

Vorbereiding raadscommissie 30 september 2025, beantwoording technische vragen

De door Dordrecht uitgevoerde effectstudie wordt geduid en gedeeld
De gemeente Dordrecht heeft door bureau Haskoning een effectstudie laten uitvoeren naar de invoering van een zero emissie zone voor bestel- en vrachtauto's in het centrum. De studie toont aan dat er in 2030 aanzienlijke emissiereducties te verwachten zijn. Voor CO₂ gaat het om een afname van 21 procent, voor NO₂ om 55 procent, voor NO_x om 26 procent, voor PM₁₀ om 3 procent en voor PM_{2.5} om 10 procent. Ook de concentraties van luchtverontreinigende stoffen binnen de zone dalen, met name NO₂ tot 59 procent. De studie noemt daarnaast positieve neveneffecten zoals minder vervoersritten en een overstap naar lichtere voertuigen, die gunstig zijn voor de luchtkwaliteit. Deze zijn niet meegenomen in de berekeningen, waardoor de gepresenteerde effecten als representatief worden beschouwd.

Voor diverse steden zijn maatschappelijke kosten-batenanalyses uitgevoerd.

- Deze laten zien dat de maatschappelijke baten zoals schonere lucht, minder gezondheidsklachten en minder hinder ruimschoots opwegen tegen de kosten van de transitie naar schoner vervoer.
- De milieuwinst is dus in verhouding tot de impact op ondernemers en kosten die de gemeente moet maken.

Landelijke studie (I&W) wordt dit jaar opgeleverd met maatschappelijke kosten baten voor elke individuele gemeente met een (geplande) zero-emissiezone.

De verschuiving van CO₂ naar fijnstof reductie wordt geduid
Hoewel CO₂ reductie een belangrijk doel is, laat de studie zien dat met name stikstofdioxide (NO₂) en ook fijnstof PM₁₀ en PM_{2.5} afneemt.

De meeste winst wordt gehaald bij NO₂. De reductie van fijnstof is relatief kleiner, maar draagt ook positief bij aan een betere luchtkwaliteit en gezondheid. De focus ligt dus niet uitsluitend op klimaatdoelen, maar ook op het verbeteren van gezondheid en de leefomgeving.

Dit is een positieve uitkomst en sluit aan bij onze opgave binnen het Schone Lucht Akkoord (SLA), evenals bij onze eigen Omgevingsvisie, waarin wij streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

In het Schone Lucht Akkoord verbinden we ons aan het doel om in 2030 een gezondheidswinst van minimaal 50% te realiseren ten opzichte van 2016, met maatregelen tegen vervuiling door verkeer, industrie, landbouw

en houtstook. De zero-emissiezone is één van de maatregelen die hieraan bijdraagt.

Hoe wijkt lokaal en landelijk beleid af

Dordrecht conformeert zich aan het landelijke beleid zoals vastgelegd in het UAZ convenant dat met brede steun van het bedrijfsleven tot stand is gekomen. Dit betekent dat ondernemers met één ontheffing toegang krijgen tot alle zero emissie zones in Nederland, wat zorgt voor duidelijkheid en voorspelbaarheid. Tegelijkertijd biedt Dordrecht aanvullend gemeentelijk maatwerk ("de menselijke maat") via ontheffingen op basis van bedrijfseconomische omstandigheden en een hardheidsclausule voor uitzonderlijke gevallen. Deze combinatie van landelijke uniformiteit en lokale flexibiliteit maakt het beleid voorspelbaar, toegankelijk en uitvoerbaar.

Hoe is het Dordtse ontheffingenbeleid bedoeld: jaarlijks of meerjarig, collectief of individueel

De looptijd verschilt per ontheffing. Op het landelijk ontheffingen loket van RDW is terug te vinden wat de looptijd per ontheffing is. Aanvragen vinden plaats op basis van kenteken (dus niet per bedrijf zoals nog wel eens gebeurt bij ontheffingen).

Wat kan er geleerd worden van steden waar het niet goed gegaan is

Een beperkt aantal steden zoals Apeldoorn, Zaanstad, Ede, Alphen, Breda en Almere hebben gekozen voor uitstel van de zero emissie zone, vaak om politieke redenen of gebrek aan ambtelijke capaciteit. De landelijk veroorzaakte onduidelijkheid uit de Tweede Kamer in 2024 heeft een aantal van deze gemeenten doen twijfelen over de landelijke ambitie en hebben toen zij voor een implementatiebesluit stonden ervoor gekozen om te temporiseren, afhankelijk van de landelijke uitkomsten. Deze (politieke) uitkomst is er inmiddels. Zo zijn er tussen de gemeenten en het ministerie bestuurlijke afspraken gemaakt over de soepele invoering en is de landelijke Uitvoeringsagenda Zero-emissie zones bestel- en vrachtwagens ondertekend door meer dan 33 partijen.

In Dordrecht is tijdige invoering juist belangrijk om luchtkwaliteit aan te pakken en om als gemeente betrouwbaar te zijn richting ondernemers.

Afspraak is afspraak. Aan de wagenparkontwikkeling is te zien dat velen, na eerdere aankondiging van de ZE zone, al geïnvesteerd hebben in nieuwe voertuigen die wel toegang behouden tot de binnenstad. Bovendien bieden we hen daarmee de optie van een geleidelijke overgang naar schoner vervoer zodat iedereen kan meekomen. De overgangsregeling die tot 2030 geldt zorgt ervoor dat de toegang voor de meest vervuilende voertuigen stapsgewijs wordt beperkt en dat er alternatieven zijn. In feite kan de beoogde invoeringsdatum van 1 januari 2026 al gezien worden als uitstel, immers zijn er nu al 14 steden die de zero-emissiezone hebben ingevoerd. Ook is, naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken, afgesproken om een half jaar te hanteren als waarschuwingsperiode in plaats van 4 maanden.

Zwaarte maatregel versus resultaat: is dat uit te drukken in cijfers

Ja. Voor diverse steden zijn maatschappelijke kosten baten analyses uitgevoerd (zie boven). Deze laten zien dat de maatschappelijke baten zoals schonere lucht, minder gezondheidsklachten en minder hinder ruimschoots opwegen tegen de kosten van de transitie naar schoner vervoer. De milieuwinst is dus in verhouding tot de impact op ondernemers en kosten die de gemeente moet maken.

Belangrijk hierbij ook op te merken is dat diverse Dordtse ondernemers al te maken krijgen met de omliggende zero-emissiezones, zoals in Gouda en Rotterdam. Zij zullen zich dus al moeten voorbereiden op de zero-emissiezones. Het helpt deze ondernemers als Dordrecht ook eenzelfde stap neemt, zodat een gelijk speelveld wordt geborgd en 'free rider gedrag' wordt voorkomen.

Bovendien heeft Topsector Logistiek een studie gepubliceerd in maart 2021, welke concludeert dat de implementatie van 30 tot 40 middelgrote zero-emissiezones in Nederlandse steden kan leiden tot een CO₂-reductie van ongeveer 1 megaton per jaar in 2030.

Bron: [20210223-Zero-emissiezones-in-de-praktijk-TNO-Decamod-Effectrapportage.pdf](#)

Welke zekerheid kan Dordtse ondernemers geboden worden

Landelijk beeld laat zien dat de grotere bedrijven goed op de hoogte zijn van de komst van zero-emissiezones en daar in veel gevallen ook al op hebben geanticipeerd. De gemeente Dordrecht erkent dat kleinere ondernemers, vooral eenpitters, vaak ervaren dat zij niet voldoende geïnformeerd zijn en behoefte hebben aan meer duidelijkheid.

Dit ondanks de uitgebreide landelijke en lokale communicatie, zo zijn er diverse landelijke campagnes geweest en zijn alle voertuigeigenaren die te maken krijgen met de zero-emissiezone meermaals door RDW per brief geïnformeerd.

Op dit moment stellen we voor de invoering van de ZE-zone op 1 juli 2026 in te laten gaan. In deze periode wordt ingezet op extra fysieke bijeenkomsten, gerichte communicatie in de buitenruimte en brieven aan ondernemers. Ook zullen gratis adviesgesprekken met een logistiek makelaar nog steeds beschikbaar blijven, die de ondernemers van goed advies over het investeren in een nieuw voertuig kunnen voorzien. Deze kunnen aangevraagd worden op de volgende site: [Zero-emissiezone vanaf 2026 - Dordrecht](#). Deze lokale aanpak, aangevuld met het landelijk instrumentarium vanuit het Rijk, moet zorgen voor een goed geïnformeerde en begeleide transitie.

Hoe werken vrijstellingen voor veiligheid en afvaldiensten? Is hier nog een ambitie op om ook hen naar rato te laten bijdragen

Hulpdiensten zijn landelijk vrijgesteld. Afvaldiensten (zoals afvalinzameling) moeten in principe, net als voor het bedrijfsleven, voldoen aan de zero-emissiezone. We geven zelf immers het goede voorbeeld. Maar mochten er voertuigen zijn die nog emissieloos nog niet leverbaar zijn of als het sprake is van netcongestie, dan is ontheffing mogelijk.

Vragen Forum voor democratie:

Wat is de uitstoot van de marktondernemers en wat is het verwachte effect van de emissie bij elektrificatie van de voertuigen van deze ondernemers?

Antwoord:

Dat ligt aan de totale afstand die de marktondernemer aflegt. In de Binnenstad is dat beperkt, maar wij hebben marktondernemers die ruim 250 kilometer afleggen in een weekend, enkel om op de markt te komen vanuit hun bedrijfslocatie. Elektrificatie heeft in een breder perspectief natuurlijk ook landelijk effect. Ook ligt de totale uitstoot aan het type wagen van de ondernemer. Er zijn markavans, busjes en vrachtwagens. Daarin is ook nog de variatie tussen Euro 4, Euro 5 en Euro 6.

□

Het effect van een paar specifieke voertuigen zal te verwaarlozen zijn. Punt is dat uitsluiten van voertuigen voor specifieke branches niet altijd mogelijk is. Het gaat daarbij om het bieden van een eerlijk speelveld voor alle ondernemers in Dordrecht en het voorkomen van willekeur. Waarom krijgen marktondernemers wel een ontheffing en ondernemers met vergelijkbare voertuigen uit andere branches niet? Hier zal verderop nog nader in worden gegaan.

Indien de ZE-zone wordt ingevoerd, hoe wordt het laden van de vrachtwagens aangepakt? Komt er dan een speciaal laadplein voor circa 20 vrachtwagens? Zo ja, waar?

Antwoord: In Dordrecht zijn er inmiddels enkele voorzieningen beschikbaar waar elektrische vrachtwagens kunnen laden. Een belangrijk voorbeeld is DCB Charge Dordrecht aan de Rijksstraatweg. 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.

Naast deze bestaande plekken wordt op DistriPark Dordrecht gewerkt aan een zogeheten Energy Hub. Dit wordt een laadplein met voorzieningen voor verschillende typen voertuigen, waaronder elektrische vrachtwagens. Daarmee wordt in de nabije toekomst de laadinfrastructuur voor zwaar vervoer in Dordrecht verder uitgebreid.

Overigens neemt de batterij range van bestel- en vrachtwagens fors toe waardoor laden steeds meer vergelijkbaar wordt met tanken en dit steeds vaker onderweg zal plaatsvinden. Noodzaak om op bestemmingen te laden is er dus niet.

(Markt)ondernemers kunnen uitstel krijgen (wanneer een type voertuig nog niet beschikbaar is) of ontheffing indien noodzakelijk. Is het beoogde effect (hopelijk beantwoord bij vraag 1) dan nog haalbaar? Daar komt ook nog bij dat deze ondernemers de extra kosten zal gaan doorberekenen in hun prijzen en dat treft weer de consument. Zijn deze effecten berekend en afgezet tegen de wel/niet waarneembare uitstoot winst?

Antwoord:

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.

Het aanvullend verstrekken van een ontheffing tot 2035 (zoals in een beperkt aantal ZE gemeenten is gedaan) zou voor Dordrecht daarom dubbelop zijn en een ongelijk speelveld creëren tussen reguliere detailhandel ondernemers & de marktkooplieden.

□ Binnen de bestaande constructie zijn voor marktkooplieden verschillende mogelijkheden om te anticiperen. Voor bestelwagens zijn inmiddels goed betaalbare alternatieven voor handen en voor bakwagens zijn landelijke ontheffingen inzetbaar voor "niet verkrijgbaar" of "speciale voertuigen". Mochten deze geen uitsluitel bieden dan is gemeentelijk inzet voor ontheffing "bedrijfseconomische omstandigheden" en "hardheidsclausule" mogelijk.

Tijdens de vergadering van 2024 zijn er ook vragen gesteld waar nog geen antwoord op is gekomen:

Als aanleiding voor de invoering van de ZE-Zone wordt emissie van CO2 en fijnstof genoemd, maar in de commissie zou het niet meer gaan om CO2 terwijl dat wel in de documentatie staat. In de nieuwe documentatie staat dat het gaat om fijnstof en stikstofoxiden. Mogen we opheldering over de aanleiding met wetenschappelijke onderbouwing?

Antwoord:

Gaat om beide zaken zoals ook hierboven uiteengezet is.

Wat is de TCO berekening voor de elektrische voertuigen, rekening houdend met het vervroegd afschrijven van de huidige voertuigen?

Antwoord:

Dit verschilt per type voertuig. De logistiek makelaar helpt ondernemers met het in kaart brengen van financiële mogelijkheden. De TCO berekening is afhankelijk van diverse aspecten. Voor afschrijven wordt over het algemeen een termijn van 4 jaar gerekend wat overeenkomt met de aankondigingstermijn van de instelling van de ZE zone in Dordrecht. In oktober 2021 heeft de raad de ambitie vastgesteld om een ZE-zone in te

voeren, en heeft het ondertekenen van het UAZ convenant plaatsgevonden.

Tijdens de commissie is er gevraagd naar het effect op de uitstoot van PFAS bij toename van elektrische voertuigen (PFAS zit onder andere in de batterijen van de voertuigen). Hier zou onderzoek naar zijn gedaan, maar bij uitvraag van de griffie bij die Regterschot, kwam hij met de reactie dat hier geen onderzoek naar is gedaan, maar dat hij de vraag begrijpt vanuit de Dordtse problematiek. Welke mogelijkheden zijn er met betrekking tot dit vraagstuk? Kan er onderzocht worden of een eventuele afname van CO2 en fijnstof zou kunnen leiden tot een eventuele stijging van emissie van PFAS?

Antwoord:

Bij de instelling van zero-emissiezones gaat het naast de algehele klimaatdoelen om de uitstoot van voertuigen tijdens het gebruik terug te dringen op juist die plekken waar de luchtkwaliteit slecht is. Bij gebruik van de auto zal geen PFAS uitgestoten worden.

Uitgangspunt natuurlijk wel dat de ZE-zone een positieve bijdrage moet leveren aan de gezondheid, en dat we PFAS beschouwen als een ongewenste stof in onze leefomgeving.

Helaas zien we dat het gebruik – en daarmee de emissie en lozing – van PFAS nog steeds plaatsvindt bij toepassingen en producten die op de Europese markt worden toegelaten (zoals bij de vervaardiging van sommige elektrische auto's). Daarom zetten wij ons als gemeente, samen met verschillende partners, actief in voor een verbod op PFAS. Een concreet voorbeeld hiervan is de in juli 2025 unaniem door de VNG aangenomen motie, op initiatief van Dordrecht en andere gemeenten, “Op weg naar een PFAS-vrije samenleving”, waarin wordt opgeroepen tot een nationaal PFAS-verbod. Daarnaast volgen wij nauwgezet de ontwikkelingen rondom het lopende traject voor een Europees PFAS-verbod.

De Partij voor de Dieren heeft de volgende technische vragen:

Op dit moment staan de vrachtwagen van de marktkooplui geparkeerd voor het stadskantoor.

Medie 2026 wordt het Dordthuis geopend en zal binnen afzienbare tijd een aanvang genomen worden met de sloop van het huidige stadskantoor waardoor deze parkeerplaats verdwijnt.

Voor zover wij weten is er nog geen andere locatie bekend en wij hebben dan ook de volgende vragen:

1. Is er al een toekomstige parkeerplaats bekend?

Antwoord: Wij zijn voor en met de marktkooplieden op zoek. Er liggen opties op tafel. De marktkooplieden hebben via de MAC opties aangedragen gekregen die wij uiteraard uitlopen.

2. Indien niet wordt hier onderzoek naar gedaan?

Antwoord: Ja, hier wordt onderzoek naar gedaan. Specifiek wordt gekeken naar een locatie die zoveel als mogelijk voldoet aan de wensen van de marktkooplieden.

3. Wordt er bij de bepaling van een nieuwe parkeerplaats ook rekening gehouden met laadpalen voor vrachtwagens?

Antwoord: Ja, daar wordt rekening mee gehouden. Echter, waar de gemeente dit zoveel als mogelijk wil faciliteren, is het belangrijk om te benadrukken dat dit geen verplichting is. Het college begrijpt echter dat het voor de marktkooplieden wel erg onhandig en onwenselijk is als op hun parkeerlocatie (snel)laden niet mogelijk is.