

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

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

gelet op:

- artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
- het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 (Awb);
- de Klimaatwet;
- Coalitieakkoord 2022-2026 Zichtbaar en dichtbij

voornemens om bij verkeersbesluit per 1 januari 2027 een nul-emissiezone in te voeren in het centrumgebied van Alphen aan den Rijn, waardoor uitsluitend nul-emissievoertuigen worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen onder de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 5 oktober 2020. Met een zero-emissiezone voor stadslogistiek kunnen vervuilende bedrijfs- en vrachtauto's geleidelijk uit het centrum geweerd worden, waardoor de CO₂-uitstoot vermindert en de luchtkwaliteit verbetert.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit:

Wettelijke basis

Op grond van artikel 2, tweede lid, aanhef en onder a, van de WVW 1994 is het mogelijk om regels vast te stellen die strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede van de milieugevolgen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze bepaling biedt een grondslag om met een verkeersbesluit een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's in de gemeente Alphen aan den Rijn.

Omdat het in het centrum van Alphen aan den Rijn gaat om wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of het waterschap, is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn het bevoegde orgaan om een daartoe strekkend verkeersbesluit te nemen. Dit volgt uit artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de WVW 1994.

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

Aanleiding

Onder meer door de groei van het aantal inwoners en de toename van bestellingen geldt voor vrijwel alle steden, waaronder ook Alphen aan den Rijn, dat er steeds meer vrachtwagens en bestelauto's in het centrumgebied van de stad rijden. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van centra staan daardoor onder druk. De uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van deze vervoersbewegingen gaan ten koste van de gezondheid en de biodiversiteit. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van het centrumgebied.

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

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

Op 21 november 2014 is de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisatie en gemeenten. Partijen van de Green Deal willen dat in 2025 de stadskernen emissievrij worden beleverd. De Green Deal heeft als doel om de uitstoot van CO₂, NOX en fijnstof als gevolg van stadsverkeer te minimaliseren en daarnaast het beperken van geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer. Uit de Green Deal is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek voortgekomen. Die Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is geëxpireerd op 31 december 2024. De opvolger hiervan is de Uitvoeringsagenda Zero emissiezone. De gemeente heeft de Uitvoeringsagenda Zero emissiezone ondertekend en dus in zoverre zich hieraan geëncmitteerd.

Klimaatakkoord en duurzame Mobiliteit

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

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

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten minimaal vier jaar van tevoren aankondigen dat een zero-emissiezone wordt ingevoerd. Het raadsbesluit over de nul-emissiezone is op 16 juni 2022 genomen. Het college is daarom voornemens om de emissieloze zone in te laten gaan per 1 januari 2027, zodat ondernemers voldoende tijd hebben zicht voor te bereiden op emissieloos rijden.

Schone luchtakkoord januari 2020

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

Coalitieakkoord 2022-2026

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

Raadsbesluit nul-emissiezone

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

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

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

Zienswijze procedure

Om tot een zorgvuldig verkeersbesluit te komen, waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante belangen, heeft het college van B&W op 13 november 2024 een ontwerp-verkeersbesluit met de bijbehorende stukken ter inzage gelegd en eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In totaal zijn 131 zienswijzen ingediend. Deze hebben het college ertoe gebracht om de aanvankelijk voorgestelde nul-emissiezone, en de daarvoor geldende regels, op een aantal punten te wijzigen. Het gaat om de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit van 13 november 2024:

- De omvang van de zone is verkleind (wijken Kerk en Zanen en een deel van Ridderveld uitgesloten van de zone);
- De invoeringsdatum is uitgesteld naar 1 januari 2027, zodat ondernemers nog meer voorbereidingstijd hebben;
- De waarschuwingsperiode is verlengd van 4 naar 6 maanden;
- Bestelauto's met emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2029 toegang tot de zone;
- Het ontheffingenbeleid is verruimd: ondernemers die financieel in de knel komen kunnen eenvoudiger een landelijke ontheffing aanvragen. Ook is er een ontheffing voor situaties waarin elektrisch laden niet mogelijk is vanwege netcongestie.

Met de voorgestelde aanpassingen in het definitieve verkeersbesluit heeft het college uitdrukkelijk willen tegemoetkomen aan de belangen van ondernemers en inwoners. Daarmee wordt beoogd de overgang naar de zero-emissiezone voor eenieder haalbaar te maken, zonder dat voor hen onevenredige financiële of praktische gevolgen optreden. De wijzigingen zorgen ervoor dat de beschikbaarheid van diensten en de betaalbaarheid voor inwoners gewaarborgd blijven, terwijl tegelijkertijd de voordelen van de zero-emissiezone, zoals betere luchtkwaliteit, minder CO2-uitstoot, gezondheidsvoordelen en leefomstandigheden voor de inwoners, behouden blijven.

Betrokkenheid van de gemeenteraad

Ondanks dat dit formeel-juridisch niet is vereist voor het nemen van het verkeersbesluit heeft het college de gemeenteraad in het proces betrokken bij het nemen van het verkeersbesluit. Bij besluit van 27 november 2025 heeft de gemeenteraad besloten geen wensen en bedenkingen te uiten op het verkeersbesluit.

Verwachte effecten

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

Om tot een zorgvuldig, effectief en evenredig verkeersbesluit te komen heeft het college voor het aangepaste ontwerp verkeersbesluit aan Haskoning gevraagd de effecten van de aangepaste ZE-zone opnieuw in beeld te brengen op de luchtkwaliteit, uitstoot van CO₂, en verkeer. De onderzoeksresultaten zijn dus toegespitst op de nul-emissiezone zoals deze nu voorligt, waarbij de wijken Kerk en Zanen en een deel van Ridderveld zijn uitgesloten van de nul-emissiezone.

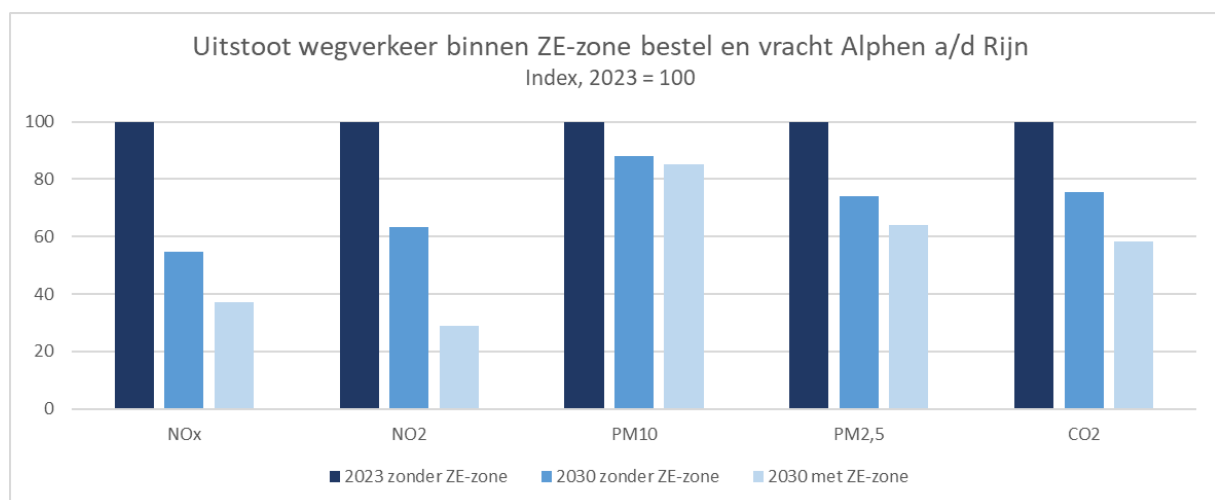
Voor geluidhinder is gevraagd de mogelijke effecten binnen en buiten de ZE-zone in beeld te brengen. Het uitgevoerde effectonderzoek laat zien dat de ZE-zone in 2030 binnen het ZE-zonegebied tot een vermindering leidt van uitstoot van leidt (zie bijlage 5).

Effecten luchtkwaliteit

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

Binnen de nul-emissie

De invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leidt in 2030 tot een vermindering van NO_x, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO₂ door wegverkeer.



Figuur 1 Uitstoot wegverkeer binnen nul-emissie zone bestel- en vrachtverkeer Alphen aan den Rijn, geïndexeerd (Effectenonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn, 2025, zie bijlage 5, p.6).

Uit het onderzoek blijkt dat in 2030 de uitstoot van alle stoffen is afgenomen ten opzichte van 2023. Dat is vanwege bestaand beleid en maatregelen en afschrijving van bestaande voertuigen die dan vervangen worden voor nieuwere voertuigen die minder uitstoten.

De invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's leidt tot een verder afnemen van de uitstoot. Ten opzichte van de situatie 2030 zonder nul-emissiezone gaat het voor NO_x om 25% afname, voor NO₂ om 57%, voor PM₁₀ om 3%, voor PM_{2,5} om 15% en voor CO₂ om 23%¹.

¹ Haskoning (2025). Effectonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage 5, p.6.

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

Effecten concentraties in de buitenlucht

De berekende concentraties na invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer leidt op alle rekenpunten tot lagere concentraties. De effecten op NO2 concentraties zijn het grootst: concentratieverminderingen van 0,35 tot 0,54 µg/m³. Dat gaat dan om verminderingen van de bijdrage van het wegverkeer van 52% tot 56%.

Bij PM10 en PM2,5 gaat het om concentratieverminderingen van 0,01 µg/m³. Bij PM10 komt dat neer op verminderingen van de wegbijdrage van 2 tot 5%, bij PM2,5 van 8% tot 17%.²

Bij PM2,5 is het deel dat van de uitstoot dat door verbranding van fossiele brandstoffen wordt veroorzaakt, groter dan bij PM10. Dat maakt dat het effect op de concentraties PM2,5 groter is dan op PM10.

Buiten de nul-emissie

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

- Verkeer, dat in de nul-emissiezone moet zijn en overstapt op een voertuig dat aan de toelatingseisen voldoet, zorgt buiten de nul-emissie voor minder uitstoot en lagere concentraties.
- Verkeer, dat nu in het beoogde nul-emissiegebied rijdt maar er niet per se moet zijn (doorgaand verkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft) en ervoor kiest om de toelatingseisen voor de nul-emissie te ontwijken, dat om de nul-emissie heen gaat rijden.

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

Op de locaties met de grootste hoeveelheden omrijdend verkeer kunnen de effecten van omrijden groter zijn dan vanwege uitstraling. Dat is te zien bij de rekenlocaties Hoorn, Burgemeester Bruins Slotsingel en Aziëlaan.

Op de Hoorn, de Burgemeester Bruins Slotsingel en de Aziëlaan kunnen in sterkste mate omrijbewegingen optreden. Routes waar dat in mindere mate zo zou kunnen zijn betreffen de N11, de Van Foreestlaan, de Magazijnweg, de Leidse Schouw, de President Kennedylaan, de Australiëlaan en de N207.³

Verhoudingsgewijs zijn de grootste uitstralingseffecten op de concentraties NO2 te verwachten. Bij PM10 en PM2,5 zijn die beperkt, terwijl de mogelijke effecten vanwege omrijden bij die stoffen navenant groter zijn dan vanwege uitstraling. Dat komt doordat het uitstralingseffect van een nul-

² Haskoning (2025). Effectonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage 5, p.7.

³ Haskoning (2025). Effectonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage 5, p.7-8.

emissie vooral om verbrandingsuitstoot van PM10 en PM2,5 gaat, terwijl effecten van omrijden om zowel uitstoot van verbranding als van slijtage van wegdek, banden en remmen gaat.

Om een beeld te krijgen van hoe de effecten van de nul-emissiezone stadsbreed per saldo uit zouden kunnen pakken, is een aanvullende uitstootberekening gemaakt, op basis van de door de gemeente geleverde verkeersgegevens (zie de beschrijving van de uitgangspunten in hoofdstuk 3 onder paragraaf 3.1.2 Effecten buiten de ZE-zone). Deze berekening laat voor alle stoffen zien dat als de mogelijke omrijdeffecten zich voordoen, er vanwege de nul-emissie stadsbreed per saldo nog steeds een vermindering van de totale verkeersuitstoot te verwachten is. De concentraties NO₂ vanwege dit besluit, inclusief omrijdeffecten, leiden niet tot verslechterende of significant verstorende gevolgen voor een Natura 2000-gebied, zo blijkt uit berekeningen uitgevoerd door Haskoning.

Effecten geluidhinder binnen de nul-emissie

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

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

Effecten geluidhinder buiten de nul-emissie

De gemeente heeft Omgevingsdienst Midden-Holland verzocht de effecten op de geluidsbelasting te bepalen als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone. Het gaat om de effecten op geluidsbelasting buiten de nul-emissiezone. Het onderzoek van de ODMH kan daarmee een aanvulling vormen op het onderzoek van Haskoning dat onderzoek heeft gedaan naar de effecten binnen de zone. De uitkomsten zijn neergelegd in de brief d.d. 4 september 2024 dat als bijlage 2 is gehecht aan dit verkeersbesluit.

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

Effecten verkeer

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

⁴ Haskoning (2025). Effectonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage 5, p.10.

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

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

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

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

Wijze van invoering

Omvang van de zone

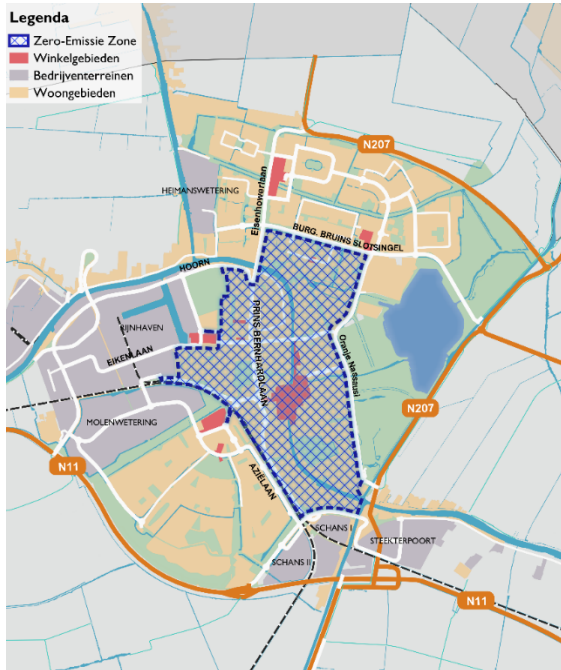
De omvang en contour van de nul-emissiezone is aangepast ten op zichte van het raadsbesluit van 16 juni 2022. De omvang van de aangepaste zone is bepaald (zie bijlage 3), waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- de omvang van de nul-emissiezone ten opzichte van de oorspronkelijke begrenzing is verkleind, waarbij de zone zodanig ruim is gehouden dat nog steeds een aanzienlijke bijdrage aan de CO₂-opgave wordt geleverd. Ook de woonwijken rondom het centrum kunnen hierdoor optimaal profiteren van schone lucht en een betere leefomgeving⁵;
- op basis van de ingediende zienswijzen is onderzocht op welke wijze de zone verkleind kon worden, waarbij een zorgvuldige afweging is gemaakt tussen de bijdrage aan de CO₂-opgave en een verkeerskundig logisch te begrenzen zone. De wijk Kerk en Zanen en een deel van de wijk Ridderveld liggen buiten de centrumring van Alphen aan den Rijn en kennen overwegend een woonfunctie met beperkte logistieke rijroutes, waardoor zij buiten de aangepaste zone zijn gelaten;
- de aangepaste omvang van de zone waarborgt dat verkeer zonder bestemming binnen de nul-emissiezone de mogelijkheid behoudt om via het hoofdwegennet om de zone heen te rijden, zodat de doorstroming op de belangrijke verkeersassen optimaal kan blijven;
- de Moerbeilaan en de aangrenzende Eikenlaan functioneren als koppelweg tussen industrieterreinen. Om ongewenste verkeersopstoppingen en potentiële verkeersonveilige situaties te voorkomen is besloten deze wegen buiten de zonegrens te plaatsen.
- Bedrijventerreinen met een (potentiële) logistieke functie langs de centrumring van Alphen aan den Rijn vallen buiten de zone, waardoor er ruimte ontstaat voor marktpartijen om bestaande en nieuwe logistieke hubs te ontwikkelen en uitstootvrije transporten optimaal te bundelen richting de nul-emissiezone;
- de aangepaste omvang wordt in het kader van handhaafbaarheid omringd door de centrumring van Alphen aan den Rijn om het aantal toegangswegen van de nul-emissiezone te minimaliseren en daarmee een goede opstelling te creëren voor handhavingscamera's;

⁵ Haskoning (2025). Effectonderzoek ZE-zone gemeente Alphen aan den Rijn. Bijlage 5, p.7-8.

- rondom de nul-emissiezone worden in het kader van de verkeersveiligheid vooraankondigingsborden voor weggebruikers geplaatst om een goede verkeerscirculatie te bevorderen en fuikvorming te voorkomen;

in bijlage 4 de beschrijving is opgenomen van de toegangspunten tot de nul-emissiezone en in bijlage 3 de contourenkaart zelf.



Figuur 2 Contouren nul-emissiezone; in dit figuur als “Zero-Emissie Zone” aangeduid.

Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bedrijfs- als vrachtauto's geldt op grond van het RVV 1990 de volgende overgangsregeling op grond van artikelen 86e en 86d RVV 1990.

Bedrijfsauto's

- Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben toegang tot 1 januari 2027;
- Bedrijfsauto's met minimaal emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2028;

Vanaf 1 januari 2028 zijn uitsluitend emissieloze bedrijfsauto's toegestaan.

Vrachtauto's

- Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;
- Vrachtwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden;

Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtauto's toegestaan.

Uit de landelijke overgangsregeling volgt dat op het moment dat dit besluit in werking treedt, bedrijfsauto's met emissieklasse 5 geen toegang hebben tot de zone.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn landelijk vrijgesteld zoals bedoeld in artikelen 86e en 86d RVV 1990. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder;

2. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;
3. Vrachtauto's, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger;
4. kampeerwagens, voor zover het betreft een geslotenverklaring vanwege een milieuzone waarin de houder van het kenteken van het betreffende voertuig woonachtig is.

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

Ontheffingenbeleid

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

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

In de Uitvoeringsagenda -emissie zones Stadslogistiek ("UAZ") is afgesproken dat wordt gewerkt aan een ontheffingensysteem dat zo uniform mogelijk is. Om dit mogelijk te maken wordt een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen behandelt.

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

In het ontheffingenbeleid worden de volgende ontheffingsmogelijkheden opgenomen:

- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bedrijfsauto's;
- Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtauto's ;
- Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 13 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtauto's, bepaalde voertuigen voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer;
- Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone;
- Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn;
- Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's;
- Ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal € 500,--) in verband met een handicap;
- Ontheffing voor dierenambulances;
- Ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat een verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd (netcongestie).

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

Voor de vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden sluit de gemeente Alphen aan den Rijn aan bij de landelijk geldende vrijstellingen en ontheffingen en worden er géén lokale ontheffingsmogelijkheden noodzakelijk geacht. De zienswijzen laten zien dat de meeste voorkomende zorgen worden opgevangen met de landelijke ontheffingsmogelijkheden. Voor andere uitzonderlijke situaties kan een verzoek tot toepassing van de hardheidsclausule worden ingediend.

Communicatie

Er zijn achttien gemeenten in Nederland die een nul-emissiezone in voor bedrijfs- en vrachtauto's hebben ingevoerd. Ten minste 10 gemeente hebben besluitvorming hiertoe in voorbereiding. De luchthaven Schiphol heeft ook een dergelijk besluit in voorbereiding. Lokale communicatie in het kader van deze invoering is zoveel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierbij vanuit de Rijksoverheid. Deze landelijke communicatie bevat onder meer het versturen van brieven aan alle voertuigeigenaren die mogelijk geraakt worden door de invoering van nul-emissiezones. Hiermee is gestart vanaf februari 2023. Ook is er een on- en offline communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd (www.doehetzero.nl en www.opwegnaares.nl).

Lokale communicatie

Door de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure toe te passen wordt invulling gegeven aan participatie bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Er zijn 131 zienswijzen ingediend. In bijlage 6 zijn de zienswijzen (anoniem) terug te vinden. In bijlage 7 is de reactie op de zienswijze geformuleerd in de Nota van Beantwoording.

De gemeenteraad heeft aansluitend op de zienswijze procedure een hoorzitting georganiseerd op 27 oktober 2025. Inwoners en ondernemers hebben de gelegenheid gekregen om in te spreken op het aangepaste ontwerp verkeersbesluit.

Het college van B&W heeft de gemeenteraad middels de wensen en bedenkingen procedure gevraagd om wel/geen wensen en bedenkingen te uitten op het aangepaste ontwerp verkeersbesluit. Op 27 november 2025 heeft de gemeenteraad besloten geen wensen en bedenkingen te uiten op het verkeersbesluit.

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

- Brede landelijke campagne op de zero-emissiezones via het platform www.doehetzero.nl en de website www.opwegnaarzes.nl.
- Brieven vanuit de RDW richting de verschillende groepen van eigenaren van vracht- en bestelvoertuigen die straks niet meer in de zero-emissiezones toegestaan zijn.
- Brief aan alle Alphenese ondernemers en bedrijven.
- Periodiek geactualiseerde gemeentelijke webpagina op de plannen voor de zero-emissiezone en milieuzone.
- Verspreiden van flyers, folders en brochures in de binnenstad, bij bouwmarkten en garagebedrijven.
- De gemeente heeft verschillende informatiebijeenkomsten georganiseerd in november en december 2024.
- Brieven naar eigenaren van oudere bedrijfswagens (euro 5, 4 en lager).
- Gesprekken met diverse ondernemersverenigingen (waaronder VOA, VOC, CVCA)

- Berichten op de sociale media platforms waarop de gemeente communiceert.
- Artikelen in lokale nieuwsbladen en andere lokale (digitale) media.

Bebording en handhaving

De nul-emissiezone wordt op straat, conform artikel 86e RVV 1990 vormgegeven door middel van het plaatsen van de borden C22e in bijlage 1 van het RVV 1990 (“Gesloten voor personenauto’s, bedrijfsauto’s, vrachtauto’s of autobussen vanwege emissie-eisen (nul-emissiezone)”). Het bord wordt voorzien van de tekst “zone” (om die reden wordt het bord in het bebordingsplan aangeduid als C22ezb). Artikel 9 BABW staat toe dat woord “zone” wordt toegevoegd.

Met een onderbord conform model C22e1 in bijlage 1 van het RVV 1990 (“Onderbord bij bord C22e: nul-emissiezone toegankelijk voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto’s”). Tevens worden borden geplaatst die het einde van de nul-emissiezone aanduiden voor het verkeer dat de zone verlaat (C22f). Ook hier wordt het bord voorzien van het woord “zone”.

De aanduiding van deze borden volgt uit het Besluit van 4 oktober 2025 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones (Staatsblad 2025, 265). De inwerkingtreding vindt plaats op 1 januari 2026 (Staatsblad 2025, 265). Het bebordingsplan maakt geen onderdeel uit van dit besluit, maar vloeit voort uit de uitvoering van dit besluit.

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

Voor de handhaving van de maatregelen zal daarom gebruik worden gemaakt van het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR)-camera’s. Ook zullen daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsbeambtenaren worden ingezet voor de handhaving. Een onderbord met een afbeelding van een camera informeert de weggebruikers over de gebruik hiervan (AVG-onderbord C22a10).

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

Belangenafweging

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

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

Ondanks voorgaande positieve effecten realiseert het college zich dat het invoeren van een nul-emissiezone gevolgen heeft voor inwoners en ondernemers die afhankelijk zijn van bedrijfs- en vrachtvoertuigen in de nul-emissiezone. Het gaat daarbij onder meer om ondernemers in het centrumgebied en de winkelcentra in de omliggende wijken, bevoorradingsbedrijven en (andere) transportbedrijven. Dit besluit vraagt hen om slimme logistieke oplossingen te bedenken en mogelijk te investeren in emissieloze voertuigen.

De zienswijzeprocedure heeft geleid tot inzicht in alle aan de orde zijnde belangen bij het nemen van dit verkeersbesluit. Naar aanleiding daarvan is, zoals eerder al toegelicht,

- De omvang van de zone verkleind (wijken Kerk en Zanen en een deel van Ridderveld uitgesloten van de zone);
- De invoeringsdatum van de nul-emissiezone uitgesteld naar 1 januari 2027, zodat ondernemers nog meer voorbereidingstijd hebben;
- De waarschuwingsperiode verlengd van 4 naar 6 maanden;
- De toegang tot de nul-emissiezone door bestelauto's met emissieklasse 6 toegestaan tot 1 januari 2029;
- het ontheffingenbeleid verruimd: ondernemers die financieel in de knel komen kunnen eenvoudiger een landelijke ontheffing aanvragen. Ook is er een ontheffing voor situaties waarin elektrisch laden niet mogelijk is vanwege netcongestie.

Naar het oordeel van het college is hiermee op adequate wijze tegemoetgekomen aan de belangen van ondernemers en bewoners, terwijl de doeleinden die met dit besluit worden nagestreefd tegelijkertijd in voldoende mate overeind blijven.

Gelet op de mogelijke impact zijn ondernemers en overige belanghebbenden door het college vroegtijdig betrokken bij de implementatie van de nul-emissiezone, zodat zij tijdig werden gestimuleerd om na te denken over alternatieven in de bedrijfsvoering en eventuele investeringen. De overleggen met onder meer de VOA en de EDDB, evenals het structurele kopgroepoverleg, hebben hieraan eveneens bijgedragen. Het college verwijst naar de hiervoor aangehaalde vormen van lokale communicatie waarmee de gemeente aandacht heeft gevraagd voor haar voornemen om een nul-emissiezone in te voeren. Gerekend vanaf het raadsbesluit van 16 juni 2022 hebben betrokkenen, meer specifiek ondernemers, meer dan vier jaar de tijd (gehad) om zich voor te bereiden op de invoering van de nul-emissiezone en daar waar nodig de bedrijfsactiviteiten aan te passen en/of te investeren in emissieloze voertuigen. Hierdoor was gedurende een ruime periode duidelijk dat het college voornemens was een dergelijke zone in te voeren en bestond er voldoende gelegenheid voor bewoners en ondernemers om zich daarop voor te bereiden.

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven verder te verzachten gelden er uitzonderingen op de beoogde maatregelen en worden er voor specifieke groepen en voertuigtypen ontheffingen en vrijstellingen verleend. De toegangseisen voor de nul-emissiezone in Alphen aan den Rijn komen overeen met de afspraken UAZ. Daarmee ontstaat een uniforme toegangsregeling voor alle nul-emissiezones in Nederland. Het is van belang dat Alphen aan den Rijn niet te veel afwijkt van de landelijke ontheffingen. Dit dient de rechtszekerheid. Het college ziet het huidige ontheffingenpakket als dekkend en zal voor uitzonderingsgevallen de hardheidsclausule inzetten.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Het in artikel 24 van het BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de Nationale politie, regionale eenheid Den Haag heeft plaatsgevonden.

Het ontwerp-verkeersbesluit is zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 13 november 2024 gepubliceerd in het gemeenteblad 2024, 484553. Door de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure toe te passen wordt invulling gegeven aan participatie bij de voorbereiding van het verkeersbesluit. Er zijn 131 zienswijzen ingediend. In bijlage 6 zijn de zienswijzen (anoniem) terug te vinden. In bijlage 7 is de reactie op de zienswijze geformuleerd in de Nota van Beantwoording. Op basis van de ingediende zienswijzen is het ontwerp verkeersbesluit aangepast.

Om tot een zorgvuldig, effectief en evenredig verkeersbesluit te komen heeft het college voor het aangepaste ontwerp verkeersbesluit aan Haskoning gevraagd de effecten van de aangepaste ZE-zone opnieuw in beeld te brengen op de luchtkwaliteit, uitstoot van CO2, en verkeer. Voor geluidhinder is gevraagd de mogelijke effecten binnen en buiten de ZE-zone in beeld te brengen.

De gemeenteraad heeft aansluitend op de zienswijze procedure een hoorzitting georganiseerd op 27 oktober 2025. Inwoners en ondernemers hebben de gelegenheid gekregen om in te spreken op het aangepaste ontwerp verkeersbesluit.

Het college van B&W heeft de gemeenteraad middels de wensen en bedenkingen procedure gevraagd om wel/geen wensen en bedenkingen te uitten op het aangepaste ontwerp verkeersbesluit. Op 27 november 2025 heeft de gemeenteraad besloten om geen wensen en bedenkingen te uiten op het verkeersbesluit.

BESLUIT

1. Door het plaatsen van verkeersborden model C22e en C22f van bijlage 1 van het RVV 1990 een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone in te stellen in Alphen aan den Rijn, waarbij middels een onderbord conform model C22e1 van bijlage 1 van het RVV 1990 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan;
2. De geslotenverklaring geldt vanaf 1 januari 2027 en ziet op alle straten, of delen van straten, die gelegen in het gerasterde vlak in de afbeelding "Zero-emissie Zone Alphen aan den Rijn" in bijlage 3; deze afbeelding maakt integraal onderdeel uit van dit verkeersbesluit;
3. Dat aanvullend op de wettelijke overgangsregeling voor vrachtwagens, zoals bedoeld in artikel 86e, vijfde lid, onder c van het RVV 1990, ook overige vrachtauto's, zijnde niet-opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot 1 januari 2020, tot 1 januari 2028 toegang hebben tot de nul-emissiezone door middel van een tot 1 januari 2028 van rechtswege geldende ontheffing;
4. Dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2026;
5. Dat dit verkeersbesluit wordt aangehaald als "verkeersbesluit nul-emissiezone Alphen aan den Rijn 2026".

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

de secretaris,



E. (Flora) van den Berg

de burgemeester,



F.D. (Erik) van Heijningen

Beroep en voorlopige voorziening

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de Rechtbank Den Haag, sector bestuursrecht, postbus 20302, 2500 EH Den Haag. In uw brief aan de Rechtbank moet staan: uw naam en adres; de verzenddatum van uw brief; een omschrijving van ons besluit; de redenen waarom u het met dit besluit niet eens bent; uw handtekening. Het is belangrijk dat u een kopie van dit besluit meestuurt. Aan een beroep zijn kosten verbonden.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Hiervoor moet een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag, sector bestuursrecht. Als de voorzieningenrechter het verzoek toekent, is het besluit opgeschort.

Bijlage(n):

Bijlage 1 Verkeersbesluit zero-emissiezone Alphen aan den Rijn

Bijlage 2 Ontheffingenbeleid zero-emissiezone

Bijlage 3 Contourenkaart zero-emissiezone

Bijlage 4 Bebodingsplan zero-emissiezone

Bijlage 5 Effectenonderzoek zero-emissiezone

Bijlage 6 Zienswijzen (anoniem)

Bijlage 7 Nota van Beantwoording

Bijlage 8 Samenvatting zienswijzen