is waarom we dit doen? Is dat omdat Leiden en Gouda het ook doen – en al per 1 januari – dus helaas lopen we al achter. Is het omdat we het geld al hebben gekregen van de overheid? En dat we als gemeente daarmee dus niet meer terug kunnen. Ook het argument "we hebben dit met elkaar afgesproken" wordt veel gebruikt. Maar wie zijn "we"? Dat zijn in ieder geval niet de inwoners (en hiermee bedoel ik zowel particulieren als bedrijven) van Alphen aan den Rijn. Een kleine rondvraag levert door mij levert een angstaanjagend beeld op. De meeste inwoners hebben geen idee wat het betekent op korte of op lange termijn. Om te beginnen dat ondernemers hun broodwinning wordt ontnomen. En kom niet aan met prachtige verhalen over dat het allemaal goed komt en dat er subsidies zijn voor de aankoop van elektrische auto's. De harde realiteit is namelijk dat er geen gratis geld bestaat. Uiteindelijk betaalt altijd iemand de rekening en dat zijn wij. Elektrische auto's zijn bijzonder duur in aanschaf. Zoals alom bekend is het elektriciteitsnet inmiddels zeer instabiel door de afhankelijkheid van wind en zon en moet men op veel plaatsen nog jaren wachten op aansluiting in geval van nieuwbouw. Daarnaast is het aantal laadpalen onder de maat en gaan de laadtarieven met ingang van 1 januari 2025 weer omhoog. Dan heb ik het nog niet over de manier waarop batterijen voor deze elektrische auto's gemaakt worden. Wij spelen

hier mooi weer met deze "schone energie" en in de derde wereld sterven mensen (en kinderen!) door de vervuiling en van het werken in lithium- en kobaltmijnen. Ook hiervan zijn maar weinig mensen op de hoogte. Dus wij willen hier schonere lucht, waardoor daar mensen dood gaan. Dan is er nog de korte levensduur van deze mega vervuilende batterijen/elektrische auto's, de hoge afschrijving en de vervuiling door fijnstof, doordat deze auto's veel zwaarder zijn dan benzine auto's. Daarmee is het argument om dit plan in te voeren voor de verbetering van de luchtkwaliteit (in een centrum met reeds een autoluwe zone) onzin. En voor mij als particulier wordt het een leefbaarheids- en financieel probleem als ik geen dienstverleners meer voor mijn huis kan krijgen omdat ze of terecht besloten hebben niet te investeren in elektrisch rijden en hun diensten aanbieden in andere gemeenten waar geen zero-emissie zone is, of omdat ze mega voorrijkosten rekenen om hun elektrische voertuigen te kunnen afbetalen. En dan is er natuurlijk nog de impliciete belofte van de wethouder dat de zone op termijn voor alle auto's (dus ook particuliere) gaat gelden en we dan niet meer bij ons huis kunnen komen, tenzij we zelf zo dom zijn om een veel te dure elektrische auto te kopen. Dit zal veel mensen gaan treffen. Bijvoorbeeld gezinnen met een smalle beurs (nee, zoals al gezegd niet aankomen met subsidies als sigaar uit eigen doos) en kwetsbaren en ouderen die slecht ter been zijn en gewoon niet zonder auto kunnen. Tenslotte vraag ik mij af hoe het nu zit met wie hier wie ten dienste staat. Is het niet zo dat wij, de inwoners, de gemeente en al haar ambtenaren en veel te dure ingehuurd "deskundigen" betalen om dat te doen, wat goed is voor de inwoners? Niet om te doen wat de Gemeente vindt dat goed is voor de inwoners. Een duidelijk teken dat de politiek ver af staat van de alledaagse realiteit van de inwoners van Alphen aan den Rijn. Tijdens informatiebijeenkomsten en spreekuren over dit onderwerp wordt alleen maar "gezonden" en verteld dat het goed is voor Alphen en haar inwoners. Er wordt nauwelijks geluisterd naar de terechte zorgen van de inwoners, voor zover zij al op de hoogte zijn van dit plan en de verreikende consequenties. Op inhoudelijke argumenten wordt niet ingegaan. Ik sluit af met de conclusie dat dit een slecht plan is dat niet ten uitvoer mag worden gebracht.

Zienswijze 114 (22-12-2024)

Ik vind het een prima plan, maar waarom dan alleen voor ondernemers? Nul uitstoot is nul uitstoot. Dan ook voor particuliere voertuigen op fossiele brandstof. En wat met scheepvaart die dwars door de zone vaart, worden die ook elektrisch? En hebben die nu eigenlijk wel euro 6 motoren en roetfilters? En wat over vliegverkeer?? En trouwens, hebben jullie wel eens van wind gehoord? Lucht verplaatst zich nl.. Onrechtvaardig en onbegrijpelijk dat slechts een beperkt aantal bewoners van de Gemeente Alphen nu schone lucht krijgt. Is hier sprake van schending gelijkheidsbeginsel en/of mogelijk discriminatie? Wij als inwoners van het buitengebied krijgen nu de volle laag. Ondernemers met meerdere voertuigen zullen nieuwe elektrische voertuigen in het centrum inzetten, en de oude vervuilende in het buitengebied. Daar wonen ook mensen!! Achter mijn woning op het ITC terrein draaien 24/7 het hele jaar

grote dieselagregaten omdat de bedrijven geen stroomaansluiting kunnen krijgen. Deze bedrijven worden echter wel verplicht tot overschakelen op elektrisch vervoer.. Regel dan eerst een goede aansluiting op het (groene) stroomnet !! Nu vervuilen ze hier de lucht, en rijden ze 'schoon' de stad in. Hebben deze agregaten trouwens ook een roetfilter of voldoen ze aan de euro-6 norm ?? En wat voor brandstof wordt er gestookt ?? Vast geen HVO. Ook draaien er regelmatig langdurig koelagregaten van de (buitenlandse) vrachtwagens die er laden of pauze maken. Dit geeft geluidsoverlast en vervuiling. Kan de Gemeente niet zorgen voor stekkerplaatsen voor deze hybride koelagregaten ? Wij worden in het buitengebied zwaar getroffen door deze vervuiling. Hoe kan de Gemeente bijvoorbeeld de Trekker Trek in Koudekerk faciliteren; daar wordt op 1 dag meer vuile lucht, roet en co2 uitgestoten als een groot bedrijf in een heel jaar doet. Zelfs de onlangs vervangen hijskraan bij het afvalbrengstation de Limes, die de afvalcontainers aanduwt, is een diesel machine. Het Ecopark zou toch een voorbeeld moeten geven over milieuvriendelijkheid. Dit terwijl er prima elektrische machine's in de markt zijn die dit werk uitstootvrij kunnen doen. En dan mag de loodgieter de stad niet meer in met z'n Berlingootje.. Ook het vele (Heineken) vrachtverkeer naar de containerterminal vanwaar de vervuilende schepen met containers naar Rotterdam varen is zo een voorbeeld. Waarom kan dat niet met de trein ?? De Heineken fabriek en containerterminal liggen notabene aan het spoor ! 's Nachts is er weinig tot geen treinverkeer. Dan kan er toch ook een elektrische goederentrein met geladen containers vanaf een nieuwe railaansluiting op het Heinekenterrein en containerterminal naar Rotterdam vertrekken ? Hoe moeilijk is dat ? Kortom, deze nul uitstoot zone komt veel te vroeg, en is slechts voor een selecte groep inwoners van de Gemeente Alphen positief. Het buitengebied krijgt de nadelen en vervuiling, de stadsbewoners schone lucht. Eerst de randvoorwaarden als netcongestie en en voldoende alternatief vervoer in orde maken. Pas dan voor alle inwoners van Alphen, en niet alleen voor een selecte groep een betere leefomgeving !! Overigens rijden onze fossiele voertuigen na export naar het buitenland vrolijk verder, dus mondiaal gezien hebben dergelijke ingrijpende maatregelen weinig zin.. Dit kun je als gemeente toch allemaal niet uitleggen aan ondernemers en bewoners van het buitengebied ? Alle inwoners zijn gelijk !!! Dank voor uw aandacht,

Zienswijze 115 (22-12-2024)

- 1) Ik zou het heel erg vinden als de marktkoopliden niet meer hun handel kunnen verkopen omdat ze geen elektrische auto kunnen betalen. Dat zal veel consequenties hebben op de hele bevolking van Alphen. Minder gezelligheid en een kale boel. Een leegloop, en ongezellige stad. Ook de restaurants zullen daar last van krijgen, minder mensen die een hapje of kopje koffie komen benutten. En het zijn weer de gewone mensen die hierdoor geraakt worden.
- 2) 2de punt is als ik een loodgieter nodig hebt en die heeft een elektrische auto aangeschaft en daardoor meer kosten maakt. Betekent dit voor de gewone burger weer

meer kosten. En de burger wordt keer op keer benadeeld. Wanneer worden nu echt de grote bedrijven aangepakt i.p.v. altijd weer de gewone burger.

- 3) 3de) punt ik eis dat de burger inspraak gaat krijgen via referendum . De gemiddelde burger is helemaal niet op de hoogte gebracht. Dit is echt een schande, ze kijken je glazig aan. Jullie werken namens ons als burger.
- 4) 4de) Verder ben ik er op tegen dat er camera's in de straat komen om de kentekens van de auto's te controleren. Dat betekent ook weer voor de gewone burger meer controle. En er is al zoveel controle en regels.
- 5) 5de) dat het gevaarlijk en ongezond is voor het menselijke lichaam, om in een elektrische auto's te rijden ze geven straling
- 6) 5de) het elektrische net is nu bij tijd en wijlen al overbelast is.
- 7) 6de) En de elektrische auto's geven veel meer vervuiling, omdat ze maar 7 of 8 jaar meegaan. De batterijen kunnen niet gerecycled worden. De lithium en kobalt en andere stoffen die zullen uiteindelijk in het milieu komen. Tijdens het verkrijgen van deze stoffen worden kinderen gebruikt in de derde wereld landen. Zouden jullie willen dat jullie eigen kinderen of kleinkinderen met deze giftige stoffen in aanraking komen? Het zijn tevens kankerverwekkende stoffen.
- 8) 7de) Het is asociaal om elektrisch te rijden omdat de stroom die je gebruikt, elders wordt de stroom opgewekt door kolen en houtsnippers centrales.
- 9) 8ste) wanneer gaan we ons gezonde verstand gebruiken? 9de) wat zal de oplossing zijn als de stroom uitvalt? Dan zijn de gewone burgers weer de pineut.

Zienswijze 116 (22-12-2024)

TEGEN

Zienswijze 117 (22-12-2024)

Ik ben het met de zero emissieplannen van Alphen stad ten zeerste ONEENS. Als klein zelfstandig ondernemer is het onvoorstelbaar dat dergelijke plannen verzonnen worden, laat staan uitgevoerd worden. Zelf ben ik woonachtig binnen de zone die de gemeente Alphen heeft gesteld dus dat betekend dat ik geen keuze zou hebben. Ik zou niet eens meer thuis mogen komen met mijn bedrijfswagen. Op het moment dat de ZEZ (Zero Emissie Zone) in zouden gaan heb ik de leeftijd bereikt van 58 jaar. Dat betekend dat ik de laatste jaren van mijn arbeidstijd een investering van ruim 45.000 euro moet gaan doen, om mijn werk, wat ik al 16 jaar doe, uit te kunnen voeren. Dit gaat direct van mijn vermogen af. Dit vermogen wat ik probeer op te bouwen is een soort van pensioen. Voor zelfstandigen is er tot op heden nog steeds geen pensioenfonds geregeld. Dus het vermogen wat wij op bouwen is ons pensioen. Als wij een bus moeten aanschaffen van ruim 45.000 euro, gaat dit direct van ons pensioenvermogen af, wat niet te verteren is als hardwerkende zelfstandige. Wij hebben een zware economische crisis gehad van 2009-2013, een corona crisis van 2019-2022, nu moeten we weer een bizarre maatregel van de gemeenten zien te overleven omdat wij

genoodzaakt worden een nieuw vervoermiddel te kopen. Op jaarbasis rij ik met mijn voertuig 17 km per dag. Een forens rijdt het dubbele, zo niet meer kilometers om naar zijn werk te komen. Deze kilometers zijn niet minder vervuilend of belastend voor het milieu. Echter, een forens of particulier mag ongestraft kilometers maken terwijl wij genoodzaakt worden een dure investering te doen. Het aantal vliegbewegingen vanuit Schiphol neemt jaar op jaar toe. Voor de economische groei van Nederland. Het aantal vliegbewegingen boven Alphen zijn onvoorstelbaar veel. Buitengewoon vervuilend en belastend voor het milieu. En dan te bedenken dat ongeveer 50-60% vluchten naar vakantiebestemmingen zijn..... De ondernemers binnen de zone, zullen hun prijzen moeten gaan aanpassen om eventueel een elektrisch voertuig te kunnen betalen. De ondernemers daar buiten hoeven dit niet, zo lang ze maar niet binnen een zone gaan werken. Ik vindt dit zeer oneerlijke concurrentie. Op lange duur, zullen de werkzaamheden die ik binnen Alphen moet gaan uitvoeren, onbetaalbaar worden voor de consument. Met als gevolg een afname van economische groei binnen Alphen. Een ander zwaar wegend punt is, dat als wij als Alphense ondernemer te duur worden voor consumenten binnen Alphen, het aantal zwartwerkers zwaar zal toenemen. Vanaf de periode vanaf circa 2008 hebben wij in onze branche al zware concurrentie gehad van werknemers uit het voormalig Oostblok. De werknemers konden ongelimiteerd hier aan het werk, niet gehinderd door belastingen en controles. Wat er gebeurde was zware concurrentie voor ons als Nederlandse ondernemers door arbeidsmigranten, die ongehinderd konden zwartwerken zonder enige vorm van controle. Waar we nu bang voor zijn is dat wij als dure Alphense ondernemers weer de strijd moeten aanbinden met arbeidsmigranten, die zich gaan verplaatsen in personenauto's i.p.v. werkbussen. Deze migranten kunnen hun prijzen daardoor zeer laag houden in vergelijking met Alphense ondernemers die genoodzaakt worden om een dure investering te doen in de vorm van het elektrische voertuig. Ook dit is wederom een zeer oneerlijke vorm van concurrentie. Verder begrijp ik de zone niet. Niemand zal geloven dat deze zone schoner wordt. Immers, Sahara zand bereikt ook Alphen aan den Rijn en heeft een weg van meer dan 3000km afgelegd. Dus de illusie dat een zone echt schoon zal zijn hebben wij niet. Kortom, voor ondernemers en kleine zelfstandigen is de Zero Emissie Zone niet wenselijk en eigenlijk niet uitvoerbaar op korte termijn. Wij zien het als een prestige object welke ons wordt opgelegd door een gemeente, die groen en duurzaamheid wil uitstralen over de rug van zijn eigen ondernemers, de pijlers van de plaatselijk economie. Echt schande !!!

Zienswijze 118 (23-12-2024)

Een van de grenzen van de emissiezone loopt over de Hoorn. De Hoorn is nu al een extreem drukke straat, waar vaak file staat en waar de fijnstofconcentraties in de huidige situatie al onacceptabel hoog zijn. Dit probleem zal door de grens van een zeroemissiezone op de Hoorn te leggen alleen maar verergeren. Meer vrachtverkeer en bestelbusjes die nu moeten omrijden, betekent nog meer verkeer en nog meer uitstoot van fijnstof. Bewoners van de

Hoorn vragen al langere tijd om een oplossing van de huidige problemen met de verkeersproblematiek op de Hoorn en de te hoge concentraties fijnstof. Helaas laat de gemeente het op dit vlak afweten. Het is dan ook zeer teleurstellend dat de gemeente nu een plan heeft opgevat dat de al bestaande problemen nog verder zal verergeren. Heroverweeg dit plan en heb ook aandacht voor de gezondheid van de bewoners van de Hoorn.

Zienswijze 119 (23-12-2024)

Middels dit schrijven dien ik mijn zienswijze in over het plan van de gemeente om per 1 juli 2026 een zero-emissiezone (hierna te noemen: ZEZ) te willen invoeren. Dit gaat nu de ondernemers raken, maar in de toekomst het gewone volk wanneer dit om het personenvervoer zal gaan. Uw doelstelling van de ZEZ is om CO₂, stikstof, fijnstof en geluidsoverlast van het verkeer te verminderen. Als dit de reden is waar alles op gestoeld is, draag ik graag argumenten aan waarom de ZEZ van de baan kan en moet:

1.

a) ZEZ levert niks op: Elektrische voertuigen hebben vanwege hun accu's een veel groter gewicht. Dit zorgt voor meer slijtage van banden en remmen, wat juist zorgt voor een toename van fijnstof. Wederom een argument waaruit blijkt dat uw doelstelling niet behaald gaat worden. Zie artikel Telegraaf 887695 'Elektrische auto produceert bijna net zoveel fijnstof als benzinewagen: Elektrische wagens genereren nauwelijks minder fijn stof dan recente benzinewagens. Dat blijkt uit nieuw onderzoek van Transport & Mobility, een spin off van de KU Leuven. Door de grotere slijtage van de remmen, de banden en het wegdek veroorzaken elektrische wagens slechts een verwaarloosbare fractie minder fijn stof dan gewone, recente benzinewagens in een stedelijke omgeving. Ook het verschil met dieselwagens is kleiner dan algemeen wordt aangenomen. Dat blijkt uit een verrassende analyse van Bruno Van Zeebroeck, verbonden aan het onderzoeksbureau Transport & Mobility Leuven (TML), een spin-off van de KU Leuven.

b) Als u beweert zoveel om onze aarde te geven, neem ik aan dat u zich ervan bewust bent dat onderdelen van elektrische voertuigen niet te recyclen zijn? Los van het ethische aspect waarin Afrikaanse kinderen dagelijks in mijnen worden gestuurd om in de grondstoffen te voorzien? Amnesty International kan u hier alles over vertellen: <https://www.amnestv.nl/actueel/alarmerende-uitkomst-onderzoek-kobaltmijnen-drc-grote-kans-op-aangeboren-afwijkingen>: nieuw onderzoek van de universiteiten van Lubumbashi, Leuven en Gent gepubliceerd in The Lancet wijst uit dat mensen die in de Democratische Republiek Congo onder gevaarlijke omstandigheden moeten werken.

c) Graag verwijs ik ook naar <https://www.nieuwsinalphen.nl>, stroomnet in Zuid-Holland vol: Nadat verschillende regio's al te maken kregen met een overvol stroomnet, is nu ook het maximale gebruik op het hoogspanningsnet van TenneT in heel de provincie bereikt. Het gevolg? Overal in Zuid-Holland komen grootverbruikers zoals grote fabrieken, scholen en

andere grote stroomvragers op een wachtlijst terecht. Bewoners en het midden- en kleinbedrijf blijven voorlopig wel buiten schot. "Heel concreet betekent het dat grote stroomvragers het de komende jaren moeilijker zullen krijgen om te verduurzamen", vertellen directeurs Maarten Bijl (Stedin) en Monique Hoogwijk (Liander). Afgelopen maanden, zelfs jaren komen er regelmatig berichten naar buiten dat de regionale stroomnetten alsnog voller beginnen te raken. Veelal ging dat om bijvoorbeeld het terug leveren van stroom op het net, nu is er echter een ander probleem.' Hoe ziet de gemeente het voor zich dat al deze voertuigen in de betreffende zone kunnen opladen? En in de toekomst dezelfde vraag voor personenvervoer? Oftewel, gewone mensen zoals u en ik?

d) CO₂ is beslist niet vervuילend. Sterker nog, wij kunnen niet zonder. Hierover zijn vele wetenschappelijke onderzoeken te vinden. En zoals in de Tweede Kamer is besproken vorig jaar met minister Rob Jetten, gaan maatregelen ons een besparing opleveren van 0,0000036 graden. U begrijpt dat u dit argument aan de ondernemers en de gemeentebewoners niet kunt verkopen. Ik verwijs u graag naar het persbericht van de Climate Intelligence Group waarin zij 18 punten verklaren die het positieve nieuws geven dat er geen klimaatcrisis is en dus deze maatregelen geschrapt moet worden. <https://www.climateqate.nl/2024/11/klimaatwetenschappers-verklaren-officieel-einde-aanklimaatnoodtoestand>

2. Ondernemers:

a) Mag ik het college van burgemeester en wethouders eraan herinneren dat zij zonder ondernemers, werklui met busjes, NIKS zijn? Als u in de betreffende zone woont en een loodgieter nodig heeft, gaat u uw eigen lekkage repareren? Nee... En als u een loodgieter belt is de voorwaarde dat deze ondernemer over een elektrisch voertuig beschikt, denkt u dat dit haalbaar is voor de gemiddelde ondernemer? U zet ondernemers in de kou, maar eigenlijk alleen uzelf. Hoe ziet u dit praktisch gezien voor zich? Het benadelen van ondernemers voor de grote jongens die deze voertuigen wel kunnen bekostigen? En de inwoners die diensten afnemen van deze ondernemers, wat voor concurrentiebeding brengt dit met zich mee?

b) Mag ik u er verder aan herinneren dat u voor ons werkt, wij niet voor u? Op jullie website lees ik, "de overgang moet voor alle bedrijven, organisaties en verenigingen mogelijk zijn". Hoe verwacht u dat de gemiddelde inwoner/ondernemer van onze gemeente zo'n duur voertuig kan aanschaffen? Als de inwoners van onze gemeente deze ZEZ niet willen, dan mag het ook niet gebeuren.

Kortom; de ZEZ is niet realistisch, niet haalbaar en ongewenst. Ik ga ervan uit dat de door mij genoemde punten u op een andere manier naar de (niet bestaande) problematiek laat kijken en verzoek u dringend hier verder onderzoek naar te doen. Wij, de inwoners, bepalen uiteindelijk wat er in onze gemeente gebeurt. Ik kan u in contact brengen met mensen die bovenstaande wetenschappelijk verder kunnen uitleggen.

Zienswijze 120 (23-12-2024)

Oneens Ik heb een camper die alleen toegang heeft met ontheffing, kosten 60 euro. 2026 wordt ook de ouderschap belasting verhoogd nog meer kosten, de camper mag al maar drie dagen op de zelfde plek staan wat ook al een beperking is.

Zienswijze 121 (23-12-2024)

Ik ben het zeer oneens met het voornemen om een zero emissiezone in te stellen in Alphen aan den Rijn. De kosten en uitvoering zijn voor een kleine ondernemer niet te doen . Ik maak me dan ook grote zorgen over de toekomst van ons bedrijf. Wij hebben ons in het afgelopen jaar bij verschillende autogarage's laten informeren , maar de werkbus die wij nodig hebben voor ons bedrijf is er niet in een elektrische variant. Mocht deze er in de toekomst wel komen wordt het gewicht het volgende obstakel, omdat de bus dan boven de 3500kg gaat uitkomen . Daarnaast beschik ik ook niet over een eigen oprit of een plek waar de bus geladen zou moeten worden. Dan nog het financiële plaatje. De werkbus waar ik nu mee rijd, is 7/8 jaar oud , helemaal op maat ingedeeld qua kasten voor de nodige gereedschappen, en voldoet prima aan de wensen. Tevens heeft de bus slechts 80.000 km op de teller en moet nog vele jaren meekunnen. Eeuwig zonde !!! Dit zijn slechts een paar punten waar ik tegen aanloop als ondernemer in alphen aan den rijm . Ik hoop dan ook van harte dat de gemeente tot inkeer komt en toch wat meer in het belang van de ondernemers en de inwoners gaat denken, want ik hoor bij zowel ondernemers als bij inwoners wijnig tot geen begrip voor deze actie.

Zienswijze 122 (23-12-2024)

Zoals bekend geven wij via dit schrijven onze zienswijze op het verkeersbesluit met betrekking tot de Zero Emissie Zone en behouden het recht dit later aan te vullen. Hoewel de VOA verduurzaming en daarmee ook Zero Emissie Stadslogistiek ondersteunt/ is zij van mening dat de invoering van de beoogde zone te ambitieus en te ingrijpend is. De zone is te groot, de invoering komt voor sommigen te snel, alternatieven zijn niet concreet en er zijn nog geen oplossingen voor de door de VOA aangedragen aandachtspunten.

Grootte van de zone

De VOA is van mening dat het milieueffect van de grote zone niet opweegt tegen de (nadelige) consequenties voor heel veel ondernemers, werknemers en burgers in Alphen aan den Rijn. De gemeente heeft een nieuw onderzoek laten doen over het mogelijke milieueffect op de uitstoot van bestelbusjes en vrachtverkeer. Hierin wordt niet meegenomen wat de reductie is ten opzichte van de totale uitstoot (inclusief auto's). Als het klopt dat de bestelbusjes maar voor 7% deel uitmaken van de totale uitstoot, dan is het effect op de totale uitstoot niet 20%-30% maar 4%. Verder valt het ons op dat er veel aannames zijn gedaan in het rapport en er ook data is gebruikt uit onderzoeken van grote steden die helemaal niet vergelijkbaar zijn met Alphen aan den Rijn. Voorts zijn andere consequenties niet meegenomen in de beslissing tot het verkeersbesluit: Zoals voor inwoners van Alphen met een bedrijfsvoertuig van een

werkgever buiten Alphen; deze werkgevers buiten Alphen zijn lang niet allemaal op de hoogte van de omvang van de huidige zero emissiezone; een gefaseerde invoering en communicatie zou de forenzen-inwoner van Alphen helpen om dit bespreekbaar te maken met de werkgever. Veel van de (grote) steden die een ZES gaan instellen hebben ook al een milieuzone of al jaren een milieuplan. Dat milieuregels gelden voor alle voertuigen maakt het in ieder geval eerlijker voor een ondernemer die een investering moet doen.

Voorzieningen en consequenties:

De laadvoorzieningen en laadcapaciteit zijn nog onvoldoende. Op dit moment zijn er onvoldoende openbare laadpunten en überhaupt geen snellaadpunten in de beoogde zone. Uitbreiding zal pas plaatsvinden in 2030. Daarbij hebben veel ondernemers hun eigen snellaad faciliteit nodig en dat kan veelal nog niet vanwege de netcongestie. Er is samenwerking en tijd nodig om dit door pilots en innovatieve oplossing te realiseren waardoor gefaseerd invoeren noodzakelijk is. Slimme stadslogistiek is nog niet voldoende ontwikkeld. Een reële datum hiervoor is ook 2030. Datzelfde geldt voor een bouwhub voor groter materieel. Ondernemers zullen hierdoor tegen problemen aanlopen. In de grote zone wonen veel zzp'ers en werknemers met "fossiele" bussen van de zaak waar nog geen oplossing voor is. Voldoende bewaakte parkeerterreinen buiten de zone zou een oplossing kunnen zijn, maar dat moet dan wel gefaciliteerd worden. Bij een gefaseerde invoering van de zone zal dit probleem zich wellicht geleidelijk oplossen. Vanuit diverse werkgevers in Alphen vernemen wij dat elektrische voertuigen onder werknemers weerstand opleveren vanwege de hogere cataloguswaarden. De hogere fiscale bijtelling brengt extra kosten met zich mee voor ook de werknemers. Gefaseerde invoering van de zone zou hierbij helpen: op termijn worden de elektrische voertuigen goedkoper.

Ingangsdatum

Ondernemers zijn pas anderhalfjaar na het raadsbesluit (van mei 2022) in oktober 2023 op de hoogte gesteld van de beoogde instelling van de Zero Emissie Zone. Redelijk zou zijn om de datum minimaal 1,5 jaar naar achter te schuiven: 1 januari 2028. De helft van de bestelbusjes vallen in de categorie euro 6 emissie. Dit zijn relatief nieuwe busjes. Deze mogen vanaf 1 januari 2028 niet meer rijden. Dat is kapitaalvernietiging en ook niet duurzaam.

Ons advies aan het college is:

- Verklein de zone tot het centrum en vergroot deze eventueel vervolgens over een tijdsspanne van 5 jaar.
- Zorg dat in essentie iedere ondernemer mee kan doen. Ontheffingen kosten geld en zijn een administratieve last voor ondernemers.
- Vind oplossingen voor parkeren buiten de zone

- Zorg voor een distributie- en bouwhub. Voor beiden zien ondernemers meerwaarde en alleen op deze manier worden ook het aantal verkeersbewegingen verminderd wat uiteindelijk tot de grootste milieu impact heeft.
- Maak prioriteit van slimme stadslogistiek want dat verkleint het aantal verkeersbewegingen
- Pleit landelijk voor een uiterste datum voor euro zes van minimaal 1-1 2030
- En overweeg het uitstellen van de zone tot 1-1 2028

Gezien het feit dat wij een kleine 100plus gemeente zijn met een heel klein stadscentrum is de noodzaak voor een ZES zone minder groot dan bij de grotere steden. De enige manier om toch mee te doen is ervoor zorgen dat het grootste deel van de ondernemers mee wil doen. Dat kan best, maar dan moet de ambitie iets minder groot neergezet worden. Afgezien van bovenstaande overwegingen is de VOA van mening dat het ingezette plan met betrekking tot de ZES zone in aangepaste vorm wel doorgang moet hebben. Ondernemers houden van duidelijkheid en consistent beleid. Tenslotte hebben ook al veel ondernemers de nodige investeringen gedaan om klaar te zijn voor de ZES zones. Zoals u weet zijn wij graag bereid, hierover in gesprek te gaan en een en ander toe te lichten om te komen tot een goede oplossing en uitvoering!

Zienswijze 123 (23-12-2024)

1) beschikbaarheid alternatieven

Momenteel wordt als alternatief alleen gekeken naar elektrische bestelvoertuigen. Andere alternatieven zoals waterstof en synthetische brandstoffen zijn nog volop in ontwikkeling en zullen veel grootschaliger en eenvoudiger ingezet kunnen gaan worden en (iets) minder nadelige impact hebben op de kleine ondernemer.

2) kosten

Als kosten zie ik daarbij de volgende zaken :

- a) aanschaf kosten zijn momenteel nog een flink stuk hoger dan tot nu toe het geval was bij 'normaal' vervangen.
- b) groot Rijbewijs danwel aanvullende cursus
- c) grotere afschrijvingskosten (door minder inruil waarde)
- d) levensduur voertuigen die dus potentieel eerder vervangen zou moeten worden
- e) tweede voertuig. Mogelijk wordt het totaal aantal voertuigen in bezit van een (kleine) ondernemer meer omdat men het zero-emissie voertuig alleen maar kan inzetten voor de zero-emissiezone maar voor het overige 'normale' gebruik nog steeds de 'gewone' diesel inzet.

3) inzetbaarheid

Door hoger start gewicht van de huidige alternatieven wordt laadgewicht en laadruimte vermindert. Daardoor volgen er meer vervoersbewegingen, of worden de voertuigen nog groter/zwaarder met daarbij andere vervuilende extra facturen als fijnstof door slijtage van banden.

4) oplaad capaciteit

In een zeroemissiezone zou de infrastructuur ook dusdanig moeten zijn dat er voldoende voorzieningen zijn om de voertuigen te kunnen laden (uitgaande van elektrische voertuigen). Daar lijkt momenteel ook een gebrek aan capaciteit voor te zijn.

5) bevoorrading

Binnen de zero-emissiezone gelegen (kleine)ondernemers kunnen potentieel niet bevoorraadt worden indien leveranciers (nog) geen zero-emissie voertuigen in kunnen zetten.

6) parkeren

Als ondernemers plus alle werknemers die een bedrijfsvoertuig gebruiken die woonachtig zijn in de zeroemissiezone met hun huidige voertuig niet meer de zone in mogen, zal dit grote gevolgen hebben voor de parkeergelegenheden in de buiten deze zone liggende wijken

7) controle & handhaving

Als er een zero emissie zone wordt ingesteld, dan houdt dat ook in dat er gecontroleerd en gehandhaafd dient te worden. Naast ook nog eens duidelijke borden voor de niet in Alphen a/d Rijn bekend zijnde bestuurders van bedrijfsvoertuigen. Daarbij ook nog een opgemerkt dat klaarblijkelijk de handhaving plaats vindt op basis van Nederlands kenteken. Dus een voertuig met buitenlands kenteken kan dan wel de zone in. Met potentieel oneerlijke concurrentie tot gevolg.

8) vervuiling houdt niet op bij de grens

Er wordt nu sterk ingezet op het 'leefbaarder' maken van een lokaal gebied. Echter houdt lucht verontreiniging niet op bij een op papier getekende grens.

Persoonlijk: Zelf ben ik een kleine ondernemer (eenmanszaak) met een bedrijfsbus. Deze bus wordt ingezet voor een 3tal doeleinden : ophalen van motoren die niet meer zelfstandig naar mijn werkplaats gereden kunnen worden vanwege een defect. Inkopen onderdelen/materialen benodigd voor bedrijfsvoering Afvoeren speciaal bedrijfsafval (banden) Vooral voor dat laatste zijn momenteel de huidige beschikbare alternatieve voertuigen niet bruikbaar waardoor ik dus een 2e (meer vervuilend ?) voertuig moet gaan aanhouden om mijn werk/service te kunnen blijven aanbieden.

Visie: Vanuit mijn optiek zal er door iedereen uiteindelijk wel een steentje bij gedragen moeten worden aan verduurzaming, maar wordt door dit huidige voorgestelde beleid de kleine ondernemer in een beperkte regio onevenredig hard getroffen. Ik zou eerder verwachten dat het beleid langzaam door moet slijpen naar de kleine ondernemer. Als overheid en grotere ondernemers eerst hun stappen zetten (door bv aanpassing van hun wagenpark) zal ook de ontwikkeling op dat gebied steeds beter en sneller gaan, de alternatieven ruimer beschikbaar komen waardoor ook de prijs zal dalen en ontstaat ook een gezonde doorstroming via tweede hands markt en is het voor een kleinere ondernemer eenvoudiger en beter haalbaar om mee te gaan doen.

Zienswijze 124 (23-12-2024)

Oneens, er word op geen enkele manier rekening gehouden met de ondernemers. Het plan deugd voor geen kant en is nergens op gebaseerd. Ondernemers en inwoners worden op kosten gejaagd en er is geen (goed) plan. Elektrische bussen zijn er niet in alle maten, waar moet ik gaan laden? Hoe kom ik aan zoveel geld zonder me in financiële problemen te werken? Het energienet dat nu al overbelast is. Hoe milieu belastend is de productie van die (groene) bussen niet. En als we aan de andere kant van jullie lijn wel met een dieselmotor mogen rijden wat maakt dan werkelijk het verschil? Kortom het is een zinloze actie van mensen die zich ver buiten de realiteit hebben geplaatst en zich alleen maar richten om hun (eigen) plan door te voeren.

Zienswijze 125 (24-12-2024)

Ik ben voor een schoner milieu en daar persoonlijk al lang zeer actief mee bezig, o.a. gasvrij huishouding. Echter de zeer ruim genomen grens ofwel bijna heel Alphen en zelfs delen of toegangswegen of koppelwegen van het industriegebied gaat te ver en creëert in sommige situaties juist emissie en lijkt daarmee een ondoordachte actie. Wij hebben o.a. een loods aan de Foreestlaan en gaan vaak materiaal ophalen bij bv. [REDACTED] Daarvoor moeten we straks helemaal Alphen uitrijden over de ring west daar het industriegebied weer inrijden om bij de leverancier te komen. Dit is onnodig veel emissie veroorzaken en de wind blaast dat ook weer richting centrum! Wat winnen wij hier als gemeenschap mee? Mijn inziens lopen we dan juist achteruit ten opzichte van ons doel. Ik doe vaak een korte rit naar de klant en einde dag weer retour dus per dag zeg 5 tot 10 minuten. De particulier die vaak rit na rit doet mag dit de hele dag door doen en creëert hiermee een veelvoud aan emissie t.o.v. mijn korte rit. De particulier doet dit voor zijn gemak, ik om mijn inkomsten te verdienen. Dit voelt wrang, onjuist en het echte doel voorbijgaand. Daarnaast heb ik er met enige regelmaat een aanhanger voor 2 ton lading achter hangen wat nog steeds niet kan met een (normale) elektrische bus. Alleen kleine vrachtwagens waar je dan eerst een vrachtwagen rijbewijs voor moet halen, die meer dan 100.000,00 euro kosten en zo groot zijn dat wij er op onze locaties niet fatsoenlijk mee kunnen komen en de hele dag parkeren, komen dan in aanmerking. Buiten dat dit in de praktijk niet werkt is het ook financieel niet haalbaar. Ik ben 62 jaar oud en dat zou betekenen

dat ik dan de rest van mijn leven qua inkomsten enorm achteruit ga, terwijl ik al geen vetpot heb en dan alleen nog maar voor mijn bedrijfsauto aan het werk ben als dat al haalbaar is (denk het eerlijk gezegd niet). Wij doen o.a. hovenierswerk (en dan met name voor senioren of hulpbehoevenden), maar hetzelfde geld ook voor bv. de kleinere bouwvakker. De overheid heeft inmiddels door dat we sneller willen dan redelijkerwijs mogelijk is en geeft aan de datum te verleggen. De gemeente Alphen niet en geeft de indruk stug door te zetten of het nu mogelijk en realistisch is of niet. Doorzetten van de plannen op deze rigoureuze wijze zou kunnen betekenen dat ik en velen met mij, mijn bedrijf moet gaan opheffen en mogelijk een uitkering aanvragen want ik zie mij op mijn leeftijd niet zomaar ander werk hebben. De doelgroep waar wij voor werken maakt ook dat wij niet met een prijsverhoging hoeven te komen want dan moeten zij ook afhaken en houden onze werkzaamheden ook op en heeft deze doelgroep een probleem wat niet opgelost kan worden. Hoe zien de beslissers het voor ogen, hoe hun tuin onderhouden of aangelegd gaat worden, hoe hun badkamer of keuken nog verbouwd kan gaan worden enz. als er straks heel veel ondernemers wegvallen omdat zij niet aan deze regels kunnen voldoen? Er zullen ondernemers zijn die de prijs flink omhoog gooien en er zal altijd een minderheid zijn die dat kan en wil betalen, waaronder de meeste beslissers van deze regels zo vermoed ik. Maar hoe moet het dan met de rest van de gemeenschap? Hoe gaan deze mensen geholpen worden? Nog gekker is het dat op voorhand de voertuigen die de hele dag rondrijden vrijstelling hebben. Dit terwijl zij juist de grootste vervuiler zijn. En dan hebben we het nog niet over alle emissie die gecreëerd wordt met het vervangen en vernietigen van het nog niet afgeschreven autopark. Ik snap dat deze emissie niet in de gemeente Alphen zelf gecreëerd wordt maar de wind blaast emissie dacht ik toch over heel Nederland. En is het dan niet heel hypocriet om dan straks te zeggen, kijk eens wat wij allemaal aan het milieu doen in Alphen en daarmee buiten de deur veel vervuiling/emissie creëren! MOET er wat gebeuren? Ja!!! Moet dat op deze manier? Nee. Ik kan alleen maar hopen dat de aankomende problemen serieus genomen worden

Zienswijze 126 (24-12-2024)

Wij hebben kennis genomen van uw besluit Uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit zero-emissiezone. Wij constateren dat de volgende woonwijken niet zijn opgenomen in dit ontwerp, te weten: de Schepenbuurt, Feministenbuurt, Oude Ambachten buurt, Stromenwijk, inclusief de scholengemeenschappen Sterrenbeeldenwijk en Groenoord. Graag zouden wij verduidelijking van u ontvangen omtrent deze bewuste keuzes. Indien mogelijk verzoeken wij u, vooral ook in verband met gelijke behandeling van onze inwoners, alle woonwijken in het ontwerp wel op te nemen, en dus de ontbrekende wijken toe te voegen in dit ontwerp. Wij vernemen graag uw reactie.

Zienswijze 127 (24-12-2024)

Het is een volkswagen transporter met dubbele cabine. Deze auto is dus tevens onze gezinsauto. Wij zijn een gezin van 5 personen en rijden "slechts" ongeveer 10.000 km per jaar

(dit is inclusief een reis naar onze zomervakantiebestemming). Wij hebben een transporterbus omdat wij hier op de boerderij geregeld grotere dingen moeten vervoeren of ergens ophalen. Wij komen echter nooit voor zaken met onze bus binnen de toekomstige zeroemissiezone. Nu schrijven jullie dat de zero-emissie zone niet geldt voor personenvervoer. Nu kom ik wel voor ons gezin (privé dus) in Alphen. Ik moet mijn dochters wel eens ergens brengen of halen. bv naar het station of als ze een kapotte fiets hebben. Ook onze huisarts en de spoedpost zitten binnen de zero-emissie zone. De meeste bezoeken naar bv de huisarts doe ik met de fiets. Maar wat als een van ons gezin zo ziek of geblesseerd is dat het niet op de fiets kan? Mijn moeder (81) woont zelfstandig in Alphen. Ze is nu nog goed ter been en doet alles zelf. Maar als zij hulpbehoevend wordt en ik haar ergens heen moet brengen, moet ik met de auto bij haar kunnen komen. Mijn bezoeken aan haar doe ik ook altijd op de fiets (parkeren daar is namelijk geen pretje); maar pas had zij een zeer been en moest ik haar met de auto ophalen. Dit zou dan niet meer kunnen? Ik heb een broer, maar hij woont in Dronten, dus verder heeft zij niemand om haar te vervoeren. Ik doe in Alphen dus zoveel mogelijk op de fiets (mijn grote supermarktbodschappen doe ik in Ter Aar), alleen voor vervoer van mijn dochters of moeder moet ik toch met enige regelmaat in Alphen zijn. Worden zij dan de dupe van deze zeroemissie zone? Dat kan toch niet? Want jullie schrijven deze zone treft geen privé-vervoer. Wij hebben nu met een gezin van 5 personen slechts 1 auto en deze rijdt zelfs lang niet elke dag omdat wij ons werk aan huis hebben. Dan kan het toch niet de bedoeling zijn dat ik een tweede auto aan moeten schaffen om mijn dochters en moeder te kunnen vervoeren? Een auto die grotendeels stil zal staan? En wat als 1 van ons naar de spoedpost moet? Een spoed-huisartsenpost moet toch in een gebied liggen die ten allen tijden voor alle vervoermiddelen te bereiken is? Nu was mij op de informatieavond verteld, dat je 12 keer per jaar de zone in mag als je dat (achteraf) meldt. Ik probeer zo weinig mogelijk met de auto in Alphen te komen, maar 12 keer is wel erg weinig. Mijn vraag is of dit quotum in deze situatie waarbij ik alleen voor privé-vervoer in Alphen kom verhoogd kan worden naar bv 40x per jaar? Want in onze situatie, met zo weinig kilometers die wij rijden kan het nooit uit om een elektrische auto aan te schaffen. Wij verdienen geen geld met onze auto, wij rijden niet naar klanten oid toe met onze auto. Maar wij kunnen niet zonder een busje omdat we op en voor de boerderij soms grotere materialen moeten vervoeren. Wij hebben nog nooit een nieuwe auto gekocht omdat dat financieel voor ons niet uit kan. Wij rijden alleen tweede hands auto's en die rijden we dan ook helemaal op. Als we ons al geen nieuwe brandstofauto kunnen veroorloven, kan een nieuwe elektrische auto (ook niet met een beetje subsidie) helemaal niet uit. Zeker niet voor het geringe aantal kilometers dat wij rijden. Ik heb de kentekencheck gedaan en onze huidige auto mag tot 1 januari 2027 de zone in. Ik hoop dat jullie mij in deze situatie tegemoet kunnen komen,

Zienswijze 128 (24-12-2024)

Waarom geen Emissie-nul zone. Ik ben hovenier. Een tijd terug (net voor de berichten over de nul zone) heb ik mijn bus laten opknappen voor veel geld omdat het een sterke bus is en nog jaren meegaat. Mijn aanhangers zijn nog al zwaar. Bij het aanleggen van een tuin hebben wij veel zware materialen nodig. Als wij alles moeten laten bezorgen kost dat veel extra geld en onnodig heen en weer rijden. Als wij alles in 1 x meenemen, rijden wij erheen en aan het einde van de dag er weer uit. Slecht 1 rit, dus weinig emissie. Er zijn nog geen geschikte bussen die de zware aanhanger kan trekken. De actieradius is ook niet genoeg kilometers. Als het waait is de lucht waar je wel mag rijden ook zo hier. Veel kosten weinig effect. En ik heb net geïnvesteerd in mijn huidige bus er vanuit gaande dat ik daar nog minstens 5 jaar mee kon rijden. Dat zou dus weggegooid geld zijn tenzij een particulier hem koopt. Die mag er dan wel de hele dag mee in de stad rijden. Daarnaast zou een elektrische bus zou voor mij betekenen dat ik een hele hoge investering krijg die ik met mijn bedrijf niet echt kan opbrengen. Daarom had ik ook mijn huidige bus op laten knappen omdat een nieuwe niet in het budget past. Ik weet nu nog niet hoe ik mijn bedrijf verder moet runnen als de emissie nul zone op deze wijze doorgaat. Als het net als in de meeste andere steden alleen in de echte kern van de stad zou zijn, zou het denk ik nog uitvoerbaar zijn. Ik weet dat het niet alleen voor mij geldt en hoor van andere ondernemers dat zij ook niet weten hoe ze verder moeten en sommige die tegen hun pensioen lopen gaan dan maar noodzakelijk vervroegd met pensioen omdat dat dan toch minder kost dan de verplichte investering van een dure elektrische auto. Niet elke ondernemer kan zomaar elke drie of 5 jaar een nieuwe auto kopen. Ik hoop dat mijn zienswijze die denk ik toch wel aan de realiteit gekoppeld is een bijdrage kan doen aan de huidige zienswijze van de gemeente Alphen aan den Rijn zodat wij een werkbare samenleving houden.

Zienswijze 129 (24-12-2024)

Wij zijn als bewoners tegen want we kunnen niet meer naar huis met onze bedrijfsbus en dat kan niet zo. De bus rijdt op gas en we hebben geen middelen om een nieuwe te kopen. We vinden de regel niet toepasbaar in de praktijk en discriminerend. Er zijn nu al te weinig laadpalen en er is geen stroomuitbreiding meer mogelijk in zuid holland. Wij komen als inwoners in de problemen en dat mag toch niet zo zijn. Elektrische auto's hebben ook nog niet bewezen om milieuvriendelijker te zijn dus dat moet eerst bewezen worden. Met al die ontheffingen en uitzonderingen zal het effect toch niet groot zijn. De accu's kunnen ook nog niet lang genoeg mee. We moeten als inwoner toch gewoon naar huis kunnen! Er zijn nog lang niet op tijd terreinen buiten Alphen waar je kunt stallen veilig (dure gereedschappen aan boord) en laden. De zone invoeren is niet realistisch, niet haalbaar en ongewenst, wilt u hier opnieuw naar kijken en de burgers mee laten stemmen? Dank u wel.

Zienswijze 130 (24-12-2024)

Het weren van dieselloortuigen uit de stad lijkt mij een goede stap om de uitstoot van fijnstof te verminderen. Wel heb ik zorgen die ik graag wil voorleggen over dit plan: Ik maak mij zorgen over de bereikbaarheid van goederen en diensten van en naar Alphen en om de financiële en logistieke haalbaarheid voor ondernemers om dit te realiseren. Daarnaast is bekend dat de productie van elektrische auto's vooralsnog niet duurzaam en oneerlijk verloopt, dit geldt met name voor de winning van grondstoffen voor accu's. Voordat elektrisch rijden verder wordt gesimuleerd, is het noodzakelijk dit eerst te verduurzamen.

Zienswijze 131 (24-12-2024)

Ik ben werkzaam als hovenier en heb dus een bus vol met spullen die voor de uitoefening van mijn vak onmisbaar zijn. Mijn wagen is uitgerust met een euroklasse 6 motor! Voor mij betekent dat dat ik tot 1 januari 2028 overal in mag rijden maar na die datum moet ik nog een jaar of 1,5 werken en is het ondoenlijk om nog een elektrisch voertuig aan te schaffen! Ik een aantal klanten in het centrum van Alphen en in Kerk en Zanen (mijn woonwijk)die zou ik dan niet meer kunnen bedienen wat een aanzienlijke inkomstenderving zou betekenen. Ik reken er dan ook op dat ik tegen die tijd voor die laatste periode een ontheffing krijg! Een elektrische bus met een aanhanger is ook een onmogelijke opgave het betekent dat er minimaal twee keer per dag geladen moet worden! Wat gewoon niet haalbaar is met de actieradius op dit moment! Door de maatregelen van dit kabinet is het trouwens helemaal niet duidelijk of dat er nog veel laadpunten bij gaan komen gezien de instorting van de verkoop van elektrische auto's van de laatste maanden. De vervuiling van de busjes van de klussenbedrijven en hoveniers is echt te verwaarlozen. Wij komen aanrijden staan een aantal uren stil en verdwijnen dat weer, de lucht in zo een wijk wordt daar niet slechter van! Ik wens de gemeente veel wijsheid toe, er zijn problemen maar niet zoals u dat ziet. Grote vrachtwagens die winkels bevoorraden daar wordt echt wat uitgestoten, daar is veel meer te behalen! Door aan de rand van Alphen distributie centra's neer te zetten van waar uit elektrische voertuigen de winkels gaan bevoorraden, daar is veel meer te behalen.