

Aan:

Mevrouw Verloop, mevrouw Groep,  
mevrouw De Groot, de heer Versteeg,  
de heer Matthijssen

Stadhuisplein 1  
Postbus 13  
2400 AA Alphen aan den Rijn  
Telefoon: 14 0172  
E-mail:  
gemeente@alphenaandenrijn.nl  
Website: www.alphenaandenrijn.nl

Zaaknummer

3734165

Datum

11 november 2025

Contactpersoon

Team mobiliteit en wonen

Team Mobiliteit en Wonen

Onderwerp

Beantwoording Artikel 40 vragen Effectiviteit,  
proportionaliteit en kosten zero-emissiezone

Geachte raadsleden Verloop, Groep, De Groot, Versteeg en Matthijssen,

U stelde op 17 oktober jl. namens Forum voor Democratie, VVD, RijnGouweLokaal, ONS Alphen en Alphen voor Elkaar Artikel 40 vragen over het onderwerp zero-emissiezone. Hierbij treft u de beantwoording op uw vragen aan.

**1. Waarom wordt er op de gemeentelijke website reeds gesproken over een aangepaste zone en invoeringsdatum, terwijl het ontwerp-verkeersbesluit nog niet is vastgesteld en de raad formeel nog geen gelegenheid heeft gehad om wensen en bedenkingen te uiten?**

Op 7 oktober 2025 heeft het college het aangepaste ontwerp-verkeersbesluit genomen (zaaknummer: 3687584). Om belanghebbenden op de hoogte te brengen van het aangepaste ontwerp-verkeersbesluit (inclusief onderbouwende bijlagen) is de website hierop aangepast. Er staat op de website expliciet dat het gaat om een aangepast ontwerp-verkeersbesluit. Het college vindt transparantie naar inwoners en ondernemers belangrijk om hen te voorzien van dezelfde informatie als de raad.

**2. Klopt het dat het college reeds intern besloten heeft de zone per 1 januari 2027 in te voeren, ondanks dat de wensen- en bedenkingenprocedure van de raad nog niet heeft plaatsgevonden? Hoe verhoudt dit zich tot het duale stelsel?**

Nee, dit klopt niet. Het college heeft het ontwerp-verkeersbesluit vastgesteld, dit is nog geen definitief besluit. Deze stukken zijn openbaar en worden op 13 november en 27 november 2025 in

commissie en de raad besproken voor de wensen en bedenkingen. Daarna wordt pas een definitief verkeersbesluit genomen.

**3. Kan het college de onderzoeksresultaten delen waarop de bewering is gebaseerd dat “ook de kleinere zero-emissiezone bijdraagt aan een schonere lucht, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en gezondere leefomstandigheden”? Graag inclusief: de meetmethode, gebruikte modellen en gebruikte uitgangspunten.**

Op 7 oktober 2025 heeft het college het aangepaste ontwerp-verkeersbesluit genomen (zaaknummer 3687584), openbaar gemaakt en aan de raad toegezonden voor de wensen en bedenkingen procedure. In de bijlagen bij dit besluit zijn alle stukken te vinden die het ontwerp-verkeersbesluit onderbouwen. In bijlage 5 is het effectenonderzoek te vinden die de aangepaste omvang van de zone onderbouwt. In dit effectonderzoek zijn de werkwijze, de uitgangspunten en rekenmethodes beschreven.

**4. Door wie is het onderzoek naar de effecten van de verkleinde zone uitgevoerd? Is deze partij onafhankelijk, en op welke wijze is belangenverstremgeling uitgesloten? Is deze partij eerder betrokken geweest bij beleidsontwikkeling rond zero-emissiebeleid of bij de gemeente Alphen aan den Rijn, en zo ja, op welke manier?**

Het effectonderzoek is uitgevoerd door Haskoning, een onafhankelijk adviesbureau. Haskoning is betrokken bij het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; SPES ondersteunt gemeenten bij het voorbereiden van besluiten over het invoeren van zero-emissiezones. Haskoning heeft voor Alphen aan den Rijn in 2024 het effectonderzoek uitgevoerd naar de eerder beoogde ZE-zone voor bestel- en vrachtauto's. Op basis van wettelijke vereisten en wetenschappelijk verantwoorde modellen en gegevens heeft Haskoning een effectonderzoek uitgevoerd, en dat verantwoord in de opgeleverde rapportage van het effectonderzoek.

**5. Zijn de resultaten van het genoemde onderzoek dat deze zomer zou worden afgerond (zoals gemeld in eerdere berichtgeving over de zienswijzenprocedure) inmiddels beschikbaar? Zo ja, kan de raad deze stukken ontvangen vóór de hoorzitting op 27 oktober 2025?**

Zie het antwoord op vraag 3.

**6. Welke (extra) kosten zijn gemoeid met dit genoemde nieuwe effectonderzoek? Worden deze kosten betaald uit bestaand budget, uit aanvullende middelen, of zijn deze gedekt via externe subsidies/regelingen?**

De kosten zijn: € 9.975,-. Het Rijk stelt CDOKE middelen beschikbaar specifiek voor de voorbereiding en invoering van een zero-emissiezone. Deze kosten zijn hieruit gedekt.

**7. Klopt het dat de uitzonderingsgronden inmiddels verder zijn uitgebreid, onder meer met een ontheffingsmogelijkheid voor ondernemers die binnen afzienbare tijd met pensioen gaan? Hoe beoordeelt het college de juridische en beleidsmatige houdbaarheid van deze maatregel, gezien het toenemende aantal uitzonderingen?**

Deze vraag is beantwoord in vraag 13 van de artikel 40 vragen beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412).

**8. Erkent het college dat de verregaande hoeveelheid vrijstellingen en ontheffingen afbreuk doet aan de geloofwaardigheid en effectiviteit van het hele beleidsinstrument?**

Deze vraag is beantwoord in vraag 6 van de artikel 40 vragen beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412).

**9. Heeft het college kennisgenomen van recente signalen dat in andere steden (zoals Eindhoven) juridische procedures lopen tegen omvang en inrichting van zero-emissiezones? Wordt dit meegewogen bij de risico-inschatting voor Alphen?**

Het college is op de hoogte dat er in een beperkt aantal gemeentes juridische procedures lopen. In de gemeente Eindhoven gaat de juridische procedure om een specifiek geval (een bedrijven terrein dat in een milieuzone viel). Deze casus is niet van toepassing in de gemeente Alphen aan den Rijn. Het college heeft naar eigen weten de juiste stappen doorlopen voor het voorbereiden van de zero-emissiezone. Desondanks houdt zij rekening met de mogelijkheid dat een belanghebbende een beroep bij de Rechtbank indient op het verkeersbesluit van de zero-emissiezone.

**10. De gemeentelijke kostenraming bevat geen structurele posten zoals cameratoezicht, ICT, toezicht of juridische afhandeling van bezwaren. Acht het college het verantwoord om een verkeersbesluit te nemen zonder een integrale raming van uitvoeringskosten? Wanneer ontvangt de raad een volledige kostenraming?**

In het raadsbesluit van 16 juni 2022 (zaaknummer: 332947) is een toelichting gegeven over de investeringen voor de zero-emissiezone. In de kadernota van 2024 is een structureel budget opgenomen van €95.000 om deze kosten te dekken.

**11. Kan het college bevestigen dat eventuele opbrengsten uit handhaving (zoals verkeersboetes bij overtreding van de ZE-zone) niet ten gunste komen van de gemeente, maar rechtstreeks naar het Rijk gaan (CJIB)?**

Deze vraag is beantwoord in vraag 28 van de artikel 40 vragen beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412).

**12. De openbare hoorzitting op 27 oktober 2025 is bedoeld als moment waarop inwoners en ondernemers hun mening over het ontwerpverkeersbesluit kunnen toelichten. Nu het college echter al op de website communiceert over een definitieve invoeringsdatum en verkleinde zone, lijkt het**

**besluit feitelijk al genomen. Hoe verhoudt dit zich tot het open en democratisch karakter van de hoorzitting, en neemt het college deze inbreng nog serieus bij de verdere besluitvorming? Hoe serieus neemt het college de uitkomsten van de hoorzitting, gezien het verkeersbesluit en de presentatie al zijn opgesteld en gepresenteerd vóórdat de raad wensen en bedenkingen heeft kunnen indienen?**

Zie het antwoord op vraag 1 en 2. Het college zal eventuele wensen en bedenkingen zorgvuldig meewegen in de besluitvorming rondom het verkeersbesluit.

**13. Acht het college deze maatregel juridisch verdedigbaar, nu blijkt dat de onderbouwing steunt op beperkte modelprojecties, zonder fysieke metingen, en terwijl grote vervuilingsbronnen zoals binnenvaart en luchtvaart volledig buiten de effectanalyse zijn gelaten?**

Het college acht het voorgenomen verkeersbesluit zorgvuldig en voldoende onderbouwd.

Een toelichting op de aannames over de onderbouwing van het verkeersbesluit en de binnenvaart en luchtvaart zijn volgordelijk te vinden in vraag 1 en 4 van de artikel 40 vragen beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412).

**14. Kan het college bevestigen dat het gebruikte verkeersmodel (RVMH 4.1) en de gehanteerde emissiefactoren uitsluitend toekomstscenario's modelleren voor het jaar 2030, zonder enige referentie aan de werkelijke luchtkwaliteit in 2024 of 2025? Zo ja, hoe kan het college dan onderbouwen dat er nú sprake is van een urgent probleem dat beleidsmatig ingrijpen vereist?**

De cijfers over uitstoot (emissiefactoren) die in dit onderzoek zijn gebruikt, zijn opgesteld door TNO in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. TNO werkt deze cijfers elk jaar bij. Daarbij gebruiken ze onder andere nieuwe metingen van uitlaatgassen van voertuigen en verwachtingen over hoe het Nederlandse wagenpark zich in de toekomst zal ontwikkelen. Meer informatie hierover staat in het TNO-rapport: [TNO-2025-R11310](#).

In het effectonderzoek is ook gekeken naar de luchtkwaliteit in 2023. Dit is berekend met de rekenmodule van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit. In deze berekeningen zijn ook de achtergrondwaarden van stoffen zoals stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM10) meegenomen. Deze waarden zijn gecontroleerd en aangepast op basis van echte metingen. Uit het effectonderzoek blijkt dat de invoering van de ZE-zone in Alphen aan den Rijn zorgt voor schonere lucht en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.

**15. Op basis van de presentatie blijkt dat de beleidswijzigingen reeds zijn verwerkt in communicatie richting inwoners, terwijl het ontwerp-verkeersbesluit formeel nog moet worden vastgesteld. Is het college bereid deze communicatie aan te passen of te nuanceren totdat de raad wensen en bedenkingen heeft geuit?**

Zie antwoord vraag 1 en 2. Het College ziet geen reden tot aanpassing van de gemeentelijke website.

**16. Waarom bevat de presentatie van het college geen inzicht in de structurele lasten voor handhaving, communicatie, ICT en toezicht? Is het college bereid de structurele lasten volledig en transparant inzichtelijk te maken vóór het verkeersbesluit wordt genomen?**

Zie antwoord vraag 10.

**17. Kan het college aangeven of er een communicatieplan is opgesteld waarin wordt beschreven hoe de raad, inwoners en ondernemers tijdig en correct worden geïnformeerd over de verdere besluitvorming en implementatie van de zero-emissiezone?**

Ja, u wordt hierover schriftelijk geïnformeerd naar aanleiding van een toezegging tijdens de technische briefing op 15 oktober 2025.

**18. Tijdens de presentatie is meermaals benadrukt dat het gaat om een “collegebesluit”, terwijl de gemeenteraad nog formeel wensen en bedenkingen mag indienen en er nog géén raadsbesluit is genomen. Tegelijkertijd is al begonnen met en het opstarten van ondersteunende activiteiten. Is het college van mening dat hiermee de bevoegdheden van de gemeenteraad, specifiek het budgetrecht, op correcte wijze zijn gerespecteerd? Kan het college uitsluiten dat hier sprake is van feitelijke beleidsuitvoering vóór formele instemming door de raad?**

Op 16 juni 2022 (zaaknummer: 332947) heeft de raad het volgende 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’. Daarnaast heeft de raad in de kadernota van 2024 structurele middelen opgenomen voor de invoering van de zero-emissiezone. Er is €235.000 per jaar toegezegd. Dit bedrag is per 2025 ingetrokken vanwege de bezuinigingen. Het college is van mening dat hiermee de bevoegdheid, waaronder het budgetrecht, van de gemeenteraad op correcte wijze is gerespecteerd. Ook kan het college hiermee uitsluiten dat er sprake is van feitelijke beleidsuitvoering vóór formele instemming door de raad.

**19. De presentatie bevestigt dat er reeds een Logistiek Adviseur is aangesteld die actief ondersteuning biedt op het gebied van zero-emissiezone-implementatie, subsidiemogelijkheden, en stedelijke logistiek. Hoe verklaart het college dat deze (dure) ondersteuning al operationeel is, terwijl het verkeersbesluit nog niet genomen is en de raad formeel nog wensen en bedenkingen mag indienen? Is hier sprake van een feitelijke voorinvulling van beleid dat formeel nog niet is vastgesteld?**

Het college is er van overtuigd dat in de voorbereidende fase van het verkeersbesluit en de invoering van de zero-emissiezone de inzet van de logistiek adviseur gewenst en noodzakelijk is. Juist in de voorbereidende fase leven er veel zorgen en vragen bij ondernemers over hun bedrijfsvoering en wagonpark. De logistiek adviseur is en gaat in gesprek met deze ondernemers over hun zorgen en

vragen. Daarnaast worden Alphen ondernemers geconfronteerd met zero-emissiezones in nabij gelegen gemeentes, zoals Leiden en Gouda.

**20. Het college stelt dat invoering van de zero-emissiezone noodzakelijk is voor de volksgezondheid. Tegelijk blijkt uit de beantwoording van onze schriftelijke vragen dat er géén nulmeting is uitgevoerd, dat het verwachte effect op fijnstof (PM10) slechts 3% bedraagt, en dat de uitstoot van binnenvaartschepen – die dagelijks het gebied doorkruisen – geheel buiten de analyse is gelaten, evenals luchtvaart. Acht het college deze maatregel proportioneel, effectief en juridisch houdbaar acht, als er geen feitelijke metingen zijn verricht, de impact marginaal is, en de grootste vervuilers zijn uitgesloten van de effectanalyse?**

Het college acht de maatregel proportioneel. In de vragen 1, 2, 3 en 5 van de eerder door u gestelde artikel 40 vragen, beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412), geeft het college een toelichting waarom zij de maatregel proportioneel acht.

**21. De presentatie onderbouwt de effecten met modelgegevens uit de CIMLK-rekentool en het RVMH 4.1 model. Dit betekent dat de hele legitimatie van het verkeersbesluit is gebaseerd op aannames over toekomstige verkeersstromen en wagenparksamenstelling. In combinatie met de gemelde verwachte PM10-reductie van slechts 3% is dit bijzonder mager als onderbouwing van een ingrijpend besluit. Waarom is ervoor gekozen om het verwachte effect van de ZE-zone volledig te baseren op modelprojecties voor 2030, zonder fysieke nulmetingen of actuele luchtkwaliteitsmetingen in 2024/2025 in de relevante gebieden uit te voeren?**

Zie antwoord vraag 14 en 20.

**22. De presentatie toont alleen totale verschillen in uitstoot en concentraties. Zonder gedetailleerde uitsplitsing is niet te beoordelen of het besluit daadwerkelijk bijdraagt aan gezondere lucht voor bewoners van de zone. Wat is het verwachte effect van de ZE-zone op wijkniveau – met name in het centrumgebied waar de zone van kracht wordt? Zijn de modelresultaten uit te splitsen per wijk of straat?**

In het effectenonderzoek zijn de effecten op de luchtkwaliteit op verschillende locaties binnen en buiten de zero-emissiezone weergegeven. Hiermee is een representatief beeld gegeven van de verwachte effecten van de ZE-zone.

**23. De huidige cijfers presenteren een verschil tussen ‘2030 met ZE-zone’ en ‘2030 zonder ZE-zone’, maar dat ‘zonder’-scenario veronderstelt géén autonome elektrificatie, terwijl ondernemers en consumenten dat sowieso al doen vanwege marktwerking en regelgeving. Is onderzocht welk effect de elektrificatie van het wagenpark heeft zónder invoering van een ZE-zone? Dus: wat zou de situatie in 2030 zijn zonder beleidsmaatregelen, maar mét natuurlijk verloop van vernieuwing?**

De situatie zonder ZE-zone is de autonome ontwikkeling. Deze autonome ontwikkeling is gebaseerd op de verwachte autonome ontwikkeling van het wagenpark op basis van huidig vastgesteld beleid. Ook de autonome elektrificatie van het wagenpark is daarin meegenomen. Zie voor meer informatie

het TNO-rapport over de emissiefactoren en daarin meegenomen prognoses  
<https://publications.tno.nl/publication/34644638/6vwjwg2Y/TNO-2025-R11310.pdf>.

In het rapport van het effectonderzoek is opgenomen hoe de uitstoot en luchtkwaliteit zich autonoom, zonder invoering van een ZE-zone ontwikkelen van 2023 naar 2030.

**24. De presentatie suggereert dat ‘ondersteuning voor ondernemers’ beschikbaar is, maar er wordt geen financiële dekking of regeling getoond. Dit is extra problematisch als de lasten voor de gemeente structureel zijn. Welke concrete subsidies of cofinanciering heeft de gemeente aangevraagd voor de invoering van de ZE-zone en aan welke voorwaarden zijn deze verbonden?**

Het Rijk stelt CDOKE middelen beschikbaar voor de voorbereiding en invoering van een zero-emissiezone. Zie het antwoord op vraag 10 voor de verdere dekking. De voorwaarden van de Rijksmiddelen zijn te vinden op de webpagina van het Rijk <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/cdoke>.

**25. De presentatie herhaalt dat men “ondernemers wil helpen, niet belemmeren”, maar toont geen kwantitatieve gegevens over aantallen getroffen bedrijven, investeringskosten per voertuig of impact op logistiek. Welke concrete economische en maatschappelijke impactanalyse is uitgevoerd voor de lokale ondernemers, bevoorradingsroutes en bereikbaarheid van het centrum? Zijn deze analyses gepubliceerd? Wat betekent oog hebben voor de ondernemers die het niet kunnen betalen... krijgen zij een vorm van financiële steun? Of een ontheffing? En wat is dan nog het effect van de zone?**

Het besluit van de gemeenteraad uit 2022 is gebaseerd op een MKBA-analyse. Deze is in 2024 opnieuw uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen. Deze analyse is gepubliceerd op 13 november 2024 bij de stukken voor het ontwerp-verkeersbesluit zero-emissiezone.

De overgang naar schoon vervoer wordt voor ondernemers ondersteund met een (landelijke) overgangsregeling en een ontheffingen. Op de website van het RDW kunt u informatie vinden over alle ontheffingen en de voorwaarden ([Ontheffing aanvragen | RDW](#)). Met name door het ontheffingsstelsel is individueel maatwerk mogelijk en in schrijnende, onvoorziene situaties is er een hardheidsclausule. Omdat de behoefte per ondernemer kan verschillen adviseren wij ondernemers om een afspraak in te plannen met de logistiek adviseur. Hij kan op bedrijfsniveau meekijken wat de mogelijkheden zijn op gebied van elektrisch rijden, subsidies en ontheffingen. Een afspraak kan aangevraagd worden via [logistiek0172@alphenaandenrijn.nl](mailto:logistiek0172@alphenaandenrijn.nl).

Het doel van ontheffingen binnen de zero-emissiezone is om maatwerk en flexibiliteit te bieden voor situaties waarin de overgang naar emissievrije voertuigen (nog) niet haalbaar of redelijk is. Daarmee wordt voorkomen dat ondernemers of inwoners onevenredig zwaar geraakt worden. De ontheffingen hebben een tijdelijk karakter (tot uiterlijk 2030).

**26. “Gezonde lucht” wordt als kernargument aangevoerd, maar er is geen inzicht in bestaande gezondheidsrisico’s in Alphen, noch een objectieve drempelwaarde waaraan het beleid wordt gespiegeld. Hoe is het gezondheidsargument concreet onderbouwd op lokaal niveau, gegeven de beperkte verwachte PM10-reductie en het ontbreken van metingen?**

Deze vraag is beantwoord in vraag 15 van de artikel 40 vragen beantwoord op 14 oktober 2025 (zaaknummer: 3700412).

**27. In hoeveel andere Nederlandse gemeenten die inmiddels een zero-emissiezone hebben ingevoerd, wonen net als in Alphen aan den Rijn meer dan 25.000 mensen in het woongebied binnen de zone? Acht het college het proportioneel om een maatregel die primair gericht is op stadslogistiek, uit te rollen over een zone waarin duizenden bewoners dagelijks geconfronteerd worden met mobiliteitsbeperkingen, uitzonderingsverzoeken en handhaving?**

In zes andere gemeenten wonen er net als in Alphen aan den Rijn meer dan 25.000 mensen in de zero-emissiezone. De zone in Alphen raakt een groot gebied. Maar juist omdat er veel mensen wonen, is de winst ook groter. De maatregel is dus niet alleen gericht op logistiek, maar komt ten goede aan leefbaarheid en gezondheid van bewoners. Daarbij blijft de gemeente begeleiding en ondersteuning bieden, zodat de maatregel uitvoerbaar en proportioneel blijft.

**28. In hoeverre is het college bekend met het feit dat gemeenten niet zonder meer worden gecompenseerd door het Rijk voor het opzetten van een zero-emissiezone? Acht het college het verantwoord om zonder structurele dekking en bij afwezigheid van directe rijkssubsidie dit project door te zetten?**

Zie het antwoord op vraag 10 en 24.

**29. Waarom is er bij het vaststellen van de zone-indeling geen aparte belangenafweging gemaakt voor bewoners die binnen de beoogde zero-emissiezone wonen, terwijl deze doelgroep wél rechtstreeks geraakt wordt? Welke stappen zijn er gezet om hun rechtspositie, mobiliteit en leefbaarheid te beschermen – vergelijkbaar met de vrijstellingsmogelijkheden voor ondernemers?**

In de belangenafweging van de zero-emissiezone is rekening gehouden met bewoners van de zone. Door de vermindering van voertuigemissies (zoals NOx, fijnstof en CO<sub>2</sub>) wordt de leefomgeving in stedelijke gebieden aantrekkelijker: minder luchtverontreiniging, minder geluidshinder, betere kwaliteit van de openbare ruimte. Dus niet alleen klimaat- of milieudoelen, maar ook stedelijke kwaliteit en gezondheid van bewoners spelen mee.

**30. Is het college bereid om inzichtelijk te maken hoeveel zzp'ers in Alphen aan den Rijn momenteel een bedrijfswagen gebruiken, hoeveel van hen binnen de toekomstige zone wonen en hoeveel van hen mogelijk een laadpaal nodig zullen hebben? Zo ja, op welke termijn kan dit overzicht worden belast naar de raad?**

In de presentatie zijn cijfers gedeeld met het aantal bedrijfsmatige voertuigen die geregistreerd staan binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn op basis van de RDW gegevens in juli 2025. Dit gaat om ongeveer 8000 voertuigen. In de aangepaste zone staan er ongeveer 900 bedrijfsmatige voertuigen geregistreerd. Hiervan zijn ongeveer 650 voertuigen van een eenmanszaak of ZZP'er. Het college kan niet aangeven of deze voertuigen op een woon- of bedrijfsadres geregistreerd staan. Wat betreft de laadpalen kan het college niet aangeven hoeveel van de ZZP'ers een laadpaal nodig hebben, omdat dit afhankelijk is van de bedrijfsvoering van de ZZP'er.

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

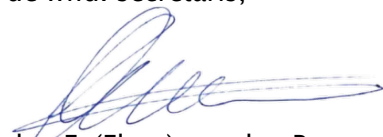
### **31. Is het college bereid de invoering van de ZE-zone op te schorten zolang het Rijk geen financiële of juridische randvoorwaarden garandeert voor een zorgvuldige en proportionele uitvoering?**

Nee, het college ziet hiertoe geen reden. Het Rijk biedt op dit moment voldoende waarborgen om de zero-emissiezones in Nederland op een zorgvuldige en proportionele manier te ondersteunen (SPES), in te voeren en te handhaven (CRDW). Landelijke ervaringen tot nu toe zijn terug te lezen in de monitoringsbrief naar de 2<sup>e</sup> kamer die recentelijk met de raad is gedeeld, na de toezegging in de technische briefing met de raad op 15 oktober 2025.

Zie ook antwoord 10 en 24 over de financiële middelen.


Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,  
de wnd. secretaris,



drs. F. (Flora) van den Berg

de burgemeester,



mr. F.D. van Heijningen