

Vermeulen, L (Laurette)

Van: Remco Gravendijk <remco@binnenstadsbedrijfdordrecht.nl>
Verzonden: donderdag 3 oktober 2024 15:30
Aan: Vermeulen, L (Laurette)
CC: Berg-Slager, JH van den (Jojanneke)
Onderwerp: RE: Vragen vanuit de commissie voor de rondetafel

Hi Laurette,

Nogmaals dank voor de prettige kennismaking. Hieronder mijn antwoorden in **geel gearceerd**.

Met vriendelijke groet,

Remco Gravendijk
Binnenstadsmanager Dordrecht

Binnenstadsbedrijf Dordrecht
e-mail remco@binnenstadsbedrijfdordrecht.nl
website www.binnenstadsbedrijfdordrecht.nl
telefoon +31(0)683164111



**Binnenstadsbedrijf
Dordrecht**

Van: Vermeulen, L (Laurette) <l.vermeulen2@dordrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2024 16:55
Aan: Remco Gravendijk <remco@binnenstadsbedrijfdordrecht.nl>
CC: Berg-Slager, JH van den (Jojanneke) <jh.van.den.berg-slager@dordrecht.nl>
Onderwerp: Vragen vanuit de commissie voor de rondetafel

Ha Remco,

Onze kennismaking staat gepland, maar ik mail je nog welke vragen de commissie graag beantwoord wil hebben over de ZE-zone.

Stel dat de gemeente overgaat op het invoeren van een zero emissiezone of zelfs een milieuzone...
Wat vinden (de verschillende soorten) ondernemers hiervan?

Het grootste gedeelte van de binnenstadondernemers krijgen geleverd via PostNL/DHL etc. Daar deze partijen nagenoeg allemaal al elektrisch rijden heeft dit weinig tot geen invloed op het dagelijks ondernemen. Wel is er een groot aantal kleine ondernemers die momenteel een ontheffing hebben om te met hun eigen auto bij de winkel te kunnen laden/lossen. Hoe hier in de toekomst mee wordt om gegaan qua ontheffing zal goed inzichtelijk moeten worden gemaakt. Een kritiekpunt is het bereiken van parkeergarage Drievriendenhof en Achterom (en Visstraat maar deze staat op nominatie om uit de markt voor bezoekers te halen), deze bevinden zich in de ZES zone. Als bezoekers met verbrandingsmotor hier geen gebruik meer van mogen maken raakt dit de binnenstadondernemer direct in de portemonnee.

Zoals ik in ons gesprek aangaf heeft de binnenstad op papier(RDW gegevens) veel ondernemers met een bedrijfsvoertuig. Dit zijn echter veelal ondernemers/zzp'ers die bij de kvk ingeschreven staan op hun

woonadres. Dit betreft dus geen winkeliers met fysieke winkelruimte die de POBD/Binnenstadsbedrijf vertegenwoordigd.

Welke voor- en nadelen zijn er bij de kleine zelfstandigen en ketens? Zowel voor zichzelf/bedrijfsvoering als richting klanten en richting binnenstadsontwikkeling?

Op het gebied van binnenstadsontwikkeling draagt het daadwerkelijke ZES beperkt mee wanneer je je beperkt tot alleen het toestaan van elektrische voertuigen. Hier zit de grootste bijdrage wanneer invoering ZES als kapstok wordt gebruikt bij het verminderen van de vervoersbewegingen. Bij zelfstandigen die voor hun bedrijfsvoering eigen vervoer (busje) hebben en daardoor over moeten stappen op eclectisch zit er wel een zorg. Daar dat flinke financiële investeringen met zich meebrengt die dit type ondernemer grotendeels niet kunnen.

Nadelen zijn er ook voor ondernemers wanneer ze gebruik moeten maken van partijen (loodgieter, schilder, cateraar etc) van buiten het gebied die niet de ZES in mogen op basis van hun voertuig. Dit geeft beperking in ondernemersvrijheid en krijgen de partijen die wel voldoen aan ontheffing ZES daarmee 'monopoly' wat normaliter niet positief is voor marktwerking.

Zijn er kansen?

De kansen zitten hem in het verbeteren/alternatieve variant van de 'last mile'. Wanneer hubs aan de randen van binnenstad leveringen opvangen waarvan uit de laatste kilometers met elektrisch vervoer wordt verplaatst heeft dit twee voordelen. 1) door het ophalen van leveringsbehoefte ondernemers kan er regie komen op het aantal vervoersbewegingen en de momenten daarvan. 2) Hubs kunnen zichzelf 'gedeeltelijk terugverdienen' door a; vermindering van km/aanschaf ontheffingen wel door te berekenen aan leveranciers Hub (dit kost die partij dus niets meer dan nu en ontzorg je dat soort partijen zelfs), b; ondernemers kunnen hun 'dure' 4m2 winkeloppervlak volledig inzetten voor verkoopruimte omdat ze opslagruimte tegen een veel gunstigere 4m2 prijs in de hub kunnen huren en producten pas afroepen op momenten dat ze deze nodig hebben.

Zijn er slimme manieren te bedenken om door samenwerking eventuele meerkosten te mitigeren? Wat kan collectief doen? Wat is er dan nodig aan begeleiding vanuit de gemeente?

De 'last mile' kan een breed begrip zijn. Wanneer er een hub dusdanig is gelegen dat die meerdere winkel- en industriegebieden of zelfs gemeentes (ook al heeft deze (nog) geen ZES) kan bedienen kan dit aan een grotere groep leveranciers worden doorberekend waarmee zo'n hub (financieel) makkelijker te realiseren zijn.

Met andere woorden: welke belangen spelen er waarvan de raad op de hoogte moet zijn?

De grootste zorgen zitten hem in onduidelijkheid van ondernemers die momenteel zelf een voertuig hebben. Wanneer moeten ze nou echt over zijn op elektrisch en wat gaat ze dat meerkosten (tav huidige situatie). Ze zijn niet tegen verandering en begrijpen overwegend de maatregel, echter niet als het ze (significant) meer kost.

Hopelijk heb ik je hiermee voor nu voldoende geïnformeerd.

Hartelijke groet,

L. (Laurette) Vermeulen
Raadsadviseur



Gemeente Dordrecht

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

Postbus 8, 3300 AA DORDRECHT

l.vermeulen2@dordrecht.nl

(06) 43 60 78 59

