

Geachte gemeenteraadsleden,

Als horecaondernemer aan de Dolhuisstraat/Boogjes gebruik ik mijn oudere bestelbus gemiddeld 1 á 2 keer per week (op jaarbasis hooguit 50 kilometer) in een klein stukje van de geplande zero-emissiezone. Deze maatregel zou voor mij onevenredig nadelig zijn. Daar wil ik graag nog iets aan toevoegen.

1) Tot mijn verbazing waren voor de commissievergadering van 16 september alleen vertegenwoordigers uit gemeenten die de zero-emissiezone al hebben ingevoerd, uitgenodigd om uitleg te geven.

De volgende steden hebben zich aangesloten bij Op weg naar ZES, maar hebben de invoering uitgesteld:

Almere (college: PvdA, GL, CDA, D66, SP, PvdD en een lokale partij) tot 2028.

Breda (college: PvdA, GL, CDA en VVD) tot 2029.

Zaandam (college: PvdA, GL, CDA, VVD en lokale partijen) tot 2030.

Apeldoorn (college: GL, SGP, SP, VVD en een lokale partij) tot 2030.

Daarnaast Alphen a/d Rijn en Venlo tot 2027, Deventer tot 2028 en Ede tot 2030.

De argumenten voor dit uitstel zouden ook relevant kunnen zijn voor deze vergadering. De op pagina 2 van de beantwoording van technische vragen gewekte indruk, dat dit vooral zou zijn gebeurd vanwege de onduidelijkheid over dit dossier in het najaar van 2024 in Den Haag, doet in ieder geval geen recht aan de feiten. (zie bijlage met de raads- en collegestukken van Breda, Apeldoorn en Ede).

Overigens doen van de 92 Nederlandse steden er ruim 60 helemaal niet mee, waaronder provinciehoofdsteden als Leeuwarden en Middelburg, maar ook steden zoals Amstelveen, Gorinchem, Alkmaar, Hilversum, Hengelo, Vlissingen, Helmond, Schiedam, Hoofddorp, Hoorn, Vlaardingen, Almelo, Goes, Veenendaal, Heerlen, Roosendaal, Emmen, Rijswijk, Zeist en Bergen op Zoom, naast de 250 andere gemeenten die geen stad zijn.

2) Een maatregel die bij invoering op korte termijn zoveel overgangsregelingen, vrijstellingen, lokaal maatwerk, ontheffingen of toepassing van hardheidsclausules vereist, komt eigenlijk te vroeg. Het is te verwachten dat over 3 à 4 jaar veel van deze uitzonderingen niet meer nodig zullen zijn. Dat bespaart in de tussentijd veel administratieve rompslomp.

3) Het CBS meldde in september 2025 dat Nederland wat betreft uitstoot voldoet aan de Europese milieudoelstellingen en dat deze is gedaald tot onder het uitstootplafond dat vanaf 2030 geldt. Het gaat dus al uitstekend, en ook steden zonder zero-emissiezone profiteren ongetwijfeld als vanzelf mee van de snelle vergroening van het wagenpark.

4) Over de vermeende onbetrouwbaarheid van de overheid bij verder uitstel het volgende:

a) Op pagina 3 van de beantwoording van technische vragen staat "afspraken is afspraken", terwijl bekend is dat de Gemeenteraad hierover nog moet stemmen. Misschien is te stellig gecommuniceerd dat 1 januari 2026 de definitieve invoerdatum zou zijn. Als ondernemer die graag nog een jaartje met een al afgeschreven bedrijfswagen had doorgereden, kun je je inderdaad bedrogen voelen, nu dit door een half jaar uitstel en een gedoogperiode pas op 1 januari 2027 wordt. Maar onbetrouwbaarheid in deze kwestie kan de Gemeenteraad in ieder geval niet worden verweten.

b) Ondernemers die financieel in staat waren te investeren in een elektrisch bedrijfsvoertuig hebben kunnen profiteren van subsidies, geen BPM-heffing en vrijstelling of korting op motorrijtuigenbelasting. Bovendien zijn de jaarlijkse exploitatiekosten van een elektrische bestelauto lager, zoals de heer Jellema van de gemeente Leiden op 16 september uitlegde, wat concurrentievoordeel oplevert.

c) Dat de gemeente dit nu zelf als onbetrouwbaarheid bestempelt, is heel bijzonder. Beleid wordt immers regelmatig aan de nieuwe realiteit getoetst en aangepast, dat is de essentie van goed bestuur. Dit kan inderdaad soms de een wat beter uitkomen dan de ander. Misschien herinnert u zich nog de bejubelde verlaging van de overdrachtsbelasting voor huizen, die op 1 juli 2011 met terugwerkende kracht vanaf 15 juni 2011 van 6% naar 2% werd verlaagd. Degenen die net vóór 15 juni 2011 bij de notaris zaten en daardoor al gauw 10.000-20.000 euro meer belasting moesten betalen, voelden zich daardoor waarschijnlijk behoorlijk benadeeld.

Nu het college zelf het initiatief tot uitstel heeft genomen en de voorgestelde invoerdatum na de verkiezingen in maart 2026 ligt, stel ik voor dat de Gemeenteraad pas in mei of juni 2026 een definitief besluit neemt, dus in de volgende raadsperiode. In de komende 6-8 maanden zouden camera's kunnen worden geïnstalleerd bij de 4-5 toegangspoorten van de geplande zero-emissiezone om te meten welk percentage bedrijfswagens daar niet aan de zero-emissie-eisen voldoet. In Leiden bleek bij vergelijkbare metingen dat slechts 20 tot 40 van de gemiddeld 3600 passerende busjes en bestelwagens per dag niet voldeden, wat neerkomt op ongeveer 1 procent.

In de brief van 1 juli van het college staat onder "Wat is het doel?" immers vermeld: "De gemeente Dordrecht wil bijdragen aan een gezondere en duurzamere leefomgeving," en verderop: "De invoering van de nul-emissiezone draagt hier expliciet aan bij door niet alleen te sturen op schoner vervoer, maar ook op reductie van het aantal vervoersbewegingen." Als metingen in Dordrecht eveneens aantonen dat het slechts om een paar procent gaat, levert het weren van dat kleine aantal niet-emissievrije bedrijfswagens weinig winst op en kan er nauwelijks sprake zijn van een expliciete bijdrage. Invoering vóór 2030 zou in dat geval, mede gezien de moeilijke situatie van marktkoopliden, volstrekt disproportioneel zijn.

Met vriendelijke groet,

A. van Loon