

## **Extra beeldvormende behoefte**

*De commissie vraagt naar beantwoording van de volgende informatieverzoeken*

- **Status gevraagd raadsbesluit: principe of definitief?**
  - o In 2021 heeft de raad ingestemd met het vaststellen van de routekaart zero-emissie stadslogistiek, waarin opgenomen het nemen van een besluit in 2025 voor de instelling van de zero-emissiezone per 2026.
  - o Met dit raadsvoorstel vragen we akkoord om per 1 juli 2026 uitvoering te geven aan het eerder genomen besluit om deze zero-emissiezone in te gaan stellen.
  
- **Rapport naar trillingen door (elektrisch) vervoer stadslogistiek**
  - o Er is voor Dordrecht geen specifiek onderzoek gedaan naar trillingen veroorzaakt door stadslogistiek.
  - o Dordrecht heeft hiervoor reeds lengtebeperking aan vrachtauto's opgelegd om het effect van trillingen te beperken. Dit blijft van kracht en draagt bij aan het weren van de meest zware voertuigen.
  - o In wetgeving voor Nederland geldt dat vrachtauto's met maximaal 50ton de weg op mogen. Dat betekent dus dat je, of je nou met een diesel, of met een zero-emission truck de weg op gaat in Nederland; 50 ton blijft 50 ton. Het totale gewicht (maximummassa) of de som van de aslasten bij elkaar opgeteld mogen niet worden overschreden. In het kentekenbewijs is beschreven hoe hoog dat gewicht maximaal mag zijn. Elektrische vrachtwagens die niet vol beladen zijn zullen maximaal enkele procenten zwaarder zijn. Wij verwachten echter dat elektrische vrachtwagens niet significant meer overlast veroorzaken, ook omdat trillingen van meer factoren afhankelijk zijn dan gewicht van het voertuig. Denk aan snelheid, wegvlakheid en fundatie van de weg. Daarnaast zien we ontwikkelingen dat leveringen die nu met vrachtwagens in de binnenstad worden uitgevoerd, straks naar de rand van de stad worden gebracht. Vanaf daar worden deze leveringen met kleinere voertuigen naar de binnenstad gebracht. Deze ontwikkelingen ondersteunen wij.

- ***Meet het zero emissie-rapport stadslogistiek vergelijkbare uitstootgegevens van logistiek over water langs/rondom de binnenstad***

- De totale emissiebijdragen binnen de gemeente Dordrecht zijn te vinden via: <https://apps.rivm.nl/sla/gcn-tool/#GM0505>.
- Op de GCN-tool staan de generieke emissies en concentraties per gemeente in Nederland voor 2022 en 2030. Hierin is onder ander gekeken naar het voorgenomen en aanvullend SLA beleid.
- Voor 2030 is nu het beeld dat er ca 3x zoveel NOx en PM2.5 emissies van scheepvaart als van alle verkeer (incl. Stadslogistiek, voor de gehele gemeente) komen. Voor PM10 zijn de emissies ongeveer gelijk. In concentratie is de bijdrage van verkeer voor elk van de stoffen iets groter dan van scheepvaart, de concentratie wordt voor een groot deel bepaald door emissies van buiten de gemeente Dordrecht.
- Door deze combinatie van wegverkeer en scheepvaart staat de luchtkwaliteit in Dordrecht extra onder druk. Elke maatregel voor een betere luchtkwaliteit is daarom zinvol. Het instellen van een ZE zone is bewezen effectief daarvoor, dit sluit niet uit dat ook maatregelen voor scheepvaart verkend kunnen worden. Zo heeft Dordrecht al walstroom voorzieningen om de uitstoot te beperken.

- ***Regulering buitenlandse kentekens binnen zero emissiezone***

- Automatische camerahandhaving (ANPR) registreert buitenlandse kentekens niet omdat er tussen landen (nog) geen automatische uitwisseling van gegevens plaatsvindt. Op zowel Europees als bilateraal niveau wordt daar vanuit het Rijk wel aan gewerkt. Zo is er al een juridisch bindend kader waardoor Belgische voertuig- en eigenaar-gegevens automatisch uitgewisseld kunnen worden en dus via ANPR kunnen worden gehandhaafd. Dit wordt tussen RDW en de “Belgische RDW” op dit moment operationeel uitgewerkt. Tot die tijd en aanvullend kunnen gemeenten via BOA inzet op straat voertuigen staande houden en controleren en bij overtreding beboeten. Naast beboeten kan ook worden overwogen om deze voertuigen die niet voldoen aan de toegangseisen weg te sturen. Dit is mogelijk een zeer effectieve maatregel die in Tilburg in het verleden ook is toegepast.
- Voor Dordrecht voorzien we daarom in eerste instantie handhaving van buitenlandse voertuigen incidenteel via BOA inzet.

- **Onderscheid tussen parkeren en laden, waar moet het gebeuren in de stad?**

- o Er zal niet op alle plekken waar geparkeerd of gelost wordt standaard kunnen worden opgeladen. Dat is fijn maar geen verplichting, met bestaande ranges ook niet nodig. Je kunt ook niet overal tanken waar je goederen lost.
- o Voor specifiek marktondernemers: Het is de bedoeling dat de vrachtwagens die nu voor het marktkantoor staan, op een andere plek komen te staan waar zij ook kunnen laden. Echter, marktkoopliden geven nu vaak aan dat de combinatie van trekgewicht + batterijcapaciteit voor hen te klein is. In dat geval kan men gewoon een ontheffing krijgen. Belangrijkste: Het parkeren van vrachtwagens voor het stadskantoor is geen onderdeel van de ZEZ. De vrachtwagens moeten ergens anders naar toe, wegens de gebiedsontwikkeling Spuiboulevard. De bestelbussen mogen hier al niet staan. Dit is geen laadinfrastructuur probleem, maar een ruimtelijk vraagstuk.

- **Hoeveelheden auto's die rijden in de ZE-zone Dordrecht**

- o Laatste verkeerstellingen die op basis van het Regionaal Verkeers-en Milieukaart geactualiseerd zijn laten zien dat er per etmaal (weekdag) zo'n 334 middelzware / zware voertuigen (vrachtwagens) de zone inrijden.

| Locatie           | Etmaalinten<br>siteit<br>weekdag | Waarvan<br>Middelzwaar/<br>Zwaar<br>verkeer | Etmaalinten<br>siteit<br>weekdag<br>inrijdend | Waarvan<br>Middelzwa<br>ar/Zwaar<br>verkeer | Jaartal |
|-------------------|----------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|---------|
| Prinsenst<br>raat | 6105                             | 129                                         | 3336                                          | 69                                          | 2025    |
| Spuibrug          | 1923                             | 63                                          | 452                                           | 14                                          | 2025    |
| Soetgens          | 1406                             | 38                                          | 650                                           | 19                                          | 2025    |

| brug                     |       |     |       |     |      |
|--------------------------|-------|-----|-------|-----|------|
| <b>Johan de Wittbrug</b> | 7266  | 228 | 3827  | 111 | 2025 |
| <b>Sint Jorisbrug</b>    | 3415  | 102 | 1848  | 54  | 2025 |
| <b>Torenstraat</b>       | 4931  | 144 | 2217  | 67  | 2025 |
| <b>Totaal</b>            | 25046 | 704 | 12330 | 334 |      |

- ***Kan er een laadplein worden gestart?***

- o In Dordrecht zijn er inmiddels enkele voorzieningen beschikbaar waar elektrische vrachtwagens kunnen laden. Een belangrijk voorbeeld is DCB Charge Dordrecht aan de Rijksweg. Hier staan snelladers van 270 kW die speciaal zijn ingericht voor zware voertuigen zoals e-trucks. Daarnaast is er een New Motion/TRIT-station langs de A16, waar met CCS2- en ChaDeMO-aansluitingen tot circa 175 kW kan worden geladen. Deze locatie is in beginsel ook geschikt voor vrachtwagens, al hangt de praktische bruikbaarheid af van de ruimte en de laadvraag van het voertuig.
- o Daarnaast heeft de gemeente Dordrecht de ambitie om in samenspraak met ondernemers in te zetten op het ontwikkelen van laadpleinen.
- o Overigens neemt de batterij range van bestel- en vrachtwagens fors toe waardoor laden steeds meer vergelijkbaar wordt met tanken en het steeds vaker voldoende is om (alleen) op depot te laden en voor de overige behoefte dit onderweg zal plaatsvinden. Noodzaak om op bestemmingen te laden is er dus niet.

- ***Afwegingen om in Rotterdam voor een collectieve ontheffing te gaan. Zit dat in precedentwerking of onevenredigheid?***

- o In Rotterdam zijn marktvergunningen voor een kortere tijd afgegeven (5 jaar versus 20 jaar in Dordrecht) waardoor zij gekozen hebben voor een tijdelijke toegangsregeling voor de zero-emissiezone voor marktondernemers tot 31-12-2027.
- o Totdat marktondernemers aan de eisen van de nul-emissiezone kunnen voldoen, geldt het volgende: "Marktondernemers met een

reeds geldige marktvergunning krijgen een algemene ontheffing voor toegang tot de nul-emissiezone, uitsluitend op de dagen dat zij een staanplaats mogen innemen op de markt."

- o Nieuwe marktondernemers krijgen geen ontheffing.
- o Zij hebben inmiddels 165 marktondernemers van advies voorzien. Het merendeel van hen beschikt over een handelingsperspectief zonder dat daarvoor een specifieke marktontheffing nodig is — bijvoorbeeld door de inzet van een schoner voertuig of het gebruik van een landelijke ontheffing.
- o Daarom komt er in Rotterdam na 2027 geen aanvullende ontheffing meer specifiek voor de markt.
- ***Waar zijn marktondernemers in relatie tot andere ondernemers aan toe en waarom zou er sprake zijn van een ongelijk speelveld? (Reactie op beantwoording)***
  - o Voor het doorberekenen van de kosten en de gemaakte investeringen heeft U als raad in 2024 al een oplossing aangedragen. Toen zijn de marktvergunningen vastgesteld op een looptijd van 20 jaar, (mede) wegens de benodigde zero-emissie investeringen. Door over deze langere periode zekerheid te verschaffen aan ondernemers voor een plek op de markt kunnen eventuele nieuw aan te schaffen voertuigen ook over een looptijd van 20 jaar worden afgeschreven. Ook zullen kapitaalverschaffers met deze langere vergunningsduur meer onderpand/zekerheid hebben om een eventuele financiering te verstrekken.
  - o Aanvullend op Dordtse situatie; In de reguliere terugverdientijd voor de markt zit vaste activa opgenomen. Denk hierbij ook aan logistiek. Het meest recente SEO-onderzoek, waar de marktkoopliden zelf aan refereren, laat zien dat de gemiddelde terugverdientijd 8-11 jaar is. Hier komt door investeringen in ZE vervoer zo'n 0,6 - 2,3 jaar bovenop, afhankelijk van het type vervoer. Dordrecht heeft daarmee al een vrij ruime vergunningsduur voor de marktondernemers.
  - o Aan alle ondernemers, marktondernemer of niet, worden dezelfde ontheffingen aangeboden.
  - o Binnen het bestaande ontheffingenbeleid zijn voor marktkoopliden verschillende mogelijkheden om te anticiperen. Voor bestelwagens zijn inmiddels goed betaalbare alternatieven voor handen. Als er om technische redenen geen geschikt elektrisch bestel- of vrachtvoertuig beschikbaar is dan gelden de landelijke ontheffingen

"niet-emissieloos verkrijgbaar" of "bijzondere voertuigen". Als er bedrijfseconomische redenen zijn waarom een investering in een elektrisch voertuig niet gemaakt kunnen worden geldt de landelijk geldende ontheffing "bedrijfseconomische omstandigheden". Mochten deze ontheffingen geen uitsluitel bieden dan is altijd nog de gemeentelijke "hardheidsclausule" beschikbaar. Deze ontheffing wordt bijvoorbeeld toegepast als ondernemers tegen hun pensioen (bij bedrijfsbeëindiging) aan zitten of dat er andere onvoorziene omstandigheden zijn.

## **Openstaande technische vragen CDA**

**(ingestuurd aan raadsgriffie n.a.v. DD 16 september)**

- **Het voorstel stelt dat de Zero emissie zone expliciet bijdraagt aan de reductie van het aantal vervoersbewegingen. Komt dit dan doordat de verwachting is dat kleine ondernemers en marktlieden stoppen? Zo nee, wat is dan de onderbouwing van deze aanname.**
- Nee, deze aanname is gebaseerd op het feit dat vervuilende voertuigen een ontheffing nodig hebben waardoor een deel van de goederen in de toekomst vaker gebundeld zullen gaan worden (dus goederen-transport in 1 gebundelde rit i.p.v. via meerdere losse ritten) of worden uitbesteed aan stadslogistieke specialisten.
- **Kan de zone gefaseerd ingaan (bijv. eerst zones met hoge vervuiling) of kunnen kleinere ondernemers later instappen?**
- De landelijke overgangsregeling zorgt reeds voor een gefaseerde ingroei van de zero-emissiezone, waarbij de meest vervuilende voertuigen eerst worden geweerd.
- Toegang is gekoppeld aan voertuigen en niet aan specifieke ondernemers. Wel zien we dat ontheffingen voor bedrijfseconomische omstandigheden en de hardheidsclausule ingezet kunnen worden om tegemoet te komen aan juist de kleinere ondernemers.
- **Wat is de status van capaciteit van het elektriciteitsnet in het gebied? Zijn er netwerkbezwaren.**
- Voor het plaatsen van reguliere laadpalen geldt op dit moment geen beperking als gevolg van netcongestie. Snelladers vallen daar niet onder.
- Laadinfra is goed op orde, er is bovendien sprake van een relatief kleine zone, waardoor ook eenvoudig buiten de zone geladen kan worden.
- Mocht er sprake zijn van netcongestie, en mocht een ondernemer op zijn vestigingslocatie daardoor geen uitbreiding van de laadinfra kunnen realiseren, dan is ontheffing mogelijk.
- **Het voorstel spreekt over zoveel mogelijk stimuleren van laden op eigen terrein, voor hoeveel ondernemers in de zone is dat mogelijk? Gezien de beperkte ruimte in de binnenstad.**
- Het gaat hierbij niet alleen om ondernemers die gevestigd zijn in de zone, maar tevens kunnen bedrijven waar wordt gelost laadinfrastructuur aansluitingen realiseren waar logistiek de

voertuigen kan laden tijdens het lossen. Dit laden op eigen terrein zal dus veelal buiten de zero-emissiezone zelf gebeuren.

- ***Wat is de verwachte doorlooptijd voor aanvraag en aanleg van een publieke laadlocatie voor bedrijfswagens (vergunning, graafwerk, inspectie).***
- Dit hangt af van de partij die de laadpalen plaatst. Gemiddeld is dat nu tussen de 6 en 12 maanden.
  
- ***Wat zijn de kosten voor een ontheffing? En wat is de doorlooptijd van een ontheffing?***
- Kosten, doorlooptijd en duur verschillen per type ontheffing. Voor een ontheffing netcongestie bedragen de leges 100 euro. Op het ontheffingenloket van de RDW worden deze per ontheffing geduid.
  
- ***Vanaf wanneer wordt gehandhaafd, wat is het boetebedrag, en hoe vaak volgt een waarschuwing?***
- Vanaf de invoering van de zone geldt eerst een waarschuwingsperiode van 6 maanden (van 1 juli – 31 december 2026), daarna zal beboet gaan worden. Het handhavingsplan wordt nog nader uitgewerkt waarin ook besluit genomen zal worden t.a.v. recidive termijn (hoe vaak waarschuwen-/ beboeten we ondernemers, ergo, hoeveel tijd dient er tussen 2 overtredingen te zitten)
- Voor personen- en bestelauto's is deze boete € 120,-. Vrachtauto's betalen € 300,-.