

Aan
de gemeenteraad

Datum 9 april 2024
Zaaknummer 2024-0035886
Betreft Uitbreiden van de zero-emissiezone in de binnenstad

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Opgaven - Bereikbare Stad
Auteur: Saskia Platenkamp
E-mail: s.platenkamp@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Saskia Platenkamp
Openbaar: Ja

Deadline
Collegevergadering 9 april 2024.

Raadsinformatiebrief

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Bij het behandelen van de uitgangspuntennotitie van het mobiliteitsplan in de raad op 10 oktober 2023 heeft de wethouder de volgende toezegging aan de raad gedaan:
Wethouder Van der Linden zegt toe dat er de komende maanden een raadsinformatiebrief komt met een uiteenzetting wat mogelijk is op het gebied van uitbreiding van de milieuzone.

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

Bij het behandelen van de uitgangspuntennotitie op 10 oktober 2023 heeft de wethouder de volgende toezegging aan de raad gedaan:
Wethouder Van der Linden zegt toe dat er de komende maanden een raadsinformatiebrief komt met een uiteenzetting wat mogelijk is op het gebied van uitbreiding van de milieuzone.

Wat is de te delen informatie?

Uitbreiden van de zero-emissiezone in de binnenstad

Bij het behandelen van de uitgangspuntennotitie op 10 oktober 2023 heeft de wethouder de volgende toezegging aan de raad gedaan:
Wethouder Van der Linden zegt toe dat er de komende maanden een raadsinformatiebrief komt met een uiteenzetting wat mogelijk is op het gebied van uitbreiding van de milieuzone.

In oktober heeft u een raadsinformatiebrief ontvangen over de stand van zaken met betrekking tot de in te stellen zero emissie zone voor ondernemers in de binnenstad per 1 januari 2026. Deze raadsinformatiebrief begint daarom met een korte samenvatting van de eerder aangeboden brief.

Zero-emissiezone voor ondernemers in de binnenstad per 1 januari 2026

We voeren de zero-emissiezone voor logistiek in om de leefbaarheid en levendigheid van de binnenstad te vergroten. De prioriteit ligt daarbij in het verminderen van het aantal vervoersbewegingen door efficiëntere, slimmere en andersoortige logistiek. De overgebleven logistiek moet dan zero emissie zijn. Dit is een ingrijpende maatregel die daarom pas ingaat op 1 januari 2026. De invoering van de zero-emissiezone is een maatregel uit het landelijke Klimaatakkoord. Een kleine 30 gemeenten voeren een dergelijke zone in.

Als gemeente ondersteunen we onze ondernemers in deze overgang. Dat doen we onder andere door het aanbieden van gratis persoonlijke adviesgesprekken. Daarnaast zijn we ook bezig om voldoende efficiënte en schone alternatieven beschikbaar te stellen. Een voorbeeld daarvan is de DrechtHUB. Een logistieke hub vanwaar bevoorrading gebundeld en schoon naar de stad gebracht wordt.

Uitbreiden van de zero-emissiezone

We kunnen op twee manieren de beoogde zero-emissiezone voor logistiek uitbreiden. De eerste manier is het zero emissie gebied voor logistiek simpelweg groter maken. De tweede manier is door het instellen van een zero-emissiezone voor personenauto's naast de zero-emissiezone voor logistiek.

Beide manieren zullen bijdragen aan het doel van de zero-emissiezone: het verminderen van het aantal vervoersbewegingen door efficiëntere, slimmere en andersoortige logistiek. Leefbaarheid van het gebied zal vergroten en de uitstoot van voertuigen zal verminderen.

Algemene overwegingen bij het instellen van een zero-emissiezone

Het bepalen van de grootte van de zero-emissiezone voor logistiek, die eerder is voorgesteld was onderdeel van het opstellen van de routekaart Verduurzaming Stadslogistiek. We hebben hiervoor met verschillende stakeholders gesproken. Uiteindelijk is gekozen voor de binnenstad, omdat dit een gebied is in de stad waar veel logistieke stromen plaatsvinden door een hoge concentratie van relatief kleine ondernemers. Voor het instellen van een zero-emissiezone is het belangrijk dat er veel vervoersbewegingen zijn zodat de impact groot is én de zone zo in te stellen dat handhaving mogelijk wordt gemaakt. Zonder handhaving heeft het instellen van dit beleid geen zin. Om goed te kunnen handhaven moet het aantal ingangen naar het gebied beperkt zijn. Dat is in de binnenstad het geval en een bijkomend voordeel is dat men in de binnenstad al bekend is met beperkingen zoals venstertijden, dat maakt de invoering van een zero-emissiezone makkelijker.

Er gelden meerdere overgangsregelingen voor de zero-emissiezone waardoor sommige voertuigen op benzine of diesel wat langer toegang hebben tot de zones. Dit zijn landelijke regelingen die voor alle gemeenten gelden. Daarnaast komen er ook verschillende ontheffingen voor voertuigen en/of ondernemers waarvoor de overstap naar elektrisch (nog) niet mogelijk is. Ook dit wordt grotendeels landelijk geregeld om uniformiteit tussen gemeenten te waarborgen. Door de overgangsregelingen, ontheffingen en alternatieven die er zijn, is de overstap voor ondernemers wat minder ingrijpend.

Mogelijkheden van uitbreiding van de nu beoogde zero-emissiezone



Hierboven ziet u het beoogde zero-emissiegebied. Stel we breiden dit gebied uit door hier bijvoorbeeld de 19e eeuwse schil aan toe te voegen, dan komen we in een quick scan tot de volgende conclusies.

Er is in ons voorbeeldgebied *de 19^e eeuwse schil* minder concentratie van bedrijven aanwezig. Dat geeft te weinig effect op ons gestelde doel. Om dan toch effect te hebben moeten we ons richten op het instellen van de zero-emissiezone voor personenauto's. Handhaving op de zero-emissiezone voor bewoners is in dit gebied bijzonder complex omdat het aantal ingangen groot is en dan wordt goed handhaven ingewikkeld.

Om schoon vervoer te stimuleren zullen we in dit gebied eerst moeten investeren in meer laadpunten. Voor bedrijven is dit anders omdat die veelal op eigen terrein of onderweg kunnen laden.

De conclusie luidt dan ook dat we op dit moment nog weinig mogelijkheden tot uitbreiding van de grootte van het zero-emissiegebied zien. Als we richting Krispijn en het Reeland gaan uitbreiden lopen we tegen dezelfde problemen aan.

Uitbreiding door personenauto's in de beoogde zero-emissiezone op te nemen

Als we de bestaande beoogde zone willen uitbreiden voor personenauto's moeten we goed onderzoeken welke uitzonderingen we kunnen overwegen voor specifieke behoeften, zoals medische noodgevallen of specifieke voertuigen voor mensen met een handicap. Hier horen ook deelauto's bij die door bewoners gebruikt worden. Om een zero-emissiezone voor bewoners in te stellen moeten we een intensief traject doorlopen samen met de bewoners om de juiste uitzonderingen of ontheffingen te bepalen.

Daarnaast willen we schoon vervoer stimuleren. Om de aanschaf van elektrische auto's te stimuleren is het belangrijk dat we de mogelijkheden voor het kunnen opladen van de elektrische auto's goed faciliteren. Dit kunnen we doen door voldoende laadpalen in het openbaar gebied te plaatsen en het liefst voordat we een zero-emissiezone voor bewoners instellen.

Voorstel

De prioriteit bij het instellen van een zero-emissiegebied ligt wat ons betreft in het verminderen van het aantal vervoersbewegingen. In het mobiliteitsplan 2040 presenteren we de raad in het tweede kwartaal van 2024 al een aantal concrete voorstellen om vervoersbewegingen te verminderen. Vanuit de lopende participatie voor dit plan met het bewegend bos en de enquêtes die zijn ingevuld door bewoners en de verdiepingsslag die we hebben gemaakt tijdens de bewonersavond, zien we dat er specifieke aandacht gevraagd wordt voor de coffeeshops die in de binnenstad gevestigd zijn omdat daar veel vervoersbewegingen omheen zijn.

Het bewegend bos heeft het afgelopen half jaar op drie plekken gestaan in de binnenstad waar coffeeshops gevestigd zijn. De bewoners gaven in de drie evaluaties van het bewegend bos aan, veel overlast te ervaren van continue bewegingen van personenauto's tussen 15.00 uur en 01.00 uur. We gaan deze hoeveelheid verkeer monitoren en nemen dit mee in het mobiliteitsplan.

We stellen dan ook voor, pas op de plaats te maken en eerst de beoogde zero-emissiezone voor logistiek in te voeren op 1 januari 2026.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

Het voorstel van ons college is pas op de plaats te maken.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Niet van toepassing.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

In oktober 2023 is een [raadsinformatiebrief](#) verzonden over de stand van zaken zero-emissiezone voor logistiek in de binnenstad.

Het college van Burgemeester en Wethouders