

Bijlage 8 Samenvatting zienswijzen zero-emissiezone

Zienswijze	Argument	Antwoord in Nota van Beantwoording	Toelichting College
1			
a.	"Helaas is het huidige aanbod van elektrische voertuigen met voldoende laadcapaciteit beperkt en ontoereikend voor onze operationele behoeften."	5.6.1	
b.	Een zero-emissiezone hindert onze flexibiliteit en efficiëntie en maakt ons minder concurrerend, vooral in een sector waar tijdige levering en uitvoering cruciaal is.	4.3 & 4.4	
c.	"Gezien de specifieke eisen van onze bedrijfsvoering verzoeken wij u om een uitzondering te overwegen voor bedrijven zoals het onze."	4.3	Het college zal voor deze specifieke doelgroepen geen ontheffing verlenen. Wij zijn van mening dat het huidige ontheffingen pakket voldoende opties biedt. Het college wijst 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.
d.	"Door de toegenomen kosten van emissievrij vervoer zouden wij onze tarieven dermate hoog moeten maken dat dit voor onze klanten niet rendabel is."	4.4	
2			
a.	"Goed plan, maar hoe zit het met de scheepvaart, zowel beroepsmatig als pleziervaart."	5.1.3	In de gemeente Alphen aan den Rijn komen laadpunten voor de plezier vaart. Daarmee is er een basisvoorziening dat elektrisch varen mogelijk maakt, maar het is niet verplicht.
3			

a.	"De invoering van de zero-emissiezone dwingt ondernemers tot kostbare aanpassingen van hun wagenpark. Dit betekent dat ik en mijn medebewoners te maken krijgen met hogere prijzen voor diensten en producten"	4.4	
b.	"Vooral kleine ondernemers, die vaak slechts beschikken over één of enkele voertuigen, worden zwaar getroffen door de verplichting om hun volledige wagenpark te vervangen."	4.3	
c.	"De actieradius van elektrische voertuigen is vaak onbetrouwbaar en fluctueert afhankelijk van belading, weersomstandigheden en gebruiksomstandigheden."	5.6.1	
d.	"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."	2	Het college vertrouwd op de resultaten van de effectstudies die zijn uitgevoerd om het verkeersbesluit te onderbouwen.
e.	"Ik pleit ervoor dat u met lokale bedrijven samenwerkt aan een geleidelijke en betaalbare verduurzaming die de lasten eerlijker verdeelt."		De gemeente Alphen aan den Rijn is initiatiefnemer en deelnemer van het convenant Logistiek0172. Dit is een platform waar onderwijs, bedrijfsleven en de gemeente samenwerkt om het aantal bestel- en vrachtauto's in de stad te verminderen.
4			
a.	"De Hoorn is nu al een drukke straat met veel verkeershinder. Uw plan maakt de Hoorn tot een ontsluitingsweg voor de nul-emissiezone."	4.7	
b.	"Meer verkeer: Nog meer auto's, en vooral zwaar verkeer, zullen door onze straat rijden."	4.7	
c.	"Meer chaos: De verkeersdrukke zal toenemen, met alle gevolgen van dien."	4.7	
d.	"Meer uitstoot: De CO2-emissie en fijnstof zullen toenemen, juist in onze woonwijk."	4.7	

e.	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.	4.7	
5			
	Zienswijze 4		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 4. U kunt in zienswijze 4 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
6			
a.	"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."	4.3 & 4.4	
b.	"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."	4.6	
7			
a.	"De zero emissie-zone maakt de gemeente minder leefbaar, minder goed bereikbaar voor zowel bewoners en ondernemers en zorgt er voor dat alles duurder wordt."	2 & 4.4	
8			
	Zienswijze 4		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 4. U kunt in zienswijze 4 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
9			
a.	"Door de zero-emissiezone gaat nog meer verkeer over de Hoorn, wat nu al voor overlast zorgt. Bewoners hebben overlast van slechte lucht kwaliteit, geluidsoverlast, trillingen, verkeers drukte en onveilige situaties door te hard rijden."	4.7	
10			

	Zienswijze 4		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 4. U kunt in zienswijze 4 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
11			
	Zienswijze 4		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 4. U kunt in zienswijze 4 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
12			
a.	"Nog meer verkeer en chaos in de straat, toename CO2 en fijnstof. Wordt onze gezondheid opgeofferd voor het "grotere goed"?"	4.7	
13			
	Zienswijze 4		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 4. U kunt in zienswijze 4 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
14			
a.	"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 Gnephoeek en havengebied."	4.7	
15			
a.	"Wij vinden het belachelijk dat een ondernemer of particulier straks niet meer zijn voertuig meer bij zijn/haar huis kan parkeren."	5.4.2	
b.	"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?! "	5.9	

c.	"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?"		PostNL zal geen ontheffing ontvangen. De voertuigen moeten ook aan de voorwaarden van de zero-emissiezone voldoen.
16			
a.	"Oneens met de grootte van de zone: "	5.3.1	
b.	Ik woon in Ridderveld en mag daar straks niet komen met mijn schone benzinebus. Ik heb niets te maken met stadslogistiek alleen met woon-werkverkeer maar wel het slachtoffer van dit beleid.	5.4.2	
c.	Klant case ondernemer: "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."		Het college gaat ervan uit dat ondernemers zelf een verantwoorde keuze nemen bij de aanschaf van hun bedrijfsvoertuig. Het is belangrijk dat zij hierbij de geldende wet- en regelgeving naleven. Het college kan echter geen besluit nemen over welk voertuig de beste keuze is voor uw bedrijfsvoering.
17			
a.	"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."	4.7	
18			
a.	"Teveel zwaar verkeer gaat via de Hoorn rijden met onevenredig grote gevolgen."	4.7	
19			
a.	"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."	4.7	
20			

a.	"Vervuiling langs mijn huis van vrachtverkeer en trilling van verkeer hierdoor beschadigd mijn huis."	4.7	
21			
a.	"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."	2	
b.	"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."	5.4.1	
c.	"Daarnaast blijft het uitermate scheef dat vele oudere vervuilende personenauto's wel gewoon Alphen aan den Rijn in mogen rijden."	5.7	
d.	"Wat ik, en velen anderen, ook erg vreemd vinden is dat de Stroom- en Oude Ambachtenwijk, Weteringpark en Groenord geheel buiten de zero emissie zone vallen??"	5.3.2	
22			
a.	"Volledig eens met zero-emissiezone. Onze huizen staan dicht aan de weg, dus wij hebben onevenredig veel last van stank, vervuiling en geluid."	5.1	
23			
a.	"1e probleem is dat deze groothandels (nog) niet beschikken over ZE voertuigen.""3e probleem is dat ik daarnaast als servicebedrijf zon 1500kg aan gereedschap 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."	5.6.1	

b.	"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."	4.6	
24			
a.	"Totaal oneens. Alphen is geen rijke stad waar elke ondernemer een EV-bus kan kopen en opladen; infrastructuur ontbreekt, er zijn te weinig laadpalen. Bestaande EV-bussen voldoen niet (afstand + beladen)."	4.6 & 5.6.1	
b.	"Mijn Euro6-bus is net zo schoon als een EV-bus in totaalbeeld. CO2-uitstoot en vervuiling verplaatsen zich naar Afrika waar accugrondstoffen vandaan komen."	5.2	
25			
a.	"In 2022 hebben beide eigenaren een gloednieuwe Ford Transit besteld welke in 2023 werd geleverd. 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."	5.4.1	
b.	Het huidige electriciteitsnet is niet toereikend om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen.	4.6	
c.	"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."	5.2	

d.	"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."	4.4	
26			
a.	"Oneens, ik rijd diesel en benzine en kan dan geen boodschappen meer doen in Alphen. Dit raakt ook ondernemers."		Uit de zienswijze wordt opgemaakt dat u uw voertuig privé rijdt, omdat u apart refereert naar ondernemers. De zone geldt enkel voor zakelijke voertuigen en niet voor privé voertuigen. Bij een onjuiste aannname verwijst het college u naar paragraaf 4.3 over de financiële en praktische haalbaarheid voor ondernemers.
27			
a.	"Bestaande elektrische bussen zijn ongeschikt voor hoveniers (te weinig trekkracht, 3500 kg nodig). Beschikbare alternatieven zijn extreem duur, wat kan leiden tot bedrijfsbeëindiging of sterk hogere uurtarieven."	4.4 & 5.6.1	
b.	"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."	5.2	
28			
a.	"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."	5.6.1	
b.	"Ik rijd in de ochtend naar de klus en parkeer de bus de hele dag. Een vrijstelling voor dit soort gebruik zou een oplossing zijn."		Het college zal voor deze specifieke doelgroepen geen ontheffing verlenen. Wij zijn van mening dat het huidige ontheffingen pakket voldoende opties biedt. Het college wijst 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.
c.	"De kleinere bedrijven die toch voor elektrisch kunnen gaan zullen dit absoluut in hun prijzen gaan doorberekenen"	4.4	
d.	"– 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. "	4.3	
e.	"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.	4.6	
29			
a.	Een aantal buurten (Oudshoorn, Ridderbuurt, Hoorn) wordt uitgesloten of juist extra belast, terwijl scheepvaart en luchtvaart niet worden aangepakt. Het plan treft maar een klein deel van de voertuigen die vaak ook weinig kilometers maken.	4.7& 5.3.2 & 5.2	
b.	"En als het dan door gaat waar zijn alle laadpalen in elke straat?"	4.6	
c.	En hoe gaat het straks met de marktkooplieden?	5.4.4	
d.	"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."	5.2	
30			
a.	"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. . "	4.6	

b.	"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." "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.	4.3 & 4.4	Het besluit van de raad uit 2022 is gebaseerd op een onderzoek waarbij de maatschappelijke baten hoger uitvallen tegenover de maatschappelijke kosten. De zienswijze periode heeft inwoners en ondernemers de gelegenheid gegeven om te reageren op het ontwerp verkeersbesluit. Op basis van alle ingediende zienswijzen heeft een belangenafweging plaatsgevonden met als belangrijkste uitkomsten dat het college het ontwerp-verkeersbesluit heeft aangepast door de zone te verkleinen en een half jaar later in te voeren per 1-1-2027. Het ontwerp-verkeersbesluit zal eerst aan de raad worden verstuurd om wensen en bedenkingen te uiten. Daarna zal het college een definitief verkeersbesluit nemen. Daarnaast gelden er verschillende overgangsregelingen en ontheffingen om de overstap voor ondernemers haalbaar te maken.
c.	"En is er nagedacht over de milieuschade die ontstaat zodra de levensduur van al deze accu's voorbij is?"	5.2	
31			
a.	". 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. "	5.6.1	
b.	"Tel hierbij de aanschafkosten t.o.v. een reguliere bus en de prijzen moeten nog meer omhoog. "	4.4	
c.	"Bovendien is er milieuschade als accu's hun levensduur bereiken."	5.2	
32			

a.	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.	5.4.4	
b.	"Veel mkb zal uberhaupt verdwijnen omdat ze geen elektrische bevoorrading kunnen betalen of het bestaat helemaal niet."	4.3	
c.	"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 dieselauto is pas na 35 jaar minder vervuilend."	5.2	
d.	"Autohandelaren in Nederland ruilen geen elektrische auto's in omdat ze stomweg tweedehands niet meer verkocht worden."	5.6.2	
e.	"CO2 is keihard nodig voor de planten, zoals jullie misschien weten wordt CO2 in onze glastuinbouw toegevoegd anders groeien de kasplanten niet voldoende."	5.2	

33			
a.	"Dit beleid is naar alle waarschijnlijkheid tot stand gekomen door te werken met modellen. Welke gegevens zijn hiervoor gebruikt?"		Voor het bepalen van de grootte van de huidige 'doelgroep' ZE-zone, is een kentekenonderzoek gedaan op alle entrepunten van de beoogde zone. Voor de doorrekenen van mogelijke verkeerseffecten is het Regionaal Verkeersmodel Midden Holland gebruikt (RVMH 4.1), met als toekomstjaar 2030. Hierin zijn ook vastgestelde ruimtelijke plannen (oa bedrijventerreinen/woningbouw) in opgenomen. Op basis van de tellingen zijn correctiefactoren toegepast voor de modelwaarden. Deze verkeersstromen zijn vervolgens gebruikt om de effecten ten aanzien luchtkwaliteit en geluid te berekenen. Luchtkwaliteit is berekend voor de uitstoot van ZE-zone en concentraties op specifieke plekken. Dit is gedaan op basis van de emissiefactoren van de Rijksoverheid (uitstoot). De concentraties zijn berekend met het de rekenmodule van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit van de Rijksoverheid, met de wettelijke rekenmethodieken conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Voor geluid is het rekenmodel Geomilieu van DGMR gebruikt, die rekent volgens de Omgevingsregeling.
b.	"Het is algemeen bekend dat het fabriceren van een accu milieubelastend is."	5.2	
c.	"Waarom stopt men niet meer energie in het beperken van de vliegbewegingen boven het land, in het bijzonder, boven Alphen?"	5.2	
d.	"Ook is straks een buitenlands gekentekend voertuig niet tegen te houden of worden er grensposten ingesteld?"	4.5	

e.	"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."	5.8	
f.	"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?"		De deelnemende gemeenten hebben landelijk afspraken gemaakt om te zorgen voor zoveel mogelijk unanimiteit in Nederland bij de invoering van zero-emissiezones. Op basis van de wensen van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie van Kamerlid Veltkamp, zijn er aanpassingen gemaakt aan de regelgeving voor deze zones.
g.	"Het is voor de kleine zelfstandige geen optie om even een EV aan te schaffen en zullen zonder werk komen te zitten."	4.3	
h.	"Of wat als er werknemers van een niet alphens bedrijf, niet gevestigd in Alphen, geen werkbusjes meer kunnen rijden omdat hun werkgever er niets mee wil/kan/doet."	5.4.2	
i.	"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"	4.4	
34			
a.	"De woonwijken tussen Heijmanswetering, Eisenhowerlaan, Heuvelweg en Oudshoornseweg zouden ook moeten worden toegevoegd aan de 0-emissie zone." "Het industrie terrein met aanvoerende wegen kan daarbuiten blijven."	5.1 & 5.3.2	
35			
a.	"Oneens wegens dat het zone gebied totaal niet onderbouwd is met feiten danwel mensen gediscrimineerd worden"	2 & 5.3.1	
36			

a.	"Wij hebben een montage bedrijf sinds een jaar en kunnen m/gaan niet investeren in een elektrische bus"	4.3	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. Bij bedrijfseconomische omstandigheden kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden.
b.	"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."	5.4.2	
37			
a.	"Dat het onbetaalbaar is voor een eenmanszaak die met vrachtwagen en graafmachine werkt, als dit door gaat kan ik mijn goedlopende bedrijf beëindigen."	4.3	Het college verwijst naar paragraaf 2.1 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. Bij bedrijfseconomische omstandigheden kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden.
38			
a.	"Het invoeren van een ZEZ is niet redelijk, niet ethisch verantwoord en niet uitvoerbaar. Het brengt vele burgers in grote moeilijkheden." & "Het is onbetaalbaar voor een eenmanszaak die met vrachtwagen en graafmachine werkt. Als dit doorgaat, kan ik mijn goedlopende bedrijf beëindigen."	2 & 4.3	
b.	"Het CO2 break-evenpunt van een elektrische personenwagen ."	5.2	
c.	"Geen toegang meer voor marktkooplui met hun kraam of marktwagen. "	5.4.4	
d.	Hoe wordt omgegaan met vervuilende boten die door de Rijn varen en vliegtuigen boven Alphen?	5.2	
39			

a.	"Als kleine ondernemer (zzp schilder) is het een te duur alternatief voor een naar mijn inziens niet bestaand probleem" & "De aanschaf van een elektrische bus is te hoog."	4.3	
b.	"Ik werk 95% in Alphen en rij dus nog geen 3500 km per jaar."		Het college zal voor deze specifieke doelgroepen geen ontheffing verlenen. Wij zijn van mening dat het huidige ontheffingen pakket voldoende opties biedt. Het college wijst 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.
c.	"ik wil niet in de rij staan om op te laden, omdat er te weinig oplaadpalen zijn."	4.6	
d.	"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."	5.6.2	
40			
a.	"Andere gemeenten beperken zich tot stadscentra, terwijl Alphen een veel groter gebied omvat."	5.3.1	
b.	"Te hoge investeringskosten"	4.3	
c.	"Parkeren buiten de zone, "	5.9	
d.	"te beperkte oplaadmogelijkheden."	4.6	
41			
a.	Mijn camper is geregistreerd als bedrijfswagen (voertuigcategorie N), maar campers behoren niet tot de doelgroep van dit beleid. "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. "	5.5.1	

b.	Hoe worden buitenlanders geïnformeerd? Waar kunnen ze keren of parkeren?" "Verkeersveiligheid wordt m.i. hierdoor in gevaar gebracht.	4.5	Het college plaatst vooraankondigingsborden die voldoende ruimte bieden om tijdig te handelen en de zone te vermijden indien u hier niet in mag rijden. Ook buitenlandse voertuigen dienen zich aan de geldende wet- en regelgeving te houden.
42			
a.	"Voor mij persoonlijk (en voor vele zelfstandigheden met mij) is het (financieel) niet haalbaar om een elektrische bus aan te schaffen. "	4.3	
b.	"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."	4.6	
c.	Zero-emissiezone maakt het lastig om loodgieters, timmermannen, schilders, etc. te vinden. Het zal leiden tot hogere tarieven.	4.4	
d.	"Dan hebben we nog het feit dat een elektrische auto helemaal niet zo "schoon" is dan dat hij lijkt."	5.2	
e.	"En hoe zit het met het verkeer over de Rijn?"	5.2	
43			
a.	Groot deel van ons werkterrein bevindt zich in de beoogde zone, waardoor belangrijke locaties zoals de Zegerplas dagcamping en sporthallen onbereikbaar worden.	5.3.1	
b.	"Woon-werk verkeer mag ook niet meer met deze voertuigen omdat het thuis adres in de beoogde zone ligt.	5.4.2	

c.	"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."	5.6.1	
d.	"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! " & "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."	4.3	
e.	Tijdelijke of eenmalige ontheffing bij storingen/spoed is in dergelijke gevallen al helemaal geen optie om vooraf te kunnen regelen, ze zijn immers onvoorzien.		Als een ondernemer onverwacht voor een spoedklus naar Alphen aan den Rijn moet, kan hij op dezelfde dag dat hij de zone betreedt nog een dagontheffing aanvragen bij het centraal loket van het RDW.
f.	"Bijzonder dat Alphen aan den Rijn vervroegde invoering wil blijven hanteren waarin landelijk beleid nog niet is bepaald"		De deelnemende gemeenten hebben landelijk afspraken gemaakt om te zorgen voor zoveel mogelijk unanimiteit in Nederland bij de invoering van zero-emissiezones. Op basis van de wensen van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie van Kamerlid Veltkamp, zijn er aanpassingen gemaakt aan de regelgeving voor deze zones.
g.	"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."	4.4	

h.	"Daarnaast is het halen van een C1 rijbewijs en bijhouden van code95 niet realistisch en duur in verhouding met het beoogde gebruik."	5.6.3	
i.	"In het advies, een TCO rapport, komen dezelfde problemen als antwoord ook naar voren"		Op basis van uw zienswijze lijken er mogelijkheden te zijn om uw bedrijfsvoering voort te zetten door gebruik te maken van de bestaande ontheffingen. Als uit de Total Cost of Ownership (TCO) blijkt dat er momenteel geen oplossing is voor uw bedrijfsvoering, kunt u altijd een beroep doen op de ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden.
44			
a.	"CO2 is goed voor de aarde het is voedsel voor bomen en planten. Klimaat wordt misbruikt om vrijheid van de mens te ontnemen"	5.2	
45			
a.	"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."	5.8	
b.	"Een andere directe zorg is dat lokale ondernemers worden getroffen en verdwijnen dus diensten en goederen in de zero-emissiezone duurder worden."	4.4	
46			
a.	"Onnodige overhaaste beslissing. Veel te veel kosten ten opzichte van een laag resultaat."	2	
47			
a.	"Oneens."		Het college kan op basis van de inhoud van deze zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
48			

a.	"Ik ben het oneens, we moeten onze ondernemers (zeker lokale middenstand) niet nog meer treffen als wij nog winkels in Alphen willen houden'	4.3	
49			
a.	"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."	4.3	
b.	"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."		Het college wil benadrukken dat de zero-emissiezone enkel van toepassing is op bedrijfsmatige voertuigen. Het college begrijpt dat het openbaar vervoer geen directe oplossing biedt als alternatief voor logistieke en bedrijfsmatige vervoersbewegingen en verwijst dan ook graag naar andere alternatieven.
c.	"Beperkt effect: Emissiezones verbeteren de luchtkwaliteit slechts marginaal, terwijl sociale en economische nadelen groot zijn."	2	
d.	"Alternatieven zoals subsidies, uitbreiding van OV en stimulering van schone technologieën zijn beter."		Naast de plannen voor de zero-emissiezone vinden er ook ontwikkelingen plaats op deze alternatieven. Dit gebeurt naast elkaar. Daarnaast is de gemeente Alphen aan den Rijn initiatiefnemer en deelnemer van het convenant Logistiek0172. Dit is een platform waar onderwijs, bedrijfsleven en de gemeente samenwerkt om het aantal bestel- en vrachtauto's in de stad te verminderen.
50			
a.	"Woonwijken moeten toegankelijk blijven voor logistiek vervoer"	4.4	

b.	"Het moet een nationaal beleid zijn en niet een stadsbeleid."		De deelnemende gemeenten hebben landelijk afspraken gemaakt om te zorgen voor zoveel mogelijk unanimiteit in Nederland bij de invoering van zero-emissiezones. Op basis van de wensen van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie van Kamerlid Veltkamp, zijn er aanpassingen gemaakt aan de regelgeving voor deze zones.
c.	"Privacy en een ongecompliceerd leven worden op deze wijze onmogelijk gemaakt."	5.8	
51			
a.	"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 vertegenwoordigd van de bewoners."	5.1	Het college wil benadrukken dat er vanuit de desbetreffende bewonersvereniging geen zienswijze is ingediend. Als de gemeente op een andere manier toch in contact komt met de bewonersvereniging, zullen we uw zienswijze meenemen.
52			
a.	"De capaciteit voor elektrisch laden is nu al ontoereikend en zal de komende jaren niet snel genoeg groeien om aan de vraag te voldoen."	4.6	
b.	"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?"		Alle ontheffingen zullen worden behandeld via het Centraal Loket (RDW). Voor de ontheffing vindt een onafhankelijke toetsing plaats buiten de gemeente. De gemeente zal vervolgens bepalen of zij dit advies aannemen. Wanneer de ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden is verleent, geldt deze ontheffing in alle zero-emissiezones in Nederland.

c.	"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."	4.4	
d.	"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. "		De gemeente heeft een logistiek adviseur ingehuurd om ondernemers te begeleiding in de veranderingen rondom de zero-emissiezone. De logistiek adviseur kan bevindingen terugkoppelen bij de landelijke samenwerking van de zero-emissiezone. Landelijke afspraken worden regelmatig beoordeelt of deze aansluiten op de praktijk.
53			
a.	Kleine bedrijven met Euro6-voertuigen (jong wagenpark). Service rijdt max 4 klanten op een dag allemaal in een kleine straal dus kilometers maken wij niet . 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 .	5.6.1 & 5.6.4	
b.	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."	4.6	
c.	"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	4.4	

	afgelopen jaren door allerlei kosten stijgingen materiaal maar ook loonkosten etc. "		
d.	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		De deelnemende gemeenten hebben landelijk afspraken gemaakt om te zorgen voor zoveel mogelijk unanimiteit in Nederland bij de invoering van zero-emissiezones. Op basis van de wensen van de Tweede Kamer, zoals verwoord in de motie van Kamerlid Veltkamp, zijn er aanpassingen gemaakt aan de regelgeving voor deze zones.
e.	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 .	4.3	
54			
a.	"Het is pure discriminatie t.o.v. niet ZE Gemeenten denk aan concurrentiepositie (startende) ondernemers"	4.4.2	
b.	"het is ondernemers pesten en dan met name de nieuwe ondernemers die na 2028 gaan ondernemen dus zonder voorbereidingstijd"	4.3	
c.	"particulieren zijn "next" –er is ons niks gevraagd"	5.7	
d.	"de omvang van de zone is belachelijk en zou beperkt moeten worden tot een straal van 100 m rondom Gemeentehuis"	5.3.1	
55			
a.	"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, "	5.6.6	
b.	Hondenuitlaatservices kunnen hun werk niet meer uitvoeren; dit schaadt het welzijn van dieren.	4.3	
56			

a.	"Ik steun de zelfstandige ondernemers die geen e bus kunnen betalen en door dit plan kapot gemaakt worden."	4.3	
57			
a.	Ondernemers die in de emissiezone wonen hebben geen keuze en geen mogelijkheid tot thuisladen.	5.4.2 & 4.6	
58			
a.	"Woongebied ten Westen van Eisenhowerlaan zou ook meegenomen moeten worden met de Eisenhowerlaan en een toegangsroute naar het industrieterrein als uitzondering. "	5.3.2	
b.	"Uitbreiding van de emissiezone sluit niet aan op toekomstige stadsuitbreidingen in Gnephoek."		Enkel gebieden die gerealiseerd zijn worden meegenomen in dit verkeersbesluit.
59			
a.	"Er nauwelijks nog leveranciers/reparateurs de Alphense huizen zullen kunnen bereiken."	4.4	
b.	"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."	4.3 & 5.4.3	De gemeente heeft contact met de voedselbank. Samen met de logistiek adviseur kijkt de gemeente mee naar de mogelijkheden voor de voedselbank.
c.	"Het zorgt voor oneerlijke concurrentie: buitenlandse kentekens of boten/vliegtuigen worden niet tegengehouden."	4.5 & 5.2	
d.	De overbelasting op het elektriciteitsnet is nu al groot en zal tot chaos leiden.	4.6	
e.	Wijken buiten de zone krijgen te maken met overlast door geparkeerde voertuigen.	5.9	
f.	"Het gaat ook de gemeente heel veel geld kosten, terwijl er nu al bezuinigd moet worden, vaak ten koste van de inwoners."	2	Het invoeren en handhaven van de zone kost de gemeente geld. In dit geval betreffen het vooral rijkssubsidies die aan de gemeente zijn uitgekeerd. De te maken kosten voor de zone door zowel de gemeente als voor ondernemers zijn lager dan de opbrengsten (baten) voor gezondheid en milieu.
g.	"Er zal gehandhaafd moeten gaan worden d.m.v. vele camera's. Ik vind dit een grote aantasting van de privacy."	5.8	

h.	"Electrische auto's zijn helemaal niet duurzaam."	5.2	
i.	"Er is geen nut of noodzaak: CO2 is heel belangrijk voor het leven op aarde en de menselijke invloed is minimaal."	5.2	
60			
a.	"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." & "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."	4.3 & 5.6.1	
b.	"Ik ben 58 en ga niet meer zo'n grote investering doen; mijn huidige bus heeft weinig kilometers en is voor mij van grote waarde."	4.3 & 5.4	
c.	"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?"	4.3	
d.	"Grote bedrijven doen dit soort investeringen makkelijker dan ik en vele andere kleine zelfstandigen met mij kunnen doen."	4.3	
e.	"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."	4.6	
61			
a.	"De voorlichting aan ondernemers, winkeliers, inwoners is ronduit onvoldoende. Nog dagelijks blijken betrokkenen geheel niet, niet juist of onvoldoende op de hoogte."	3.4	

b.	"Het CO2 break-evenpunt van een elektrische personenwagen (extra verbruik voor productie versus besparing tijdens gebruik is meerdere decennia, vór voorbij de levensduur van de auto, laat staan van de accu)." & "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."	5.2	
c.	"Geen toegang meer voor Marktkooplui met hun kraam of vrachtwagen, voor kermis exploitanten, de oliebollenkraam, enz. Geen toegang meer voor voedselbank, dierenambulance, kringloopwinkel, enz..(Non Profit)."	5.4.4	
d.	"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."	4.3	
e.	"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."	5.6.3	
f.	"Dat betekent dat iedereen met een buitenlands kenteken gewoon de zero-emissiezone in kan met zijn euro 3, 4 of 5 dieselbus."	4.5	
g.	"Door handhaving met camera's (ANPR, enz.) wordt inbreuk gedaan op de privacy."	5.8	
h.	"Het oorspronkelijke raadsbesluit over 'Voorbereiden op een Zero Emissie Zone' blijkt aangepast te zijn naar 'invullen van een 'Zero Emissie Zone'."		De raad heeft op 16 juni 2022 besloten "een emissieloze zone in het centrum en aangrenzende wijken (grote zone) van Alphen aan den Rijn voor te bereiden binnen een periode van 4 jaar met als richtdatum 1 juli 2026".
62			

a.	"Ik ben het volledig oneens met dit onzinnige plan omdat het nu ondernemers zwaar treft en ongetwijfeld in de toekomst iedereen zonder elektrische auto. "	4.3	
b.	"Wat dacht u van een verhuizing? "	2	
63			
a.	"Omdat Alphen aan den Rijn te weinig oplaadpunten heeft. Het stroom netwerk kan dit niet aan."	4.6	
b.	"Daarnaast zijn er niet voldoende parkeerplaatsen die omgebouwd kunnen worden naar elektrische laadplaatsen."	4.6	
64			
a.	"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. "	4.4	
b.	"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."	4.6	
65			
a.	Persoonlijk vind ik het niet oké om hardwerkende ondernemers te verplichten een hele dure nieuwe elektrische bus aan te schaffen.	5.6.4	
b.	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.		In overeenstemming met andere gemeenten die een zero-emissiezone invoeren is besloten dat de zone enkel geldt voor bedrijfsmatig vervoer. Daarom vallen camperbusjes en oldtimers buiten de regeling.

c.	Dit beleid zorgt ervoor dat ondernemers Alphen gaan mijden, of juist moeten omrijden, of zelfs stoppen.	4.3	
d.	"Buitenlandse bedrijven met buitenlandse busjes kunnen de stad in, wat oneerlijke concurrentie oplevert."	4.5	
e.	"Ook is er geen laadcapaciteit voor de elektrische busjes. Er is nu al energiecrisis alom."	4.6	
f.	Veel elektrische busjes zijn ongeschikt; niet sterk genoeg, niet groot genoeg, de range te klein.'	5.6.1	
g.	"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."	5.3.1	
66			
a.	"Voor mij als startende ondernemer is het onmogelijk om de kosten te dragen voor zo een zware ingreep. "	4.3	
b.	"Bovendien zijn er totaal geen laadpalen aanwezig in de straat "	4.6	
c.	"en wordt mijn mogelijkheden om klanten van dienst te zijn ontnomen"	2	
67			
a.	"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."	5.1	
68			
a.	Verbouw- en kluskosten gaan nog verder omhoog als klusbedrijven een dure elektrische bus moeten aanschaffen.	4.4	

b.	"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. "	5.4.2	
c.	"Elektrische auto's veroorzaken meer fijnstof door zwaarder gewicht" (banden, remmen).	5.2	
d.	"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."		De gemeente heeft gekozen voor een zero-emissiezone omdat deze strenger is. In een zero-emissiezone mogen alleen voertuigen rijden die geen vervuilende stoffen uitstoten, zoals elektrische voertuigen. Dit helpt om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen, wat bijdraagt aan een schonere en gezondere leefomgeving.
69			
a.	"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. "	2	
b.	"De consument betaald hier uit eindelijk de prijs voor, kan niet! "	4.4	
70			
a.	"Wil dus binnenkort een busje kopen. Maar elektrisch gaat hem voor mij niet worden omdat het te duur is."	4.3	
b.	"Ook de actieradius en treksterkte werken niet mee."	5.6.1	
c.	"Maar als dit plan dus doorgaat betekend het dus dar ik geen klussen kan aannemen in de zone en ook niet meer naar mijn boekhouder kan komen."	4.3	
71			

a.	"Absoluut eens, zo snel mogelijk invoeren. Gezondheid is niet te koop en weegt absoluut op tegen eventuele nadelen van een zero-emissiezone."	5.1	
72			
a.	"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. "	5.4.2	
b.	"Een schone diesel is minder milieuvriendelijk dan een zware elektrische bus."	5.2	
73			
a.	Het gebied van de zero-emissiezone in Alphen aan den Rijn betreft een zeer groot gebied. Zelfs een stuk van een bedrijventerrein.	5.3.1	
b.	"Dit zal de verkeersbelasting net buiten het gebied zeer zwaar belasten, veel meer dan wanneer het gebied zich beperkt tot het centrum"	4.7	
74			
a.	"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"	5.4.2	
75			
a.	"Enkel het verbieden van bedrijfswagens gaat geen verschil maken; 1 beperkte groep aanpakken onder het mom van de lucht kwaliteit te verbeteren gaat nooit werken als niet alles word aangepakt. ."	5.2	
b.	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!	5.2	
76			

a.	"Onnodige kostenpost, geen oplossing vanuit de gemeente om de auto aan de buitenzijde van het dorp te parkeren."	5.9	
77			
a.	"Tegen."		Het college kan op basis van de inhoud van de zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
78			
a.	"De uitstoot van dieselvoertuigen is vele malen minder dan wat (bijvoorbeeld de gemeenteraad)met vlieggreizen of boottochten wordt uitgestoten. "	5.2	
b.	Houdt u aub bezig met belangrijke thema's (veiligheid).		Het college werkt naast het invoeren van de zero-emissiezone ook aan andere thema's. Dit vindt naast elkaar plaats. Wij houden ons ook met veiligheid bezig.
79			
a.	"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."	5.1	
80			
a.	"Oneens. Het is onzin en het kost veel te veel geld."		Het college kan op basis van de inhoud van de zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
81			
a.	"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. "	5.6.1	
b.	"los daarvan is het laadnet ook niet bestemd dat er zoveel voertuigen bij komen"	4.6	
c.	"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	5.2	

	milieu dat het totaal geen milieu bewuste keuze is om zero emissie zone in te voeren. "		
d.	"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"	4.3	
82			
a.	"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.	4.3	Het college wijst 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.
b.	"Financieel sta ik veel te zwak om in een dure bus te investeren waar ik zelf geen belang bij heb."	4.3	
c.	"Ik voel mij gediscrimineerd tov ondernemers die buiten de zone wonen en nu veel goedkoper hun werk kunnen doen. Dit voelt als oneerlijke concurrentie."	4.3	
d.	"Ook ben ik tegen de zone omdat prive inhuur van vaklui veel duurder zal gaan worden, zoals bv een CV monteur of dakdekker."	4.4	
e.	Ik vind de zone onredelijk groot en niet stroken met de rest van de zones in het land.	5.3.1	
f.	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.	5.4.2	
83			
a.	"hierdoor zullen kleine ondernemers failliet gaan"	4.3	
b.	"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."	4.4	

c.	"als steden in het verre en midden oosten dagelijks met miljoenen vervuilende wagens rijden, zal deze belachelijke maatregel absoluut niet het verschil maken!"	5.2	
84			
	Zienswijze 42		Deze zienswijze is hetzelfde als zienswijze 42. U kunt in zienswijze 42 de samenvatting en de reactie op uw zienswijze vinden.
85			
a.	"Nu medio 2026 voor bestelwagen en vrachtauto's, maar de vervolgstap zal zijn dat dit ook de eigen auto van de inwoners zal gelden."	5.7	
b.	"Voor de ondernemers is de aanschaf van een zero-emissie bestelbus of vrachtauto een zeer kostbare aangelegenheid." & "De Zero-emissie zone zal leiden tot discriminatie 'degene die het niet kunnen betalen zullen worden gediscrimineerd"	4.3	
c.	"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."	4.4	
d.	"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"	5.2	
e.	"De zeroemissie zone leidt tot zeer ongewenste surveillance van de inwoners middels camera's." & "Deze surveillance schend de privacy van de bewoners"	5.8	
86			
a.	"inbreuk privacy omdat er actieve toegangscontrole zal worden toegepast"	5.8	

b.	"toename van schaarste van diensten (loodgieter, elektricien, timmerman, hovenier, glazenwasser, etc. omdat een deel van hen niet meer zal komen. hogere prijzen van diensten zoals hierboven benoemd" & "hogere prijzen voor goederen omdat last mile distributie duurder zal worden."	4.4	
c.	"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."	5.9	
d.	"meer parkeeroverlast. het effect dat hierboven is beschreven zal ook meer parkeerdruk geven omdat er dan 2 parkeerplaatsen nodig zijn ipv 1."	5.9	
e.	"onvoldoende oplaadmogelijkheden voor elektrische voertuigen."	4.6	
f.	"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. "	5.4.2	
87			
a.	"elektrisch rijden voor veel ondernemers financieel niet haalbaar is."	4.3	
b.	"uiteindelijk alle hiermee gemoeide kosten terechtkomen bij de burger/consument, wat voor velen het dagelijks leven (nog meer) onbetaalbaar maakt."	4.4	
c.	"benzine/diesel bedrijfswagens met buitenlands kentekens wél de zone mogen betreden. Oneerlijke concurrentie."	4.5	
d.	"het niet leidt tot enige klimaatverbetering, wat wel als argument wordt gebruikt."	5.2	
e.	"de CO2 voetafdruk van elektrisch rijden veel groter is dan wordt voorgesteld (delven grondstoffen + productie batterij + niet recyclebare onderdelen)."	5.2	
88			

a.	"Ik ben het oneens met de aankomende regels. Ik ben er op tegen."		Het college kan op basis van de inhoud van de zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
89			
a.	"Bezwaar 1: het gekozen gebied is onnodig groot"	5.3.1	
b.	"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."	4.6	
c.	"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."	2 & 5.2	Emissieloos betekent in dit geval dat er geen uitstoot plaatsvindt aan de uitlaat. Bij de berekening van de effectenstudies worden ook de effecten van banden- en remmenslijtage meegenomen.
d.	"Bezwaar 4: Het plan is kostenverhogend voor ondernemers, burgers en de gemeente Alphen zelf."	4.3 & 4.4	
e.	"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. "	5.4.2	
f.	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.		Elektriciteit kent meerdere energiebronnen. Een deel van deze bronnen is nationaal beschikbaar, zoals windenergie en zonne-energie.
g.	"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."	5.6.1	
h.	"Garandeert de gemeente de extra capaciteit van benodigde bouwgrond, parkeermogelijkheden, woonvoorzieningen en capaciteit van het stroomnet?"		Het college verwijst naar de ontheffing voor netcongestie wanneer het niet mogelijk is om een aansluiting te krijgen voor het elektrificeren van het wagenpark.

i.	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?		Het wagenpark van de gemeente Alphen aan den Rijn zal voldoen aan de voorwaarden van de zero-emissiezone. Ook zullen opdrachten die uitgevoerd worden door derden aan de regelgeving van de zero-emissiezone moeten voldoen.
90			
a.	"Wij hebben regelmatig onze tandemasser aanhanger nodig die niet achter een elektrische bus kan."	5.6.1	
b.	"Ook zitten we te tobben met opladen."	4.6	
c.	"We zijn redelijk op leeftijd (bijde rond de 57 jaar) en hebben geen zin om al onze spaarcenten er in te steken."	4.3 & 5.4.1	
91			
a.	"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."	5.4.1	Het college wijst 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.
	"daarbij komt kijken dat de infrastructuur in Alphen helemaal niet is voorbereid op zoveel elektrische auto's en of bussen."	4.6	
92			
a.	"Neem daarbij het plan om dit in waarschijnlijk 2030 te laten gelden voor alle inwoners, maakt het nog onrealistischer."	5.7	
b.	"Als iedereen elektrisch moet rijden hoe gaat de gemeente dat faciliteren?"	4.6	
c.	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	4.4	

d.	De overbelasting van het elektriciteitsnet (netcongestie) zal alleen maar toenemen.	4.6	
e.	De belasting van de wegen zal door zwaarder elektrisch vervoer ongewenst toenemen, terwijl minder onderhoud wordt begroot.		De gemeente Alphen aan den Rijn houdt zich aan de richtlijnen voor wegontwerp conform de ASVV en CROW.
f.	Ik mis de berekening van wat dit allemaal gaat kosten en waar die lasten terecht zullen komen.		Het invoeren en handhaven van de zone kost de gemeente geld. In dit geval betreffen het vooral rijkssubsidies die aan de gemeente zijn uitgekeerd. De te maken kosten voor de zone door zowel de gemeente als voor ondernemers zijn lager dan de opbrengsten (baten) voor gezondheid en milieu.
93			
a.	"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."	4.3	
b.	Daarnaast is er sprake van rechtsongelijkheid daar een particulier met diesel wel in Alphen mag blijven rijden.	5.7	
c.	"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."	4.4	
94			
a.	"Deze auto (Ford F 150) is voorzien van een schoongas installatie en rijdt dus niet op wat in uw zienswijze vermeld is op "vervuilende" diesel." & "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."	5.6.6	

b.	"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."	5.5.2	
c.	"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."	4.3	
d.	"Ook is in vele onderzoeken al aangetoond dat de elektrische auto niet zo "groen" zijn, als door uw instelling bedacht."	5.2.2	
e.	"Verder is ons sterk verouderde elektriciteitsnet niet op orde, wordt er nog steeds elektriciteit opgewekt door het stoken van kolen centrales."	4.6 & 5.2.4	
f.	"Ook is het genoemde voordeel dat men wegenbelastingvrij zou rijden is niet van toepassing"		Het college stelt nergens dat elektrisch rijden wegenbelastingvrij zal blijven.
95			
a.	"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	2 & 5.2	

	invoeren van de ZE-zone sowieso al laag is, in vergelijking met de situatie wanneer er geen ZE-zone wordt ingesteld."		
b.	"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."	2	Op basis van verkeersmodelanalyse van de originele zone (zie hoofdstuk 2) is een inschatting gemaakt van de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden op concentraties buiten de ZE-zone. Dat is gedaan op 2 locaties waar de verkeersmodelanalyse de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer aangeeft, bij Hoorn en bij Leidsche Schouw (zie figuur 1 op pagina 4). Aanvullend is een rekenpunt ter hoogte van Bleker toegevoegd. Bij de aangepaste zone is het omrijeffect op de N207 aannemelijk kleiner (factor 2 tot 3).
c.	"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."	2	De zero-emissiezone wordt niet ingevoerd om geluidreductie plaats te laten vinden. Dit onderdeel wordt meegenomen in het effectenonderzoek om te toetsen of de zero-emissiezone geen significante geluidstoename veroorzaakt.

d.	"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."		Op basis van verkeersmodelanalyse is een inschatting gemaakt van de mogelijke effecten van uitstraling en omrijden op concentraties buiten de ZE-zone. Dat is gedaan op 3 locaties waar de verkeersmodelanalyse de grootste hoeveelheden mogelijk omrijdend verkeer aangeeft, bij Hoorn, bij Burg Bruins Slotsingel, en bij Aziëlaan.
e.	"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."		Het uitgevoerd onderzoek is gebaseerd op basis van door TNO opgestelde en door het Rijk gepubliceerde gegevens over verschoningseffecten van het wagenpark onder invloed van een ZE-zone, zie https://iplo.nl/thema/lucht/vaststellen-luchtkwaliteit/luchtkwaliteit-milieuzone/ en het onderbouwingsrapport van TNO: https://iplo.nl/publish/pages/182678/tno_2024_r10690_berekening-van-effecten-van-milieuzones-en-zero-emissie-zones-stadslogistiek.pdf . Op basis van de verschoningseffecten is deze bewering opgeschreven.

f.	"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." & "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. " & "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."	4.4	
g.	"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." & "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. "	4.6	
h.	"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."	4.4	

96			
a.	"je jaagt hardwerkende ondernemers met deze waanzin op de kosten"	4.3	
97			
a.	"Het punt dat ik wil maken is dat de intentie om de CO ₂ -uitstoot te verminderen niet alleen volkomen onzinnig is, maar dat de pogingen daartoe zelfs nadelig zijn voor mens, dier en plant. Door CO ₂ vergroent onze aarde juist."	5.2	
b.	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).	4.6	
c.	"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."	5.2	
d.	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.	5.6.4	
e.	Volgens het RIVM ligt de totale concentratie van deze verbindingen in verkeers-belaste gebieden al sinds 2020 onder de wettelijke norm van 40 pg/m ³ 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).		Het college wil benadrukken dat de ZE-zone bijdraagt aan een verbetering van de luchtkwaliteit ook al valt deze al onder de wettelijke norm. Wij verwijzen u graag naar hoofdstuk 2 om meer te lezen over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

f.	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.	2 & 5.2	In zijn algemeenheid geldt: hoe kleiner een deeltje, hoe dieper het in het menselijk lichaam kan dringen en hoe schadelijker voor de gezondheid. Deeltjes vanwege verbrandingsuitstoot behoren tot die kleinste deeltjes, slijtagedeeltjes over het algemeen tot de grotere deeltjes. Het verminderen van verbrandingsuitstoot is daarmee een effectieve manier om de gezondheid van inwoners beter te beschermen, zoals in het onderzoek tot uitdrukking komt in de berekende afname van PM2,5, maar ook van NOx en NO2 en in mindere mate van PM10. Daarnaast is er ook sprake van reductie van CO2, wat bijdraagt aan het behalen van klimaatdoelen.
98			
a.	"Met de nieuwe regels is het niet meer mogelijk om met mijn werkbus bij mijn huis te zijn"	5.4.2	
b.	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.)	4.3	
99			
a.	"dit komt allemaal veel te snel en gaat gepaard met enorme investeringen onzekerheden enz ben niet tegen maar wel op dit moment"	2	
100			
a.	Punt 1 t/m 5		Dit onderdeel van de zienswijze richt zich op een bredere maatschappelijke en politieke discussie over duurzaamheid, klimaat en internationale ontwikkelingen. Deze onderwerpen vallen buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit. Het verkeersbesluit heeft uitsluitend betrekking op de invoering van de zero-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in Alphen aan den Rijn, conform het raadsbesluit van juni 2022 en de landelijke afspraken in het Klimaatakkoord.
b.	Punt 6: "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."	2 & 5.2	

c.	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. "		De zienswijze gaat in op de vraag hoe subsidies of andere financiële regelingen voor de overgang naar emissievrij vervoer landelijk worden bekostigd. Dit betreft nationaal beleid en valt buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit.
d.	Punt 7: De techniek van elektrische voertuigen loopt achter. De energie die gebruikt wordt in de voertuigen wordt opgewekt door fossiele brandstoffen	5.6.1	
e.	Punt 8: "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."	5.2	
101			
a.	"Tegen, omdat de gemeente in het geheel nog niet is voorbereid om over te gaan naar elektrisch rijden, bijvoorbeeld te weinig laadpalen."	4.6	
b.	Ondernemers worden onnodig op kosten gejaagd, terwijl gemeente er nog niet klaar voor is.	4.3	
102			
a.	"Ik word beperkt in mijn bewegingen."		Het college kan op basis van de inhoud van de zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
103			
a.	"Ondernemers en inwoners in de hele stad moeten bereikbaar blijven, ook voor buitenstedelijke ondernemers; buitenlandse kentekens mogen niet bevoordeeld worden." & Toegangsdiscriminatie tussen Nederlandse versus buitenlandse ondernemers (Poolse enz.) is onacceptabel.	4.5	

b.	"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."	5.7	
c.	"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"	4.3	
d.	"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."	5.2	
e.	"Nog meer privacy schendende camera's en controlesystemen zijn ongewenst."	5.8	
f.	"Annuleer of stel de ZEZ uit totdat alle bezwaren zijn gehoord en opgelost. Er is geen urgentie voor deze omschakeling."		Op basis van alle ingediende zienswijzen heeft een belangenafweging plaatsgevonden met als belangrijkste uitkomsten dat het college het ontwerp-verkeersbesluit heeft aangepast door de zone te verkleinen en een half jaar later in te voeren per 1-1-2027. Het ontwerp-verkeersbesluit zal eerst aan de raad worden verstuurd om wensen en bedenkingen te uiten. Daarna zal het college een definitief verkeersbesluit nemen.
104			
a.	"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."	2	
b.	"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.)"	5.6.1	
c.	de nog lopende kwestie rijbewijs C/C1	5.6.3	

d.	"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."	3.4	
e.	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.	4.6	
f.	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.	5.2	
g.	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.	4.4	
h.	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	4.5	
i.	GEEN ZEZhandhaving met camera's (ANPR, enz.) waarmee inbreuk wordt gedaan op de privacy.	5.8	
105			
a.	"Elektrische bussen zijn te duur."	4.3	
b.	"Je moet zelfs een vrachtwagen rijbewijs halen."	5.6.3	
c.	"Alle mensen (inclusief de gemeente) die werk willen/moeten laten doen aan hun huis, dat is nu niet meer mogelijk."	4.4	
d.	"En dan nog het opladen. Zoeken naar een plekje, ergens in de buurt."	4.6	
106			

a.	"Tegen, er zijn grotere belangen in de regio, het probleem wordt slechts verplaatst en niet opgelost."	5.2	
107			
a.	"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."	5.3.2	
108			
a.	"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"	2	
b.	"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."	5.2	
109			
a.	"Te meer er nog steeds houtrook/stook met ca 4 voudige verontreiniging ten opzichte van emissie van verkeer toegestaan wordt."	5.2	
110			
a.	"Hoe kunt u nu marktkooplui verplichten zero-emissie voertuigen aan te schaffen die karren van duizenden kilogrammen moeten trekken."	5.4.4	

b.	"Hetzelfde geldt voor vele andere bedrijfjes. De schilder kan toch niet in een Ebus van €100.000 gaan rijden? Dan wordt de schilder onbetaalbaar."	4.4	
111			
a.	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.	2	
112			
a.	"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"		Het college wil benadrukken dat de ZE-zone bijdraagt aan een verbetering van de luchtkwaliteit ook al is deze al significant verbeterd. Wij verwijzen u graag naar hoofdstuk 2 om meer te lezen over de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).
b.	"Het produceren van elektrische auto's en met name de batterijen voor elektrische auto's hebben een enorme meerjaren impact op het milieu."	5.2	
c.	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	4.3	
d.	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.	4.4	
e.	Burgers weten niet dat de emissievrije zone op termijn ook gaat worden ingesteld voor personenauto's.	5.7	

f.	"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)."		Gemeenten mogen (op grond van de Wegenverkeerswet) beperkingen instellen in het verkeer om de leefomgeving, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren. De rechten in de UVRM zijn niet absoluut: ze mogen worden beperkt mits wettelijk geregeld, noodzakelijk en proportioneel.
113			
a.	"Om te beginnen dat ondernemers hun broodwinning wordt ontnomen."	4.3	
b.	Daarnaast is het aantal laadpalen onder de maat en gaan de laadtarieven met ingang van 1 januari 2025 weer omhoog.	4.6	
c.	"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."	5.2	
d.	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.	4.4	
e.	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.	5.7	
114			

a.	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.		Op locaties buiten de ZE-zone kunnen zowel positieve als negatieve effecten optreden. De positieve effecten zijn vanwege zogenaamde 'uitstralingseffecten': verkeer dat in de ZE-zone moet zijn en daarom ZE wordt, en op de plekken waar het buiten de ZE-zone rijdt en daar vanwege de overstap op ZE voor minder verbrandingsuitstoot zorgt. Negatieve effecten kunnen optreden vanwege omrijden: doorgaand verkeer dat normaal gesproken door het ZE-zonegebied zou rijden, maar dat niet meer doet om de toelatingseisen van de ZE-zone te vermijden. Als die omrijdeffecten er zijn, dan is er vanwege de ZE-zone stad breed per saldo voor alle stoffen nog steeds een vermindering van de totale verkeersuitstoot te verwachten.
b.	Scheepvaart en vliegtuigen worden niet aangepakt; de vervuiling wordt verplaatst naar het buitengebied.	5.2	
c.	Eerst de randvoorwaarden als netcongestie en en voldoende alternatief vervoer in orde maken.	4.6	
115			
a.	Ik zou het heel erg vinden als de marktkoopleden niet meer hun handel kunnen verkopen omdat ze geen elektrische auto kunnen betalen.	5.4.4	
b.	"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."	4.4	
c.	"ik eis dat de burger inspraak gaat krijgen via referendum . De gemiddelde burger is helemaal niet op de hoogte gebracht."		De gemeente volgt bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat inwoners en ondernemers de gelegenheid hebben gehad een zienswijze in te dienen. De gemeenteraad heeft in juni 2022 besloten tot invoering van de zero-emissiezone. Voor een referendum bestaat geen wettelijke verplichting en deze procedure is daarom niet van toepassing.
d.	"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."	5.8	

e.	"Het elektrische net is nu bij tijd en wijlen al overbelast is." & "Wat zal de oplossing zijn als de stroom uitvalt? Dan zijn de gewone burgers weer de pineut."	4.6	
f.	"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 uit eindelijk 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."	5.2	
g.	"Het is asociaal om elektrisch te rijden omdat de stroom die je gebruikt, elders wordt de stroom opgewekt door kolen en houtsnippers centrales."	5.2	
116			
a.	"TEGEN."		Het college kan op basis van de inhoud van de zienswijze geen inhoudelijke reactie geven.
117			
a.	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.	5.4.2	
b.	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.	4.3 & 5.4.1	
c.	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.		Het college zal voor deze specifieke doelgroepen geen ontheffing verlenen. Wij zijn van mening dat het huidige ontheffingen pakket voldoende opties biedt. Het college wijst 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.
d.	Het aantal vliegbewegingen boven Alphen zijn onvoorstelbaar veel. Buitengewoon vervuilend en belastend voor het milieu.	5.2	
e.	"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."	4.4.2	
f.	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.	4.4	
g.	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.	4.5	
118			
a.	"De grens ligt op de Hoorn, die al overbelast is; meer omrijdend verkeer vergroot de file en fijnstof juist."	4.7	
b.	"De gemeente negeert al langer de problemen op de Hoorn en verergert ze nu nog; dit plan moet worden heroverwogen."		
119			

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"	5.2	
b.	"Afgelopen maanden, zelfs jaren komen er regelmatig berichten naar buiten dat de regionale stroomnetten alsmäär voller beginnen te raken. 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?"	4.6	
c.	CO2 is beslist niet vervuilend. Sterker nog, wij kunnen niet zonder. Ik verwijs u graag naar het persbericht van de Climate Intelligende 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	5.2	
d.	"CO2 is niet vervuilend, geen klimaatcrisis; veel wetenschappers bekritisieren deze opvatting van CO2-reductie."	2	
e.	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.	4.3	
120			
a.	"Oneens Ik heb een camper die alleen toegang heeft met ontheffing, kosten 60 euro."	5.5.1	
121			
a.	"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."	5.6.1	

b.	"Mocht deze er in de toekomst wel komen wordt het gewicht het volgende obstakel, omdat de bus dan boven de 3500kg gaat uitkomen ."	5.6.3	
c.	Daarnaast beschik ik ook niet over een eigen oprit of een plek waar de bus geladen zou moeten worden.	4.6	
d.	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.	5.6.4	
122			
a.	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	2 & 4.3 & 4.4 & 5.3	Toelichting gegevens onderzoek Voor het bepalen van de grootte van de huidige 'doelgroep' ZE-zone, is een kentekenonderzoek gedaan op alle entrepunten van de beoogde zone. Voor de doorrekenen van mogelijke verkeerseffecten is het Regionaal Verkeersmodel Midden Holland gebruikt (RVMH 4.1), met als toekomstjaar 2030. Hierin zijn ook vastgestelde ruimtelijke plannen (oa bedrijventerreinen/woningbouw) in opgenomen. Op basis van de tellingen zijn correctiefactoren toegepast voor de modelwaarden. Deze verkeersstromen zijn vervolgens gebruikt om de effecten ten aanzien luchtkwaliteit en geluid te berekenen. Luchtkwaliteit is berekend voor de uitstoot van ZE-zone en concentraties op specifieke plekken. Dit is gedaan op basis van de emissiefactoren van de Rijksoverheid (uitstoot). De concentraties zijn berekend met het de rekenmodule van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit van de Rijksoverheid, met de wettelijke rekenmethodieken conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Voor geluid is het rekenmodel Geomilieu van DGMR gebruikt, die rekent volgens de Omgevingsregeling.

	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.		Landelijke communicatie Wat betreft de communicatie over de zero-emissiezone. Vanuit het platform Doehetzero zijn landelijke campagnes opgetuigd om ook de ondernemingen buiten een zero-emissiezone op de hoogte te brengen van de ontwikkelingen. Ook heeft het RDW 3 verschillende brieven verstuurd om bedrijfsmatige voertuig eigenaren in heel Nederland op de hoogte te brengen van de zero-emissiezone. Per 1 januari 2027 zal eerst een waarschuwingstermijn van 6 maanden in gaan. Dit geeft ondernemers die toch niet op de hoogte waren van de zone de gelegenheid om in te spelen op de regelgeving.
b.	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	4.6 & 2.4.1	Netcongestie Het college verwijst graag naar paragraaf 4.6 voor een uitgebreide toelichting over de zaken die spelen rondom de laadinfrastructuur en netcongestie. Bouwhub Het college gaat graag in gesprek met projectontwikkelaars en andere belanghebbende partijen om de behoefte van een bouwhub in kaart te brengen. Een bouwhub kan verschillende vormen aannemen. Het is daarom van belang om met elkaar de behoefte te inventariseren. Parkeergelegenheid We hebben in de kern Alphen aan den Rijn drie vrachtwagenparkeerterreinen: De Bijlen, De Schans en Molenwetering. Daarnaast vallen er openbare parkeerplaatsen buiten de zero-emissiezone. Het college heeft besloten geen nieuw terrein aan te leggen.

	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.”		
c.	“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.”		Op basis van alle ingediende zienswijzen heeft een belangenafweging plaatsgevonden met als belangrijkste uitkomsten dat het college het ontwerp-verkeersbesluit heeft aangepast door de zone te verkleinen en een half jaar later in te voeren per 1-1-2027. Dit geeft ondernemers extra tijd om zich voor te bereiden op de zone. Daarnaast is er landelijk afgesproken dat de ZE-zone voor EURO6 voertuigen een jaar later in zal gaan op 1-1-2029.
d.	“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”		• Op basis van alle ingediende zienswijzen heeft een belangenafweging plaatsgevonden met als belangrijkste uitkomsten dat het college het ontwerp-verkeersbesluit heeft aangepast door de zone te verkleinen en een half jaar later in te voeren per 1-1-2027. • Euro6 bedrijfswagens hebben nog tot 1-1-2029 toegang tot de zone. • Het college wijst 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. Op het moment als deze overstap niet mogelijk is kan de logistiek adviseur meedenken over de ontheffingen die er zijn. • Over oplossingen voor bewaakt parkeren en distributie-/bouw hubs gaat het college graag in gesprek met de VOA en projectontwikkelaars om de behoefte in kaart te brengen. Dit ziet het college als een gedeelde verantwoordelijkheid die niet alleen bij de gemeente ligt.

			• Slimme stadslogistiek heeft prioriteit via platform Logistiek0172.
123			
a.	Andere alternatieven (waterstof, synthetische brandstoffen) worden niet bekeken; deze kunnen minder nadelig zijn voor de kleine ondernemer.		Het college benadrukt dat alternatieven voertuigen met een nul-emissie uitlaat toegestaan zijn, waaronder voertuigen op waterstof.
b.	"Aanschaf kosten zijn momenteel nog een flink stuk hoger dan tot nu toe het geval was bij 'normaal' vervangen."	4.3	
c.	"groot Rijbewijs danwel aanvullende cursus"	5.6.3	
d.	"levensduur voertuigen die dus potentieel eerder vervangen zou moeten worden"	5.6.4	
e.	tweede voertuig		Het college gaat ervan uit dat ondernemers zelf een verantwoorde keuze nemen bij de aanschaf van hun bedrijfsvoertuig. Het is belangrijk dat zij hierbij de geldende wet- en regelgeving naleven. Het college kan echter geen besluit nemen over welk voertuig de beste keuze is voor uw bedrijfsvoering.
f.	"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."	5.2	
g.	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).	4.6	
h.	Binnen de zero-emissiezone gelegen (kleine)ondernemers kunnen potentieel niet bevoorrad worden indien leveranciers (nog) geen zero-emissie voertuigen in kunnen zetten.	4.3	Het stelsel van overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen zorgt ervoor dat iedere leverancier mee kan.

i.	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	5.9	
j.	Dus een voertuig met buitenlands kenteken kan dan wel de zone in.	4.5	
k.	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.	5.2	
124			
a.	"Elektrische bussen zijn er niet in alle maten, waar moet ik gaan laden? "	4.6	
b.	"Hoe kom ik aan zoveel geld zonder me in financiële problemen te werken?"	4.3	
c.	"Hoe milieu belastend is de productie van die (groene) bussen niet."	5.2	
d.	En als we aan de andere kant van jullie lijn wel met een dieselmotor mogen rijden wat maakt dan werkelijk het verschil?	5.2	
125			
a.	"Wij hebben o.a. een loods aan de Foreestlaan en gaan vaak materiaal ophalen bij bv. Toolstation. 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"		Het college heeft uw voorstel in overweging meegenomen. Het verkeersbesluit zal worden aangepast en de Eikenlaan zal buiten de zero-emissiezone komen te vallen. Dit zorgt voor een verbinding tussen de 2 industrieterreinen, waardoor omrijden niet langer nodig is.
b.	"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."	5.7	Een van de doelen van de zero-emissiezone is het verschonen van bedrijfsmatig vervoer. Er is bewust voor gekozen om particulieren voertuigen niet te betrekken in het verkeersbesluit van de zero-emissiezone. Er kan geen onderscheid gemaakt worden tussen bedrijfsmatige voertuigen op basis van de afstand die zij rijden,

			waardoor de zero-emissiezone voor alle bedrijfsmatige bestel- en vrachtwagens geldt.
c.	"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."	5.6.1	
d.	"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)."	5.4.1	
e.	"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."	4.3	
f.	"Er zullen ondernemers zijn die de prijs flink omhoog gooien en er zal altijd een minderheid zijn die dat kan en wil betalen."	4.4	
g.	"En dan hebben we het nog niet over alle emissie die gecreëerd wordt met het vervangen en vernietigen van het nog niet afgeschreven autopark."	5.2	
126			
a.	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.	5.3.2	
127			

a.	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.		Het college wijst 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. Op het moment als deze overstap niet mogelijk is kan de logistiek adviseur met u meedenken over de ontheffingen die u kan aanvragen. Voor een afspraak kunt u een e-mail sturen naar logistiek0172@alphenaandenrijn.nl .
128			
a.	"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.	5.6.1	
b.	"En ik heb niet 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."	5.6.4	
c.	"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."	4.3	

d.	"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."	5.4.1	
129			
a.	"Wij zijn als bewoners tegen want we kunnen niet meer naar huis met onze bedrijfsbus en dat kan niet zo."	5.4.2	
b.	"De bus rijdt op gas en we hebben geen middelen om een nieuwe te kopen."	4.3 & 5.6.6	
c.	Er zijn nu al te weinig laadpalen en er is geen stroomuitbreiding meer mogelijk in zuid holland.	4.6	
d.	Elektrische auto's hebben ook nog niet bewezen om milieu vriendelijker te zijn dus dat moet eerst bewezen worden.	5.2	
e.	Er zijn nog lang niet op tijd terreinen buiten Alphen waar je kunt stallen veilig (dure gereedschappen aan boord) en laden.	5.9	
130			
a.	"Het weren van dieselloertuigen uit de stad lijkt mij een goede stap om de uitstoot van fijnstof te verminderen."	5.1	
b.	"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."	4.3 & 4.4	
c.	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.	5.2	
131			

a.	"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!"	5.4.1 De toegang voor de zero-emissiezone voor EURO6 voertuigen is landelijk uitgesteld tot 1 januari 2029. Het college wijst 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. Op het moment als deze overstap niet mogelijk is kan de logistiek adviseur met u meedenken over de ontheffingen die u kan aanvragen.
----	---	--