

gewijzigd amendement door A7A.
+26 } aangenomen.
-9 }

Amendement

Invoering die werkt voor stad en ondernemers

De gemeenteraad van Dordrecht in vergadering bijeen op 14 oktober 2025, behandelend het agendapunt 34 'Invoeren nul-emissiezone stadslogistiek binnenstad Dordrecht per 1-7-2026 – Raadsvoorstel',

Besluit:

De volgende besluitpunten toe te voegen aan het raadsbesluit inzake 'Invoeren nul-emissiezone stadslogistiek binnenstad Dordrecht per 1-7-2026':

- Ondernemers, maatschappelijke instellingen, particulieren en andere eigenaren van voertuigen krijgen op aanvraag een gemeentespecifieke ontheffing voor voertuigen aangeschaft in 2022 of eerder via de gemeentelijke afwijkingsbevoegdheid, die geldig is tot 1 juli 2030. Dezelfde aanvrager krijgt voor maximaal twee van zijn of haar voertuigen deze gemeentespecifieke ontheffing voor voertuigen aangeschaft in 2022 of eerder. De geldigheidsduur van deze ontheffing is voorwaardelijk aan het realiseren van noodzakelijke randvoorwaarden:
 - (1) de laadinfrastructuur voor Dordtse ondernemers is georganiseerd,;
 - (2) Raadsvoorstel en concrete uitvoering van bundeling van logistiek verkeer in de binnenstad, die tot meetbare resultaten heeft geleid;
 - (3) Handhaving van de emissievrije zone die niet ten koste gaat van de andere taken van handhavers, en de dekking van deze kosten daarop aansluit.
- As bij de evaluatie in kwartaal 4 van 2029 blijkt dat niet aan deze drie voorwaarden is voldaan, dan wordt verlenging van de geldigheidsduur (langer dan 1 juli 2030) van bovengenoemde ontheffingen besproken in de raadsvergadering.
- Dordrecht hanteert geen ondergrens van de emissieklasse van een voertuig voor de ontheffing voor particulier bezit.
- Dordrecht hanteert geen ondergrens van de emissieklasse van een voertuig voor de dagontheffing.

Toelichting:

Als gevolg van de aankondiging en invoering van nul-emissiezone stadslogistiek rijden er steeds meer emissievrije voertuigen in Dordrecht. Dit betekent schonere lucht voor onze inwoners. Sinds het raadsbesluit uit oktober 2021 en de start van de op ondernemers gerichte gemeentelijke communicatie in 2022 is de boodschap vanuit de gemeente aan ondernemers dat er een nul-emissiezone aan gaat komen. Er zijn echter ook lokale ondernemers die in de tussentijd geen nieuwe bestelwagen of vrachtauto hebben gekocht, bijvoorbeeld omdat hun investeringsruimte door concurrentie met grote landelijke ketens beperkt is, of omdat hun huidige wagen het nog prima doet. Met de gemeentespecifieke ontheffing voor voertuigen aangeschaft in 2022 of eerder zoals voorgesteld in dit amendement kunnen de bestaande wagens aangeschaft in 2022 of eerder van onder andere marktondernemers en andere lokale ondernemers nog een periode de Dordtse emissievrije zone inrijden. De geldigheidsduur van deze ontheffing is afhankelijk van het realiseren van de noodzakelijke randvoorwaarden. Als voorafgaand aan het einde van eerstgenoemde geldigheidsduur (1 juli 2030) niet is voldaan aan de drie randvoorwaarden, wordt de geldigheidsduur automatisch verlengd naar 1 juli 2034. Deze gemeentespecifieke ontheffing geldt alleen voor Dordrecht en is daarom niet interessant voor de grote ketens die in meerdere steden door het land moeten zijn. Door het maximum per aanvrager van twee van deze gemeentespecifieke ontheffingen voor voertuigen uit 2022 of ouder, is deze ontheffing niet interessant voor grote ketens met een groot wagenpark. Ondernemers die sinds het raadsbesluit tot invoering van nul-emissiezone stadslogistiek en de start van de op ondernemers gerichte gemeentelijke communicatie daarover in 2022 een nieuwe bestelwagen of vrachtauto hebben gekocht of gaan kopen (voertuigen uit 2023 of daarna), waarvan ook een emissievrije variant bestaat, mogen niet met die nieuwe bestelwagen of vrachtauto op diesel of benzine de emissievrije zone in rijden, tenzij ze in aanmerking komen voor ontheffingen of vrijstellingen op andere gronden.

Door in Dordrecht geen ondergrens van de emissieklasse van voertuigen te hanteren voor de ontheffingen voor particulier bezit en voor de dagontheffing sluiten we aan bij de regels hierover in Rotterdam. Rotterdam heeft op dit vlak ruimhartiger regels dan bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht waar wel een ondergrens (minimaal emissieklasse 5 of hoger) wordt gehanteerd.

Alexander Kuhlmann
Dordtse VVD

