

Nota van Beantwoording

Zero-emissiezone voor Stadslogistiek



Gemeente
Alphen aan den Rijn

7 oktober 2025

Inhoudsopgave

1	Nota van beantwoording	4
1.1	<i>Inleiding</i>	4
1.2	<i>Leeswijzer</i>	6
2	Zero-emissiezone voor stadslogistiek	7
2.1	<i>Milieueffecten</i>	7
2.2	<i>Maatschappelijke kosten en baten.....</i>	9
2.3	<i>Overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen</i>	10
3	Ontwerp-verkeersbesluit en inspraak	15
3.1	<i>Verkeersbesluit</i>	15
3.2	<i>Uniforme openbare voorbereidingsprocedure</i>	15
3.3	<i>Inspraak.....</i>	15
3.4	<i>Communicatie</i>	16
4	Kernpunten zienswijzen	17
4.1	<i>Inleiding</i>	17
4.2	<i>Wijzigingen</i>	17
4.3	<i>Haalbaarheid voor ondernemers</i>	18
4.4	<i>Dienstverlening aan inwoners.....</i>	19
4.5	<i>Buitenlandse voertuigen.....</i>	22
4.6	<i>Laadinfrastructuur en netcongestie</i>	23
4.7	<i>Omrijdeffecten buiten de zone.....</i>	26
5	Overige zienswijzen	29
5.1	<i>Steun voor de zero-emissiezone</i>	29
5.2	<i>CO₂-uitstoot, productie elektrische voertuigen en andere vervuilende bronnen</i>	29
5.3	<i>Omvang zone</i>	31
5.4	<i>Gevolgen specifieke doelgroep ondernemers</i>	32
5.5	<i>Bestelbus particulier</i>	33
5.6	<i>Elektrisch rijden</i>	34
5.7	<i>Particulieren voertuigen</i>	37
5.8	<i>Privacy</i>	37
5.9	<i>Parkeren buiten de zone.....</i>	37



1 Nota van beantwoording

1.1 Inleiding

Deze nota van beantwoording gaat in op de ingediende zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit voor het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in Alphen aan den Rijn. De 131 ingediende zienswijzen vormen bij elkaar een overzicht van de zorgen van ondernemers, vooral van kleine bedrijven en eenmanszaken, over de haalbaarheid en betaalbaarheid van de overgang naar emissieloze voertuigen; vaak ook gerelateerd aan de omvang van de zone. De meest voorkomende bezorgdheden gaan over de hoge investeringskosten voor elektrische voertuigen, onvoldoende laadinfrastructuur, netcongestie en de vraag of het voor veel ondernemers financieel haalbaar is om binnen de gestelde termijn over te schakelen naar elektrische voertuigen. Daarnaast uiten veel ondernemers en inwoners zorgen over de beschikbaarheid, en de mogelijke prijsstijging van bepaalde diensten binnen de zone. Vooral omdat sommige werkzaamheden, zoals die van loodgieters, timmermannen en klusjesmannen niet kunnen worden uitgevoerd met elektrische voertuigen door technische beperkingen (bijvoorbeeld vanwege laadvermogen en actieradius).

De zorgen van ondernemers gaan vooral over haalbaarheid, betaalbaarheid, laadinfrastructuur en netcongestie

Daarnaast is er bezorgdheid geuit over de oneerlijke concurrentie die zou ontstaan door buitenlandse voertuigen die niet onder de regels van de zero-emissiezone vallen, net als de gevolgen van de zone op de lokale verkeerssituatie, met name in de omgeving van Hoorn.

Met de zienswijzen en de zorgpunten die ondernemers en inwoners hebben geuit, heeft het college onderstaande wijzigingen doorgevoerd in het definitieve verkeersbesluit:

1. Uitstel van de invoeringsdatum

De oorspronkelijke invoeringsdatum van 1 juli 2026 wordt uitgesteld naar 1 januari 2027. Dit geeft ondernemers meer tijd om zich voor te bereiden op de overgang naar emissieloze voertuigen.

2. Omvang zone verkleinen

De oorspronkelijke omvang van de zero-emissiezone wordt verkleind door het uitsluiten van de wijk Kerk en Zanen en een deel van de wijk Ridderveld.

3. Verlenging van de waarschuwingsperiode

De waarschuwingsperiode wordt verlengd van 4 maanden naar 6 maanden om ondernemers voldoende gelegenheid te geven zich aan te passen en te zorgen voor een geleidelijke overgang.

4. Toegangsregeling voor emissieklasse 6 voertuigen

Bedrijven die rijden met voertuigen van emissieklasse 6 krijgen, in plaats van 1 januari 2028, nu tot 1 januari 2029 toegang tot de zone, zodat ze meer tijd krijgen voor de overstap naar emissieloze voertuigen.

5. Ontheffingenbeleid en ondersteuning voor ondernemers

De ontheffing bedrijfseconomische omstandigheden krijgt een landelijke werking zodat ondernemers die financieel in de knel komen door de overstap naar elektrische voertuigen, tijdelijk gebruik kunnen maken van een ontheffing. De aanvraag voor de ontheffing wordt vereenvoudigd en heeft een landelijke werking. Dit zorgt ervoor dat ondernemers minder administratieve lasten hebben.

6. Netcongestie en laadinfrastructuur

Het college begrijpt de zorgen over netcongestie en de beperkingen in laadinfrastructuur. Er is een ontheffing toegevoegd voor gevallen waarin elektrisch laden niet mogelijk is vanwege netbeperkingen, met een landelijke werking. Dit zorgt ervoor dat ondernemers in gebieden met beperkte ruimte op het elektriciteitsnet niet direct worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Bovenstaande wordt in deze Nota van Beantwoording nader beschreven en onderbouwd.

Het college is van mening dat de aanpassingen voor het definitieve verkeersbesluit voldoende tegemoetkomen aan de zorgen van ondernemers en inwoners, en dat ze de overgang naar de zero-emissiezone haalbaar maken zonder onredelijke financiële of praktische gevolgen. Door de hierboven genoemde punten (1 t/m 6), wordt de invoering van de zero-emissiezone aangepast om de overgang geleidelijk en financieel haalbaarder te maken voor de betrokkenen.

De wijzigingen zorgen ervoor dat de beschikbaarheid van diensten en de betaalbaarheid voor inwoners verzekerd blijven, terwijl tegelijkertijd de voordelen van de zero-emissiezone, zoals betere luchtkwaliteit, minder CO₂-uitstoot, gezondheidsvoordelen en leefomstandigheden voor de inwoners behouden blijven. De maatschappelijke baten (winst) van de zero-emissiezone, zoals minder luchtvervuiling, lagere CO₂-uitstoot en een positieve bijdrage aan de klimaatdoelen, blijven voorop staan bij de uitvoering van het beleid.



1.2 Leeswijzer

De nota van beantwoording is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2

In dit hoofdstuk vindt u een algemene toelichting over de milieueffecten, maatschappelijke kosten en baten (opbrengsten), overgangsregeling, vrijstellingen en de ontheffingen voor de zero-emissiezone.

Hoofdstuk 3

In dit hoofdstuk staat een toelichting op het ontwerp verkeersbesluit en het proces rondom de zienswijze-periode. Het ontwerp verkeersbesluit is genomen in november 2024, voordat de zienswijze periode is gestart. De zienswijzen zijn reacties die belanghebbende hebben ingediend op het ontwerp verkeersbesluit.

Hoofdstuk 4

In het vierde hoofdstuk vindt u de Nota van Beantwoording op de meest voorkomende onderwerpen uit de zienswijzen. Deze worden toegelicht met een samenvatting, een reactie van het college en een eventuele aanpassing. Het ontwerp verkeersbesluit uit november 2024 zal aangepast worden tot het definitieve verkeersbesluit.

Hoofdstuk 5

In hoofdstuk 5 vindt u de Nota van Beantwoording op de overige onderwerpen uit de zienswijzen.

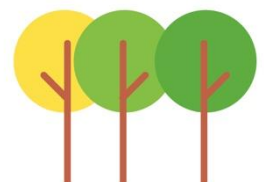
De Nota van Beantwoording heeft de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Samenvatting zienswijzen en beantwoording

In dit document zijn alle zienswijzen samengevat. Achter elke samenvatting staat de paragraaf waar u het antwoord kunt vinden op de zienswijzen. Enkele argumenten zijn slechts een aantal keer benoemd. De beantwoording hiervan is niet opgenomen in de Nota van Beantwoording, maar is te vinden in de samenvatting in bijlage 1.

Bijlage 2: Geanonimiseerde zienswijzen

In dit document zijn alle zienswijzen terug te vinden. Achter iedere zienswijze staat de datum van indienen. Sommige stukken tekst zijn zwartgelakt voor het beschermen van de privacy. Op de website overheid.nl zijn alle stukken van het ontwerp verkeersbesluit terug te vinden, zoals de onderzoeken die het ontwerp verkeersbesluit onderbouwen. Als u de stukken nog een keer wilt bekijken, kunt u deze downloaden via de website zoek.officiëlebekendmakingen.nl en te zoeken op: **2024-478013**.



2 Zero-emissiezone voor stadslogistiek

Door de groei van het aantal inwoners en de toename van internetbestellingen rijden er dagelijks steeds meer vrachtwagens en bestelauto's in steden zoals Alphen aan den Rijn, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van stadscentra onder druk zet. De uitstoot van schadelijke stoffen door deze vervoersbewegingen heeft een negatieve invloed op gezondheid, klimaat en biodiversiteit, wat de leefbaarheid, economische vitaliteit en aantrekkingskracht van het centrum en omliggende wijken vermindert. De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek kan vervuilende bedrijfs- en vrachtauto's geleidelijk uit het centrum weren, waardoor de CO₂-uitstoot vermindert en de luchtkwaliteit verbetert. Het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019, met de Klimaattafel Duurzame Mobiliteit, streeft naar vermindering van de CO₂-uitstoot van mobiliteit (23% van de totale uitstoot) en verbetering van de leefbaarheid van steden. Vanaf 1 januari 2025 voeren 30 tot 40 grote steden emissieloze stadslogistiek in, in door college en raad vastgestelde emissieloze zones.

De maatregelen zijn nodig om in 2030 de klimaatdoelstelling: "vanuit mobiliteit 55% minder CO₂-uitstoot realiseren ten opzichte van de situatie in 1990" te halen. Gemeente Alphen aan den Rijn heeft zich daarnaast aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. Samen met de Rijksoverheid, de provincies en andere gemeenten zet de gemeente zich, op basis van dit akkoord, in om 2030 minimaal 50% gezondheidswinst voor elkaar te krijgen ten opzichte van 2016. Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is om met deze gezondheidswinst te zorgen voor vijf

extra levensmaanden. Invoering van een zero-emissiezone stadslogistiek geeft hiervoor de beste resultaten.

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

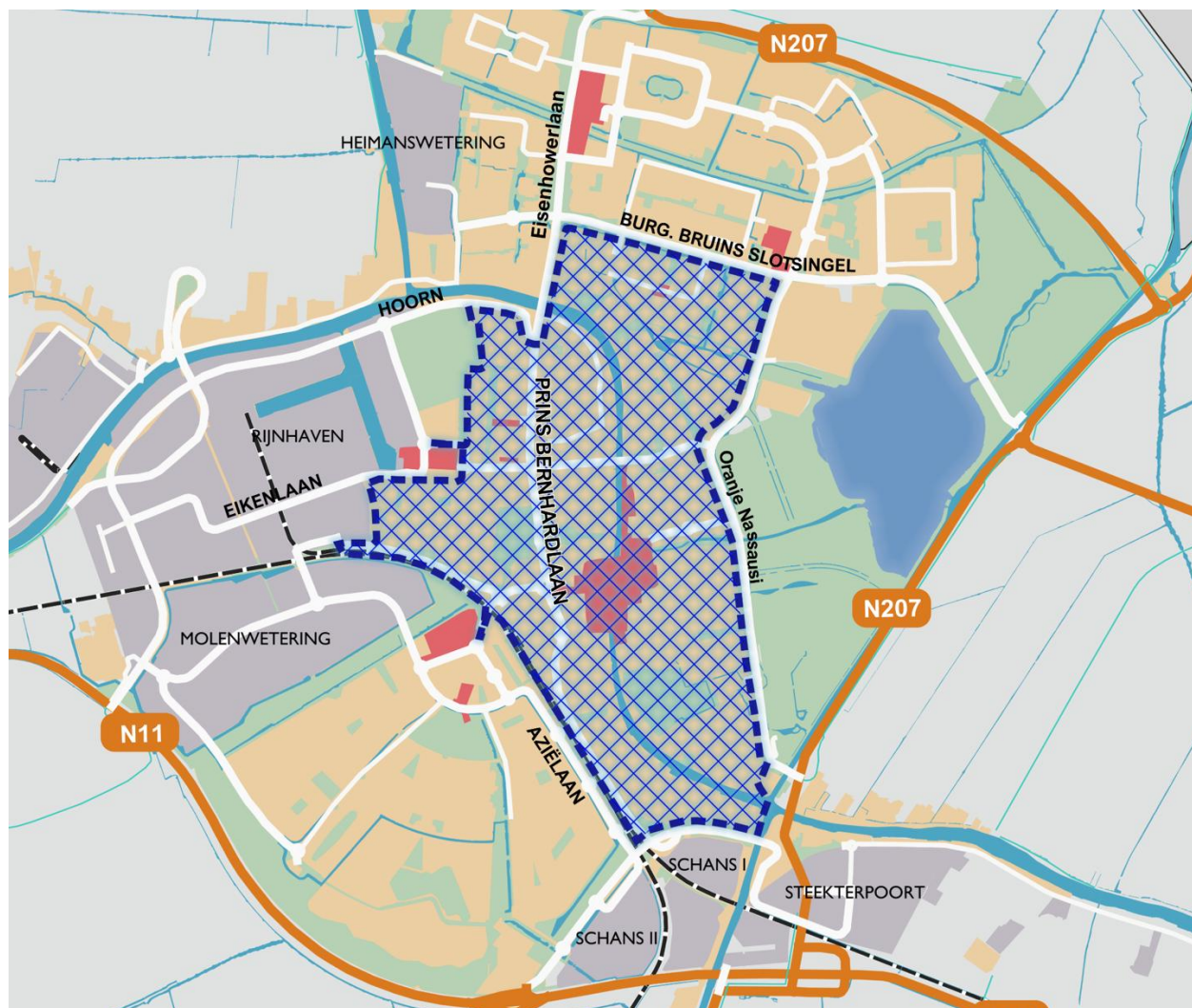


Figuur 1 Aanwijzing gemeenteraad 2022

2.1 Omvang en invoeringsdatum zone

Het ontwerp-verkeersbesluit van eind 2024 ging qua geografische omvang nog uit van de zone zoals die door de gemeenteraad in 2022 is aangewezen en op 1 juli 2026 in werking zou treden. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en de zorgvuldige belangenafweging die het college vervolgens heeft gemaakt komt het college met een voorstel tot een kleinere zone met

een invoeringsdatum van 1 januari 2027. Het college ziet dit als het meest evenwichtige alternatief dat zowel de doelstellingen van de zero-emissiezone nastreeft als tegemoetkomt aan de praktische zorgen van onze ondernemers en inwoners.

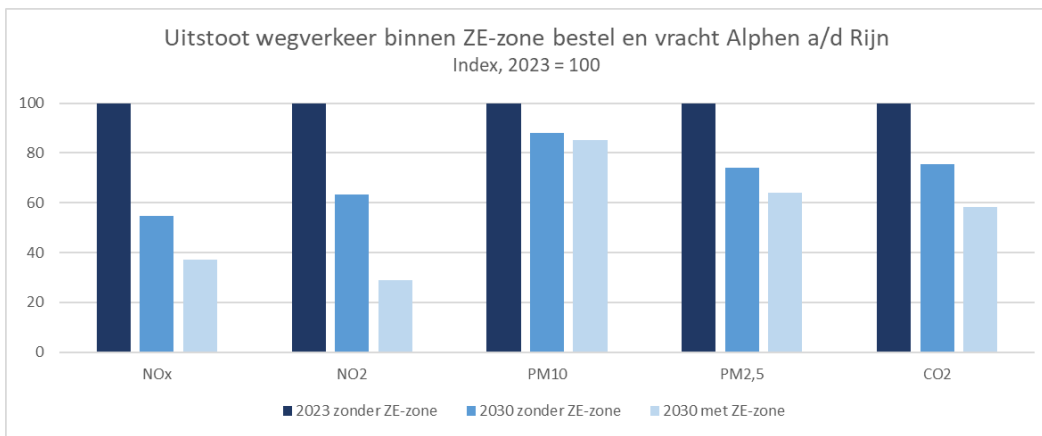


Figuur 2 Aangepaste zero-emissie zone

2.2 Milieueffecten

Doelen van de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek zijn een beter bereikbare stad, schonere lucht, minder natuurschade (of biodiversiteitsverlies) en een beter milieu (minder CO₂-uitstoot). Dit zorgt voor verbetering van de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van het centrumgebied. Schonere lucht draagt bij aan een betere gezondheid en levensverwachting van inwoners.

Door Royal Haskoning DHV zijn de effecten in beeld gebracht op de uitstoot van de luchtvervuilende stoffen: stikstof, fijnstof en CO₂. Deze waren in beeld gebracht voor de omvang van de zone zoals die eind 2024 gold. Deze effectberekeningen zijn opnieuw uitgevoerd voor de kleinere zone. Er is nog steeds een duidelijke vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen.



Figuur 3 Uit Effectonderzoek actualisatie 2025 Haskoning

Bovenstaande figuur laat zien dat de uitstoot van alle stoffen van 2023 naar 2030 afneemt. Dat is vanwege bestaand beleid en maatregelen, en afschrijving van bestaande voertuigen die vervangen worden door nieuwere voertuigen die minder uitstoten. De figuur laat verder zien dat invoering van een ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's tot een verdere afname van de uitstoot leidt. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder ZE-zone gaat het voor NO_x om 25% afname, voor NO₂ om 57%, voor PM₁₀ om 3%, voor PM_{2,5} om 15% en voor CO₂ om 23%.

Dat de effecten op PM₁₀ en PM_{2,5} uitgedrukt in ton naar verhouding kleiner zijn dan bij de andere stoffen komt doordat PM₁₀ en PM_{2,5} niet alleen uitstoot door verbranding van fossiele brandstoffen bevatten, maar ook uitstoot door slijtage aan banden, remmen en wegdek. Die slijtage-emissies nemen niet af bij invoering van een ZE-zone. Dat komt doordat voertuigen zonder verbrandingsuitstoot nog steeds wel uitstoot door slijtage aan vooral banden en wegdek veroorzaken. Bij NO_x, NO₂ en CO₂ speelt dat niet, dat gaat alleen om verbranding van uitstoot. Daardoor zijn de effecten bij die stoffen groter dan bij PM₁₀ en PM_{2,5}.

2.3 Maatschappelijke kosten en baten

Buck Consultants International (BCI) heeft de maatschappelijke kosten en baten (winst) in beeld gebracht. De invoering van de zero-emissiezone leidt tot de volgende maatschappelijke baten:

- Klimaatbaten (door CO₂-reductie)
- Gezondheidsbaten (door verbetering luchtkwaliteit NO_x, PM₁₀, en PM_{2,5})

Door de luchtkwaliteit te verbeteren wordt ook de luchtvervuiling minder (zoals minder smog en fijnstof). Dit is beter voor de gezondheid van mensen, vooral als ze last hebben van long- en hartziekten. Dit is aan de hand van milieuprijzen uit te drukken in een maatschappelijke waarde. Deze 'milieuprijs' laat zien hoeveel schade een kilo vervuilde lucht veroorzaakt en wat het kost om die schade te herstellen.

Als we minder CO₂ uitstoten bespaart dat ook op kosten als gevolg van klimaatverandering. Denk aan schade door extremer weer (heftige regenbuien, meer sterfgevallen door hittegolven en

problemen voor bossen, planten en dieren). Ook moeten door klimaatverandering meer mensen vluchten. Voor deze uitstoot wordt een milieuprijs berekend per ton CO₂.

Voor het halen van deze maatschappelijke winst, zijn er voor de invoering van de zero-emissiezone ook investeringen (kosten) nodig:

- Bedrijven en instellingen hebben kosten voor een schoner wagenpark;
- De gemeente heeft kosten voor het invoeren, in stand houden en het handhaven van de zone.

Uitkomsten van deze kosten-/batenanalyse

Ook deze maatschappelijke kosten & baten waren in beeld gebracht voor de omvang van de zone zoals die eind 2024 gold. Iedere geïnvesteerde euro levert 4,7 euro aan maatschappelijke baten op. Dit betekent dat de verwachte maatschappelijke voordelen aanzienlijk opwegen tegen de gemaakte investeringen, wat duidt op een sterke maatschappelijke business case.

Die resultaten zijn door Buck Consultants International opnieuw beschouwd voor de kleinere zone. Op basis van het verschil in geografisch oppervlak en aantal inwoners is benaderd wat dit voor effect heeft op de in 2024 berekende maatschappelijke kosten en baten. Voor de kleinere zone geldt dan dat iedere geïnvesteerde euro 3,5 euro aan maatschappelijke baten oplevert. Ook een kleinere zone is een verantwoorde maatschappelijke investering, waarbij de kosten voor het bedrijfsleven aanzienlijk afnemen.

	Grote zone	Kleine zone	Vershil
Investerings gemeente	-4,6	-4,6	=
Realisatie	2,6	2,6	
Operationele kosten	2,0	2,0	
Investering wagenpark	-17,5	-7,0	-60%
Investering wagenpark	-17,5	-7,0	
Collectieve baten	102,6	40,9	-60%
Klimaat	83,7	33,4	
Luchtkwaliteit	18,9	7,5	
MKBA Eindsaldo	80,5	29,3	-64%
<i>Kosten-baten ratio</i>	<i>4,7</i>	<i>3,5</i>	<i>-1,2</i>

Figuur 4 Uit Addendum Quickscan invoering kleinere zone door BCI

2.4 Overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen

Bij het instellen van een zero-emissiezone worden de geografische omvang en invoeringsdatum vastgesteld met een verkeersbesluit. Bij die besluitvorming horen ook de landelijk afgesproken overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen.

2.4.1 Overgangsregeling

Bij het invoeren van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's geldt een landelijk geharmoniseerde overgangsregeling. Deze overgangsregeling is tot stand gekomen in overleg met

de samenwerkingspartners van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS) die is ondertekend door de meest relevante brancheorganisaties, het ministerie en gemeentes. De overgangsregeling is gebaseerd op gangbare afschrijvingstermijnen en natuurlijke investeringsmomenten.

Bij publicatie van het ontwerp-verkeersbesluit in november 2024 met de invoeringsdatum van 1 juli 2026 gold de volgende overgangsregeling:

- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's met een datum eerste toelating van na 1-1-2025 moeten vanaf de invoeringsdatum emissieloze aandrijving hebben
- Bestelauto's met een emissieklasse 4 of lager hebben geen toegang tot de zero-emissiezones.
- Bestelauto's met een emissieklasse 5 hebben tot 1-1-2027 toegang tot de zero-emissiezones.
- Bestelauto's met een emissieklasse 6 en een Datum Eerste Toelating tot 1-1-2025 hebben tot 1-1-2028 toegang tot de zero-emissiezones.
- Euro 6 bakwagens met een Datum Eerste Toelating (DET) tussen 1-1-2017 en 31-12-2019 hebben tot 1-1-2028 toegang tot de zero-emissiezones.
- Euro 6 bakwagens met een Datum Eerste Toelating van 1-1-2020 t/m 31-12-2024, hebben tot 1-1-2030 toegang tot de zero-emissiezones.
- Euro 6 opleggertrekkers met een Datum Eerste Toelating van 1-1-2017 t/m 31-12-2024, hebben tot 1-1-2030 toegang tot de zero-emissiezones.

Voor een uitgebreid en actueel overzicht zie: www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/toegangsregels.

Verder heeft de regering op 14 maart 2025 de Tweede Kamer bij brief geïnformeerd over de gemaakte vervolgafspraken met brancheorganisaties en gemeenten over zero-emissiezones. In aanvulling op de bestaande overgangsregeling heeft het Rijk de afspraak gemaakt om de overgangsregeling voor emissieklasse 6 bestelauto's met een jaar te verlengen tot 1 januari 2029.

De nieuwe invoeringsdatum van 1 januari 2027 betekent dat direct ook bestelauto's met emissieklasse 5 geen toegang meer hebben.

2.4.2 Vrijstellingen

Daarnaast geldt er op grond van landelijke regelgeving een aantal vrijstellingen voor bijzondere voertuigen tot 1-1-2030. Bestelauto's zijn vrijgesteld wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) en wanneer het rolstoeltoegankelijke voertuigen betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.

Vrachtauto's (Toegestane maximale massa voertuig > 3.500kg) zijn vrijgesteld wanneer ze ouder zijn dan 40 jaar (oldtimers) of wanneer het vrachtauto's betreft met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of een aanduiding speciale doeleinden SB of SF tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating. In de toelichting op het 'Tijdelijk besluit zero-emissiezones' wordt verder aangegeven dat de lijst met bijzondere voertuigen bij een volgende wijziging van het RVV 1990 of in het ontheffingenbeleid wordt uitgebreid, als blijkt dat aanvullende vrijstellingen of ontheffingen voor specifieke voertuigen nodig zijn.

2.4.3 Ontheffingen

Met het verkeersbesluit wordt door het college ook een ontheffingenbeleid vastgesteld. Dit ontheffingenbeleid is landelijk geharmoniseerd en ontheffingen kunnen landelijk bij het RDW worden aangevraagd op de website rdw.nl/ontheffing-zero-emissie/aanvragen, een centraal loket voor alle gemeenten en ondernemers. Het voorgenomen ontheffingenbeleid is daarom ook op 13 november 2024 gepubliceerd met daarin de volgende ontheffingsmogelijkheden:

- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig
- Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot en met 12 jaar oud
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto
- Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn
- Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's
- Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast
- Dagontheffing voor bedrijfsauto's
- Dagontheffing voor vrachtauto's
- Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden
- Afwijkingsbevoegdheid (hardheidsclausule)

Ondernemers die bijvoorbeeld financieel in de problemen dreigen te komen als gevolg van de aanschaf van een elektrisch voertuig, kunnen een ontheffing krijgen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden. Hier wordt aan voldaan als op objectieve gronden ernstig getwijfeld kan worden aan de levensvatbaarheid van de onderneming, mede gelet op het kunnen doen van noodzakelijke investeringen door die onderneming.

Verder zijn er ontheffingsmogelijkheden voor voertuigen die nog niet emissieloos beschikbaar of (nog) niet tijdig leverbaar zijn. Er zijn ontheffingen voor kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een hefvermogen van 35 tonmeter tot ze de leeftijd van 13 jaar hebben bereikt, gerekend vanaf de datum eerste toelating.

Ondernemers die maar zelden in de zone hoeven te zijn, worden geholpen met een dagontheffing. Per voertuig kunnen (per gemeente) ieder kalenderjaar 12 dagontheffingen worden aangevraagd die 30 uur gelden.

In de hierboven genoemde [Tweede Kamerbrief](#) is tussen het Rijk en de gemeenten ook overeenstemming bereikt over het vereenvoudigen en landelijk laten werken van de ontheffingen 'bedrijfseconomische omstandigheden' en de ontheffing 'onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat een verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd' (kortweg: netcongestie). Beide ontheffingen zijn in het tweede kwartaal van 2025 uitgewerkt in een geactualiseerd ontheffingenbeleid. Naast de vereenvoudiging betekent dit dat een ontheffing vanwege

netcongestie of bedrijfseconomische omstandigheden een landelijke werking krijgt, in plaats van de huidige praktijk (lokale werking).

Met maatregelen en ontheffingsmogelijkheden worden nadelige gevolgen zo veel mogelijk weggenomen

Het college meent dat met deze maatregelen en uitbreiding van de ontheffingsmogelijkheden een evenwichtig pakket is samengesteld, waarmee de nadelige gevolgen voor ondernemers zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarnaast blijft het altijd mogelijk om een ontheffing op basis van de afwijkingsbevoegdheid van het college aan te vragen (hardheidsclausule) als er sprake is van een uitzonderlijk schrijnende situatie die vooraf niet is voorzien en waarbij er geen alternatieven zijn.

Ondernemers die niet willen of kunnen investeren in een emissieloos voertuig kunnen verkennen of een ander logistiek concept bij hen past. Hierbij kan gedacht worden aan een aanbieder die het transport emissievrij kan verzorgen, bijvoorbeeld via een hub. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of er een geschikt alternatief is, en zo ja, welk alternatief dit is. Het college adviseert indieners met een leasecontract dat op 1 januari 2027 nog niet is afgelopen contact op te nemen met hun leasemaatschappij. Leasemaatschappijen zijn op de hoogte van de zero-emissiezones die in Nederland worden ingevoerd.

Ten aanzien van ondernemers die in de zienswijze hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en/of gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, wijst het college op de mogelijkheid om kosteloos en vrijblijvend gebruik te maken van de diensten van de logistiek adviseur die de gemeente ter beschikking stelt. Deze adviseur is in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer. Via de gemeentelijke website staat beschreven hoe een ondernemer een afspraak kan inplannen met de logistieke adviseur (alphenaandenrijn.nl/ondernemen/zero-emissiezone). Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies.

Ondernemers die ontheffing wensen aan te vragen kunnen dit doen op de landelijke website van de RDW via rdw.nl/ontheffing-zero-emissie/aanvragen. Tot slot is er veel informatie beschikbaar voor de overstap naar een elektrische bestel- of vrachtauto op de website opwegnaarzes.nl. Speciaal om mkb'ers en zzp'ers te helpen en te inspireren is er de website doehetzero.nl ingericht.

Ondersteuning



Het Rijk heeft een subsidieregeling voor advies en realisatie van private laadinfra voor elektrische voertuigen (rvo.nl/subsidies-financiering/laadinfrastructuur/sprila-aanschaf). Deze landelijke subsidieregelingen heeft ook oog voor kleine ondernemers door aan hen een hoger subsidiebedrag uit te keren.

Naast subsidiëring kunnen ondernemers ook gebruik maken van regelingen die erop zijn gericht om de financiering van zero-emissie voertuigen makkelijker te maken, bijvoorbeeld via borg- en/of garantstelling of door het verstrekken van zachte leningen. Een voorbeeld hiervan is de regeling Groenprojecten (zie [Subsidie- en financieringswijzer | RVO.nl](#)).

Met een subsidieregeling stimuleert het Rijk de overgang naar een elektrisch vrachtwagenpark

Voor het stimuleren van de overgang naar een elektrisch vrachtautowagenpark, heeft het Rijk sinds 2022 een subsidieregeling. Inmiddels (stand ultimo 2024) zijn hiermee 2.000 vrachtwagens gesubsidieerd. Op 30 september 2025 volgt een tweede openstellingsronde voor ondernemers (budget 30 miljoen). (zie <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/aanzet>)

Om grootverbruikers te ondersteunen hun elektriciteitsverbruik te flexibiliseren en daarmee effecten van netcongestie voor afname te verminderen werkt het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) aan een landelijke [regeling](#) voor bedrijven die flexibiliteitsmaatregelen willen onderzoeken en implementeren.

Medio 2026 voert het Rijk het systeem van betalen per kilometer voor vrachtwagens in (zie website: [vrachtwagenheffing.nl](#)). Doordat het systeem vrachtwagens die minder uitstoten bevordert zal dit ook een belangrijke stimulans zijn in de verduurzaming van het vrachtauto wagenpark. Het netto voordeel van elektrisch rijden ten opzichte van diesel bedraagt ongeveer 10 cent per kilometer. Dit is zonder de mogelijkheden van Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE), die het kostenvoordeel verder kunnen verbeteren.

3 Ontwerp-verkeersbesluit en inspraak

3.1 Verkeersbesluit

De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft in 2022 besloten tot het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek. Doel van de zero-emissiezone is het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid, en de uitstoot van CO₂ tegen te gaan. Het ontwerp-verkeersbesluit bepaalde dat deze zone per 1 juli 2026 in werking zou treden. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen stelt het college voor de zone te verkleinen en de invoeringsdatum uit te stellen naar 1 januari 2027.

3.2 Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Voor de invoering van een zero-emissiezone zijn op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 verkeersbesluiten vereist. Het college is op grond van artikel 18, eerste lid, sub d. van deze wet bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

Het college heeft ervoor gekozen om dit te doen op basis van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Deze uitgebreide procedure stelt de gemeente in staat het besluitvormingsproces zorgvuldig te doorlopen. Aan de hand van ontvangen zienswijzen kan vooraf een inventarisatie van de belangen plaatsvinden, waarna een goede belangenafweging kan worden gemaakt ten behoeve van de definitieve besluitvorming.

Alle betrokken doelgroepen zijn bij publicatie van het ontwerp-verkeersbesluit zo gericht mogelijk geïnformeerd over de invoering van de zero-emissiezone, en worden daarmee ook in staat gesteld een zienswijze in te dienen. Dit betreft in ieder geval ondernemers en particulieren in de stad die zelf een voertuig bezitten, maar ook ondernemers binnen de zone zonder een eigen voertuig, en leveranciers en voertuigeigenaren van buiten de stad. Allen zijn onderdeel van de grote groep die gevolgen van de maatregelen ondervindt. In deze nota van beantwoording zijn deze zienswijzen gebundeld en voorzien van een reactie van het college.

3.3 Inspraak

Het ontwerp-verkeersbesluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 13 november 2024 gepubliceerd in het gemeenteblad 2024, 484553. Vanaf genoemde datum kon iedereen 6 weken lang een reactie geven op het voorgenomen besluit door het indienen van een zienswijze.

Deze zienswijze kon schriftelijk worden gegeven via internetformulieren, brieven en mails en persoonlijk/mondeling tijdens inloopavonden. Er zijn 131 zienswijzen ingediend.

3.4 Communicatie

Voorafgaand aan de publicatie van het ontwerp verkeersbesluiten is er op verschillende wijzen zowel landelijk als lokaal, gecommuniceerd over de maatregelen en lokaal ook over de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Dit betreft in ieder geval het volgende:

- Brede landelijke campagne op de zero-emissiezones via het platform doehetzero.nl en de website opwegnaarzes.nl.
- Brieven vanuit de RDW richting de verschillende groepen van eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen die straks niet meer in de zero-emissiezones toegestaan zijn.
- Brief aan alle ondernemers en bedrijven in gemeente Alphen aan den Rijn.
- Periodiek bijgewerkte webpagina alphenaaandenrijn.nl/zes op de plannen voor de zero-emissiezone en milieuzone.
- Verspreiden van flyers, folders en brochures in de binnenstad, bij bouwmarkten en garagebedrijven.
- Organisatie informatiebijeenkomsten door de gemeente in november en december 2024.
- Brieven naar eigenaren van oudere bedrijfswagens (euro 5, 4 en lager).
- Gesprekken met diverse ondernemersverenigingen (waaronder VOA, VOC, CVCA).
- Berichten op de social media platforms waarop de gemeente communiceert.
- Artikelen in lokale nieuwsbladen en andere lokale (digitale) media.



4 Kernpunten zienswijzen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de kernpunten (rode draad) uit de zienswijzen door het college beschreven, van een reactie voorzien en waar het college dat gerechtvaardigd acht wijzigingen aan de zone aangebracht. Deze wijzigingen hebben betrekking op de omvang, invoeringsdatum, waarschuwingsperiode, de overgangsregeling en ontheffingen.

Veel zienswijzen betreffen zorgen om en vragen over de eigen en persoonlijke situatie. Daarom wil het college benadrukken dat ondernemers die in de zienswijze ook hun persoonlijke situatie hebben toegelicht en/of gevraagd hebben om hulp of om een ontheffing, kosteloos en vrijblijvend gebruik kunnen maken van de diensten van de logistiek adviseur die de gemeente ter beschikking stelt. Deze adviseur is in staat ondernemers te helpen met de overstap naar uitstootvrij vervoer, de overgangsregeling en de ontheffingsmogelijkheden. Via de gemeentelijke website staat beschreven hoe een ondernemer een afspraak kan inplannen met de logistieke adviseur (zie website: alphenaandenrijn.nl/zes). Ook kunnen garages, dealers of leasemaatschappijen helpen met advies.

4.2 Wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn door het college de volgende wijzigingen aangebracht en aanpassingen doorgevoerd voor het definitieve verkeersbesluit:

- Wijziging van de omvang van de zone: de wijk Kerk en Zanen en een deel van de wijk Ridderveld worden buiten de zone gelaten. Zie figuur 2.
- Verlengen voorbereidingstijd:
 - Invoeringsdatum wordt 1 januari 2027 (was 1 juli 2026);
 - De waarschuwingsperiode vanaf de invoeringsdatum wordt verruimd naar 6 maanden (was 4 maanden).
- Emissieklasse 6 bedrijfswagens hebben toegang tot 1 januari 2029 (was 1 januari 2028).
- Ontheffing in verband met netcongestie (landelijke werking).
- Landelijke werking bedrijfseconomische omstandigheden (vereenvoudiging aanvraag en geen lokale ontheffing meer).

De aanpassingen in de beleidsregels (ontheffingenbeleid) worden afzonderlijk op een later moment (landelijk afgestemd) doorgevoerd en door het college vastgesteld bij het definitieve verkeersbesluit.

4.3 Haalbaarheid voor ondernemers

4.3.1 Inspraakreacties samengevat

Ondernemers, en dan vooral kleine bedrijven en eenmanszaken, uiten met hun zienswijzen zorgen over de haalbaarheid van de overstap naar emissieloze voertuigen. Deze zienswijzen kunnen als volgt worden samengevat: Ondernemers kunnen het niet betalen om over te gaan op duurdere elektrische/nieuwe voertuigen. Met deze regeling wordt het onmogelijk om te blijven ondernemen.

"Voor mij als startende ondernemer is het onmogelijk om de kosten te dragen voor zo een zware ingreep."

4.3.2 Reactie

Het college vindt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar (moeten) zijn. Het college is zich ervan bewust dat de investeringen in nul-emissie voertuigen nu nog hoger kunnen liggen dan voor soortgelijke dieselbestelauto's. Deze meerkosten op de investering zijn per 1 januari 2025 fors gedaald door het afschaffen van de bpm-vrijstelling op diesel bestelwagens. Het is realistisch te verwachten dat de komende jaren het verschil in investeringskosten nog verder afneemt en/of heel klein wordt. Daar staat tegenover dat de gebruikskosten van nul-emissie voertuigen lager zijn, waardoor (eventuele) meerkosten van de investering zich in de afschrijvingsperiode (gebruikelijk 5–8 jaar) terug kunnen verdienen. Dit komt vooral door het lagere energieverbruik en minder frequente onderhoudskosten. De mate waarin de hogere investeringskosten worden terugverdiend verschilt per ondernemer en het gebruik. Aanvullend kan een ondernemer gebruikmaken van de eerdergenoemde ondersteuningsmogelijkheden vanuit de rijksoverheid.

Het is voor het college ook duidelijk dat voor een groep ondernemers die rijdt in afgeschreven of waardeverloste bestelauto's, er situaties zijn waarbij er geen gunstige berekening is te maken op basis van de lagere gebruikskosten voor nieuwe nul-emissievoertuigen. Er is wel een trend te zien van een groeiende tweedehands markt voor elektrische bestelauto's die de komende jaren doorzet. Zeker voor ondernemers die een beperkt aantal kilometers per jaar rijden of korte ritafstanden hebben, is dit inmiddels een haalbare optie. Om de overstap naar emissieloos vervoer haalbaar te maken geldt er een overgangsregeling en stelt het college het ontheffingenbeleid vast om ondernemers te ondersteunen.

Er is onder andere een ontheffing door bedrijfseconomische omstandigheden mogelijk voor ondernemers die (aantoonbaar) financieel in de knel dreigen te komen door de overstap naar emissieloze voertuigen. Deze ontheffing krijgt een landelijke werking waardoor de ontheffing in alle zero-emissiezones geldt. Verder blijft het in uitzonderlijke en schrijnende situaties die

niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid, mogelijk om een beroep te doen op de hardheidsclausule.

4.3.3 Aanpassingen

Bij het opstellen van het ontwerp-verkeersbesluit golden de volgende uitgangspunten:

- Invoering van de zone op 1 juli 2026;
- Waarschuwingperiode van 4 maanden waarin niet beboet wordt;
- Bestelwagens tot en met emissieklasse 5 vanaf 1 juli 2026 niet meer toegelaten (plus een waarschuwingperiode van 4 maanden);
- Bestelwagens tot en met emissieklasse 6 vanaf 1 januari 2028 niet meer toegelaten.

Om ondernemers meer tijd te geven om zich voor te bereiden, en omdat de kans groot is dat de meerkosten op de investering tussen een diesel bedrijfswagen en de elektrische variant de komende jaren verder daalt en zo goed als nul wordt, heeft het college de volgende aanpassingen van het verkeersbesluit gedaan:

- Invoeringsdatum 1 januari 2027;
- Waarschuwingperiode 6 maanden;
- Overgangsregeling voor emissieklasse 6: tot en met 1 januari 2029 toegang.

Deze aanpassingen hebben vooral effect op kleinere bedrijven en eenmanszaken die gebruik maken van bestelauto's en dieselbussen (N1). Voor voertuigen tot en met emissieklasse 5 of lager wordt twee maanden langer gewaarschuwd, tot 1 juli 2027, voordat wordt beboet. Emissieklasse 6 krijgt een jaar langer toegang, tot 1 januari 2029. Dit geldt zolang die voertuigen vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet.

4.4 Dienstverlening aan inwoners

4.4.1 Inspraakreacties samengevat

In de ingediende zienswijzen staan zorgen over de haalbaarheid voor inwoners. Het gaat dan om zorgen over de betaalbaarheid en beschikbaarheid van dienstverlening binnen de zero-emissiezone, door de overgang naar emissieloos transport.

"Ook ben ik tegen de zone omdat privé inhuur van vaklui veel duurder zal gaan worden, zoals bijvoorbeeld een cv-monteur of dakdekker."

4.4.2 Reactie

Het college is van mening dat de betaalbaarheid en beschikbaarheid van diensten aan inwoners niet onder druk mogen komen te staan. De zorgen van inwoners over hogere kosten en minder beschikbaarheid van vakmensen zijn begrijpelijk, maar (deels) onterecht.

Op korte termijn worden sommige ondernemers geconfronteerd om eerder dan voorzien te investeren in bedrijfswagens. Dat kan een reden zijn voor een tariefsverhoging. Daar staan lagere gebruikskosten van een elektrische bedrijfswagen tegenover.

De overstap naar een zero-emissievoertuig brengt voor ondernemers op dit moment misschien nog hogere investeringskosten met zich mee dan een dieselvariant en deze kosten moeten worden terugverdiend. Hoewel de aanschafprijs hoger is, hebben elektrische voertuigen lagere gebruikskosten (zoals brandstof en onderhoud).

Daarnaast begrijpt het college dat zelfstandige vakmensen met beperkte financiële middelen niet altijd direct kunnen investeren in een nieuw elektrisch voertuig. Dit kan hun werkzaamheden binnen de zone moeilijker maken. Voor ondernemers voor wie de investering niet haalbaar is, is er een overgangsregeling en zijn er vrijstellingen of ontheffingen mogelijk. Dit voorkomt dat zij per direct gedwongen worden om een zero-emissievoertuig aan te schaffen en geeft ze tijd om de overstap geleidelijk te maken.

In samenhang met de betaalbaarheid is een andere zorg van indieners de beschikbaarheid van dienstverlening, bijvoorbeeld omdat bepaalde type dienstverlening op dit moment nog niet zero-emissie uitvoerbaar is vanwege de beperkingen van de batterij-techniek. In het ontheffingenbeleid heeft het college hierin voorzien. Als ondernemers een voertuig (eventueel in combinatie met een aanhanger) gebruiken dat emissieloos nog niet beschikbaar is, kan ontheffing worden verleend. Ondernemers die bijvoorbeeld voor bestelauto's meer dan >2500kg trekvermogen nodig hebben, of meer dan 1.600kg laadvermogen kunnen op dit moment ontheffing aanvragen. Dit biedt met name ondernemers in de hovenierssector, bouw en ambachts- en vaklieden een oplossing om de investering in een elektrisch voertuig uit te stellen totdat de technische specificaties toereikend zijn voor hun bedrijfsvoering. De drempelwaarden die van toepassing zijn volgen de technische ontwikkelingen in de voertuigmarkt en worden 2-jaarlijks herzien en gepubliceerd op de website van het zero-emissieloket ([Ontheffingen niet-uitstootvrije bestelauto tot 3500 kg | RDW](#))

Wat verder bijdraagt aan zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van elektrische bestelwagens, is de aanpassing van het Reglement rijbewijzen. Met dit voorstel van het Rijk is het mogelijk om zwaardere voertuigen met een regulier rijbewijs B te besturen. Het gaat hierbij uitsluitend om duurzame voertuigen die op een andere manier worden aangedreven, en dan vooral door een elektrische aandrijving. Het voertuig mag maximaal 4.250 kilogram wegen. De 750 kilogram extra gewicht dat deze elektrische voertuigen mogen wegen, kan worden gebruikt om meer batterijcapaciteit en/of laadvermogen toe te voegen aan de voertuigen. Daardoor verbetert de kwaliteit van het aanbod batterij-elektrische bestelvoertuigen in het zware (/grote) bestelwagensegment flink (zie <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/vrijstelling-rijbewijs-c>).

Het college ziet in de overgangsregeling, de vrijstellingen en het ontheffingenbeleid ruim voldoende mogelijkheden voor ondernemers om hun bedrijfsvoering voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, zonder grote negatieve gevolgen voor de stad en haar inwoners en ondernemers. Het college lijkt het dan ook onwaarschijnlijk dat aannemers, loodgieters, timmerlui of andere dienstverleners geen werkzaamheden meer in de zone kunnen uitvoeren. Daarnaast wordt opgemerkt dat een branchevereniging als Techniek Nederland al sinds 2020 haar leden informeert over de zero-emissiezone, onder meer met brochures, inspirerende voorbeelden en deelname aan onderzoeks-, pilot- en demonstratietrajecten.

Mogelijk passen ondernemers hun bedrijfsvoering aan op de nieuwe omstandigheden. Sommige ondernemers kiezen er wellicht voor om bepaalde diensten niet meer aan te bieden binnen de zero-emissiezone. Dit biedt nieuwe kansen voor andere ondernemers om juist wel te investeren in zero-emissievervoer om de markt in deze zone te bedienen.

4.4.3 Aanpassingen

Het college verwacht dat de komende jaren de meerkosten op de investering tussen een diesel en elektrische variant voor bedrijfswagens zo goed als verdwijnen en er geen financieel nadeel voor klanten meer is. Als voor het kostenaspect wordt gekeken naar de totale gebruikskosten van de investering (TCO: Total Cost of Ownership) dan ligt het in de lijn der verwachting dat de TCO voor elektrische bestelwagens zelfs positiever wordt dan diesel. Dit zou betekenen dat ondernemers die diensten in Alphen aan den Rijn aanbieden, met zero-emissie materieel zelfs voordeliger kunnen werken dan (concurrentie)collega's met dieselmaterieel. Dit geldt in veel gevallen nu al als 'nieuw-elektrisch' met 'nieuw-diesel' wordt vergeleken (zie de TCO vergelijkingtool: welkebestelbus.nl), maar op termijn ook steeds meer voor de tweedehands markt.

Verder wijst het college op een nieuw onderzoek van onderzoeksbureau Panteia: 'Verkenning doorberekening investeringen ZE-logistiek aan consumenten', dat in opdracht van het Ministerie van I&W is opgesteld voor het eventueel doorberekenen van investeringen in zero-emissie voertuigen aan de consument. Het onderzoek concludeert: "tot 2030 is het effect van de tot dan toe beperkte extra investeringen in zero-emissievervoer op de prijs van consumentenproducten nog gering. Maar ook na die tijd blijft het effect hiervan hoogst-waarschijnlijk marginaal. Dat komt doordat het transport over de hele linie duurder wordt, dus ook voor vervoer met dieseltrucks...".

Om toch het risico op een eventueel financieel nadeel zo klein mogelijk te maken gelden ook voor deze zorgen de volgende aanpassingen:

- Invoeringsdatum wordt 1 januari 2027;
- Waarschuwingperiode verruimen naar 6 maanden;

- Overgangsregeling voor emissieklasse 6: tot en met 1 januari 2029 toegang (was 1 januari 2028).

4.5 Buitenlandse voertuigen

4.5.1 Inspraakreacties samengevat

Een veel gelezen zorg en punt van kritiek is dat de regels van de zero-emissiezone niet zouden gelden voor buitenlandse voertuigen. Dit leidt dan tot oneerlijke concurrentie en verlies aan arbeidsplaatsen.

"Het zorgt voor oneerlijke concurrentie: buitenlandse kentekens of boten/vliegtuigen worden niet tegengehouden."

4.5.2 Reactie

Het college deelt deze zorg. Allereerst is het belangrijk om te vermelden dat de regels voor iedereen gelden: ook voor buitenlandse voertuigen. Handhaving van de regels vindt vooral plaats met zogenaamde ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition). Door de camera's geregistreerde kentekens worden getoetst bij de RDW. Wanneer bedrijfswagens volgens de gegevens van de RDW niet uitstootvrij zijn en geen ontheffing of vrijstelling hebben, volgt een boete via de CJIB. Het RDW heeft geen toegang tot de voertuig- en eigendomsinformatie van die buitenlandse voertuigen en kunnen op deze manier niet automatisch worden beboet. Van buitenlandse kentekens kan dus niet automatisch worden vastgesteld of het voertuig in overtreding is. Dit komt door gebrek aan Europese regelgeving. Het is absoluut onwenselijk dat niet alle bedrijfswagens op dezelfde manier kunnen worden gehandhaafd. Er zou geen verschil mogen zijn.

Samen met de andere gemeentes zijn deze zorgen hierover verschillende keren onder de aandacht gebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie is zich bewust van de handhavingsproblematiek en lobbyt samen met Rotterdam en andere Nederlandse en buitenlandse steden voor EU-regelgeving voor toegang tot de gegevens van buitenlandse registratie-autoriteiten. Bij gebrek aan Europese regelgeving is het verder mogelijk dat Nederland aan de andere kant (bilateraal) met landen afspraken maakt via EUCARIS. Met België zijn hiervoor nu afspraken gemaakt die op dit moment worden ingevoerd. Belgische voertuigen kunnen naar verwachting dus op dezelfde manier als Nederlandse kentekens worden behandeld. Met Polen lopen hierover ook gesprekken. Het college volgt deze ontwikkelingen door deelname aan de landelijke Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

Het college verwacht verder niet dat het voor onze gemeente om grote aantallen overtreders gaat en dit de arbeidsmarkt en concurrentiepositie zal verstoren. Hierbij overweegt het college ook dat van digitale handhavingsmiddelen alleen gebruik mag worden gemaakt als er een

evenwicht is met handhaving op straat (fysiek). Digitale handhavingsmiddelen mogen niet leiden tot stoppen met fysiek handhaven. Handhaving op buitenlandse voertuigen blijft dus mogelijk.

4.5.3 Aanpassingen

Op dit onderdeel van de zienswijzen doet het college geen aanpassingen. Eventueel kan in de handhavingsaanpak na invoering van de zone worden overwogen om boa's speciaal hierop in te zetten. Handmatig handhaven door boa's is echter erg arbeidsintensief en levert daardoor minder op dan geautomatiseerd handhaven. Bovendien hebben de gemeentelijke boa's veel andere handhavingstaken en is de beschikbare capaciteit beperkt.

4.6 Laadinfrastructuur en netcongestie

4.6.1 Inspraakreacties samengevat

Beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur en beperkingen door netcongestie zijn veel gelezen zorgen in de zienswijzen.

"Bovendien zijn er totaal geen laadpalen aanwezig in de straat."

4.6.2 Reactie

Het college begrijpt de zorgen over de toekomstige beschikbaarheid van laadpalen en de gevolgen van netcongestie op de uitrol van laadinfrastructuur. Er zijn volop oplossingen in ontwikkeling om de groeiende vraag naar laadcapaciteit voor elektrische voertuigen in de gemeente op te vangen. De gemeente blijft zich inzetten voor een toekomstbestendig netwerk van laadpalen en snellaadpunten, en er is zeker aandacht voor mogelijke uitdagingen op het gebied van netcapaciteit.

Regulier laden

Met het aanpassen van de plankaart voor publieke laadpalen en het toevoegen van de Snellaadvisie aan de Integrale Visie op Laadinfrastructuur, wil gemeente Alphen aan den Rijn inspelen op de komende ontwikkelingen op laadinfrastructuur en de toenemende vraag naar (snel)laadpalen.

Op dit moment is er in de gemeente een dekkend netwerk van publieke (semi-)reguliere laadpalen dat goed aansluit op de huidige vraag naar publiek laden.

In gemeente Alphen aan den Rijn waren eind 2024 in totaal 522 (semi)publieke reguliere laadpalen beschikbaar, elk met twee laadpunten. In totaal waren er eind 2024 dus 1.044 openbare laadpunten aanwezig. De laadpalen zijn bedoeld voor publiek gebruik. In principe kan iedereen dus gebruik maken van de laadpalen. Het plaatsen van extra laadpalen gebeurt

nu op basis van aanvragen door bewoners en ondernemers en analyses van de bezettingsgraad van de bestaande laadpalen. We plaatsen alleen extra laadpalen als de bestaande laadpalen in een buurt al veel worden gebruikt, om ervoor te zorgen dat er ook genoeg parkeermogelijkheden voor niet-elektrische voertuigen zijn.

Op de komende groei van elektrisch rijden zijn we goed voorbereid met onze plankaart waarop de al gecontroleerde, geschikte locaties voor openbare laadpalen staan. Kortgeleden is op basis van verwachte cijfers ook een vernieuwde versie gemaakt van de plankaart laadpalen tot en met 2028 om vooraf in te spelen op de groeiende vraag naar toekomstige laadmogelijkheden. Aanvragen van een laadpaal kan via de gemeentelijke website alphenaandenrijn.nl/laadpaal. Op de website staan ook de voorwaarden. Zo zorgen we ervoor dat er genoeg laadplekken zijn. Daarnaast kijken we goed naar de plek waar laadpalen komen te staan, zodat deze zo goed mogelijk worden ingepast in de openbare ruimte. We proberen ook andere vormen van laden uit, zoals de mogelijkheid om vanuit huis te kunnen laden (proefproject kabelgoot).

Snelladen

In gemeente Alphen aan den Rijn hebben we op dit moment elf (semi)publieke snelladers en zouden we volgens de verwachting voor 2030 naar 142 locaties moeten doorgroeien. Snelladen is vooral nuttig voor bedrijven en organisaties met eigen terrein, op depots en openbaar snelladen bij tankstations (verzorgingsplaatsen langs snelweg en truckparkings) of winkelcentra. De gemeente helpt bedrijven door met ze mee te denken en te kijken waar nog ruimte is op het stroomnet. Daarnaast onderzoeken we of er ruimte beschikbaar is waar we snelladers in het openbaar gebied kunnen plaatsen. Ook hiervoor hebben we een plankaart met geschikte locaties opgesteld, opgenomen in de gemeentelijke snellaadvisie.

We werken ook samen met andere organisaties, zoals het landelijke programma Logistiek Laden, om ervoor te zorgen dat er ook genoeg laadplekken zijn voor vrachtauto's en ander logistiek vervoer.

Netcongestie

Op dit moment ondervindt de installatie van reguliere laadpalen (AC-laders) **geen hinder** door netcongestie en worden aanvragen voor laadpalen zonder problemen verwerkt. De gemeente heeft de plankaart voor publieke laadinfrastructuur bijgewerkt en voorziet de komende jaren in een uitbreiding van 200 tot 250 oplaadpunten, wat de vraag naar laadlocaties ondersteunt. De uitrol blijft op basis van actuele vraag plaatvinden; deze uitbreidingen blijven daarmee de komende jaren in lijn met de toenemende vraag van zowel bewoners als bedrijven. Bij deze groeiende behoefte is rekening gehouden met de overgang naar zero-emissie stadslogistiek.

Bij snelladers (DC-laders) kan er echter sprake zijn van netcongestie, wat de uitrol tijdelijk kan vertragen. Het verkrijgen van de benodigde aansluitingen kan in sommige gebieden van

de gemeente moeilijk zijn door beperkte ruimte op het elektriciteitsnet, met name in Alphen-West en Alphen-Centrum. De gemeente werkt samen met netbeheerders om tijdelijke oplossingen te zoeken en snelladers te plaatsen op locaties met beschikbare capaciteit. Tot die tijd kunnen snelladers vooral worden ontwikkeld op plekken waar al een stroomaansluiting is en waar nog ruimte over is op het netwerk.

4.6.3 Aanpassingen

Ondanks dat de gemeente zich proactief en hard inzet voor een voldoende aanbod aan laadinfrastructuur, is niet uit te sluiten dat er gevallen zijn waarin elektrisch laden onmogelijk blijkt te zijn. Netcongestie kan een rol spelen in de verduurzaming van wagenparken. Het college voegt daarom de ontheffing toe aan het ontheffingenbeleid, in het geval dat elektrisch laden niet mogelijk is door beperkingen door netcongestie.

Deze ontheffing krijgt een landelijke werking, volgens de gemaakte bestuurlijke afspraken tussen het Rijk en gemeenten (zie [tweedekamer.nl](https://www.tweedekamer.nl) en zoek op [2025D11073](#)). Een aanvraag van een Alphense ondernemer geldt daardoor, bij goedkeuring, in alle zero-emissiezones.

4.7 Omrijdeffecten buiten de zone

4.7.1 Inspraakreacties samengevat

Met name vanuit bewoners in de omgeving van Hoorn zijn zienswijzen ontvangen met zorgen over verkeersoverlast en de lokale luchtkwaliteit als gevolg van de zero-emissiezone.

**"De grens ligt op de Hoorn, die al overbelast is;
meer omrijdend verkeer vergroot de file en fijnstof juist."**

4.7.2 Reactie

Uit onderzoek blijkt dat door de zero-emissiezone de uitstoot van het wegverkeer in heel Alphen aan den Rijn afneemt voor alle onderzochte stoffen. Dit zorgt voor een totale verbetering van de luchtkwaliteit in Alphen aan den Rijn.

Verkeer dat niet binnen de zero-emissiezone hoeft te zijn, kan ervoor kiezen om de zone heen te rijden om zo de toelatingseisen te ontwijken. Dit zorgt binnen de zone voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Buiten de zone kunnen deze omrijdeffecten op bepaalde locaties de positieve uitstralingseffecten van de zone tenietdoen. Als dit omrijdeffect optreedt is die naar verwachting het meest merkbaar in de gebieden bij Hoorn, Burgemeester Bruins Slotsingel en de Aziëlaan. Ondanks dit verbetert de totale luchtkwaliteit bij de Burgemeester Bruins Slotsingel per saldo ten opzichte van de situatie in 2023. Dit komt door de autonome (op zichzelf staande) verbetering van de luchtkwaliteit ook zonder zero-emissiezone. Hoewel omrijdeffecten tijdelijk een negatief effect kunnen veroorzaken, wordt de luchtkwaliteit op lange termijn door de zone beter. Dit komt doordat het aantal elektrische voertuigen in het wagenpark toeneemt en de uitstoot verder afneemt.

Dit is ook in beeld gebracht in het onderzoek van Royal HaskoningDHV. Binnen de zero-emissiezone leidt de invoering van de zone tot een vermindering van de verkeersuitstoot (zie tabel 1 onderaan deze tekst). Buiten de zone is er sprake van positieve uitstralingseffecten, maar het is mogelijk dat er ook negatieve omrijdeffecten optreden (te zien in tabel 2). Dit betreft verkeer dat om de zone heenrijdt om de toelatingseisen te ontwijken. Dit kan op sommige wegen zorgen voor meer verkeer en daardoor tot een lager positief effect op de luchtkwaliteit. Deze berekeningen zijn gebaseerd op een worst-case (in het slechtste geval) benadering. Daarbij is ervan uitgegaan dat het doorgaande bestel- en vrachtverkeer (geen bestemming in de zero-emissiezone) beperkt wordt binnen de zone en om de zone heen zal rijden. Van verkeer dat wel aan de toelatingseisen voldoet, kan worden aangenomen dat het niet om de zone heen rijdt. Daarbij gaat het om een toenemend aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark, dat daarmee aan de toelatingseisen voldoet. Daarmee is in de berekeningen van het omrijdeffect geen rekening gehouden. Daarmee zijn mogelijk optredende lokale

effecten van omrijdend verkeer, negatiever uitgedrukt dan in werkelijkheid redelijkerwijs te verwachten is.

Tabel 1. Berekende uitstoot 2030 binnen ZE-zone bestel+vracht.

Situatie	NO _x [ton/jaar]	NO ₂ [ton/jaar]	PM ₁₀ [ton/jaar]	PM _{2,5} [ton/jaar]	CO ₂ [ton/jaar]
2023 zonder ZE-zone	15	2,2	0,85	0,34	8.044
2030 zonder ZE-zone	8	1,4	0,75	0,26	6.067
2030 ZE-zone	6	0,6	0,73	0,22	4.685
Effect ZE-zone bestel+vracht 2030	-2	-0,8	-0,02	-0,04	-1.382
Percentueel effect	-25%	-57%	-3%	-15%	-23%

Tabel 2. Berekende uitstoot 2030 binnen+buiten ZE-zone bestel+vracht.³⁷

Situatie	NO _x [ton/jaar]	NO ₂ [ton/jaar]	PM ₁₀ [ton/jaar]	PM _{2,5} [ton/jaar]	CO ₂ [ton/jaar]
2023 zonder ZE-zone	120	20,6	6,16	2,54	58.538
2030 zonder ZE-zone	77	15,5	6,08	2,12	49.653
2030 ZE-zone, incl. uitstralingseffecten	71	13,7	6,02	2,03	46.395
2030 ZE-zone, incl. uitstralingsseffecten en mogelijke omrijdeffecten	73	14,2	6,07	2,07	47.098

Zoals is te zien in tabel 2, is de uitstoot binnen de zero-emissiezone, zelfs bij optredende omrijdeffecten, lager dan zonder de zero-emissiezone. Dit zorgt ervoor dat er in totaal minder uitstoot is. Als verkeer door omrijden (om de toelatingseisen te vermijden) zich verplaatst, zal dit binnen de zone zorgen voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Op sommige plekken buiten de zone kan dit echter zorgen voor wat meer uitstoot. Dit effect wordt vooral verwacht bij Hoorn, Burgemeester Bruins Slotsingel en de Aziëlaan.

Er is van uitgegaan dat doorgaand bestel- en vrachtverkeer (verkeer zonder bestemming in de zero-emissiezone) binnen de zone wordt beperkt en gestimuleerd om de zone heen te rijden. Verkeer dat aan de toelatingseisen voldoet, wordt verwacht niet om de zone heen te rijden. Dit betreft een toenemend aantal elektrische voertuigen in het wagenpark, dat voldoet aan de toelatingseisen. Bij de berekeningen van het omrijdeffect is alleen geen rekening gehouden met de toename van elektrische voertuigen die aan de toelatingseisen voldoen. Daardoor kunnen de lokale effecten van omrijdend verkeer negatiever uitvallen dan in werkelijkheid redelijkerwijs is te verwachten.

De negatieve omrijdeffecten zijn van tijdelijke aard. In de eerste fase, met de overgangsregeling en ontheffingen, zijn deze gevolgen beperkt. Naarmate de zone volledig in werking is, rond 2030, kunnen de omrijdeffecten een piek bereiken. Echter, met de verschoning van het totale wagenpark, inclusief de voertuigen die omrijden, nemen deze

negatieve effecten weer af. De verwachting is dat de positieve effecten van de zone uiteindelijk volledig doorzetten, met een duidelijk lager uitstootniveau op zowel korte als lange termijn.

4.7.3 Aanpassingen

Om de mogelijke omrijeffecten bij de Hoorn te verlagen stelt het college een aangepaste zone voor. De aangepaste zone geeft bestuurders de mogelijkheid om niet alleen via de Hoorn, maar ook via de Burgemeester Bruins Slotsingel te rijden. Dit zorgt voor een verdeling van het omrijdend verkeer, waarmee het omrijdend verkeer op de Hoorn in mindere mate zal voorkomen ten opzichte van de originele omvang van de zone.

Een afgeleide van deze problematiek is de verkeersveiligheid en doorstroming Eikenlaan – Van Foreestlaan bij de Baronie. De zone leidt hier tot een niet-logische verkeersdoorstroming. Het college past daarom hier de zone aan, zodat doorgaand verkeer kan doorrijden via de Eikenlaan – rotonde Prinses Margrietlaan over de Van Foreestlaan.

5 Overige zienswijzen

5.1 Steun voor de zero-emissiezone

Het college is verheugd te lezen dat een aantal zienswijzen de maatregel ondersteunen. Want het invoeren van een uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's is één van de maatregelen die het college wil nemen om de luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid van bewoners en bezoekers van gemeente Alphen aan den Rijn, te verbeteren. Daarnaast wordt de CO₂-uitstoot hiermee lager. Tegelijk werkt de gemeente samen met de partners in en buiten de stad aan het terugdringen van de uitstoot bij andere sectoren zoals de industrie en de gebouwde leefomgeving. In deze Nota van Beantwoording wordt voornamelijk ingegaan op de zienswijzen van indieners die hebben aangegeven het niet eens te zijn met de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtauto's. Het college vindt het belangrijk om op te merken dat er ook een aantal zienswijzen is ingediend waarin de voorgenomen maatregel wordt gesteund.

5.2 CO₂-uitstoot, productie elektrische voertuigen en andere vervuilende bronnen

5.2.1 Uitstoot CO₂

Het college wijst erop dat er algemene wetenschappelijke consensus bestaat (wetenschappers zijn het met elkaar eens) over het feit dat menselijk handelen (met name het verbranden van fossiele brandstoffen) een duidelijk effect heeft op klimaatverandering. Het aanpassen van dit menselijk handelen levert een bijdrage aan het beperken van klimaatverandering en de ontwrichtende gevolgen die dit heeft voor de bewoners van onze planeet¹. Daarnaast levert het terugdringen van verbranding van fossiele brandstoffen een directe bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in gemeente Alphen aan den Rijn en daarmee aan het verbeteren van de gezondheid van onze inwoners en bezoekers.

5.2.2 Productie elektrische voertuigen

Het college begrijpt dat het maximaal benutten van de levensduur van voertuigen (en andere producten) vaak de meest duurzame keuze is, gezien de milieubelasting en klimaatimpact die de productie van nieuwe voertuigen met zich meebrengt. Maar, als een nieuw voertuig tijdens het gebruik het milieu het klimaat duidelijk minder belast, kan het alsnog gunstig zijn om eerder tot vervanging over te gaan. De extra belasting voor het milieu en het klimaat die tijdens de productiefase ontstaat, wordt in de gebruiksfase snel goedge maakt. Hierdoor is het saldo over de gehele gebruiksduur positief.

¹ Mukherji, A. (2023). Climate change 2023 synthesis report.

Uit onderzoek van TNO (2015 R10386) blijkt dat de CO₂-uitstoot voor fabricage, onderhoud en recycling van een elektrisch voertuig inderdaad hoger is dan van een standaard auto (64 gram CO₂ versus 46 gram CO₂ per km). De CO₂-uitstoot gedurende de gehele levensduur van het voertuig (inclusief fabricage, onderhoud en recycling) is echter een stuk lager. Een benzineauto stoot gedurende zijn gehele levensduur gemiddeld 246 gram CO₂ per kilometer uit en een elektrisch voertuig op groene stroom 73 gram CO₂, en hetzelfde voertuig op grijze stroom 169 gram CO₂ per kilometer.

Ook benadrukt het college dat de invoering van de zero-emissiezone deels tot gevolg heeft dat voertuigen versneld worden vervangen, maar er deels ook voor zorgt dat er geen voertuigen vervangen worden door nieuwe fossiele voertuigen. Ook vraagt de opgave op luchtkwaliteit en de klimaatopgave nu direct om actie. We kunnen niet wachten op een langzame, uit zichzelf ontstane (autonome) vervanging van het wagenpark

5.2.3 Andere vervuilende bronnen

In het Klimaatakkoord van 2019 zijn afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit. Een deel van de hierin opgenomen maatregelen liggen op andere vlakken van de overheid. Het college heeft weinig tot geen bevoegdheid om invloed uit te oefenen op de uitstoot van luchtvaart, scheepvaart en andere bronnen buiten de stad. Wel werken we samen met het Rijk en andere partners om ook deze uitstoot aan te pakken. Als onderdeel van de Klimaat- en Energieverkenning 2024 (KEV, 2024) heeft het Planbureau voor de Leefomgeving diverse [aandachtspunten geformuleerd](https://pbl.nl/nl/publicaties/publicatie/17111) (pbl.nl) om te voldoen aan de doelstellingen voor CO₂-reductie voor 2030 en verder. Snelle resultaten (quick-wins) die zij voorstellen op gebied van regelgeving zijn onder andere de uitbreiding van de invloed van zero-emissiezones. Dit laat zien dat de zero-emissiezone als een goed werkende maatregel wordt beschouwd.

5.2.4 Opwekken elektriciteit

Uit onderzoek van TNO (TNO-2015-R10386) blijkt dat bij de opwek van elektriciteit die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen minder CO₂ vrijkomt per voertuigkilometer, dan bij voertuigen met een verbrandingsmotor bij de huidige elektriciteitsmix (verhouding tussen grijs en groen opgewekte elektriciteit). De elektriciteitsmix in Nederland wordt de komende jaren naar verwachting steeds groener door toename van duurzaam opgewekte elektriciteit met zon en wind, waardoor dit positieve verschil steeds groter wordt. Daarnaast is de invoering van de zero-emissiezone er niet enkel op gericht om te elektrificeren, de invoering heeft mede als doel om logistiek anders in te richten. Dit kan betekenen dat logistieke stromen worden gebundeld, waardoor er minder verkeer door de binnenstad van Alphen aan den Rijn rijdt. Dit maakt de binnenstad schoner, maar ook veiliger en leefbaarder.

5.3 Omvang zone

5.3.1 De omvang van de zone is te groot

De gemeente heeft in 2020 een eerste verkenning laten doen naar de haalbaarheid van de zero-emissiezone. Op basis van die verkenning heeft de gemeenteraad de voor en tegen argumenten van invoering, de invoeringsdatum en zone-omvang afgewogen. De gemeenteraad heeft in 2022 besloten het centrumgebied en aangrenzende wijken (grote zone) te zien als zero-emissiezone. Op basis van de ontvangen zienswijzen is het college van mening dat de omvang bijstelling behoeft. Zo worden de Eikenlaan en de Moerbeilaan, langs winkelcentrum Baronie, buiten de zone geplaatst. Dit draagt in dit gebied bij aan een betere verkeerscirculatie, omdat er een aaneengesloten route is om het gebied te ontsluiten. Daarnaast draagt dit ook bij aan de verkeersveiligheid op de Van Foreestlaan.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en de zorgvuldige belangenafweging die het college vervolgens heeft gemaakt komt het college met een voorstel tot een kleinere zone met een invoeringsdatum van 1 januari 2027. Het college ziet dit als het meest evenwichtige alternatief dat zowel de doelstellingen van de zero-emissiezone nastreeft als tegemoetkomt aan de praktische zorgen van onze ondernemers en inwoners.

5.3.2 Uitsluiten woonwijken Heimanswetering

In een aantal zienswijzen wordt de wens uitgesproken om de woonwijken tussen Heimanswetering en de Eisenhowerlaan toe te voegen aan de zero-emissiezone, met uitzondering van de hoofdwegen naar het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein Heimanswetering moet toegankelijk blijven, omdat alle bedrijventerreinen in gemeente Alphen aan den Rijn uitgezonderd zijn van de zero-emissiezone. Enkel het uitsluiten van de hoofdwegen naar het bedrijventerrein Heimanswetering is niet wenselijk. Langs deze wegen, zoals de Lauwers, Vliestroom en BBS, liggen veel uitvalswegen (zijstraten/woonstraten). Deze uitvalswegen zouden dan een entreelocatie vormen van de zero-emissiezone, die dan moeten worden gehandhaafd. Vanuit praktisch oogpunt is dit niet wenselijk. Dit maakt dat het college niet meegaat in het voorstel om de woonwijken tussen Heimanswetering en de Eisenhowerlaan toe te voegen aan de zero-emissiezone.

5.4 Gevolgen specifieke doelgroep ondernemers

5.4.1 Pensioen

Het college verwijst naar hoofdstuk 2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. In het geval het voor een bedrijf financieel niet mogelijk is om een schoner voertuig te kopen, kan er mogelijk beroep worden gedaan op een ontheffing door bedrijfseconomische omstandigheden. In schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid, zoals een ondernemer die op korte termijn van plan is met pensioen te gaan, kan bij bedrijfsbeëindiging een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule).

5.4.2 Woon-werkverkeer

Het betreft hierbij enerzijds zelfstandige ondernemers die in de zero-emissiezone wonen en/of werken, en anderzijds werknemers van ondernemers die buiten de zone – of buiten Alphen aan den Rijn – zijn gevestigd, maar die zelf binnen de zone wonen.

Het college wijst erop dat voor voertuigen die bedrijfsmatig worden ingezet – ongeacht het doel van de rit – de regels van de zero-emissiezone onverkort van toepassing zijn. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt tussen voertuigen die worden gebruikt voor het verrichten van werkzaamheden of voor het reizen tussen woning en werkadres. Indien het voertuig uitsluitend particulier wordt gebruikt, bestaat er – onder voorwaarden – een mogelijkheid tot ontheffing.

Ten aanzien van werknemers geldt dat de verantwoordelijkheid voor het naleven van de regels bij de eigenaar van het voertuig ligt. In de meeste gevallen is dat de werkgever. Het toelaten van uitzonderingen op basis van het type gebruiker of het doel van de rit is niet alleen in strijd met het uitgangspunt van gelijke behandeling, maar ook vanuit het oogpunt van handhaafbaarheid onwenselijk. Het onderscheid naar motief van gebruik is immers niet objectief vast te stellen bij geautomatiseerde handhaving met kentekencamera's (ANPR), wat een uitzondering in de praktijk onuitvoerbaar maakt.

Het college acht het daarnaast van belang dat ondernemers en werknemers die binnen de zone wonen, profiteren van schonere lucht in hun leefomgeving. Ook ziet het college geen aanleiding om af te wijken van de landelijk geharmoniseerde afspraken, zoals overeengekomen binnen de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ) tussen gemeenten, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere ketenpartners.

Tot slot zou een afzonderlijke regeling voor woon-werkverkeer leiden tot aanzienlijke administratieve lasten, juridische afbakeningsvragen en uitvoeringsproblemen. Gelet op het voorgaande ziet het college geen reden om het verzoek tot uitzondering op de toelatingseisen voor woon-werkverkeer met zakelijke voertuigen over te nemen.

5.4.3 Non-profit

Het college verwijst naar hoofdstuk 2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. In het geval dat het voor een bedrijf financieel niet mogelijk is om een schoner voertuig te kopen, kan er mogelijk beroep worden gedaan op een ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden. Dit kan ook van toepassing zijn voor non-profit organisaties, net als de andere ontheffingsgronden. In schrijvende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule).

5.4.4 Ambulante handel

Het college verwijst naar hoofdstuk 2 voor een onderbouwing van het standpunt dat de gevraagde maatregelen haalbaar en betaalbaar zijn. In deze paragraaf worden ook de overgangsregeling en de mogelijke ontheffingen beschreven. Als het voor een bedrijf financieel niet mogelijk is om een schoner voertuig te kopen, kan er mogelijk beroep worden gedaan op een ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden. Hierbij wordt gekeken naar de persoonlijke situatie van de ondernemer. Als de voertuigen die marktkooplieden inzetten niet emissieloos beschikbaar zijn, bijvoorbeeld door een lage laadvloer (veelal bij een zogenaamde winkelwagen) waardoor er geen of beperkt ruimte is voor batterijen, of als het benodigde trekvermogen om kramen te kunnen trekken elektrisch niet geleverd kan worden, is ook ontheffing mogelijk. De gemeente is ook in gesprek met marktondernemers en ondersteunt waar nodig met advies op maat. In de Tweede Kamerbrief van kortgeleden, heeft het Rijk zich verder op het standpunt gesteld dat er geen landelijke ontheffing komt voor de ambulante handel/marktkooplieden komt. Reden hiervoor is de verscheidenheid aan vraagstukken waar deze sector mee te maken heeft, en dat juist het huidige systeem van overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen voldoende ruimte biedt om deze ondernemers te helpen. Mocht er onverwachts een ondernemer toch tussen wal en schip dreigen te vallen, dan kunnen gemeenten maatwerk bieden. Het college is het eens met deze denkwijze en ziet geen noodzaak voor ontheffing voor de ambulante sector.

5.5 Bestelbus particulier

5.5.1 Kampeervoertuigen

Kampeervoertuigen die privé worden gereden ontvangen een vrijstelling voor de zero-emissiezone of kunnen een ontheffing aanvragen. Het onderscheid tussen het moeten aanvragen van een ontheffing of het ontvangen van een vrijstelling, is afhankelijk van de kentekenregistratie bij het RDW. Kampeervoertuigen met een N1 /SA registratie worden op dit moment herkend als een bedrijfsmatig voertuig dat niet de zero-emissiezone mag inrijden.

Voor deze voertuigen kan een ontheffing worden aangevraagd. Kampeervoertuigen met een M1-registratie zijn automatisch vrijgesteld van de zero-emissiezone en hoeven geen ontheffing aan te vragen. Deze eigenaren hoeven hiervoor niets te doen. Het college is op de hoogte van dit verschil en heeft dit neergelegd bij de landelijke samenwerking tussen gemeenten met een zero-emissiezone (SPES). De inzet van de gemeente is om bij de eerste actualisatie van de beleidsregels voor kampeerwagens die geregistreerd staan als bedrijfs- of vrachtauto met voertuigclassificatie N en carrosseriecode SA, automatisch te ontheffen tot tenminste 1 januari 2028. Via de volgende website is de huidige stand van zaken te vinden: <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/ontheffingen/ontheffing-voor-particuliere-voertuigen-bedrijfsauto-camper-of-vrachtauto>.

6.5.2 Voertuig aangepast voor handicap

Rolstoel toegankelijke voertuigen die in het kentekenregister herkenbaar zijn met de code SH of op basis van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147, 149, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen-toegankelijk voertuig, zijn op basis van het RVV vrijgesteld tot 1 januari 2030. Aanvullend verleent het college op aanvraag een ontheffing, als deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de berijder van het voertuig, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste 500 euro.

Deze ontheffing is geldig tot 1 januari 2030. Echter, de precieze inhoud van het ontheffingenbeleid vanaf 2030 is op dit moment nog niet bekend.

In schrijvende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het ontheffingenbeleid kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule).

5.6 Elektrisch rijden

5.6.1 Beschikbaarheid

Het college ziet in dat er niet voor elk voertuig, wel of niet in combinatie met een specifieke opbouw, een geschikt elektrisch alternatief is. Daarom is in het ontheffingenbeleid opgenomen dat het college op aanvraag ontheffing op kenteken verleent voor voertuigen waarvoor aantoonbaar nog geen vergelijkbaar zero-emissie voertuig verkrijgbaar is. Dit wordt in dit geval beoordeeld aan de hand van voertuig- en bedrijfskenmerken zoals bijvoorbeeld trekkracht, as-lasten en hulpvermogens (PTO). Op de website van het RDW zijn de voorwaarden te vinden voor een ontheffing 'niet-uitstootvrije bestelauto' wanneer er nog geen geschikt voertuig beschikbaar is. Dit geldt ook voor de andere categorie voertuigen (segmenten op basis van gewichten). Daarnaast voorziet het ontheffingenbeleid in de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen in verband met de levertijd van een vervangend

uitstootvrij voertuig. Ondernemers die maar zelden in de zero-emissiezone hoeven te zijn, kunnen geholpen zijn met een dag-ontheffing. Er kunnen maximaal 12 dag-ontheffingen per voertuig per gemeenten worden aangevraagd.

5.6.2 Tweedehands markt

Het college onderkent dat de tweedehandsmarkt voor elektrische bestelauto's nog in ontwikkeling is. Het aanbod is op dit moment beperkt, en voertuigen die beschikbaar zijn voldoen niet altijd aan de technische of functionele eisen die ondernemers stellen, bijvoorbeeld ten aanzien van laadvermogen, actieradius of trekcapaciteit.

Tegelijkertijd merkt het college op dat ondernemers niet per 1 januari 2027 verplicht zijn om de overstap naar emissieloos vervoer te maken. Dankzij de overgangsregeling behouden bestelauto's met emissieklasse 6, mits vóór 1 januari 2025 op kenteken gezet, toegang tot de zero-emissiezone tot en met 1 januari 2029. Hiermee ontstaat extra tijd voor ondernemers om hun investeringsbeslissingen te spreiden of gebruik te maken van een gunstig moment in de markt.

Het college acht het aannemelijk dat de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen zich de komende jaren verder zal ontwikkelen. Naarmate meer voorlopers investeren in nieuwe elektrische voertuigen, zal het aantal occasions toenemen en daarmee ook de beschikbaarheid voor ondernemers met een beperkter budget. Daarnaast draagt de gefaseerde invoering van de zone bij aan een evenwichtige marktontwikkeling, doordat niet in één keer grootschalige vervanging wordt gevraagd.

Ondernemers met een voertuig van emissieklasse 4 of lager kunnen overwegen eerst de overstap te maken naar een voertuig met emissieklasse 6. Daarmee behouden zij tot begin 2029 toegang tot de zone. In de tussenliggende jaren kan dan alsnog de overstap naar een elektrisch voertuig plaatsvinden, waarbij men mogelijk kan profiteren van een breder tweedehandsaanbod tegen gunstiger voorwaarden. De uiteindelijke afweging ligt bij de ondernemer zelf.

5.6.3 Rijbewijs zware voertuigen

Het college herkent de door indieners geschetste problematiek waarbij een groter gewicht gevolgen kan hebben voor de praktische inzetbaarheid van het voertuig en de kwalificaties van het rijbewijs van de bestuurder. Een grote elektrische bedrijfswagen kan in vergelijking met diesel bedrijfswagens enkele honderden kilogrammen zwaarder wegen, waardoor er minder ladinggewicht mogelijk is.

Vanaf 1 juli is het mogelijk om alternatief aangedreven voertuigen zoals zware elektrische bedrijfsauto's en kampeerauto's, met een toegestane maximummassa van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met een gewoon autorijbewijs (rijbewijs B) binnen Nederland te besturen. Voorwaarde is wel dat dit rijbewijs ten minste twee jaar daarvoor voor de eerste keer is afgegeven. Daarnaast komt er per 1 juli een vrijstelling van de tachograaf die uitsluitend geldt

voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, binnen een straal van 100 kilometer van het vestigingsadres. Deze vrijstellingen nemen belangrijke drempels weg om deze zware voertuigen te verduurzamen.

De overheid heeft met de transportsector afspraken gemaakt dat bestuurders van deze voertuigen een korte veiligheidscursus volgen. Omdat bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg juridisch vrachtauto's blijven moeten bestuurders op de hoogte zijn van verkeersregels voor vrachtwagens. Dit leren zij op de aanvullende cursus, net als dat zij veilig leren rijden in deze zware voertuigen.

Het is gelukt om deze nieuwe regelgeving naadloos aan te laten sluiten op de huidige gedoogperiode die op 1 juli afloopt. Hierdoor kunnen ondernemers gewoon blijven doorrijden in de ruim 800 elektrische bedrijfsvoertuigen die onder deze gedoogregeling vallen. Daarnaast mogen vanaf 1 juli 2025 ook nieuwe voertuigen tot 4.250 kg gebruikmaken van deze regelgeving. Ondernemers krijgen daardoor niet te maken met een rijbewijs C of tachograafplicht als zij hun zware bestelauto's willen verduurzamen. Ook particulieren die bijvoorbeeld hun kampeerauto willen verduurzamen kunnen met een zwaarder rijbewijs (C) te maken krijgen. Dit besluit neemt ook voor particulieren de drempel van het rijbewijs C weg.

Voor de meest actuele informatie kunt de volgende website bezoeken:
<https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/vrijstelling-rijbewijs-c>.

5.6.4 Gedwongen voertuig weg te doen

Het besluit om per 1 januari 2027 een zero-emissiezone in te voeren, is door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn al in 2022 genomen. Daarnaast is er met de overgangsregelingen voor ondernemers ook nog een ruime periode na 2027 om bestaande voertuigen af te schrijven en gefaseerd over te gaan op uitstootvrije voertuigen. Hiermee is het college van mening dat ondernemers voldoende tijd hebben om gefaseerd over te gaan op uitstootvrije voertuigen via reguliere vervanging en gebruikelijke afschrijvingstermijnen. Het college benadrukt echter dat het aan de voertuigbezitter zelf is om te bepalen of dit een geschikt alternatief is. Als dit niet het geval is kan een ondernemer een ontheffing aanvragen.

5.6.6 Bestaande opties zijn schoner

Het college erkent dat het maximaal benutten van de levensduur van voertuigen (en andere producten) vaak de meest duurzame keuze is, gezien de milieubelasting en klimaatimpact die de productie van nieuwe voertuigen met zich meebrengt. Maar, als een nieuw voertuig tijdens het gebruik aanzienlijk minder belastend is voor het milieu en het klimaat, kan het alsnog gunstig zijn om eerder tot vervanging over te gaan. De extra belasting voor het milieu en het klimaat die tijdens de productiefase ontstaat, wordt in de gebruiksfase snel goedgemaakt. Hierdoor is het saldo over de gehele gebruiksduur positief. Zie verdere toelichting in paragraaf 5.2.

5.7 Particulieren voertuigen

In een aantal zienswijzen wordt de zorg uitgesproken dat de zero-emissie zone ook voor normale particuliere voertuigen gebruikers (personenwagens) zal gaan gelden. Het college wil benadrukken dat de zero-emissiezone enkel voor zakelijke bestel- en vrachtwagens (N1, N2, N3) wordt ingesteld en niet voor personenauto's.

5.8 Privacy

Het college licht graag toe wat er precies met de camerabeelden wordt gedaan om de zorgen over privacy schending weg te nemen. De camera maakt een foto van het kenteken van een passerend voertuig. Op basis van het kenteken wordt gecontroleerd of het voertuig de zero-emissiezone mag inrijden of een ontheffing heeft. Ingeval het voertuig de zero-emissiezone in mag wordt de foto verwijderd. Zo niet, dan wordt de foto beoordeeld door een boa op basis waarvan een waarschuwing of boete volgt.

- Foto's van voertuigen die in overtreding zijn worden niet gedeeld met derden.
- Ingeval een persoon op de foto staat dan wordt dat automatisch geblurd.

5.9 Parkeren buiten de zone

Een aantal zienswijzen benoemen zorgen over parkeeroverlast net buiten en binnen de zero-emissiezone. Aanvullend wordt er verzocht om plekken aan te wijzen om buiten de zone te kunnen parkeren.

Parkeren buiten de zone

Het college kan niet voorspellen in welke mate de hierboven genoemde zorgen daadwerkelijk voor gaan komen en hoe groot de behoefte aan een parkeerterrein gaat zijn. De gemeente faciliteert enkele beveiligde (vrachtwagen)parkeerterreinen. Hier zijn ook enkele plekken voor bijvoorbeeld busjes. De gemeente heeft recent een verkenningsstudie gedaan naar mogelijke locaties buiten de zone voor een extra beveiligd (vrachtwagen)parkeerterrein. Het college heeft op basis van deze studie besloten om geen extra terreinen te realiseren.

ARC terrein

Het terrein is primair bedoelt voor parkeren van bezoekers van de verschillende sportaccommodaties en betreft een aangewezen evenementenlocatie. De parkeercapaciteit is vandaar niet zomaar toe te delen aan nog meer andere gebruikers zonder gevolgen. Als we dit terrein zouden uitgeven als beveiligde parkeerplaats dan brengt dat tevens aanvullende kosten en verantwoordelijkheden met zich mee. Denk bijvoorbeeld aan kans op aansprakelijkheid van diefstal en schade. De parkeerplekken zijn openbaar, eenieder mag daar zijn of haar voertuig parkeren, mits deze niet valt binnen de kaders voor grote voertuigen (APV). Het terrein wordt intensief gebruikt, met name tijdens piekmomenten

(trainingsavonden, wedstrijdmomenten en bij (sport)evenementen). Hierdoor is structurele ruimte voor langdurig parkeren van busjes niet gewenst/gegarandeerd.

Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen (hoger dan 2.4m en/of langer dan 6 meter) is volgens de Algemene plaatselijke verordening binnen de bebouwde kom verboden. Voertuigen die binnen deze maatvoeringen vallen, mogen wel geparkeerd worden. Dit kan ook op de openbare weg buiten de zone, bijvoorbeeld op bedrijfsterreinen op plekken waar parkeren is toegestaan. Ook is in de Algemene plaatselijke verordening geregeld dat een aanhangwagen niet langer dan drie achtereenvolgende dagen op de openbare weg geparkeerd mag worden. Een aan het trekkende voertuig gekoppelde aanhangwagen maakt onderdeel uit van het trekkende voertuig en hiervoor geldt dezelfde maatvoering van “niet langer dan 6 meter”. Bovendien mag een voertuig niet buiten een parkeervak steken of hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd worden.