

**VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT -
DORDTSE DINSDAG D.D. 16 SEPTEMBER 2025**

Vergaderzaal 3

1. Presidium

2. Agendacommissie

**3. Invoeren nul-emissiezone stadslogistiek binnenstad Dordrecht per 1-7-2026 –
Raadsvoorstel**

Voorzitter: Mevrouw Van Vugt-Roose

Raadsgriffier: Mevrouw Vermeulen

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Van den Berg (CDA)

Dhr. Bootsman (GroenLinks)

Mevr. Van Engelen (GroenLinks)

Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)

Dhr. Hartmeijer (SP)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Mevr. Lammens-Oostdijk (VVD)

Mevr. Nieuwland-van den Bosse (ChristenUnie/SGP)

Mevr. Pichel (Forum voor Democratie)

Dhr. Roggekamp (Gewoon Dordt)

Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)

Dhr. De Vries (VSP)

Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouder: wethouder H. van der Linden

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Sauter

Overige aanwezigen: dhr. Platje, dhr. Van Loon, dhr. Jellema (digitaal aanwezig), dhr. Colon, dhr. Schellingerhoud, mevr. Bethume

De voorzitter: Goedenavond iedereen, ik wil de mensen die nog niet zitten, vragen of ze zo snel mogelijk een stoel zoeken. We hebben er precies genoeg. De wethouder komt er zo ook nog aan. Dan hebben we er zelfs nog eentje over. We hebben het vanavond over het raadsvoorstel invoeren van de nul-emissiezone. En dan zowel over de datum als ook over de mogelijke vrijstellingen die er landelijk zijn, een wat we daarmee willen. En het is vanavond de bedoeling dat we ons beeld daarover goed gaan vormen. En daarvoor hebben we heel veel mensen hier aan tafel zitten. Die wil ik allemaal van harte welkom heten. We hebben een aantal gasten. En ook één daarvan is straks digitaal aanwezig. Dat is de heer Jellema.

Ik zal straks van u allen ook vragen om uzelf nog even voor te stellen. We hebben de heer Colon, de heer Schellingerhoud, mevrouw Bethume, Aaron Sauter. En we hebben ook insprekers de heer Platje en de heer Van loon. En straks in het voorstelrondje zullen ze kort duiden namens wie, wat ze hier zitten. Dat wil ik u ook vragen om meteen even goed duidelijk te maken. Laten we daar dan maar meteen mee beginnen, met het voorstelrondje. Begin ik hier links van me.

Mevrouw Vermeulen: Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

De heer Sauter: Aaron Sauter, beleidsadviseur Dordrecht.

De heer Schellingerhoud: Willem Schellingerhoud, logistieke adviseur Rotterdam. Voornamelijk bezig geweest met de marktondernemers in Rotterdam.

De heer Colon: Peter Colon, ik ben de voorzitter van de commissie bevoorrading Delft.

Mevrouw Van Engelen: Yara van Engelen, GroenLinks.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, ook van GroenLinks.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer De Vries: André de Vries, VSP Dordrecht.

De heer Van Loon: Ad van Loon, ik ben, zoals aangekondigd, inwoner van Dordt, maar ik zit hier eigenlijk als ondernemer uit Dordrecht.

Mevrouw Lammens-Oostdijk: Jeanine Lammens, Dordtse VVD.

De heer Van den Berg: Elco van den Berg, CDA Dordt.

Mevrouw Nieuwland-van den Bosse: Eline Nieuwland, ChristenUnie/SGP.

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

De heer Roggekamp: Erik-Jan Roggekamp, Gewoon Dordt.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Wringer: Jan-Willem Wringer, Beter voor Dordt.

De heer Venderbos-Lambinon: Cees Venderbos-Lambinon, Partij voor de Dieren.

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP.

Mevrouw Bethume: Evelyn Bitumen, werkzaam voor de Koninklijke CVAH. Sorry. En ook aanwezig voor de gemeente Gouda.

De heer Platje: Maurice Platje. En ik vertegenwoordig de marktkooplieden van Dordrecht.

De voorzitter: Allemaal bedankt voor het voorstellen. Ik ben zelf Franciske van Vugt, vanavond uw voorzitter. Een korte toelichting op deze vergadering. De ervaring uit andere steden met het invoeren van de nul-emissiezone worden hier vanavond ook gedeeld, zowel vanuit de gemeentelijke organisatie als ook vanuit belanghebbenden. We hebben de verschillende voorstelmenen ook gehad. En daarmee is dat ook duidelijk. En dat maakt allemaal deel uit van de beeldvorming. Ik moet even mijn blaadje omslaan. We zitten vandaag met al die mensen hier aan tafel, als aanvulling ook op de sessie die in oktober vorig jaar is gehouden, toen we het ook over de nul-emissiezone hadden. En waar ook de eigen ondernemers waren uitgenodigd. Nu is dat iets breder, met ook de marktmensen erbij. Aan iedereen vraag ik alvast vergaderdiscipline. We zijn met heel veel mensen. We hebben ook heel veel mensen hier achter ons zitten. Ook allemaal welkom trouwens. Dat heb ik nog niet uitdrukkelijk gedaan. De insprekers moeten zich beperken tot de 5 minuten. En de vragen die we aan de insprekers en ook daarna stellen, houden we echt kort. Geen eindeloze verhalen, maar gewoon korte vraag en ook, als het kan, een gericht antwoord op de vraag. Er kan altijd nog een extra beeldvorming worden georganiseerd, als dat nodig is. Dan wil ik beginnen met het woord geven aan de heer Platje, als inspreker, namens de marktondernemers.

Mevrouw Pichel: Voorzitter.

De voorzitter: En mevrouw Pichel heeft een vraag.

Mevrouw Pichel: Even een praktische vraag met betrekking tot deze vergadering, voor de helderheid. Want ik snap waar het hier om gaat en het belang van de insprekers. Maar ook even met betrekking tot wat in het raadsvoorstel staat over het voorgesteld besluit en dan de verschuiving naar 1 juli 2026. Wat doen we daarmee? Want die heb ik even gemist.

De voorzitter: Wat we er uiteindelijk mee moeten doen als raad, is instemmen met dit voorstel of niet. En het voorstel gaat eigenlijk over twee zaken. Het gaat over de verschuiving van de datum, de invoering daarvan, van de nul-emissiezone, naar 1 juli '26. En het andere is of we de landelijke richtlijnen rondom ontheffing en vrijstelling, et cetera overnemen? Of dat we daar iets anders mee willen.

Mevrouw Pichel: En dan nog een ding. Want de deadline, doelstelling voor het nemen van het besluit, is 1-7-2025. Is dat dan een foutje?

De voorzitter: Dat heb ik ook opgemerkt. Volgens mij is dat een schrijffout. Die had ik in onze aantekeningen van de fractie ook gemaakt, die opmerking. Ik zag daar ook nog een vraag die te maken heeft met de orde van deze vergadering, of niet? Aan die kant? Niemand? Dan gaan we alsnog naar de eerste inspreker, de heer Platje.

De heer Platje: Voorzitter, dank u wel. Ik hoop dat ik goed verstaanbaar ben voor iedereen. Er speelt veel bij ons. En daar wil ik wat over vertellen, alweer. Ik heb het gewoon opgeschreven. Het is geen AI. Het is uit het hart geschreven. Geachte raadsleden en commissieleden, namens de marktkooplieden van Dordrecht danken wij u voor de gelegenheid om ons standpunt te delen met betrekking tot zero-emissiezone Dordrecht. Wij hebben reeds aan alle raadsleden een brief gestuurd waarin u kunt lezen wat onze standpunten en zorgen zijn wat de zero-emissiezone betreft. Vanavond ziet u dat er veel marktkooplieden aanwezig zijn. Dit zijn de mensen achter de brief. Mensen die zich ernstige zorgen maken of er voor hen nog wel een toekomst is op de markt in Dordrecht. Om een toekomst te hebben, willen wij dat u begrijpt dat wij tijd en zekerheid nodig hebben. Tijd om geleidelijk een schoner vervoersmiddel aan te schaffen, in plaats van dit op korte termijn te moeten doen. Want dat zou betekenen dat we eerst in een tijdelijke wagen moeten investeren, die we enkele jaren later alweer moeten vervangen voor een volledig zero-emissievoertuig. Dit is financieel niet haalbaar. Onze vraag is ook hierbij of het wel nodig is dat wij allemaal elektrisch moeten gaan rijden? Wij rijden immers maar enkele minuten in wat de zero-emissiezone moet worden. Vervolgens zetten wij daar onze wagen uit om te lossen of te laden. Dit is heel wat anders dan de pakketbezorgers of bussen die de hele dag op en neer rijden en de vele schepen die langs het centrum van Dordrecht varen met heel veel pk's. Voor een toekomst hebben wij een zekerheid nodig. Zekerheid van de gemeente, middels een collectieve ontheffing tot 2035 voor alle marktondernemers. Een jaarlijkse ontheffing, zoals er in sommige gemeenten mee gewerkt gaat worden, zorgt voor veel mentale onrust bij de marktondernemer. Elke keer de onzekerheid of je aanvraag wordt goedgekeurd, of je nog een jaar op de markt kunt blijven. Daarmee ook die onzekerheid of je wel of juist niet moet gaan investeren. Dat moet toch niet de bedoeling zijn. Geachte raadsleden en commissieleden, wij vragen nu om de brief die u gekregen hebt met aandacht te lezen. Ik vraag u nu om de zaal nog eens rond te kijken en de mensen te zien om wie deze brief gaat. Er zitten er genoeg. Is onze uitstoot echt zo groot dat Dordrecht het wil riskeren dat een deel van deze marktondernemers hier gaan vertrekken naar steden zonder zero-emissiezone of dat er marktondernemers zijn die er allemaal mee gaan stoppen, omdat ondernemen zo niet meer mogelijk is? Dat zou niet alleen een verlies zijn voor de marktkooplieden, maar ook voor heel Dordrecht. Als toevoeging op dit pleidooi wil ik u nog de laatste berichten uit Duitsland meegeven. Het aantal milieuzones is daar in hoog tempo al gehalveerd. Dit omdat blijkt dat de luchtkwaliteit in veel steden al is verbeterd, doordat er een natuurlijk verloop is van de oude, meer vervuilende auto naar de nieuwe, steeds schonere auto. Dit zou ook hier gebeuren. Als een ondernemer zijn wagen moet vernieuwen, dan komt daar ook een veel schonere voor terug. Want ook wij zijn niet tegen CO2-neutraal. Alleen wij vragen daar wat extra tijd voor, tot 2035, zodat het voor iedereen haalbaar is. Dank u wel voor uw aandacht. En het speelt veel onder de marktlieden. En er hangen hele gezinnen aan vast. Dank u wel verder.

De voorzitter: Mijnheer Platje, bedankt voor uw inspreken. U geeft aan, we hebben tijd een zekerheid nodig en u vraagt om die reden een collectieve ontheffing tot 2035. Ik vat het even heel kort samen, maar dat is wel de kern van uw verhaal. Zijn daar verduidelijkende vragen op? De heer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Ik zie heel veel jaartallen in de brief. Ik zag ook bij een ander stuk van de gemeente het jaar 2030. Ik zit een beetje te stoeien met die jaartallen. Begreep ik eerder, maar corrigeer me als dat niet zo is, dat heel veel vrachtwagens in 2030 sowieso al een bepaalde overstap ... Naar schone energie moeten gaan. Deze regeling zou dan maar voor 3, 3,5 jaar eigenlijk gelden, deze zero-emissiezone, want dan moet je erna toch over. Maar dat is zoals ik het lees, maar ik hoor graag van de heer Platje van, hoe zit dat precies voor de vrachtwagens die op de markt gebruikt worden?

De heer Platje: Voorzitter, dank u wel. Ik begrijp niet helemaal uw vraag, want zoals het er nu voorstaat, dan is het geregeld dat je met een Euro 6 auto tot 2029 de stad in mag. En vanaf daar moet het elektrisch worden. Dus zero-emissievrij. Die auto's zijn helemaal nog niet aanwezig. Die zijn er ook nog niet voor die zware, trekkende voertuigen, zoals een viskar van zoveel ton. Die bestaan er gewoon nog niet. Maar zoals de regels nu zijn, ieder jaar moet je dan opnieuw vrijstelling vragen. Dan in oktober dien ik iets in. En dan krijg ik in november te horen of in december of ik nog wel volgend jaar mag komen. Zo zijn de regels nu. En wij vragen gewoon rust, zekerheid. Tot 2035, dan zijn die elektrische vrachtauto's ... Want dat gaat ontzettend hard ontwikkelen. Die zijn nu nog veel te duur. Maar zoals het in een normale ontwikkeling gaat, zakt die prijs en is het voor ons gewoon een haalbare kaart, zoals wij altijd onze zaak hebben gevoerd. Daarom vragen wij dat uitstel. En de auto's waar we nu praktisch bijna allemaal mee in de stad rijden, die zijn eigenlijk al heel erg schoon, vergeleken met de auto's van 10, 15 jaar terug te rijden. Want we rijden al met een Euro 5 en Euro 6, 0,01 uitstoot.

De voorzitter: Ik denk dat het voor nu voldoende antwoord is. De auto's zijn veel schoner en de auto's die gevraagd worden, bestaan nog niet. Dan de heer Roggekamp had ook een vraag.

De heer Roggekamp: Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan mijnheer Platje. We hebben landelijk een beleid op overgaan naar elektrische auto's. Daar is ook heel lang over de periodes nagedacht. Ook over elektrische vrachtwagens. Hoor ik u goed zeggen dat als wij die tijdlijn gewoon aan zouden houden, geen apart beleid in Dordt zouden hebben, dat u dan geen problemen heeft met tussen auto's en zo? Het standaard landelijke beleid, als we dat zouden volgen?

De voorzitter: Geeft het landelijke beleid ook problemen of is het alleen hier in Dordt, doordat we misschien ander beleid hebben?

De heer Platje: Het landelijke beleid is zo dat ik nu over 2 jaar een auto moet kopen van ongeveer 80.000, 90.000 euro. Daar mag ik dan mee rijden tot 2029. Dan moet ik weer een auto kopen voor 350.000 euro, die dan zero-emissie is. Maar gelooft u mij, dat ga ik nooit van mijn leven terugverdienen. Echt niet. En het is nu gewoon zo, wij verdienen het niet met de trekkende voertuigen. Wij halen het met onze verkoopwagens of handel. En dat is voor ons een bijzaak. Wat doet praktisch iedere ondernemer, wij kopen tweedehands auto's. Maar net zoals een ander een nieuwe vernieuwd, vernieuwen wij die ook gewoon op tijd. Iedere keer als wij vernieuwen, gaan wij ook schoner. In Duitsland zijn de regels, als je een nieuwe koopt, ga je altijd schoner kopen.

En dan mag je dat doen. Er komt gewoon een natuurlijk verloop. Maar dit is geen natuurlijk verloop. Ik kan hier mijn bedrijfsvoering niet op voeren. Ik kan niet volgend jaar voor 100.000 euro investeren en dan 3 jaar later 350.000. Dat gaat gewoon niet. Er is geen een bank die dat mij financiert.

De voorzitter: Kunt u in een zin samenvatten wat het verschil is tussen het lokale Dordtse voorgestelde beleid en het landelijke beleid, en waar dan in Dordt nog de angel zit, of de extra angel?

De heer Platje: Als wij tot 2035 de tijd krijgen, krijgen wij rust en kunnen wij dan vernieuwen. Het is te kort op elkaar. Het is tot 2030 en dan tot 2035. En dat ligt te kort op elkaar. En daarom vragen wij rust, ook mentale rust, want iedere keer opnieuw een vergunning aanvragen, daar word je niet vrolijk van met je gezin.

De voorzitter: We gaan nog naar een derde vraag. De heer Bootsman.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Even een heel korte, verduidelijkende vraag. Begrijp ik goed dat de trekkende voertuigen voor de kramen en zo, dat die nu nog niet elektrisch bestaan, maar in 2035 waarschijnlijk wel? Begrijp ik dat goed?

De heer Platje: Waarschijnlijk wel, ja. Voor een heleboel marktwagens is die capaciteit er gewoon nog niet. Die karren zijn echt zwaar. Er hangt geen aanhangertje met piepschuim achter. Die zijn er gewoon niet. Als we iedere keer, ieder jaar weer opnieuw een aanvraag moeten doen en dan wachten tot we in december te horen krijgen, maar nu is er wel een elektrische trekker die jouw ding ... Dat geeft ontzettend veel onrust. En die techniek gaat ontzettend veel vooruit, ook de range. Er zijn nu vrachtwagens kort ...

De voorzitter: Maar uw antwoord was duidelijk.

De heer Platje: Maar de range is dat je het ook niet haalt op en neer als koopman.

De voorzitter: Ik bedoel het niet vervelend, maar anders halen we het niet. Uw antwoord is, ze zijn er nu nog niet en waarschijnlijk in '35 wel. De heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Het pleidooi wat u houdt, is mij duidelijk. Geldt dat voor alle voertuigen van de zero-emissiezone, ook voor de kleinere koerierswagentjes, of pleit u alleen voor de zwaardere trucks, een verruiming tot '35?

De heer Platje: Ik pleit voor alle marktkoopliden. Bijna ieder marktkooplid heeft er een aanhanger achter. Een koeriersdienst rijdt enkel met zijn busje rond waar pakketjes in zitten. Dat weegt 1.500 kilo, 2.000 kilo misschien aan lading. Dat is een heel ander verhaal als dat je een kar van 8 of 9 ton moet trekken, want zo gauw jij met zo'n klein busje, die er nu dan elektrisch zijn, dan kom je hier echt tot de Visbrug en dan staat hij gewoon stil. Die capaciteit is er gewoon nog niet. Dat gaat wel komen. En daarom vragen wij tijd om dat voor elkaar te kunnen krijgen. Dank u wel.

De heer Gorter: Mag ik nog een verduidelijkende vraag? Kort.

De voorzitter: Ja. En ik wil wel de heer Platje vragen om echt ook zo kort mogelijke antwoorden, want we komen er niet uit zo. Uw vraag.

De heer Gorter: Maar om het voor ons duidelijk te begrijpen, eigenlijk zegt u dat de gemeente Dordrecht twee regelingen moet gaan aanhouden. Een regeling voor pakketdiensten, kleine busjes zullen we maar zeggen, en een regeling voor zware vrachtwagens. En daar valt dan in dit geval de marktkooplui onder.

De heer Platje: Ik vertegenwoordig natuurlijk de marktmensen. En ik ga natuurlijk niet oordelen of een advies geven over de PTT Post die rondrijdt. Dat is aan Dordrecht zelf. Maar gewoon voor nu als marktkooplieden, strijd ik. En dan vragen wij gewoon een algemene ontheffing tot 2035.

De voorzitter: Helder. De heer Van den Berg nog een vraag.

De heer Van den Berg: Dank, voorzitter. Mijnheer Platje, dank ook voor uw betoog inderdaad. En ik had inderdaad die vraag, u zei, nu in het voorstel is 2030. Stel dat die collectieve ontheffing er niet komt, is uw inschatting dat dan vele marktkooplieden jaarlijks een ontheffing zullen gaan aanvragen?

De heer Platje: Daar kunnen we kort over zijn. Ik denk dat er dan niet zoveel meer zijn, want ik stop ermee. En het zou fijn zijn als u straks, na de vergadering, eventjes nog met de kooplieden wil praten. Dan krijgt u te horen wie er nog doorgaat. Want er is niemand die er dan nog toekomst in ziet. Het is geen haalbaar doel. Het is financieel niet te doen. Wij zijn geen transportbedrijf. Wij verdienen het niet met van A naar B rijden en iedere kilometer wordt betaald. Ik heb vandaag in de wind gestaan, met de regen. Ik heb vandaag niks verdiend. Het is een heel ander rekensommetje bij ons. Dank u wel.

De voorzitter: Even voordat we naar de volgende vraag van mevrouw Pichel gaan, indien nodig is het gewoon mogelijk om hier weer nog een beeldvormende vergadering aan vast te knopen. En dan is het mogelijk om tussendoor natuurlijk dit soort technische vragen ook aan de mensen zelf te stellen. We hebben allemaal de contactgegevens. Mevrouw Pichel, uw vraag.

Mevrouw Pichel: Dank, voorzitter. De heer Platje stelde in zijn betoog, naar mijn mening, wel een belangrijke vraag. En die vraag was, is onze uitstoot echt zo groot? Nou heb ik daar geen antwoord op, maar ik merk ook dat er heel veel gesprekken zijn en er heel veel informatie vast wel is opgevraagd of beschikbaar is gesteld. Is daar een antwoord op gekomen? En zo ja, wat is daar het antwoord op?

De heer Platje: De vorige keer is ook die vraag gesteld, ik dacht aan een van ... Ik weet niet of die aanwezig is. Dat was een mijnheer die dan de getallen moest vertellen van de uitstoot, die het eigenlijk ook gewoon helemaal niet wist. Maar het is wel zo dat op een Euro 5 euro en een Euro 6 is de uitstoot 0,01 milligram per kilowattuur. Dat is praktisch nihil. Een elektrische auto weegt zwaarder. De wegenbelasting is veel zwaarder. Het remmen. Ik vraag mij eigenlijk af waar er meer fijnstof van komt? Want die elektrische auto's zijn ook gewoon van een vrachtwagen 1.000, 1.500 kilo zwaarder.

Dat moet ook allemaal geremd worden. Daar komt ook fijnstof bij vrij. Er is niemand die mij kan vertellen wat het verschil is tussen een Euro 6 euro of een elektrische vrachtwagen. Want ik betwijfel dat, maar er is niemand die mij dat kan vertellen.

De voorzitter: Het lijkt me dan een uitstekende technische vraag aan misschien nog het ambtelijk apparaat te stellen. Wij gaan naar de tweede spreker. En ik wil per spreker toch dat ... We moeten dat wat beperken tot ongeveer een kwartier. De heer Van Loon, aan u het woord.

De heer Van Loon: Als ik u daarmee geruststel.

De voorzitter: Dat weten we nog niet.

De heer Van Loon: Ieder geval dank voor de gelegenheid hier in te mogen spreken. Ik ben Ad van Loon. Ik ben horecaondernemer hier tegenover, het Dolhuis, straat Boogjes. Ik heb een niet-emissievrije bestelbus. En daar rij ik ongeveer 2 keer per week mee 350 meter in de toekomstige emissievrije zone, want die begint bij de Spuiboulevard, Prinsenstraat. En dan moet ik zo langs de Boogjes rijden. En als ik weggrij, kom ik er bij de Spuiliijn weer op. Op jaarbasis misschien 150 keer maal 350 meter, is 50 kilometer per jaar. Trouwens, ik vind het wel leuk om te melden, als ik de bus niet nodig heb, rij ik altijd elektrisch op de fiets. Maar mijn leed is gewoon klein leed. Ik heb de hele brief van de markt gelezen. En nogmaals, die problematiek is veel groter. Wat mij vooral ertoe bracht hier vanavond te komen, is het volgende. Ik ben verbaasd, eerlijk gezegd, over de eenzijdige samenstelling van de gasten uit Delft, Gouda en Leiden. Nogmaals, ik waardeer het dat ze komen en alle respect, maar waarom zit er niemand aan tafel uit Almere, Apeldoorn, Zaanstad, Leeuwarden, Breda, Leeuwarden is misschien een beetje ver, Ede. Dat zijn allemaal steden, de eerste 4 beduidend groter dan Dordrecht, die zijn ook op weg naar 6. Maar zij hebben de invoerdatum al verplaatst naar 2028, 2029, 2030. Vanavond horen we ongetwijfeld van de gasten uit de steden die ik net noemde meer over leerstukken en knelpunten bij het invoeren van de zero-emissiezone. Maar het was volgens mij ook wel voor de discussie verfrissend geweest om eens te horen van iemand uit het bestuur van Breda of uit de ambtenarij van Breda waarom ze daar hebben gekozen van, we gaan pas in 2029 dat invoeren. Want dan krijg je misschien te horen, goed gemotiveerd, waarom zij bewust kiezen voor een latere invoering van die zero-emissiezone. Ik heb nog gekeken, want ik denk, waar komt dat dan vandaan? Wat voor colleges zitten daar? In 3 van de 4 colleges, van de steden die ik net noem, zit de PvdA. In 3 van de 4 zit het CDA. In 3 van de 4 zit de VVD. En in 4 van die colleges zit GroenLinks. Ik vind het wel heel opvallend dat Dordrecht hier weer een voortrekkersrol in denkt te moeten nemen. Het probleem is natuurlijk bij die zero-emissiezone dat je overstelpt gaat worden met allemaal overgangsregelingen, vrijstellingen. Geharmoniseerd lokaal maatwerk heb ik zelfs gezien. En dat is dan weer naast lokale ontheffingen en toepassingen van hardheidsclausule. Er zijn ook technische problemen. Eén ding weten we zeker, de tijd gaat dit soort problematiek vanzelf oplossen. De techniek wordt beter qua voertuigen. In 2030 zitten we waarschijnlijk wat dat betreft heel anders. Maar nu wordt er heel veel mankracht en tijd, energie en geld gestopt in ...

In wat? Het CBS meldde 2 weken geleden nog dat Nederland voor wat betreft uitstoot voldoet aan de Europese milieudoelen en dat deze uitstoot is gedaald tot onder het uitstootplafond dat vanaf 2030 geldt. Het gaat al uitstekend op houtstookkachels na, moet ik erbij zeggen. Maar goed, daar hebben we het hier niet over. En dan heb ik begrepen dat de heer Jellema uit Leiden komt. Daar had ik eerlijk gezegd verleden week, voordat ik wist dat u kwam, ook al wat over gelezen. Leiden heeft een hele kundige en vooral bevlogen burgemeester. En daar meten ze al een tijdlang wat er gebeurt in die stad. En ik heb gelezen in een rapportage van de gemeente Leiden ... En dat is de voortgangsrapportage 2025 van het college van B&W in Leiden, want het college moet daar 2 keer per jaar verantwoording afleggen aan de raad. En daar is te lezen dat ze al hadden gezien dat in het najaar van 2024 er sprake was van een aanzienlijke verschoning van het wagenpark. En een woordvoerder van de gemeente Leiden heeft in augustus bij de streekomroep Sleutelstad gemeld dat er gemiddeld 3.600 wagens, en dan hebben we het over busjes en bestelwagens, in de eerste half jaar per dag de stad in rijden. En dat in januari daar 44 foute busjes bij waren. En in juni nog maar 24. We hebben het eigenlijk maar over 1 procent van het verkeer wat je uiteindelijk nog wil weggagen. Hoeveel resultaat kan je nog behalen door die laatste 1 procent ook definitief uit te schakelen? En is die inspanning om dat resultaat te behalen het waard om dit soort dingen, zoals wij van onze collega van de markt net hebben gehoord, om dat soort ellende op ons af te roepen? Ik durf te stellen dat het succes van zero-emissiezones op dit moment al vooruitloopt op de feitelijke invoering. En dat steden die nog niet meedoen bijna als bij groepsimmunitet hiervan mee profiteren. Onder andere subsidies, geen bpm heffing, lagere vaste kosten voor emissievrije bussen en bestelwagens hebben bij een heleboel ondernemers, maar dat zijn inderdaad transportondernemers, allang tot aankoop van die busjes geleid. Er hoeft ook helemaal geen schuldgevoel, vind ik, te ontstaan ten opzichte van ondernemers die daar hebben geïnvesteerd, want die hebben een verstandige keuze gemaakt, ook op economische gronden, en dat levert misschien ook nog concurrentievoordeel op. Maar waarom zou je per se die laatste 1 procent van dat vervoer, wat ongewenst is, willen wegsturen?

De voorzitter: Tot hier, of nog één zin.

De heer Van Loon: Ik heb nog 1 zin, want die vind ik wel heel lang. En die gaat nog steeds over het laatste punt, dat je geen medelijden, tussen aanhalingstekens, hoeft te hebben met ondernemers die er al in hebben geïnvesteerd. Elke bijsturing en beleid kent namelijk altijd 2 zijdes. En dan kom ik met een voorbeeld. Op 1 juli 2011 werd met terugwerkende kracht naar 15 juni de overdrachtsbelasting van woningen verlaagd van 6 naar 2 procent. Iedereen juichen. Maar als jij op 14 juni bij de notaris zat, dan was je mooi in de aap gelogeed, want had je op een woning van 2,5 ton 10.000 euro te veel aan de overheid betaalt. Dat hoort nu eenmaal bij beleid dat wisselt. En gedane zaken nemen geen keer.

De voorzitter: Tot hier. Kort samengevat zegt u, weegt de maatregel wel op tegen het effect ... Even uw microfoon nog uit. Weegt het wel op tegen het resultaat wat je hier nog mee kunt behalen?

En u heeft ook een vraag gesteld over de eenzijdige samenstelling van de gastenlijst. Die kan misschien straks ook meegenomen worden. Verduidelijkende vragen? Dan weet ik de naam even niet. Ik kan het niet lezen. De heer De Vries, u was eerst.

De heer De Vries: Mijnheer Van Loon dacht dat er geen vragen zouden komen, maar ik wilde het eigenlijk eventjes kort samenvatten. Heb ik het idee dat u gewoon tussen de regels door vertelt dat deze commissievergadering min of meer gestuurd wordt?

De heer Van Loon: Nee, ik wil niet zeggen dat er een complot is dat bepaalde steden niet worden uitgenodigd. Absoluut niet. Maar er wordt gewoon niet aan gedacht, terwijl je voor een goede discussie juist er goed aan doet om ook die steden die pas in 2029, 2030 die emissiezone invoeren ... Daar had je hier ook iemand van moeten uitnodigen. Dat vind ik een gemiste kans. Maar ik hou me verre van het verzinnen van complottheorieën.

De voorzitter: Dank u. De microfoon weer even uit. Dan gaan we naar de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik heb een vraag over, u heeft een bestelbus, vertelde u, hoelang die nog mee kan gaan? Want de marktondernemers hebben heel goed opgeschreven, 12 tot 15 jaar, in uw geval. En dan daarna vaak nog goed inzetbaar. Maar hoe zit dat bij u? En ik ben benieuwd, wanneer verwacht u dat die op is? En wat gaat u daarna dan doen?

De heer Van Loon: Sorry, ik moet u bijna vertellen, ik denk dat ik eerder op ben dan die bestelbus. Ik heb een oude bestelbus, die vertroetel ik, die verzorg ik goed. Ik rij daar misschien op jaarbasis maar 3.000 kilometer mee, waarvan 50 kilometer in het businessvat. Die gaat nog in principe jaren mee. Maar nogmaals, dat ga ik niet ... En dat ben ik sowieso niet van plan. In principe ben ik over 3, 4 jaar ook wel klaar met ondernemen. Maar bedankt voor uw vragen.

De voorzitter: Dan gaan we naar de volgende vraag. De heer Wringer.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Stel dat we deze stad vergelijken met Leiden en ook hier op 24 busjes uitkomen, dan gaan we 550.000 euro investeren om 24 busjes te weren. Dat is 23.000 euro per busje. Wat vindt u daarvan?

De heer Van Loon: Ik ken die getallen niet. Maar nogmaals, het CBS heeft gezegd, de lucht is in principe al goed schoon. We zitten op schema. Fijn dat er voortrekkers zijn geweest. Dordrecht is ook weleens voortrekker geweest. En mooi, terecht, bijvoorbeeld met de opvang van Oekraïners. De omliggende gemeenten zie je hier ook niet thuis geven. Dordrecht hoeft niet altijd voorop te lopen. We hebben de intentie gehad hier in de stad om het per 1 januari 2026 in te voeren. Ik denk dat je, net zoals die andere steden, gewoon makkelijk zou moeten kunnen zeggen, 1 januari 2029, 1 januari 2030. Dan is er ook meer tijd om die echt ingewikkelde problematiek, die de mijnheer van het marktwezen net naar voren bracht, goed op te lossen. We hebben geen haast, volgens mij.

De voorzitter: Dank u wel. Helder. Wie nog een verduidelijkende vraag aan ... Dat mag niet onderling. Dan gaan we naar een volgend stukje met onze gasten, die allemaal iets vertellen over geleerde lessen. En we horen daar misschien dan ook nog wel dingen tussen die uitgesteld of mislukt zijn. Dat zou zomaar kunnen. Wie zullen we eens eerst doen? Er is ook iemand digitaal aanwezig. En die wil ik eigenlijk maar eerst het woord geven. De heer Jellema. En u komt uit die stad waar ze al wat verder zijn.

De heer Jellema: Goedenavond, Eric Jellema van gemeente Leiden. Gemeente Leiden werd al net genoemd. Ik ben de opgavemanager duurzame mobiliteit van gemeente Leiden. Dat betekent ook dat ik mij vooral heb bemoeid met de opzet en inrichting van de zero-emissiezone in Leiden. Ik heb even een korte presentatie. Ik denk dat jullie hem nu wel zien.

De voorzitter: Wij zien hem. En we hebben hem ook in de raadsstukken staan.

De heer Jellema: Prima. Gemeente Leiden heeft sinds 1 januari 2025 een zero-emissiezone stadsdistributie. We zijn 1 van de 18 gemeenten in Nederland die een dergelijke zone heeft ingevoerd, al vanaf januari 2025. En op dit moment, het werd al gezegd, zie je dat het wagenpark behoorlijk goed voldoet aan de eisen van een zero-emissiezone, die bij ons binnen de binnenstad valt. En het Stationsplein gebied is ook een overeenkomstige zone met het autoluwe gebied in Leiden. 96 procent eigenlijk van alle geregistreerde bestel- en vrachtvoertuigen, hier zit trouwens ook de voertuigen van de ambulante handel, de markt, bij, voldoet op dit moment aan de zero-emissiezone. En dat betekent dat ze in ieder geval minimaal Euro 5 zijn qua bestelklasse en Euro 6 zijn qua vrachtwagenklasse. En daarnaast zien we ook dat er best wel veel meer elektrische voertuigen op gang komen. Er werd heel veel gezegd over uitstoot. Het is een klimaatregel, maar we hebben hem ook ingezet als verbetering van het verblijfsklimaat. We richten ons ook bijvoorbeeld op bundeling van goederen, andere bevoorrading via het water, stadshubs en dergelijke. Hoe zijn we eigenlijk zover gekomen? Het werd al gezegd, er heeft een fikse transitie plaatsgevonden. Heel veel ondernemers hebben gewoon een schonere bus aangeschaft, hetzij in het bestel, hetzij in de vracht. En er zijn gewoon ook bepaalde overgangsregelingen, ontheffingen die ervoor zorgen dat je een langere tijd in de zone kan doorgaan. En daar ga ik dan eventjes verder op in. Je ziet, deze verschuiving heeft ook dankzij die 18 steden plaats kunnen vinden. Het geeft ook een boost aan de hele automotive-industrie om steeds meer elektrische voertuigen op de markt te brengen, die ook navenant goedkoper worden. Lang niet alle voertuigen zijn ook elektrisch beschikbaar, werd net ook al gezegd. Er is een hele speciale categorie van voertuigen die zijn uitgezonderd. Denk ook aan kraanwagens, aan speciale omgebouwde winkelwagens, zelfs de veegwagens van de gemeente zouden niet elektrisch hoeven te zijn. Zijn ze bij ons trouwens wel. Maar goed, specifieke voertuigen zijn uitgezonderd. En zoals ook al net werd gezegd, er zijn veel overgangsregelingen, waarbij de emissieklasse 5, bestelbussen, nog kan doorgaan tot 1 januari 2028. De Euro 6 vrachtwagen nog door kan gaan tot 2030. Er wordt langzaam maar zeker geacht dat de auto's schoner gaan worden en dat men op een gegeven moment over moet gaan.

Dat betekent wel voor gemeenten, naarmate men later in de zone zal gaan stappen deze overgangsregelingen veel dichterblijven, waardoor ook de afschrijving voor voertuigen moeilijker gerealiseerd kan gaan worden. Van belang is ook het ontheffingsverhaal. Op dit moment kan 3/4 van de voertuigen Leiden in, zonder zelfs een ontheffing op het voertuig voldoet. Voor de overige, bijvoorbeeld de kleine ondernemer die niet zo vaak in Leiden hoeft te zijn, is een dagontheffing mogelijk. Mag ook met de emissieklasse 4, bus. Dat kan 12 keer per jaar per kenteken. Een voertuig wat in zero-emissie niet verkrijgbaar is, niet leverbaar is, wat niet voldoende vermogen heeft, daar kun je ook een ontheffing voor aanvragen. Hoeft trouwens ook niet ieder jaar. Als die pas na 2 jaar leverbaar is, is de ontheffing ook 2 jaar. Zo zijn er diverse ontheffingen, ook bijvoorbeeld voor particulier gebruik. Je ziet bijvoorbeeld de camera kan geen onderscheid maken van, heb je een camperbus of heb je een zakelijk gebruikte bestelwagen, of niet? Daarvoor is ook de ontheffing voor particulier gebruik. Een hele belangrijke in deze, wij kennen ook alle verhalen vanuit de ambulante handel, via hele specifieke sectoren en dergelijke. Gemeente Leiden heeft er niet voor gekozen om een hele categorie uit te zonderen. Dat is ook ons dringend verzocht door de lokale ondernemers en winkeliersverenigingen, omdat we dat ook niet konden onderbouwen van waarom die categorie wel en die categorie niet? Maar je hebt inderdaad een hardheidsclausule. Je kan altijd beslissen op basis van een hardheidsclausule een afwijkingsbevoegdheid om een ondernemer, op basis van lokale omstandigheden, te ontzien. Zo zie je dat er diverse ondernemers zijn die binnen de 3 jaar met pensioen gaan. Die geven we dan ook heel vaak een hardheidsclausule. Dat wil zeggen, ze hoeven geen nieuw voertuig meer aan te schaffen tot de datum van pensioen. En zo kun je wel meer van dit soort maatregelen nemen. Dit is vooral het verhaal tot nu toe vanuit de gemeente. Vanuit de landelijke regelingen, we hebben ook een centraal loket ontheffingen. Alleen de hardheidsclausule is trouwens ... We hebben lokaal maatwerk en lokaal geldig. Alle overige ontheffingen zijn landelijk geldig. Ook voor bedrijfseconomische omstandigheden geldt, als je het voertuig niet kan betalen, je hebt een dreigend faillissement, kun je een ontheffing aanvragen voor bedrijfseconomische omstandigheden. Die gaat vanaf 1 januari 2026 landelijk geldig worden. Je vraagt hem in 1 gemeente aan. Hij is voor al die overige gemeenten dan geldig. Er zit ook nog een netcongestie ontheffing onder. Ook daar wordt rekening mee gehouden van, ik weet niet wie het bij jullie is, maar in ons geval is dat Liander die zegt, na 2 jaar komt pas de aansluiting op uw terrein. Op dat moment kun je een netcongestie ontheffing krijgen voor die 2 jaar. We hebben van meet af aan tafel gezeten met de lokale ondernemersverenigingen en ook met de TLN, horeca, noem maar op allemaal. En we hebben ook een leergroep van ondernemers in Leiden. Deze leergroep hebben we ook bevraagd over hun bevindingen ten aanzien van de zero-emissiezone. Deze bevindingen zijn zo'n beetje halverwege 2025 genoemd. Je hoort het veelal van ondernemers dat ze best ook wel de doelen van de zero-emissie kennen, dat ze weten wat de uitgangspunten zijn. Maar er was best wel een aanzienlijke categorie, dat was eigenlijk wel voor ons de leerfase, die dan wel weten wat zero-emissiezone is, maar niet weten hoe daar te komen en/of hoe die ontheffingen in elkaar zitten, hoe de subsidievormen werken en dergelijke. Een reden voor ons ook om veel meer in te zetten op een logistiek makelaar en op de gratis op maat adviezen, ook via een laadconsulent. Deze zijn heel erg belangrijk geweest. Kom ik zo meteen ook nog wel op terug bij de leerfase.

En wij hebben wel de fase gehad, alle gemeenten die dan tot januari '25 bezig zijn geweest, dat er best wel heel wisselend landelijk beleid was. Dat er heel veel onbekend is geweest over, gaat die zone wel door, gaat die niet door, wordt die uitgesteld, wat voor soort type ontheffingen zijn er? Feitelijk zitten we nu pas op het punt dat eigenlijk heel erg duidelijk is van, hoe zitten die overgangsregelingen, hoe zitten de ontheffing in elkaar? Je ziet dat nu pas eigenlijk afgelopen maandag het officiële centraal loket via de RDW is gestart. Daarvoor was het een tijdelijk loket, via de 4 grote gemeenten. En dat nog 2 ontheffingen op 1 januari ook landelijk geldig worden. Dan is nog wel van belang dat alle signalen die we steeds horen vanuit de sector, vanuit ondernemers nemen we ook mee. Die bespreken we ook met de gemeente, met landelijk beleid. Dat betekent wel dat nog steeds zaken aangepast kunnen gaan worden op behoeften in de markt of op zaken die je niet voorzien hebt. De betaalbaarheid blijft natuurlijk altijd een ding voor de ondernemer. Het is altijd een fikse investering om een elektrisch voertuig, het werd ook al genoemd door de sprekers, te kunnen betalen. Wat we wel zien, is dat er steeds meer betaalbare beschikbare voertuigen op de markt komen, ook elektrisch. En dat, in ieder geval voor de elektrische bestelbus, dat kunnen ook de mensen, de experts aan tafel zeggen, zelfs goedkoper is dan de dieselbestelbus. Geldt nog niet inderdaad voor de vrachtwagens. Die liggen nog een stuk duurder. Komt ook door de overgangsregeling vanaf 1 januari 2030, dat de vrachtwagen nog steeds een stuk duurder is. We hebben ook gekeken van, hoe zit het met de kosten van de aanschaf? Worden die nu doorberekend? Dat is slechts voor een klein deel. De meeste ondernemers kunnen hem toch meenemen in de algemene transportkosten. We zijn nog wel bezig aan de financiële kant. We zitten ook met de banken aan tafel om te kijken van, kan ook de ondernemer aan die kant verder nog meer ondersteund worden? Ik wilde hem even kort houden, gelukkig wel, want jullie hebben al fikse discussie in de zaal. De algemene conclusie is voor een gemeente, dat je even goed moet kijken hoe je op dit moment communiceert. De website van de gemeente. De algemene communicatie van een gemeente komt niet aan in je doelgroep. Je zou heel veel moeten werken via de ondernemersplatforms. En in geval van de ambulante handel is er een-op-een zelfs een gesprek geweest met de marktkooplui. Deed ons ook heel veel leren. Dan kun je de hardheidsclausule her en der toepassen en ook de mensen van de juiste informatie voorzien van welke mogelijkheden er zijn. We zitten met een leergroep van bedrijven aan tafel. Die hebben altijd gezegd, samen met de ondernemingsvereniging, het moet haalbaar, het moet betaalbaar blijven. We hebben geflyerd in de straten. We hebben de vrachtwagenchauffeurs aangesproken. Zelf ga ik ook bij ondernemers langs die vragen hebben. Die persoonlijke benadering, het openstaan voor vragen, het openstaan voor zorgen, is een hele belangrijke. Laat onverlet dat wij uitgaan nog steeds van de huidige ontheffingen en de huidige overgangsregelingen die er zijn en dat we geen specifieke uitzonderingscategorie hebben gemaakt in Leiden. En we zien trouwens ook dat de markt, die op woensdag en zaterdag er nog steeds staat, dat er nog weinig veranderingen in zijn. Hoe dan ook, die logistiek makelaar en die laadconsulenten zijn essentieel. Het is niet alleen het communiceren over de luchtkwaliteit, maar ook over de verblijfskwaliteit. We hebben bijvoorbeeld ook de venstertijden aangepast. We kijken ook van, welke combinatie van maatregelen zijn er? Hoe kun je de ondernemer meer tegemoetkomen? Ook door het bundelen van goederen hebben we wat meer ruimte in de straat gekregen. Leidde ook weer tot de uitbreiding van terrasjes.

Ook de verschillende diverse afdelingen van economie, van mobiliteit en noem maar op, zijn in dit systeem gaan samenwerken om ook ondernemers zoveel mogelijk tegemoet te komen. Mijn korte conclusie is eigenlijk, vaak is er toch nog veel meer mogelijk dan er gedacht wordt, dan er ook vaak gezegd wordt. Dit komt ook mede door de huidige regelingen die er al zijn. Er is ook altijd maatwerk mogelijk. We zijn ook, en we zijn niet de enige gemeente erin, zeker in de beginfase best heel coulant geweest met de toekenning van ontheffingen. Maar uitzonderingen moeten wat ons betreft altijd wel uitlegbaar zijn, ook naar andere categorieën ondernemers. Ik had ook een loodgieter die 3 nieuwe elektrische busjes had aangeschaft. Zijn buurman kreeg een ontheffing op basis van pensionering. Dan heb je wel iets uit te leggen van, waarom heb ik moeten investeren en waarom heeft mijn buurman die ontheffing gekregen? Je moet altijd kunnen aantonen waarom je een bepaalde ontheffing in het ene geval wel of het andere geval niet geeft. Ik laat het hierbij, want ik begrijp en ik hoor dat er ook best heel veel discussie in de zaal is. Stop ik hierbij.

De voorzitter: Dank u wel voor deze uitleg, toelichting, presentatie. Ik wil ook de commissieleden hier vragen om de vragen, die misschien ook gewoon door onze ambtenaren in de komende week kunnen worden beantwoord, niet nu te stellen, maar gewoon echt wel specifiek de vragen die echt ook aan de heer Jellema gesteld moeten worden. De heer Kuhlmann had al een vraag.

De heer Kuhlmann: Ik heb een vraag voor de heer Jellema. Het is namelijk zo ook in Dordrecht, daar hebben we een paar straten, Prinsenstraat bijvoorbeeld, waar heel wat bevoorrading voor de binnenstad doorheen gaat. U noemde in uw presentatie het bundelen van goederen, dat dat in Leiden wordt gedaan. Ik ben heel benieuwd, één, hoe doet u dat concreet? Twee, welke resultaten zijn daarmee bereikt tot nu toe?

De voorzitter: Hoe bundelt u welke resultaten?

De heer Jellema: Het grappige is eigenlijk dat er vanzelf een aantal marktpartijen zijn opgestaan in Leiden. We hebben een cityhub. We hebben fietskoeriers. Er zijn nog een paar logistieke dienstverleners. Je ziet wel, het is nog geen volwassen markt. We hebben dit ook vooral gedaan met probeertegoeden. Dat de ondernemers echt konden uitproberen om te gaan bundelen met goederen. En we hebben ook bepaalde voorrechten verleend voor bijvoorbeeld de elektrische bakfietsen, bepaalde elektrische voertuigen om ook buiten die venstertijden te komen. Ik moet gewoon eerlijk zijn, de resultaten zijn nog niet groot. Ze zijn nog relatief klein. Een ondernemer zal altijd kijken van, wat zijn de kosten ervan? Wat levert het me op? Voorlopig hebben we in ieder geval nog steeds alle stadsdistributiepunten. We zien het langzaam zeker groeien, maar we hadden eigenlijk wel een groter resultaat verwacht. Maar goed, we blijven erop inzetten.

De voorzitter: Bedankt. Ik zie dat het naar behoren is beantwoord. Gaan we naar de heer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Ik heb inderdaad specifiek een vraag over Leiden. De heer Jellema had het net ook over die Euro 6 overgangsregeling. Het is heel technisch. Ik probeer een beetje te zoeken nog steeds. Maar hier horen we van, een nieuwe investering is bijna niet te doen. Ik ben benieuwd, hoe is in Leiden ... Wat is er verteld aan de weekmarkt daar? En breder, hoe is het gemeentebestuur van Leiden omgegaan met de weekmarkt?

De heer Jellema: Kijk, als echt een investering aantoonbaar niet te doen is, als gewoon het voertuig te duur is, te kostbaar is, ook ten aanzien van je eigen investeringsvermogen, krijg je gewoon een ontheffing op basis van economische omstandigheden of een dreigend faillissement. Er zijn ook heel veel voertuigen, werd net ook al gezegd, die gewoon sowieso niet leverbaar zijn. Dat is ook zo'n typische ontheffing. De elektrische variant is naast vaak duur ook zo niet leverbaar, of er is niet vermogen voor. Er zit een deel van de ondernemers tegen pensioen aan, maar een ander deel ... Jammer genoeg zit nu niet een Jan-Willem Dikmans, die ook uitgenodigd was ... Dat is een van de logistiek makelaars die ook de hele markt is afgegaan in Leiden. Maar een behoorlijk deel van de markt kan nog een hele lange tijd vooruit. Trouwens ook na die periode van 2030 wordt nog steeds gekeken naar de afschrijvingen op de voertuigen en kunnen de ontheffingen blijven doorlopen. Het was echt geen onoverkomelijk probleem, zagen wij. En dat was een reden voor ook de raad in Leiden om niet een hele specifieke uitzondering voor deze categorie van marktkooplui te maken. Maar het kan per stad verschillen. Ik ken de markt ook niet in Dordrecht natuurlijk.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Pichel.

Mevrouw Pichel: Dank u wel, voorzitter. Heldere presentatie. Alleen mis ik in deze presentatie wel de discussie over, wat is het effect? We zien wel gewoon invoering en mogelijkheid tot uitstel als een bepaald type wagen nog niet beschikbaar is of een enkele ontheffing. Maar is het beoogde effect ook een werkelijk effect, gezien de impact van deze invoering voor ondernemers? En daar komt ook nog eens bij dat deze ondernemers de extra kosten zullen gaan doorberekenen in hun prijzen. En dat treft dan weer de consument. Mijn vraag is ook, zijn deze effecten berekend en afgezet tegen de wellicht niet waarneembare uitstootwinst?

De voorzitter: Zijn de effecten tegenover de uitstootwinst gezet? Is dat uit te rekenen? De heer Jellema.

De heer Jellema: Ja, zeker. Kijk, elke gemeente die een zero-emissiezone invoert, die heeft als het goed is ook berekend wat uiteindelijk een zone, als alles elektrisch is, oplevert. Dat zijn toch zo'n beetje 150.000 bomen in Leiden die we zouden moeten bijplanten voor de CO₂-besparing. Het gaat niet alleen om het fijnstof, maar ook om de CO₂, om roet en dat soort uitstoot. De kosten is vooral aan de kant van de leergroep bekijken. Dat staat hier ook al in. En dat komt ook omdat de elektrische bestelbussen vooral op dit moment ook goedkoper zijn. Er wordt wel een deel van de kosten doorberekend in het uiteindelijke eindproduct, maar dat viel nog wel enorm mee hoe dat is.

Er zijn trouwens ook in de op weg naar '...' diverse rapporten te vinden waar dit soort berekeningen staan. Ik ken niet alle cijfers uit mijn hoofd. Maar goed, ik zou ze wel achteraf kunnen leveren, want dit is wel iets waar wij, ook vanuit de ondernemersvereniging en de leergroep van bedrijven, voortdurend bij de les worden gehouden om dit soort zaken te blijven monitoren. Maar goed, je kan ook niet, volgens mij, echt een verkeersbesluit nemen zonder dat je deze onderbouwing hebt staan van, waarom doe je dit? Wat levert het op? Hoe heb je rekening gehouden met je doelgroep? En dat soort zaken.

De voorzitter: We kunnen ook de onderbouwing vanuit Leiden krijgen, hoor ik hier?

De heer Jellema: Ja hoor. Geen probleem.

De voorzitter: Dat zou heel prettig zijn. Mevrouw Pichel, is het echt nog een dringende vraag?

Mevrouw Pichel: Het is meer aanvullend, want dit is natuurlijk wel heel globaal, terwijl ik wel heel specifieke vraag naar effecten en de impact. En we hebben natuurlijk, u gaf net al de datum aan van een jaar geleden ongeveer, toen ook naar cijfers gevraagd. Die hebben we ook nog steeds niet gezien. Er wordt wel elke keer gezegd dat er onderzoeken zijn en dat de cijfers beschikbaar zijn, maar die krijgen we telkens maar niet.

De voorzitter: Dat is denk ik dan ook een vraag aan onze ambtelijke organisatie om die ook straks mee op te pakken en er iets van te zeggen. Bij deze genoteerd. En dan gaan we naar de volgende vragensteller. Dat is de heer Gorter.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk ook een beetje in de lijn van de vragen die mevrouw Pichel stelde over het effect en de impact. Kunt u aangeven, met het invoeren van deze zero-emissiezone, hoeveel ondernemers er vertrokken zijn en hoeveel ondernemers gestopt zijn door de invoering van deze maatregel? En ik heb nog een vraag. Heeft de gemeente Leiden geïnvesteerd in elektrische laadplekken in deze zero-emissiezone? Twee vragen.

De voorzitter: Even een verduidelijkende vraag van mij op uw vraag. Bedoelt u alle ondernemers of specifiek de marktondernemers?

De heer Gorter: Ik bedoel de ondernemers die in deze zone zaten.

De voorzitter: Helder.

De heer Gorter: Dat zijn alle ondernemers die gestopt zijn of door deze maatregel vertrokken zijn. Daar gelden ook marktondernemers bij.

De voorzitter: Aan de heer Jellema het woord.

De heer Jellema: Wij hebben altijd voortdurend gezegd, wij willen niet dat ondernemers failliet gaan aan de zero-emissiezone. We hebben ook heel veel persoonlijke gesprekken, wat ik al zei, gehad. We hebben op dit moment zestien aanvragen toegekend op basis van economische omstandigheden. We hebben tot nu toe geen een ondernemer gezien die direct aan de zero-emissiezone failliet is gegaan, want daar zit ook die ontheffing gewoonweg voor. Zover we konden zien, is de marktsamenstelling nog steeds dezelfde als voor de invoering van de zero-emissiezone. En we hebben heel aan de laadinfrastructuur gedaan. We hebben duizend AC-laadpalen op dit moment staan. Dat is regulier laden door heel Leiden heen, ook in de binnenstad. We hebben de evenementenstroom, dat is de stroom die geschikt is voor de markt en voor ...

De voorzitter: Maar nu gaat u heel gedetailleerd. Het ging over het aantal ondernemers wel, niet gestopt.

De heer Jellema: Sorry. Maar we hebben ook die laadinfra meegenomen.

De voorzitter: Want we hebben nog meer sprekers. De heer Gorter heeft nog een aanvullende vraag, zie ik.

De heer Gorter: Ik heb geen aanvullende vraag.

De voorzitter: Dan stoppen we.

De heer Gorter: Volgens mij was het geen antwoord op mijn vraag. Ik vroeg hoeveel ondernemers er gestopt of vertrokken zijn na invoering van deze zero-emissiezone? Niet welke ondernemers een uitstel hebben aangevraagd of in welke regeling terecht zijn gekomen, maar die echt vanwege deze regeling vertrokken of gestopt zijn?

De heer Jellema: We hebben tot nu toe geen ondernemers die, bij ons weten, vertrokken zijn, gestopt. Dat is vanwege pensionering, de voorziening voor pensionering. Dat zijn volgens mij een stuk of zes of zeven ondernemers tot nu toe. Ik kan deze cijfers nog exacter opzoeken. En we gaan ook nog kijken van, hoeveel voertuigpassages hadden we nu voor de invoering en daarna? Want dat zou ook nog iets kunnen zeggen over uitwijken van de zone. Maar als wat ik nu hoor, ook dat is op dit moment nog steeds niet gaande.

De voorzitter: We hebben ook deze toezeggingen genoteerd. Dan gaan we naar de heer Venderbos, met een vraag.

De heer Venderbos-Lambinon: Dank u wel, voorzitter. De heer Platje vraagt ons een ontheffingstermijn tot 2035, omdat ze niet elk jaar in onzekerheid willen zitten of de ontheffing verleend gaat worden. Hoe is dat in Leiden geregeld? Moet men elk jaar een ontheffing aanvragen of is dat voor langere termijn?

De heer Jellema: Het hangt van het soort, type ontheffing af. Ik zei, als een voertuig niet binnen twee jaar leverbaar is, krijg je hem ook voor twee jaar. Als je binnen drie jaar met pensioen gaat, dan krijg je ook een ontheffing voor drie jaar.

Het is niet zo dat elke ontheffing jaarlijks getoetst wordt. En zeker op basis van de hardheidsclausule kun je hem ook voor meerdere jaren afgeven. Het is ook een beetje je eigen gemeentelijke afweging. En ook in het advies naar de ondernemer voor welk soort type ontheffing je gaat kiezen. Maar begreep ik uit uw eerdere verhaal dat de auto's die daar nu nog voor de markt rijden niet hoeven te voldoen op dit moment?

De heer Jellema: Binnen de markt van Leiden voldoen heel veel auto's gewoon op dit moment aan de zone. Er is nog niet sprake van heel veel vervanging.

De voorzitter: Het is voor de marktmensen nog niet aan de orde, maar dat komt dan nog en dat gaan we volgen. We gaan nu even naar de volgende gast. Ik begrijp dat er heel veel leeft, maar al die vragen komen echt aan de orde, desnoods in nog een vergadering. Die wil ik ook weer graag voorzitten. We gaan naar de heer Colon. Aan u het woord. En nog even graag voorstellen waarom u hier zit.

De heer Colon: Dank u voorzitter. Ik ben de onafhankelijk voorzitter van de commissie bevoorrading Delft. Die commissie is in 2016 ingesteld, omdat toentertijd gezamenlijk met de ondernemers en de bewoners en de marktondernemers is gezegd, wij willen wat gaan doen aan de drukte van vrachtverkeer in onze binnenstad, maar we willen dat gezamenlijk doen. En we willen dat deze commissie onafhankelijk advies kan geven, ook aan het college. Wat vervolgens gebeurd is, is dat gezamenlijk in die commissie is gesproken over, hoe gaat het beleid er de komende jaren uitzien? De gemeente heeft in die tijd ervoor gekozen om bij de landelijke ontwikkelingen aan te sluiten en te zeggen, wij gaan ons ook sterk maken voor het invoeren van een zero-emissiezone in Delft, die in overeenstemming is met de landelijke regelingen. Toen dat eenmaal duidelijker begon te worden, ontstond eigenlijk hetzelfde patroon wat ik nu hier in Dordrecht ook zie. De vertegenwoordigers van de marktondernemers en de lokale ondernemers vroegen aan de commissie, kunnen wij een keertje met het college aan tafel gaan zitten om de zorg die we hebben over de betaalbaarheid, over de beschikbaarheid, over de gevolgen voor onze bedrijfsvoering te bespreken met het college. Daarom hebben wij in juni 2024 een soort open vergadering georganiseerd van die commissie, in aanwezigheid van ongeveer een vijftiental ondernemers van de markt uit Delft, vertegenwoordigers van de ondernemersvereniging. En daar zijn ongeveer dezelfde zorgen op tafel gekomen die we vanavond ook hebben gehoord. De wethouder heeft vervolgens gezegd, ik ben heel blij dat ik in de gelegenheid ben om in zo'n samenstelling, met al deze verschillende belanghebbenden, te horen wat er precies leeft en wat we eraan zouden kunnen doen. Ik zeg u nu toe, ik zorg ervoor dat er geen ondernemers onderdoor gaan als gevolg van uitsluitend het instellen van die zone. Want daar ben ik als stad ook niet bij gebaat. Ik wil graag die levendigheid in de binnenstad houden. Beste commissie, ga maar eens na hoe we dit kunnen gaan organiseren. En daarbij speelde de logistiek makelaar, die ook al in Leiden is genoemd, een essentiële rol. De wethouder heeft aan de logistiek makelaar gevraagd, kan jij maatwerk leveren, zodat elke ondernemer, die merkt dat het moeilijk gaat worden om aan de eisen te voldoen, dat we gaan kijken hoe we dat kunnen oplossen? De logistiek makelaar was vanavond helaas verhinderd, maar die heeft in de afgelopen periode heel veel gesprekken gevoerd. En voor een deel vallen de problemen op te lossen met het toepassen van de landelijke ontheffingen. En met name,

ik hoorde de opmerking over de verkoopwagens die zwaar zijn en achter een elektrische '...' zouden moeten rijden. Dat was precies het geval wat ook in Delft speelde. Daar is landelijk nu een oplossing voor gevonden. En die ontheffingen blijven langere tijd geldig. En dat heeft voor een deel van de ondernemers in Delft problemen kunnen oplossen. Wat eigenlijk de les is die we daar met elkaar hebben geleerd, blijf met elkaar in gesprek en ga niet kijken naar, dit is de regelgeving, dit hebben we landelijk met elkaar afgesproken al die data die vandaag al voorbijkwamen met 2028, 2029, 2030. Zoek met elkaar naar de juiste oplossing. En doe dat ondernemer voor ondernemer. Het bijzondere in Delft is dat de marktondernemers met elkaar de markt organiseren en ook een eigen organisatie daarvoor hebben. De voorzitter van die organisatie is ook nauw betrokken bij alle gesprekken. En zodra daar iets mis dreigt te gaan, als er gemerkt wordt, de gesprekken leveren toch niet op wat wij met elkaar hadden gedacht, dan wordt het gemeld in de commissie. En dan kijken we hoe we daar een oplossing voor kunnen vinden. Ik wil eigenlijk aan u allen meegeven, zorg dat die communicatie open blijft. Luister serieus naar de bezwaren die er zijn, maar besef ook dat eigenlijk elk bezwaar tot nu toe opgelost kan worden.

De voorzitter: Dank u wel voor de boodschap die u meegeeft. Het belang van communicatie, het goed luisteren en elk probleem heeft uiteindelijk een oplossing. Dat is ook een stukje moed. De heer Kuhlmann heeft weer een vraag.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter.

De voorzitter: En ik besef dat ik eigenlijk de partijen er altijd bij moet noemen. De heer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank, voorzitter. U vertelde in uw introductie dat de commissie, waarvan u voorzitter bent, oorspronkelijk is opgericht om minder vervoersstromen te hebben in Delft. Ik vroeg er net even naar voor wat betreft Leiden. De initiatieven die daar zijn, hebben nog niet veel resultaten opgeleverd. Hoe zit dat in Delft? Want u bent al iets langer bezig. Heeft u zaken die veel resultaten hebben opgeleverd?

De heer Colon: Ik denk dat ik daar hetzelfde antwoord als Leiden op kan geven. Er zijn verschillende initiatiefnemers die geprobeerd hebben om via hubs en tot bundeling over te gaan. Het belangrijkste resultaat wat wij zien, is dat het niet zozeer zit in losse initiatieven, zoals een fietskoerier of een bedrijfje wat een overslagcentrum in de buurt van de binnenstad vestigt, maar dat je samen met de wat meer grootschalige leveranciers en vervoerders gaat kijken, hoe kunnen we wat jullie doen efficiënter maken? Wat we in Delft hebben gezien, is dat er geleidelijk aan een verschuiving is opgetreden, dat toeleveranciers meer werken met dezelfde vervoerders? Bijvoorbeeld, als je kijkt naar de horeca, dat de horecagroothandel meer geconcentreerd is in de grotere spelers. En dat bijvoorbeeld op de markt in Delft staan dan drie of vier verschillende horecagroothandels, die per voertuig vijf, zes, zeven verschillende horecaondernemers bedienen. Dat voertuig rijdt de stad in. Er worden zes, zeven klanten bediend. En vervolgens rijdt hij weer weg, in plaats van eerst zes of zeven. Maar ik heb er geen aparte cijfers over.

De voorzitter: De bundeling en de samenwerking. Een korte vervolgvraag, de heer Kuhlmann, dat is toegestaan.

De heer Kuhlmann: Die bundeling, is dat door gemeentelijke regelgeving of is dat tot stand gekomen door gewoon een marktontwikkeling? Wat u noemde van met die horecagroothandel.

De heer Colon: Het is het resultaat van enerzijds de marktontwikkeling, maar anderzijds gerichte communicatie vanaf 2016, waarin is samengewerkt met evofenedex en TLN, om ondernemers zover te krijgen om hun processen aan te passen. En dat was een tegenprestatie voor het mee kunnen praten over al dit soort zaken.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. De heer Colon had het over maatwerk eigenlijk, ontheffingen. In de brief van deze markt wordt er gevraagd, kijk eens naar een collectieve ontheffing. Ik ben benieuwd, is dat in Delft ter sprake gekomen? Is daarnaar gekeken? En kan hij iets zeggen over de voordelen of nadelen van zo'n soort ontheffing?

De heer Colon: Dat is ook aangevoerd. We hebben daar in het overleg met de wethouder ook bij stilgestaan. Daar is vervolgens gezegd, laten we eerst eens kijken hoe we dit op een hele down-to-earth manier kunnen oplossen met elkaar. En ik ben ervan overtuigd als wethouder, dat was toentertijd haar uitspraak, dat we eruit gaan komen. En ik ga ervoor zorgen dat via de logistiek makelaar dat maatwerk geleverd kan worden. Tot nu toe zijn daar geen negatieve signalen dat het niet gaat lukken.

De voorzitter: Ik zie op dit moment geen verdere vragen aan de heer Colon. Dan gaan we naar de heer Schellingerhoud. En als u ook uzelf weer even nader toelicht, want dat is iedereen inmiddels vergeten.

De heer Schellingerhoud: Goedenavond allemaal, logistieke adviseur, namens Rotterdam. Ik zou graag ook jullie mijn ervaring willen delen met betrekking tot de marktondernemers. Ook daar hebben we natuurlijk veel vragen gehad met betrekking tot, hoe en wat we moeten doen met de zero-emissiezone? In het begin was er ook veel angst, onrust, onwetendheid over wat de mogelijkheden zouden kunnen zijn, welke regelgeving er zou komen, wat de ontwikkelingen zouden zijn op de markt met betrekking tot de elektrische busjes, vrachtauto's en dergelijke. De aanpak van Rotterdam heeft er toen tot geleid dat we eigenlijk als adviseur met alle marktondernemers in gesprek zijn gegaan. Eigenlijk ook de communicatie openzetten met de marktondernemers om zoveel mogelijk informatie te verzamelen en ze te adviseren en te informeren echt over hun mogelijkheden. En daarna zijn wij, eigenlijk nadat ze die mogelijkheid hebben gehad, nogmaals in gesprek gegaan om te kijken naar, wat zijn jullie handelingsperspectieven, ook na het aflopen van eventuele ontheffingen? Wat ga je dan daarna doen? Wat kan je en wat zijn je mogelijkheden?

Mijn ervaring is daarin, omtrent voornamelijk, ondanks dat er een aantal ondernemers zullen stoppen wegens pensioen, dat de meesten eigenlijk wel bezig zijn met voortborduren op de mogelijkheden die ze hebben, het aanschaffen van een elektrisch voertuig, aanpassing van hun logistiek. Sommigen willen een nieuw voertuig kopen. Anderen zeggen van, maar ik heb altijd een tweedehands voertuig gekocht, waarom zou ik nu een nieuw voertuig kopen? Ik kan ook straks, als de ontheffing afloopt, een tweedehands voertuig kopen. Ze zijn zich aan het informeren. En over het algemeen zijn daar op dit moment ook niet veel geluiden dat het niet mogelijk is.

De voorzitter: Dat is een korte.

De heer Schellingerhoud: Een korte.

De voorzitter: Als we allebei willen, dan gaan we zingen samen. Dat gaan we niet doen. Bedankt voor deze bijdrage. Ik zie daar, dacht ik, ook al een vraag? Ja. De heer Bootsman van GroenLinks.

De heer Bootsman: Dank u wel, voorzitter. Nog even over de marktondernemers. Is er in Rotterdam ook iets geregeld qua ontheffing, of gaat het eigenlijk heel soepel, zoals we eigenlijk ... Daar ben ik wel benieuwd naar.

De heer Schellingerhoud: De marktondernemers in Rotterdam hebben op dit moment een gezamenlijke ontheffing gekregen. Daar is nog geen einddatum voor vastgesteld. De angst met het verlenen van die ontheffing is wel dat sommige ondernemers achterover gaan hangen en weer gaan afwachten op wat er gaat komen eigenlijk. Terwijl we juist de ondernemers willen adviseren en informeren over de mogelijkheden, en ze daarin meenemen. Over het algemeen zien we dat de meeste ondernemers vorig jaar toch nog een tweedehands Euro 6 bus hebben aangeschaft, om voorlopig te kunnen blijven doorrijden. Waarschijnlijk die einddatum wordt aangepast naar 2029. Dat ze kunnen blijven doorrijden. En indien ze daarna alsnog niet de mogelijkheid hebben, kunnen ze alsnog een ontheffing aanvragen op bedrijfseconomische omstandigheden voor de aanschaf van elektrische voertuigen. Die reikwijdte voor hen is nog best groot.

De voorzitter: Voorlopig een gezamenlijke ontheffing. De heer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Eventjes dat ik het goed begrijp. Er is een gezamenlijk ontheffing voor de markt. En die geldt tot 2029. Of heb ik het verkeerd begrepen?

De heer Schellingerhoud: Klopt. De ontheffing is nog niet vastgesteld met een einddatum.

De voorzitter: De heer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Ik heb gelezen dat de gemeente Rotterdam, voor wat betreft de zero-emissiezone, op een aantal punten wat minder streng is dan bijvoorbeeld Amsterdam of Den Haag of andere gemeenten. Ik ben benieuwd, levert dat problemen op of werkt dat juist in de praktijk naar tevredenheid?

De heer Schellingerhoud: Wij hadden eigenlijk verwacht dat wij het als logistiek makelaar of adviseur het vrij druk zouden hebben na de gedoogperiode, die we ook in Rotterdam hebben gehad. Eigenlijk op dit moment valt het redelijk stil. We hebben ons werk te goed gedaan of er zijn vrij weinig vragen vanuit de ondernemers.

De voorzitter: Ik zie op dit moment geen nieuwe vragen. Er is wel het verzoek even van de heer Platje om aan zijn insprek nog één of twee zinnen toe te voegen.

De heer Platje: Dank u wel, voorzitter. Ik wil daar toch iets op toevoegen. En dat is, het speelt nu nog niet. Ik hoor iedere keer van Leiden en van u dat er bij de kooplieden nog niks aan de hand is, maar het is nog niet aan de hand. Het gaat vanaf 2029 pas echt beginnen. En ik zal u zeggen dat vanaf 2029 zitten we hier weer aan een tafel en komt weer dezelfde vraag en dan gaat u iets anders zeggen als nu, want nu heeft iedereen vrijstelling. En we denken allemaal, we kijken wel in 2029. Maar als het dan echt tot het einde is, dan zullen er echt ondernemers stoppen. Echt waar. Dank u wel voor de tijd.

De voorzitter: Dit is prima. En ik meen te zien dat mevrouw Bethume daar ook meteen in haar verhaal iets in meeneemt. Dan wil ik het woord nu geven aan mevrouw Bethume. En dan hebben we de volgende insprekerster.

Mevrouw Bethume: Dank u wel, voorzitter. Dat heeft u heel goed gezien. Ondernemen is vooruitkijken. En ook bij de ambulante handel uiteraard, ondernemers die vooruit willen kijken, maar met zekerheid. Inderdaad terugkomend even op Rotterdam, daar hebben ze het nog weer op een andere manier geregeld. Chapeau daarvoor overigens. Daar is individueel, bij elke ondernemer op de markt, dat wil ik heel duidelijk erbij zeggen, op de markt zelf in gesprek gegaan. Daar heeft men op een hele simpele wijze de mogelijkheid om die ontheffing aan te vragen. Daarin verschilt Rotterdam met de andere steden in het land. De vraag is gesteld door de inspreker aan het einde van de tafel. Sorry, ik ben mijnheer zijn naam vergeten.

De voorzitter: Mijnheer Van Loon.

Mevrouw Bethume: Mijnheer Van Loon. Waarom er geen andere gemeenten aan tafel zitten. Als CVA-regiomanager ben ik in heel veel gemeenten in het land aanwezig geweest bij veel gesprekken over de zero-emissie. De vraag waarom bijvoorbeeld gemeenten als Maastricht, Enschede, Amersfoort, Nijmegen, Apeldoorn hun zero-emissiezones uitgesteld tot 2030, dat hebben ze op nadrukkelijk verzoek en na goede gesprekken met de ambulante handel gedaan. Er zijn hier en daar wel wat acties voor gevoerd. Dat mag duidelijk zijn. Bekende tractoractie in Maastricht van 2023 staat ons nog duidelijk in het geheugen. Maar het heeft wel tot resultaat gehad dat de gemeente zegt, wij praten voorlopig nergens over. Niet eerder dan 2030. Ondernemers hier in Dordrecht vragen een uitstel tot 2035. En dat heeft te maken dat, die vraag mag duidelijk zijn, de ambulante handel is een bedrijfstak die het samen doen. Een markt maak je niet als individu. Je vraagt niet alleen voor jouzelf een ontheffing aan. Je vraagt het voor de markt aan. De markt doet het samen. Een binnenstad zonder markt is geen gezellige, levendige binnenstad. We willen graag die markt daar behouden. En ondernemers verdwijnen niet eerder dan inderdaad in 2029.

Ik kom zelf als vertegenwoordiger ook in Amsterdam. Daar zijn heel veel ondernemers in de binnenstad op zeer drukke markten die nu al aangeven, als dit vanaf 2029 voor mij gaat spelen, groot materiaal wat niet leverbaar is en toch vereist wordt, dan gooi ik de handdoek in de ring en dan stop ik ermee. Dat is een groot aantal. Dat is ook in Gouda. Daar is een enquête geweest. Die enquête heeft duidelijk gemaakt dat al die ondernemers, die niet in de gelegenheid zijn om te investeren, op korte of lange termijn de handdoek in de ring gaan gooien. Een ander belangrijk aspect wat er nog bij komt, waar misschien nog wel vanavond niet over gesproken is, maar ook aan voorbij wordt gegaan door heel veel mensen, is het feit dat ondernemers die vandaag in Dordrecht staan, staan morgen in een andere gemeente. Als zij vandaag verplicht zijn om elektrisch te rijden in Dordrecht en morgen in een andere gemeente komen waar helemaal geen sprake is van elektrisch rijden, hoe doen ze dat dan met hun voertuig en het opladen, als daar helemaal geen faciliteiten voor zijn? Daar wordt niet over nagedacht. Vandaar dat men hier ook in Dordrecht vraagt om een totale ontheffing tot 2035, zodat we met zijn allen de mogelijkheid hebben om alles goed op een rijtje te krijgen. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Ik wil u bedanken voor uw betoog, wat eigenlijk wel heel helder is. U geeft de belangen van een eventuele totale ontheffing, omdat anders op termijn veel ondernemers de handdoek in de ring gooien en ook omdat niet is nagedacht over de mogelijkheden die andere steden dan eigenlijk tegelijkertijd zouden moeten bieden. De heer Hartmeijer heeft al een vraag, van de SP.

De heer Hartmeijer: Dank, voorzitter. Ik zie inderdaad sinds 1 januari '25 is er in de binnenstad van Gouda een zero-emissiezone. Ik miste nog even wat er fout gegaan is in Gouda, want dat proefde ik nog niet helemaal uit het verhaal.

Mevrouw Bethume: Fout is gegaan, is misschien een andere betiteling dan wij eraan willen geven. Het is zo dat ondernemers daar natuurlijk ook de ontheffing hebben moeten aanvragen. Er is een kentekencheck gedaan en een aantal ondernemers voldoet aan die kentekencheck tot 2029. Er zijn ondernemers die wel die ontheffing hebben gekregen. Ook daar is de vraag gesteld aan de ondernemers, wat doen jullie als het zover is dat ook jullie als ontheffingsverkrijgers moeten overschakelen naar het elektrisch? Dan zullen zij stoppen. Daar is weer gevraagd om een mogelijkheid om een enquête te doen. Als dan de vraag wordt gesteld aan die ondernemers of vraag gesteld zou kunnen worden aan die ondernemers van, wat ga jij doen na 2029, dan wordt er door Gouda gezegd, maar dat is geen objectieve vraagstelling. Waarom wordt er dan gevraagd naar een enquête? Want het is wel, je kunt daar ja of nee op zeggen. Zo objectief is het.

De voorzitter: Dank u wel. Wie heeft er nog een vraag? Mijnheer Gorter van Op Ons Eiland.

De heer Gorter: Dank u wel. Ik heb goed zitten luisteren naar uw betoog. Helder. Duidelijk. Waarvoor dank. Naar mijn idee zie ik twee trends bij diverse gemeenten op dit moment.

Eén is het verschuiven naar 1 januari 2030. En de andere trend, en daar heb ik u niet over gehoord, is de zero-emissiezones verkleinen. Wat vindt u van het laatste deel?

Mevrouw Bethume: Daar kan ik u kort antwoord op gegeven. Daar ben ik mee bekend in Amsterdam. Daar hebben ze heel duidelijk de zone verkleind. Dat heeft enige lucht gegeven bij een aantal markten binnen de stad. U moet weten dat er in Amsterdam 31 markten in de week zijn. Dat geeft lucht bij een aantal ondernemers binnen de ambulante handel. Maar met name de drukke binnenstad markten hebben daar nog steeds hetzelfde probleem.

De voorzitter: Nog een vervolgvraag?

De heer Gorter: Ja.

De voorzitter: Ja hoor.

De heer Gorter: Volgens mij ook heel recent speelt dat in Alphen aan den Rijn. Kunt u daar nog iets over zeggen? Want ik weet niet wat de status op dit moment is.

Mevrouw Bethume: Daar zijn we nog in gesprek. Ook daar ben ik aanwezig geweest om over de zero-emissie te spreken. Ook daar heb ik hetzelfde geluid gehoord wat ik hier bij alle ondernemers hoor. Wij hoeven maar een heel kort stukje de stad door, de zone door, voordat wij op de markt zijn staan. We staan daar stil de hele dag. Dat kleine stukje gaan we er weer uit. Het voorstel is geweest van de adviescommissie binnen de markt om de mogelijkheid te hebben die zone zelfs op een nog wat kortere manier in te gaan. Daar moet dan door de gemeente een verkeersbesluit over genomen worden, want dan zouden zij tegen de draad in gaan. Daar is het wachten op.

De voorzitter: En nog een vervolgvraag.

De heer Gorter: Sorry, nog eentje.

De voorzitter: Het is u deze keer toegestaan.

De heer Gorter: Graag. Dank daarvoor. Kent u al gemeenten die stoppen met de zero-emissiezone? Die eigenlijk zeggen, wij komen volledig terug op het besluit wat we eerder genomen hebben en die overwegen om er gewoon mee te stoppen.

Mevrouw Bethume: Kort en krachtig, helaas niet.

De voorzitter: Dat eerste woord is een mening en het tweede is het feit. Dan gaan we naar onze laatste gast voor vanavond. En dat is de heer Sauter van onze eigen organisatie. En daar kunnen gewoon vragen aan gesteld worden. Ik heb wel wat vragen opgepikt her en der, maar die moeten wel uit de commissie komen. Wie heeft er nog iets van de vragen onthouden die her en der gesteld zijn, eigenlijk aan onze organisatie? De heer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Dank. Eigenlijk de vraag die ik aan de heer uit Rotterdam stelde. Ik ben nu even uw naam kwijt. Wat de voor- en nadelen zouden zijn van de marktvraag? Zo'n collectieve ontheffing. Kan daar iets over gezegd worden, waarom daar niet voor gekozen wordt?

De heer Sauter: Wij waren in eerste instantie bang dat er dan een soort precedentwerking zou plaatsvinden. Dat meerdere mensen daar aanspraak op gaan maken. Dat heeft te maken met de precedentwerking van de ene groep daarbij uitsluiten.

De voorzitter: Ik zal het herhalen. Het heeft te maken met mogelijke precedentwerking. En dat wil de organisatie tot nu voorkomen. Dat is gewoon het antwoord. We gaan naar een volgende vraag. Mevrouw Pichel van Forum voor Democratie.

Mevrouw Pichel: Dank u wel. Ik had natuurlijk net mijn vraag over die effecten en mogelijk waarneembare uitstoot. Dat is wel één ding. Maar ik zit ook nog met een aantal niet beantwoorde vragen van vorig jaar. En dat zijn er toch best wel veel. En ik zal ze even opnoemen. Misschien is dat voor vanavond niet allemaal haalbaar. Maar we hebben toen ook gevraagd naar een hele duidelijke TCO-berekening. Ik heb hem nog niet voorbij zien komen. Ik weet niet of anderen hem voorbij hebben zien komen, maar daar heb ik toen echt heel specifiek om gevraagd. We hebben hier toen ook een expert gehad, de heer Regterschot. En toen hebben we het gehad over een onderzoek naar eventueel PFAS-uitstoot, omdat natuurlijk ook PFAS wordt gebruikt voor de batterijen van elektrische voertuigen, en het effect daarop. En of dat daar mogelijk wat meer van zou zijn.

De voorzitter: Mevrouw, kunt u naar de vraag? Ik bedoel, want anders moet het gewoon schriftelijk gesteld worden. Dat kan ook. Kom maar. Ga maar even verder. Maar probeer het in te perken.

Mevrouw Pichel: Maar bedankt voor de sturing daarin, want ik ben ook eigenlijk een beetje op zoek naar, hoe kan ik daar Want we hebben die vraag al schriftelijk gesteld en geen antwoord op gekregen. Ik zit meer te zoeken, hoe gaan we antwoord krijgen op deze vragen? Plus als laatste, ik zie een soort verschuiving. Want helemaal in het begin in eerdere raadsvoorstellen werd ook gesproken over natuurlijk CO₂-uitstoot. Dat draaide vorig jaar al naar, niet CO₂, maar toch meer fijnstof. Terwijl de elektrische voertuigen juist meer fijnstof uitscheiden. Wat is de helderheid in dat verhaal? En zo zijn er nog meer vragen die onbeantwoord blijven.

De voorzitter: We houden het even op twee vragen. Hoe krijgen we antwoord op technische vragen en waarin zit de verschuiving in het nieuwe raadsvoorstel van die stoffen?

De heer Sauter: We kunnen deze gewoon schriftelijk beantwoorden. Voor de rest hebben we een effectstudie laten doen. Daar zal een deel van uw vraag mee beantwoord worden. En als aanvullende onderzoeken nodig zouden zijn, zouden we die ook zeker kunnen laten uitvoeren.

De voorzitter: En waarom is er verschoven in het stuk van CO2 naar fijnstof?

De heer Sauter: Daar kan ik nu geen antwoord op geven. Dat weet ik even niet.

De voorzitter: Dan wordt dat ook als technische vraag toegevoegd. De heer Gorter.

Mevrouw Pichel: En heel even een vraag, want hij zegt de effectenstudie. Maar welke effecten?

De heer Sauter: Dan hebben we het inderdaad over fijnstof, CO2-uitstoot en deels ook geluid. Dezelfde effectenstudie die de andere gemeentes ook hebben laten doen.

De voorzitter: En als we het van Leiden ook krijgen, dan kunnen we vergelijken. De heer Gorter van Op Ons Eiland.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Een beetje dezelfde vraag die wij ook al een keer eerder gesteld hebben, is over het effect van trillingen met het rijden met zwaardere voertuigen in onze oude, prachtige binnenstad. De wethouder zegt daar wel iets over in zijn brief, dat hij daar eigenlijk niet zoveel problemen van ziet, maar hij onderbouwt dit niet. Hij zegt er wel iets over, maar komt niet met een onderbouwing dat op het moment dat we met zwaardere elektrische voertuigen gaan rijden, die naar mijn idee meer trillingen gaan veroorzaken in het oude centrum, oude panden, wat het effect daarvan is? Dat antwoord hebben we niet gekregen, dan alleen een antwoord in de brief dat de wethouder dat probleem niet ziet. Maar ik zou dat toch wel onderbouwd willen zien.

De voorzitter: U mag daarop reageren. Ik heb het niet heel goed gehoord. U mag het echt zelf doen.

De heer Sauter: Dat kunnen we uitzoeken.

De voorzitter: Ook dat is een toezegging. Dan gaan we naar de heer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Even een technische vraag naar aanleiding van het voorstel wat er ligt vanuit het college. Daar staat natuurlijk heel duidelijk in genoemd dat de doelstelling of althans een van de twee doelstellingen is het streven naar een vermindering van het aantal vervoersbewegingen in de binnenstad. Maar het is mij eigenlijk niet zo helder, ik hoop dat u mij kunt helpen, welke concrete maatregelen staan er in het voorstel om specifiek dat doel te bereiken? En dan even in het achterhoofd wat we zojuist ook in de sessie gehoord hebben van een aantal dingen die nog niet zoveel resultaten opleveren in andere gemeenten.

De heer Sauter: Wij zijn eigenlijk ook aan het uitzoeken, net zoals de andere gemeentes, van welke opties er zijn om vervoersbewegingen te combineren. Maar daar hebben wij nu nog geen antwoord op.

De heer Kuhlmann: Even voor de helderheid, dat staat eigenlijk nu nog niet in het voorstel?

De heer Sauter: Nee.

De voorzitter: De heer Van den Berg van het CDA.

De heer Van den Berg: Dank u wel, voorzitter. Eigenlijk een beetje aanhaken, want ik had inderdaad dezelfde vraag van, hoe wordt er ingezet op die reductie daarvan. Een voorbeeld hier is natuurlijk de bouw nu van het nieuwe Huis van de Stad. In hoeverre wordt daar dan over nagedacht door de gemeente, over de reductie van het aantal kilometers die daar wordt gemaakt voor de logistiek en de bevoorrading daar? Is erover nagedacht?

De heer Sauter: Voor de bouw van ... Dat valt buiten de zone. Daar hebben we geen onderzoek naar laten doen.

De heer Van den Berg: Maar we willen natuurlijk reductie van het aantal vervuilende kilometers. Dat houdt daar op, snap ik.

De voorzitter: Weer even de microfoon uit. Mensen, we hebben nog 4 minuten. We gaan naar een afronding van deze vergadering. En het voelt nog niet af. Ik stel voor dat er nog een beeldvormende vergadering volgt. En daar hoeven misschien niet alle sprekers weer bij aanwezig te zijn, maar in elk geval wel van onze eigen gemeente, omdat nu daar vooral wat vragen leven. Het staat u allemaal vrij om natuurlijk nog vragen in te dienen. En ik heb er ook nog een aantal tussendoor genoteerd, die ik hier langs hoorde komen eigenlijk. In wat wijkt dit lokale beleid af van het landelijke beleid? De ontheffing die hier gegeven kan worden, is dat echt inderdaad elk jaar of is dat ook langer? De getalletjes rondom de uitstoot, daar duidelijkheid over. Wat kan er geleerd worden van steden waar het niet goed gegaan is? En kunnen we daar misschien nog iemand van uitnodigen? Die vraag hoor ik impliciet ook meekomen. Hoe staat de maatregel ten opzichte van het beoogde resultaat? Is dat op een of manier uit te drukken? En hoe kunnen we daarover van gedachten wisselen? En welke zekerheid kan ook onze Dordtse ondernemers geboden worden? Welke maatregelen kunnen hier worden ingezet? Ik zie mevrouw Pichel. Die wil er nog eentje toevoegen.

Mevrouw Pichel: Niet per se een specifieke vraag toevoegen. En ik ga zeker ook wel wat technische vragen schriftelijk stellen. Maar ik hoor regelmatig een reactie, daar is onderzoek naar gedaan. Maar dan zou ik graag willen zien welk onderzoek en kunnen we uiteindelijk gewoon het onderzoek krijgen en inderdaad de juiste aanwijzingen, daar en daar staat het? Want dan kun je er ook daadwerkelijk iets mee.

De voorzitter: U heeft inderdaad tijdens de vergadering ook naar onderzoeken gevraagd. Er zijn ook verschillende toezeggingen genoteerd. Die moeten ook netjes nagekomen worden. En u wilt, behalve gewoon de onderzoeken, ook even een kleine duiding, een soort oplegger van, kijk op bladzijde zoveel voor fijnstof of op die bladzijde voor CO₂, of de vergelijking.

Mevrouw Pichel: Ik kom ook uit de medische wereld. En als er daar iets wordt gezegd over, er is een onderzoek gedaan, dan willen we gewoon het onderzoek zien, waar is het gedaan, welke studie, wie zijn de onderzoekers en gewoon de uitkomsten. Je moet zelf een heel onderzoek kunnen lezen. Maar inderdaad een oplegger voor mensen die dat niet gewend zijn, is natuurlijk wel fijn. Maar dat vind ik nogal cruciaal met betrekking tot onderzoeken.

De voorzitter: De heer Van den Berg heeft nog een vraag.

De heer Van den Berg: Ik was inderdaad ook nog een beetje benieuwd. Er wordt een vrijstelling gegeven natuurlijk voor de veiligheidsdiensten en vuilnisauto's. Maar is daar wel een bepaalde ambitie voor of blijft dat gewoon vrijgesteld? Ik vind daar ook een beetje, als overheid wil je een goed voorbeeld geven. Waarom doen wij niet mee in die emissievrije ...

De voorzitter: Als we het anderen vragen, waarom doen we het dan zelf als gemeente niet?

De heer Van den Berg: Ja.

De voorzitter: Die vraag. De heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, u noemde het, refereerde er al even aan, maar ik maak het toch wel even heel concreet. De heer Van Loon noemde een aantal gemeenten die vandaag niet aan tafel zitten. Als zij uitgenodigd kunnen worden, liefst ook dat ze komen, dat zou denk ik, als we toch een extra sessie houden, prettig zijn.

De voorzitter: U maakt het heel concreet wat ik voorstelde. Ik denk, kan iedereen daarmee instemmen om ook iemand aan tafel te hebben van waar het niet gelukt is?

De heer Gorter: Voorzitter, mag ik daar nog iets aan toevoegen, aan de heer Kuhlmann? Die recent besloten hebben om de zero-emissiezone op te schuiven.

De voorzitter: Gewoon een van de gemeentes waar ze inmiddels een ander besluit hebben genomen over het invoeren van. Prima. Die is genoteerd. Dat komt wel goed. Zijn er verder nog voorstellen voor die beeldvormende ... Ik heb nog wel een voorstel, maar dat mag ik niet zomaar doen. Kunt u ermee leven als we dan de volgende keer beginnen met een ambtelijke presentatie waarin heel veel van die vragen al worden meegenomen ook in de presentatie en dat we daarna weer het gesprek voeren met mensen, en ook met zo'n spreker nog uit zo'n andere stad? Kunnen we het dan verder aan de griffie overlaten om dat gewoon netjes vorm te geven? De heer Wringer heeft nog een opmerking.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Wanneer moeten de vragen bij de griffie ingeleverd worden?

Mevrouw Vermeulen: Dit kan denk ik ingepland worden ... Ambtelijke toelichting kan ingepland worden over twee weken. Dan is het denk ik heel reëel om ze de woensdag of donderdag, dat is de 24^{ste}, 25^{ste}, bij de raadsgriffie in te leveren. En dan kan een deel denk ik in de presentatie en een deel schriftelijk worden beantwoord. Dat hangt af van de vraag, want het wordt erg veel, merk ik. Als die vrijheid er is, moet dat lang genoeg zijn.

De voorzitter: De vraag, uiterlijk over acht dagen. Dan kunt u tijdens de raadsvergadering, als u zich verveelt, zich daar even mee bezighouden. Dan wil ik iedereen hartelijk bedanken en verzoeken om alles wat hier niet meer op tafel hoort te blijven staan weer mee te nemen. Dank u wel.

4. Initiatiefvoorstel fracties VVD, GroenLinks, BvD, CDA – Makkelijker thuisladen op straat

Voorzitter: Mevrouw Van Vugt-Roose

Raadsgriffier: Mevrouw Vermeulen

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Mevr. Dijkstra (Gewoon Dordt)

Dhr. Droog (ChristenUnie/SGP)

Dhr. Gorter (Op Ons Eiland)

Dhr. Den Hartog (GroenLinks)

Dhr. Klerk (CDA)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Dhr. 't Lam (SP)

Dhr. Pauwels (Partij van de Arbeid)

Mevr. Striebeck (VSP)

Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)

Dhr. Wringer (Beter voor Dordt)

Portefeuillehouder: wethouder H. van der Linden

Ambtelijke ondersteuning: dhr. Ramp, dhr. Zacharias

Overige aanwezigen: dhr. Bottse, dhr. Van Yperen, dhr. Lucas, mevr. Wulffers-van der Hoorn, dhr. Tiersma, dhr. Van der Burgt

De voorzitter: Een goedenavond, we zijn iets verlaat. Laten we gewoon lekker vlot starten met deze volgende vergadering. We komen net van de markt, zullen we maar zeggen. Vandaar. Waarom zitten we hier? Ik wil iedereen trouwens van harte welkom heten. De raads- en commissieleden, alle gasten hier aan tafel, die zich zo ook even verder zullen voorstellen. En misschien de deur even dicht, want het is best nog een beetje lawaaiërig. Ik heet ook nog welkom de volgende mensen, de heer Bottse en de heer Van Yperen. Die zijn allebei inwoner. Welkom. De heer Lucas en mevrouw Wulffers, en die zijn er nog niet.

Die komen dan misschien nog wel zo. De heer Tiersma, helemaal uit de gemeente Noordwijk. Dan hebben we ambtelijke ondersteuning, die zitten deze keer ver weg, de heer Ramp en de heer Zacharias. Ook welkom. En we hebben namens DAS, ons wel bekend inmiddels van de adviezen die elke keer gegeven worden, de heer Van der Burgt. Voor het verslag is het nodig dat iedereen zich weer even persoonlijk voorstelt. En dan wil ik hier rechts beginnen. Als u deze even indrukt en dan zegt wie u bent een kort voorstelt.

De heer Tiersma: Terwijl volgens mij de FlatPower een beetje binnenkomt. Maar Martijn Tiersma, adviseur duurzame mobiliteit bij de gemeente Noordwijk.

De heer Bottse: Jeffrey Bottse, inwoner in Dordrecht.

De heer Van Yperen: Ferry van Yperen, ook inwoner in Dordrecht.

De heer Venderbos-Lambinon: Cees Venderbos-Lambinon, Partij voor de Dieren.

De heer Wringer: Jan-Willem Wringer, Beter voor Dordt.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

De heer Klerk: Albert Klerk, CDA.

De heer Droog: André Droog, ChristenUnie/SGP.

Mevrouw Dijkstra: Marjanne Dijkstra, Gewoon Dordt.

De heer 't Lam: Jack 't Lam, SP.

De heer Ramp: Wouter Ramp, ambtelijke ondersteuning.

De heer Zacharias: Martin Zacharias, adviseur verkeer gemeente Dordrecht.

Mevrouw Wulffers-van der Hoorn: Mariska Wulffers, FlatPower.

Mevrouw Striebeck: Bernadette Striebeck, VSP.

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op Ons Eiland.

De heer Den Hartog: Paul den Hartog, GroenLinks Dordrecht.

De heer Pauwels: Sam Pauwels, PvdA.

De heer Lucas: Jan Willem Lucas, van FlatPower.

De heer Van der Burgt: Bert van der Burgt, voorzitter van de Dordtse Adviesraad Sociaal Domein.

Mevrouw Vermeulen: En Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

De voorzitter: Franciske van Vugt, vanavond uw voorzitter. Dank u wel allemaal voor het voorstellen. En ik zie dat het beeld inmiddels ook weer goed is. Waarom zitten we hier vanavond? We krijgen vanavond een technische toelichting op het initiatiefvoorstel van VVD, GroenLinks, Beter voor Dordt en CDA over verlengd privaat laden. Het wordt straks eerst toegelicht door de initiatiefnemers. En ik heb begrepen dat de heer Kuhlmann daar een mooie presentatie bij heeft gemaakt. U mag dat straks gaan laten zien aan ons. Daarna spreken de inwoners met ons over hun ervaring met elektrisch laden, en ze geven tips mee. Dan hebben we hier ook, en dat vind ik eigenlijk zelf wel heel interessant, mevrouw Wulffers om een demo te geven over hoe dat dan werkt met een platte laadkabel. En u werkt waarschijnlijk dan samen met de heer Lucas, denk ik. Dat jullie dat samen doen. En daarna het laadbeleid, daar wordt dan over verteld. En dan kan het nog worden toegelicht door de ambtelijke ondersteuning. En de heer Van der Burgt wilde daar ook graag ... Die is op het laatste moment toegevoegd. Die stond nog niet in de stukken. Maar die zal dan ook kort nog iets toelichten over wat er vanuit DAD over gedacht wordt. Ik stel voor dat we elke keer elke spreker aan het woord laten en dat we dan daarna onze vragen stellen, tenzij het echt niet kan wachten en er op dat moment duidelijkheid nodig is. Mijnheer Kuhlmann, 7 minuten.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Het is een initiatiefvoorstel van de Dordtse VVD, GroenLinks, Beter voor Dordt en het CDA. Maar we weten dat het een onderwerp is wat ook bij andere partijen leeft en waar ook bij andere partijen al eerder natuurlijk al gedachten en vragen over gesteld zijn. Even heel snel, waar gaat het over? Thuisladen op straat, wat bedoelen we daarmee? Dat is iets anders dan laden bij een openbare laadpaal. Die kent iedereen natuurlijk wel, die openbare laadpalen. Thuisladen op straat is ook iets anders dan laden op eigen terrein. Dan maak je gebruik van je eigen stroom, maar sta je op je eigen oprit. Bij thuisladen op straat bedoelen we dit. Dit is een auto die gewoon op de openbare weg staat, op een normale parkeerplek, maar wordt opgeladen niet met stroom vanaf een openbare laadpaal, maar vanaf een aansluiting thuis. Dat je je eigen stroom gebruikt. Dat komt dan hier op het volgende neer. Elektrische auto op straat met je eigen stroom vanuit huis. Waarom willen we dat makkelijker maken? Er zijn eigenlijk vier argumenten bij. In de eerste plaats is het goedkoper voor bewoners. De stroomaansluiting van je eigen huis is altijd goedkoper dan de stroom die je aan een laadpaal koopt. En dat argument geldt al helemaal op het moment dat je gebruikmaakt van zelf opgewekte stroom. Als je een windwakkeltje op je dak hebt staan of zonnepanelen, die veel mensen hebben. En voor wat betreft die zonnepanelen, dat is ook dan weer een volgende wat betreft de druk op het elektriciteitsnet. Vanmiddag heeft de gemeenteraad ook natuurlijk een sessie gehad over netcongestie. Op het moment dat je een elektrische auto aan het opladen bent, dat een apparaat wat veel stroom vraagt, dat vraagt wat van het stroomnet, en omgekeerd wanneer je die zonnepanelen op je dak hebt zitten en die gaan het net in, dat betekent ook wat. En eigenlijk is het natuurlijk heel handig, dan heb je namelijk minder druk op het elektriciteitsnet, als je je auto met je eigen stroom kan opladen. En daar zit natuurlijk ook weer dat financiële in, als je vooruitkijkt naar straks dat het terugleveren op het net moeilijker wordt gemaakt met zonnepanelen, is dit natuurlijk voor veel mensen een aantrekkelijke optie. Dan die parkeerplekken. Dat hangt weer samen met, ik ga even terug naar deze, dit is natuurlijk een andere optie om je auto op te laden.

Alleen een van de nadelen hiervan is dat natuurlijk die parkeerplek, je ziet het ook aan het bordje erbij, is gereserveerd alleen voor mensen met een elektrische auto. Dat is natuurlijk logisch. Als dat de enige plek is waar je kan opladen, is het heel vervelend als er een benzineauto staat en je bent maar rondjes aan het rijden om een plek te vinden. Omgekeerd is het natuurlijk, als je met een gewone brandstofauto rijdt en daar is plek vrij, maar je mag er niet staan, is dat ook vervelend. En het voordeel van de thuislaadplek ten opzichte van de openbare plek, dat is gewoon een parkeerplek, die is niet gereserveerd voor je auto of wat ook, iedereen kan daar staan. En als je daar wil opladen, dan kan dat. Maar als die plek vrij is en je wil daar gewoon met je benzineauto staan, dan kan dat ook. En ten slotte, ga ik weer even terug naar deze, is het natuurlijk ook voor wat betreft het milieu, als je wil dat we minder uitstoot hebben, dan moet je het niet moeilijker maken voor mensen om in een elektrische auto te rijden, maar helpt dit daarvoor. Dat zijn de redenen waarom we denken van, het is een goed idee om het makkelijker te maken. En dan de vraag, hoe willen we dat dan doen? Hoe kunnen we dat dan makkelijker maken? Dan hebben we eigenlijk in ons voorstel twee punten. In de eerste plaats de algemene plaatselijke verordening aanpassen. Dat is een bevoegdheid van de raad. Dat is onze verordening. Die hebben we zelf vastgesteld en die kunnen we ook zelf wijzigen. Daar staat nu een bepaling in, een verbod om dingen op straat te zetten of te leggen. Dat is logisch. Je kunt niet van allerlei rommel of spullen op straat gaan zetten. Daar is de straat niet voor bedoeld. Tegelijkertijd staan daar ook een aantal uitzonderingen bij. Een vlaggenmast mag bijvoorbeeld boven de straat hangen. En als je een reclamebord hebt, dat mag. En zo zijn er verschillende dingen die daarvoor uitgezonderd zijn in de APV. En wat wij voorstellen, dat was gemeenteraad, de APV wijzigen en daar een extra uitzonderingsgrond in opnemen voor wat betreft die laadkabels. Dan hoef je niet meer een vergunning aan te vragen. Nu is het namelijk zo, mensen die ... Dat is een heel selecte groep, heel weinig mensen. We hebben gelukkig vandaag in de zaal ook inwoners die tot die selecte groep horen die wel zo'n vergunning hebben. Maar dat zijn heel weinig mensen. En op het moment dat je het vergunningsvrij maakt, maak je dat natuurlijk makkelijker. Wat we er tegelijkertijd natuurlijk ook wel bij beseffen, is dat het moet natuurlijk niet een wild westen worden. Het is wel van belang dat er heldere spelregels bij zijn. Die spelregels is een collegebevoegdheid. We doen alleen tegelijkertijd wel een suggestie, dat is de aangehechte conceptmotie, die bij het voorstel zit, voor een aantal spelregels van, hoe kun je dat dan doen? Waar moeten mensen zich dan aan houden. U hoeft geen vergunning aan te vragen als het voorstel wordt aangenomen door de raad, maar je hebt je wel aan de spelregels te houden. Dat zijn de spelregels die eigenlijk nu al gelden voor de mensen die wel een vergunning hebben. Dat is niet iets revolutionairs of wat dan ook. We hebben na ambtelijk overleg op een aantal punten het aangevuld. En wij denken dat dat een goed idee is. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Mag ik u complimenteren met slechts enkele seconden over de 7 minuten heen. Echt fantastisch. Wie heeft er op dit moment verhelderende vragen aan de heer Kuhlmann. De heer Venderbos van Partij voor de Dieren.

De heer Venderbos-Lambinon: Voorzitter, dank u wel. Ik heb eigenlijk twee vragen aan de heer Kuhlmann. Hij heeft het over de nu openbare parkeerplekken waar je een elektrische auto op mag laden.

Verdwijnen die dan? Want dan nog hou je het probleem dat als ik met een andere auto daar kom, die niet elektrisch aangedreven is, dat ik daar nog steeds niet mag parkeren.

De heer Kuhlmann: Nee. Deze plekken zul je altijd nodig blijven hebben. Dat hebben we ook zo opgeschreven in ons initiatiefvoorstel, het is en-en. Het is niet in plaats van deze plekken. Je hebt natuurlijk een groep bewoners die, als je midden in de Voorstraat woont in het voetgangersgebied, dan kun je nooit voor je deur parkeren. Kun je ook nooit van die gelegenheid gebruikmaken. Denk bijvoorbeeld aan mensen die op bezoek zijn in de stad. Als je niet in Dordrecht woont, maar je komt wel met een elektrische auto, dan is het fijn als er ook wel plekken zijn waar je die kan opladen. Waar het misschien wel wat effect op heeft, is de groei van dit soort plekken. Je ziet natuurlijk dat het aantal elektrische auto's toeneemt in Dordrecht. Ook in het voorstel we daar een grafiekje over meegenomen. En als je niet iets anders zou doen, dan betekent dat dat er steeds meer van dit soort openbare laadpalen bij moeten komen. En ook de ergernissen die daar soms aan verbonden zijn. Op die manier stellen we voor om deze mogelijkheid voor het thuisladen op straat gewoon makkelijker te maken. En dat kan als consequentie hebben dat de groei van die openbare laadpalen wellicht niet verder uit de klauwen loopt.

De heer Venderbos-Lambinon: Ik heb nog een tweede vraag. Uiteraard juichen wij het opladen van elektrische auto's van harte toe. Maar het opladen thuis, als ik bij mij in de wijk kijk, dan hebben we een aantal openbare oplaadplekken. Zeg dat mijn buurman thuis wil laden. Hij heeft geen garantie van die plek daar. Hij gaat 's morgens de deur uit, gaat naar zijn werk, komt 's avonds terug en mijn auto staat voor zijn deur. Dan word ik echt door hem aangesproken van, ik wil mijn auto opladen, enzovoort. Hoe ga je dit claimgedrag tegen? Want dan moet ik mijn auto voor hem misschien wel op een kilometer afstand gaan zetten, waar we het nu ook over hebben van, er is niet voldoende parkeerplaats.

De voorzitter: Uw vraag is helder. Is er nagedacht over het vervelende claimgedrag van burens?

De heer Kuhlmann: Jazeker. Het claimgedrag is natuurlijk iets van alle tijd en dat zal ook blijven bestaan. Vergelijk met een beetje met de situatie, er zijn meer scenario's waarbij het gewoon heel handig is om dicht bij je huis te parkeren. Als je je camper na de vakantie wil gaan stofzuigen of je wil je eigen auto met de tuinslang even goed schoonspoelen, dan is het natuurlijk wel zo handig als je dichtbij, in de buurt van je huis kan parkeren. Maar je hebt niet een recht om daar te staan. Ik denk in heel veel gevallen dat mensen daar onderling uitkomen. En om een antwoord te geven op de situatie die u schetst. Ik weet, daarmee verklap ik denk niet iets voor heel Dordrecht, u woont in het hart van de binnenstad. Kijk, daar is de parkeerdruk natuurlijk sowieso hoog. En geldt denk voor elke bewoner in de binnenstad, de kans dat je vlak voor je deur kan parkeren, die is niet zo groot. Als ik er heel eerlijk over ben, verwacht ik dat voor bewoners in het hart van de binnenstad er niet heel veel mensen zullen zijn die van de optie thuisladen op straat gebruik kunnen maken. Alleen niet heel Dordrecht heeft natuurlijk dezelfde hoge parkeerdruk als het hart van de binnenstad.

En wij denken dat het voor heel veel mensen, voor heel veel buurten en straten wel degelijk iets kan toevoegen.

De voorzitter: Hartstikke goed antwoord, denk ik. Maar zo compleet, het mag echt wat korter. De heer Gorter, u had de volgende vraag. En er is er nog één in de wachtrij.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat dit soort situaties, volgens mij schetst u dat ook al, voornamelijk in wijken plaats zal vinden, niet in het centrum van Dordrecht. Als ik exploitant van zo'n paal zou zijn, zou ik niet zo vrolijk worden van dit plan, want dit gaat ten koste van exploitanten die daar heel veel geld geïnvesteerd hebben van palen die al in een wijk staan. En als we heel veel thuisladen zouden toestaan, gaat dat ook niet ten koste van het aantal laadpalen wat dan in een wijk er moet zijn? En de exploitant op dat moment zegt, ik ga ze ook niet meer plaatsen. Heeft u daarnaar gekeken?

De heer Kuhlmann: Wat ik net vertelde, de groei van het aantal palen, ik kan me best voorstellen dat als je het thuisladen op straat makkelijker maakt, dat die groei minder groot zal zijn dan wanneer je dat net zo moeilijk maakt of misschien nog wel moeilijker maakt dan dat nu het geval is. Maar goed, er blijft in Dordrecht behoefte en ruimte voor openbare laadpalen. En voor ons als initiatiefnemers staat voorop het belang van onze medebewoners in onze mooie stad. En de financiële businesscase voor de laadpaalexploitanten, die komen er vast wel goed vanaf. Daar maken we ons wat minder zorgen over.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Dijkstra aan u het woord, van Gewoon Dordt.

Mevrouw Dijkstra: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Kuhlmann, u zei net, de selecte groep mensen die een vergunning heeft om te mogen thuisladen. Waarom is het zo ingewikkeld om zo'n vergunning te krijgen en op welke gronden kunnen mensen nu alleen die vergunning krijgen?

De heer Kuhlmann: Ik weet, er zijn ook ervaringsdeskundigen hier in de zaal. Die zullen daar vast straks wellicht kort iets over zeggen. We hebben eerder een sessie gehad naar aanleiding van de vragen van GroenLinks. En daar kwam het eigenlijk op neer, de eisen die we nu als gemeente stellen om in aanmerking te komen voor zo'n vergunning, die zijn best hoog. En daardoor komt het in de praktijk erop neer dat er per jaar, maar goed, ik kijk ook even richting de ambtelijke ondersteuning, er hooguit een tiental vergunningen zijn, terwijl die behoefte veel groter is, merken wij als initiatiefnemers en wellicht u ook wanneer u met mensen in de stad spreekt.

De voorzitter: De heer 't Lam van SP.

De heer 't Lam: Dank u, voorzitter. Het aantal kabels over trottoirs zal toenemen als we dit systeem invoeren. En hoe regelen we dan dat mensen met rolstoelen en scootmobielen ongehinderd door kunnen rijden? En stel dat er toch schade ontstaat bij die mensen, omdat ze achter een kabel blijven haken of vallen, wie is er dan aansprakelijk? Is dat de gemeente of degene die de kabel heeft neergelegd?

De heer Kuhlmann: Om op het eerste te beginnen van de kabels, dat is heel belangrijk dat we daar ook goede spelregels voor hebben dat dat op een goede manier gaat. Ik denk dat er straks in de presentatie van FlatPower zal vast wel iets worden laten zien één van de mogelijkheden waarop dat kan. Maar het is voor ons van belang dat we daar goede regels voor afspreken. En we hebben een voorzet gedaan in die motie. En iedereen die daar ideeën bij heeft van, pas dit aan of doe dat anders, daar luisteren we heel graag naar. En vandaar dat we natuurlijk ook aan de griffie hebben gevraagd, de adviesraad en de inbreng van mensen met een handicap vinden we heel belangrijk. Voor wat betreft de schade, dat is niet anders dan wanneer je je fiets buiten zet of andere dingen die je op straat zet. Als je dat onzorgvuldig doet en iemand door die onzorgvuldigheid leidt daardoor schade, dan is degene die dat buiten heeft gezet daarvoor aansprakelijk.

De voorzitter: En met motie bedoelde u initiatiefvoorstel?

De heer Kuhlmann: Nee, daar bedoelde ik mee motie. Het is namelijk zo dat aan het initiatiefvoorstel zit een conceptmotie gehecht. Het is een beetje een technisch verhaal. De raad gaat over de APV om het vergunningsvrij te maken. Alleen wij beseffen tegelijkertijd dat het van belang is om daar spelregels bij te hebben. Die zijn nu vastgelegd in de nadere regels. Die zou je dan wat moeten aanpassen. En wij vinden het handig, op het moment dat we die APV aanpassen, als er dan meteen ook wel duidelijkheid is over die nadere regels. En vandaar dat, zoals elke motie natuurlijk een verzoek is aan het college, die conceptmotie kan de raad zien gewoon als een suggestie richting het college van, als u de regels op die manier aanpast, dan heeft u onze zegen. Dan hebben we dat op een goede manier gedaan.

De voorzitter: Dank u wel. Snap ik hem ook. Zie ik op dit moment geen vragen meer. Dan wil ik de heer Kuhlmann bedanken. En misschien is er straks nog een vraag. Maar dan gaan we nu naar de ervaringen van onze bewoners. Mijnheer Bottse, wilt u als eerste? Ja.

De heer Bottse: Hallo allemaal, ik ben Jeffrey Bottse. Ik ben een jaar geleden verhuisd naar Dordrecht. Ik wilde toen ook gelijk een nieuwe auto, omdat ik ging werken in Utrecht en elke dag ging forensen. En tegelijkertijd had ik ook zonnepanelen geïnstalleerd op mijn woning en dacht ik, dat moet een hele goede match zijn, laden op mijn eigen zonnestroom. Ik las op internet dat dat in een aantal gemeentes in Nederland gewoon heel simpel kon, met bijvoorbeeld kabelgoottegels. En ik dacht, dan kan dat in Dordrecht vast ook wel. Dat bleek niet zo te zijn. Informeel heb ik dat nagevraagd bij de gemeente en kreeg ik al snel terug, helaas gaat het niet lukken om een vergunning te krijgen, want één, er is al mogelijk om publiek te laden in je straat. En twee, als dat niet zo was, dan heb je geen auto vanuit je werkgever die dat noodzakelijk acht om thuis te kunnen laden. En voor mij verdween eigenlijk de ambitie meteen om elektrisch te rijden, omdat ik publiek laden erg duur vindt bij mij in de straat. Die concessie vind ik erg hoog ten opzichte van benzine rijden. En een elektrische auto is ook een stuk duurder. Maar ik dacht, ik ga het wel gewoon proberen. Ik heb toch de aanvraag gedaan, maar kwam er toen achter dat een kenteken nodig was. Je had de auto ook al nodig. En toen dacht ik, ik ga het gewoon proberen.

We hebben een elektrische auto gekocht op de gok met het idee, als het niet lukt, dan verkoop ik hem weer. Ik had een brief van mijn werkgever ontvangen dat het vanuit milieuoverwegingen zeer wenselijk was dat ik op mijn eigen zonnepanelen zou laden. En daarmee werd de vergunning uiteindelijk ook goedgekeurd. Het duurde volgens mij ongeveer acht weken, waarin ik gewoon de openbare laadpaal heb gebruikt. En daarna heb ik de laadpaal gekocht. Uiteindelijk het proces zelf was volgens mij heel duidelijk en heel soepel. Maar als inwoner denk ik toch, als de gemeente Dordrecht elektrisch rijden wil stimuleren dat dat een stuk beter kan. Allereerst was het voor mij vrij duidelijk dat verlengd privaat laden een beslissende factor was om wel of niet elektrisch te rijden, ten opzichte van de publieke palen. Dat vond ik eigenlijk wel doorslaggevend, financieel met name, om op mijn eigen zonnestroom te kunnen laden thuis. En ook dat de vergunning maar drie jaar geldig is. Het klinkt heel zakelijk misschien wel, maar over drie jaar is het wel opnieuw de vraag, krijg ik hem opnieuw en ga ik elektrisch rijden of misschien ook wel niet meer? Twee is, als de vergunning wel blijft, dan zou ik ook zeggen, maak het dan wat makkelijker. Ik hoorde inderdaad dat er veel aanvragen worden afgewezen, maar ook dat je de vergunning pas krijgt als je je kenteken hebt doorgegeven en de auto hebt. Dat was bij mij eigenlijk een risico. Ik hoor natuurlijk ook een aantal tegenargumenten, wat ik ook goed kan begrijpen. Denk aan het claimgedrag. Als ik 's avonds thuiskom en er staat een andere auto op die plek, daar kan ik heel eerlijk over zijn, daar baal je van. Maar ik denk, dat hoort erbij. En dan ga je gewoon naar de publieke laadpaal. En de volgende keer beter. Ook woon ik in Dubbeldam, met een vrij hoge dichtheid aan senioren, met bijvoorbeeld rollators. Dat gaat allemaal vrij goed met de kabelmat. Volgens mij is dat niet echt een probleem. Ook met de burens en dergelijke over gehad, en gaat dat gewoon hartstikke goed. En ik zou zelf ook zeggen, een wirwar lijkt me niet nodig, maar als er meerdere van dit soort kabels in de straat komen, dan lijkt me dat helemaal prima. Wel zou ik denken, ook in verband met dan mijn straat en de rollators, dat als oplossingsrichting de tegels een stuk interessanter zouden zijn dan de mat. Maar dat is iets voor hier. Dat eigenlijk. En daarmee concluderend, denk ik, dat het een interessant voorstel is en dat ik daar zelf als inwoner ook wel zeker achter sta.

De voorzitter: Bedankt voor uw inspreken. En u zit natuurlijk met die vraag of over drie jaar die auto verkocht moet worden, ja of nee? We gaan eerst ook naar de andere inwoner. En dan nemen we de vragen ... Dan kunnen ze ze separaat stellen. Maar de heer Klerk heeft nu al een vraag? Nee? Doen we eerst de tweede inwoner van Dordt. De heer Van Yperen, aan u het woord.

De heer Van Yperen: Dank u wel, voorzitter. Ik ben een van de andere 2 bewoners in Dordrecht die het gelukt is om een vergunning te krijgen op het verlengd privaat laden. Ik vond het traject ook interessant om door te gaan. Ook mij was verteld van tevoren dat het weinig kans had om hem aan te vragen. Daarbij rij ik zakelijk, maar ben ik deels eigenaar van het bedrijf en vond ik daar wel wat van hoe dat met de publieke prijzen zit bij de openbare laadpalen hier in Dordrecht. En heb ik een brief van de grootaandeelhouder dat hij het een slecht idee vindt om openbaar te laden en vooral motiveert om vanuit de eigen aansluiting te laden. In die bepalingen, waaraan je moet voldoen, staan 2 regels zonder het woordje en dan wel of erbij vermeld.

Een van die regels is dat er geen publieke laadpaal in de omgeving moet zijn dan wel iemand die genegen is een publieke laadpaal te plaatsen. En 2 is, je werkgever moet het verbieden. Volgens degene die ik sprak, was er sprake van dat je aan allebei moest voldoen. Dan denk ik, als je particulier een auto aanschaft, is dat een beetje een rare regel, want er zijn gewoon werkgevers die het niet zo interessant vinden waar je je eigen auto gaat laden. Op die grond dacht ik, ik ga hem toch even aanvragen en eens kijken hoe we hier uit gaan komen. Toen bleek dat mijn vergunning werd afgewezen op het woordje kan, in de zin van, vergunning kan verstrekt worden wanneer een aanvrager, et cetera. Vind ik ook vrij bijzonder als er twee bepalingen zijn dat het gaat om het woordje kan. En dat had ermee te maken dat er bij ons in de wijk, in de wijk Wilgenwende overigens, best wel actief openbare laadpalen worden bijgeplaatst, daar waar men constateert dat er voldoende geladen wordt door elektrische voertuigen. Dat over de vergunning. Ik vond het een bijzonder traject. Waarom ik eigenlijk een groot voorstander ben van het afschaffen van die vergunningsplicht dan wel versoepeling in zekere zin, is ook vanuit het kader van de energietransitie. Ik ben als technicus betrokken bij diverse complexe projecten waar het gaat om krapte op het net en dergelijke, waarbij grote gebouwen aangesloten moeten worden. En vind dat je daar ook thuis verstandig mee moet omgaan. Netbeheerders verzoeken eigenlijk om je eigen opgewekte energie zoveel mogelijk zelf te verbruiken. Inderdaad, mijn idee was ook, elektrische auto kan daar heel goed mee helpen. De dagen dat ik thuiswerk in het weekend kan die mooi op het gemak de zonne-energie de auto in laten druppelen. En als ik een keer de volgende dag een lange rit moet maken, dan 's avonds gewoon vol gas laden en door. Netbeheerders vragen dat. En de ambtenaar in kwestie zei mij van, maar als jij aan de overkant van de straat aansluit, dan help je ook met netcongestie, want dat is namelijk hetzelfde net. Technisch gezien klopt dat wel. Echter de salderingsregeling wordt afgebouwd. Dat zal niemand onbekend zijn. En daarbij betekent dat ik veel minder terugkrijg voor mijn zonne-energie. En dan kan ik het aan de overkant van de straat voor 50, 55 cent per kilowattuur terug gaan kopen. Dat is een beetje gek. In dat opzicht denk ik van, het moet eigenlijk gewoon zo zijn dat we ook de netbeheerders gaan helpen hiermee door te zeggen van, die mensen sluiten zelf aan en dan zijn we van een hoop problematiek op het net af. Dan hebben we het over de spelregels die er gelden en het claimedrag. Die wil ik ook wel even aanhalen, want dat vind ik namelijk een hele goede. Ook bij ons in de wijk komt het weleens voor dat ik 's avonds wat later thuis ben en dan niet voor de deur kan parkeren. Als dat een van mijn directe burens is en ik kan recht aan de overkant parkeren dan zeg ik tegen mijn buurman, kunnen we even wisselen? En zegt de buurman, helemaal prima. Dat rijdt hij zijn auto naar de overkant, ik zet hem neer en klaar. Als blijkt dat er nog maar 1 plek is die is 1,5 kilometer lopen, bij wijze van spreken, dan ga ik dat aan niemand vragen, want dat zou onzin zijn. En dan ga ik kijken of er toch een openbare plek is en desnoods rij ik de volgende ochtend even langs de snellader en vertrek ik 10 minuten eerder en kan ik toch bij mijn klant komen. Over de openbare laadplaatsen. Bij ons in de wijk zijn 2 gebieden waar meerdere laadplaatsen zijn. En dat zijn bijvoorbeeld 6 aansluitingen en daarvan is slechts 1 plek uitsluitend voor elektrische voertuigen. Daar mogen gewoon zowel elektrische voertuigen staan als brandstof voertuigen, wat in principe natuurlijk ook gewoon misschien geen goed idee is.

En dan geldt hetzelfde, als het plekje bij mij voor de deur bezet is en ik zie dat de buurman daar staat, gaan we kijken of ik kan wisselen dat ik dan toch maar aan de openbare paal kan laden. Dan moet iemand ook even wisselen. We wonen ook met zijn allen in de stad en we moeten ook met zijn allen de openbare ruimte gebruiken. Ik denk dat je dat best kan vragen. En als iemand nee zegt, dan zegt hij nee. Gaan we er ook verder niet over discussiëren. Overigens is het mij tot nu toe slechts 2 keer gebeurd dat ik een buur moest vragen of dat ik openbaar moest gaan laden, in het afgelopen jaar. Want ik heb nu bijna een jaar die vergunning. Dat is bij ons in de wijk wel een mooie score, denk ik. In het huidige beleid denk ik dan ook dat het een goed idee is om, aansluitend op de politieke partijen die dit initiatief hebben neergelegd, een versoepeling te vinden dan wel afschaffen, maar wel respecteren van bepaalde regels. Want het werd al genoemd, wie is er aansprakelijk als iemand struikelt over een kabel? Dat is een lastige discussie. Hoe wordt het afgedekt? Ik heb zelf even bij wat mensen in mijn omgeving, die gebruikmaken van een rollator dan wel rolstoel, even gevraagd van, stel dat jij een kabel tegenkomt, zo'n drempeltje, kan je daar makkelijk overheen of is voor jou een mat prettiger? Er werd eigenlijk gezegd, zo'n mat is veel beter. Anderzijds werd gezegd van, er zijn ook van die kabelgoottegels die jij terecht noemt. Dat zou helemaal mooi zijn. En dat is ook eigenlijk wel mijn idee, wil je dit gaan doen, dan zou denk ik een van de eisen moeten kunnen zijn dat een bewoner dat aanlegt dan wel aan laat leggen, zodat die kabel netjes vlak weggewerkt is, ik ben ook heel benieuwd naar jullie idee daarin, zodat niemand daar last van heeft. Verder vind ik wel dat de regels die gelden voor degene die de vergunning heeft en in de openbare ruimte gaat laden, dat die helder zijn. En ik denk ook terecht, in het kader van de veiligheid en het gebruik van de openbare ruimte. En dit was hem. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor de heldere uiteenzetting. Zijn er vragen, die waren er daarnet al, aan een van beide bewoners, de heer Bottse en de heer Van Yperen? Ik heb iets met achternamen vanavond. Ik kan het niet goed lezen. De heer Den Hartog van GroenLinks. En excuses.

De heer Den Hartog: Dank u wel, voorzitter. Ik had een vraag aan de heer Bottse. Uw buurman had er al iets over gezegd. Dat ging over dat eventuele claimgedrag, wel of niet? U komt 's avonds laat thuis en die plek is bezet. Is het zo dat uw rijgedrag dusdanig is dat u elke avond moet laden, of is het aantal kilometers dusdanig dat een keertje een nacht niet laden ook prima werkt?

De heer Bottse: Dat tweede. Ik hoef echt niet elke dag te laden. Dat is zeker ook niet nodig.

De heer Den Hartog: Daaruit concludeer ik eigenlijk dat dit, uw buurman zei het al, heel weinig gebeurt. En als het al is gebeurd, is een avondje overslaan ook niet zo erg. Dan hebben we het eigenlijk over een bijzonder klein probleem. Klopt dat?

De heer Bottse: Ja, klopt. Bij mij was het ook, denk ik, ik heb hem nu een half jaar, dat het twee of drie keer gebeurd is dat ik er inderdaad van baalde en dat je dan iets anders gaat regelen, maar dat valt best wel mee.

De voorzitter: Nieuwe vragen aan onze inwoners? Op dit moment helemaal niet? Dan was het een heel helder verhaal. En dan gaan we naar de mensen van FlatPower kijken, luisteren, de heer Lucas en mevrouw Wulffers, naar de platte laadkabel. Willen jullie een microfoon? Een loopmicrofoon? En de prestatie op het scherm? Dat was denk ik nog niet bekend. We gaan kijken of dat nog geregeld kan worden. En u heeft ook gewoon een laadkabel bij u. En we hebben ook een ... Daar komt Clark al, onze technische geluidsman en beeld. Dat wordt allemaal geregeld. We zien nu, voor de mensen die thuis luisteren, een groene soort strook uitgerold met daaraan een zwarte kabel van een meter of 5 lang. Mooie kleur groen. Beste mensen, de prestatie is geloof ik ook in aantocht. En ondertussen heb ik hier al wat geleerd over tegels en matten. Dat komt straks ook nog aan bod. Moeten we nog even wachten? We kunnen ook eerst al een volgende spreker aanhoren. Heeft u gewoon alle tijd om het rustig daar klaar te zetten. Zullen we dat doen? Ja? Maar dan gaan we gewoon rustig verder. We gaan naar de heer Tiersma. Die is beleidsadviseur van de gemeente Noordwijk. En die heeft ons ook wat te vertellen over laden. Aan u het woord.

De heer Tiersma: Precies. Dank u wel. Want dat sluit denk ik heel mooi aan bij wat FlatPower straks demonstreert. Sinds december 2024 is het in de gemeente Noordwijk toegestaan om een thuislaadkabel te gebruiken. Wel onder voorwaarden en na een lang traject van 1,5 jaar onderzoek en conclusie, aanbeveling en uitvoering. Ik denk dat in het initiatiefvoorstel daar een heel groot deel van is overgenomen. Dat zal bekend zijn. 1,5 jaar zal ik in wat woorden proberen samen te vatten. Het verkennend onderzoek in de praktijk heeft in 2023-'24 plaatsgevonden. Het Noordwijkse bedrijf Lencon kwam daarmee op de markt. En omdat kabelgoottegels bijvoorbeeld al elders in het land werden onderzocht en dit een uniek product was, in combinatie met een Noordwijkse bedrijf, was dat een mooie gelegenheid om dat als gemeente Noordwijks te onderzoeken en zodoende een aanvulling te zijn op de ontwikkeling rondom thuisladen en openbare elektrische laadinfrastructuur. En zodoende is dat onderzoek vormgegeven en gestart. Na een uitvraag zijn daar 11 deelnemers geselecteerd, omdat destijds dat het aantal kabels waren dat beschikbaar was. Die zijn verdeeld over de verschillende dorpskernen, om daarin representativiteit te creëren. Maar zo zijn er ook in dezelfde straat bijvoorbeeld 2 laadkabels uitgedeeld om te kijken, wat gebeurt er als er meer dan 1 kabel in een straat ligt. En dat is eigenlijk goed doorlopen. Lencon heeft destijds de deelnemers daar zorgvuldig over geïnformeerd, over het hoe en wat en hoe te gebruiken, en de kabels uitgedeeld. Tussen maart 2023 en februari 2024 zijn die laadkabels in gebruik geweest, 11 stuks. En ze zijn ruim 1.000 keer gebruikt in die periode. Maar er zat heel veel variatie in het moment en het aantal keer, wat bijvoorbeeld heel erg afhankelijk is van die persoonlijke laadbehoefte. Zo was er 1 iemand die in de beginfase bijvoorbeeld 1 keer per week laadde, maar later werd dat 5, en vice versa. Daar zat heel veel variatie in. Maar wat over het algemeen wel naar voren kwam, is dat het goed werkte, de FlatPower kabel. En dat het heel veel mensen die flexibiliteit gaf om van huis uit te laden op het moment dat zij dat wensten. En er zat nog wel ergens een beetje wat beperkingen destijds rondom bijvoorbeeld de laadsnelheid en de stroefheid van de kabel in het persoonlijk gebruik. Maar wat vooral het belangrijkste was, is dat er vanuit de gebruikers destijds is aangegeven, wij ervaren ook weinig gevaarlijke situaties of veiligheid dat wordt beperkt.

Zodoende was het vooral een verbetering van de flexibiliteit, als ervaring vanuit de gebruikers. Tijdens het onderzoek zijn er ook allerlei ervaringen vanuit de omgeving en reacties, meldingen en situaties die naar voren kwamen, zijn onthouden en meegenomen. En daar voerde eigenlijk de nieuwsgierigheid van de omgeving de boventoon. Een positieve nieuwsgierigheid van, wanneer mogen wij dit ook, kan dit en wat gaat hier nu mee gebeuren als dit een succes is? Maar ook bovenal daar kwam naar voren dat tijdens het onderzoek geen gevaarlijke situaties zijn ontstaan, want dat was eigenlijk het allerbelangrijkste. En zo kwamen we dan eigenlijk van, dan is het een geslaagd onderzoek geweest, een geslaagd verkennend onderzoek in de praktijk. We hadden onszelf wat tijd verschaft door het geen pilot te noemen, maar verkennend onderzoek in de praktijk. Zodat we bij goedvinden niet direct tot implementatie over moesten gaan, omdat we er ook achter kwamen, er zitten wat kanttekeningen aan. En moet je ook wel kaders stellen. Rekening houdend met de destijds, maar nu net zo goed, geldende ontwikkelingen, zoals de toenemende laadbehoefte en dat laadkabels enigszins gemeengoed zijn in de openbare ruimte. Al dan niet toegestaan zie je ze soms wel over de straat liggen, maar dat geldt bijvoorbeeld ook voor het stofzuigen van je auto. Dat is meegenomen. En tegelijkertijd ook het potentiële risico voor de veiligheid, want dat is altijd nog wel een belangrijk punt. Maar ook bijvoorbeeld dat de laadkabel, de ligging daarvan, van zeer groot belang is. Om dat goed vast te leggen, is er toen besloten om het in een bredere vorm toe te passen en daarvoor duidelijke kaders en voorwaarden en criteria op te stellen. En zodoende is het algemeen aanwijzingsbesluit aangepast en zijn daar, volgens mij uit mijn hoofd zeg ik, nu 17 regels voor in de plaats gekomen om, waaronder deze platte laadkabel, maar meerdere kabels, op de juiste wijze te mogen gebruiken van huis uit. En er is toen een berekening gemaakt dat volgens mij van de inwoners van de gemeente Noordwijk zo'n 50 procent potentieel gebruiker zou kunnen zijn. Zodoende zou dat wel een effect hebben op de druk in de openbare ruimte. Ik denk niet dat 50 procent van onze inwoners dat nu op dit moment gebruikt. Het is ook afwachten wat de toekomst brengt. Maar tot nu toe zijn er eigenlijk geen bijzonderheden geconstateerd en wordt het in ieder geval, denk ik, in beperkte mate gebruikt. Duidelijk.

De voorzitter: Hartelijk dank voor deze toelichting vanuit Noordwijk, waar al wat ervaring is met een verkennend onderzoek in de praktijk. En de heer Wringer van Beter voor Dordt heeft een eerste vraag.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. In Dordrecht, een van de regels is natuurlijk een meldingsplicht dat je hem gaat gebruiken. Ik vraag me af, heeft Leiden die ook? Noordwijk, sorry.

De heer Tiersma: Leiden denk ik niet, want in ... Bijna, hoor ik. Nee, in Noordwijk is er geen meldingsplicht. Het is vergunningsvrij nu opgenomen in de APV. En zodoende weet ik ook niet hoeveel mensen daar bijvoorbeeld gebruik van maken.

De voorzitter: Zo te zien, de heer Kuhlmann heeft nog een vraag, van de VVD.

De heer Kuhlmann: U noemde het al een beetje in uw presentatie en het is inderdaad te zien ook op pagina 5 van ons initiatiefvoorstel, we hebben ook goed gekeken naar het voorbeeld Noordwijk. En wat fijn dat u al dingen heeft uitgetoetst en nu ook in de praktijk dingen goed werken. Ik wil nog even vragen, heb ik het correct dat er in Noordwijk nu ... Er wordt veel vergunningsvrij met kabels gewerkt. En dat levert, zover bij u bekend, geen incidenten op?

De heer Tiersma: Dat heeft tijdens het onderzoek geen incidenten opgeleverd. In ieder geval niet van beperkende aard. En eigenlijk sinds begin dit jaar dat het echt is toegestaan en dat er in ieder geval actiever op is geïnformeerd, heeft dat ook niet tot problemen geleid. Er is, bij de keuze om dat toe te staan en die APV te wijzigen, ook wel die kanttekening meegenomen dat het niet uitgesloten is dat er situaties kunnen voorkomen en dat er dan aansprakelijkheidsrisico's zijn. Maar die zijn wel als zeer beperkt gekwalificeerd. Ik denk ook dat wat nog deels mist vanuit het initiatiefvoorstel, maar ergens wordt gerefereerd naar de aansprakelijkheidsrisico's, is denk ik ook heel goed het advies van Pels Rijcken aan de provincie Gelderland rondom dit thema.

De heer Kuhlmann: Dank. Daar gaan we naar kijken.

De voorzitter: De heer Gorter van Op Ons Eiland.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Er mogen best wel meer van dit soort commissievergaderingen, meer van dit soort duidelijke tevoorschijn komen.

De voorzitter: Leuk hè?

De heer Gorter: Dat maakt het allemaal wat visueler. En dan begrijpen we misschien wat vaker wat er bedoeld wordt. Dat was niet mijn vraag. Even terug naar Noordwijk. Ik ben een ondernemer. Als ik ergens een kabel of een leiding neerleg, moet ik dat altijd aanmerken. Dan moet ik kenbaar maken wat het is. Heeft de gemeente Noordwijk gekeken, want ik kan me afvragen, het opladen van een elektrische auto, ik heb hem ook, ik doe het ook weleens thuis, het duurt lang, dat mensen zich afvragen van, wat voor kabel is dat? Is erover nagedacht dat er duidelijk bij moet komen te staan wat voor type kabel het is? Een ondernemer moet, dit is een gasleiding, dit is dit, dit is zus, moeten allemaal bordjes bij. Hoe zit dat dan voor de particulier? Is daarover nagedacht?

De heer Tiersma: In de APV zijn regels opgenomen over het type kabel en het gebruik daarvan. Daar zit volgens mij, uit mijn hoofd zeg ik, wel een verwijzing naar de NEN-normen. Maar ik weet niet of dat nu die vraag in die hoedanigheid beantwoordt. Er zit geen labeltje aan, denk ik.

De heer Gorter: Mag ik een ...

De voorzitter: Een vervolgvraag.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik bedoel meer, snapt een burger wat voor type kabel het is? Zeker als het bijvoorbeeld 's avonds is en het is donker. Je hebt ook van die kabels, die geven licht als ze er liggen, dat mensen zien dat er een klein obstakeltje ligt.

De voorzitter: U vraagt zich eigenlijk af of er levertjes op moeten staan, dit is een laadkabel?

De heer Gorter: Ik kan me voorstellen als het 's avonds donker is en je ziet die kabel niet, dat misschien oudere mensen daarvan schrikken als ze op die verdikking trappen.

De voorzitter: Is daar een maatregel voor getroffen in Noordwijk?

De heer Tiersma: Ook dat lijkt volgens mij meegenomen in de voorwaarden in de APV. En stel dat dit in alle tijden goed zichtbaar moet zijn, kijk, dat is wel breder interpreteerbaar. Maar er is niet specifiek dat dat soort kabels of zo'n soort kabel is.

De voorzitter: De heer Van Yperen heeft er ervaring mee.

De heer Van Yperen: In de spelregels die hier in Dordt gelden, en volgens mij zijn dat spelregels die vrij landelijk uitgerold zijn, daar waar het mag, moet de auto geladen worden vanaf een daarvoor geschikt laadpunt. Dat is niet een los stopcontact. In een daarvoor geschikt laadpunt. Daar zijn ook speciale laadkabels voor, met zo'n speciale stekker. Je kan al heel duidelijk zien, er knippert een rode of een groene of een weet ik veel wat voor kleur lamp daarop. En de kabel moet afgedekt zijn met een duidelijk contrasterende, gemarkeerde mat dan wel goot. Ik denk dat iemand die in het donker passeert, in ieder geval bij mij voor de deur, die ziet een geel-zwarte mat liggen. En het eerste wat je daarna ziet, is iets wat blauw knippert in je rechterooghoek. En dat is dan het laadstation. Dan snapt iedereen denk ik waar het om gaat.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Klerk, CDA.

De heer Klerk: Ik heb nog een vraag, en dat gaat ook over, u gaf aan, er is geen meldplicht of er gebruik wordt gemaakt van een dergelijke aansluiting. Maar is er wel iets van te zeggen hoe het in Noordwijk is opgepakt, ook in de verhouding tot bijvoorbeeld wijken met een hoge parkeerdruk en wijken met een mindere parkeerdruk? Is er iets van te zeggen hoeveel mensen of inwoners van Noordwijk daar gebruik van maken?

De heer Tiersma: Ik denk dat het korte antwoord is nee, want daar is eigenlijk geen zicht op. Ik denk dat dat precies ook wel aansluit bij eigenlijk die flexibiliteit die is verbeterd, doordat dit een extra aanvullende laadmogelijkheid is. Maar er is eigenlijk geen enkel zicht op of dat nu veel problemen oplevert. Ik denk wel dat, vanuit de ervaring die ik nu sinds het echt eens toegestaan heb gemerkt, is dat sommige mensen inderdaad er niet van op de hoogte zijn. Tegelijkertijd sturen we er als gemeente Noordwijk ook niet zo dusdanig op, omdat je dan misschien ... Er was tegelijkertijd ook wel de gedachte, dan liggen sommige straten misschien in een keer helemaal vol.

Dat kan dan misschien wel zo'n schokeffect creëren en tot gevaarlijke situaties leiden. En tegelijkertijd wil je wel dat mensen op de hoogte zijn, zodat ze bijvoorbeeld niet een openbare laadpaal aanvragen als ze hem daarna niet zouden gaan gebruiken. Dat is nu de situatie.

De voorzitter: Een vervolgvraag.

De heer Klerk: Dat is een andere vraag. In ons initiatiefvoorstel hebben we het ook over de verwachte lagere druk op openbare laadplekken. Is daar ook niets van te zeggen? Of hoe ziet u dat?

De heer Tiersma: Ik denk dat de situatie tussen de gemeente Dordrecht en de gemeente Noordwijk wel anders is, omdat jullie natuurlijk binnen een concessie acteren en wij binnen het open marktmodel. Ik merk niet dat het laadgebruik bij openbare elektrische laadpalen dusdanig afneemt.

De voorzitter: Dan gaan we nu naar FlatPower met de demonstratie van de platte laadkabel. De presentatie staat klaar, de microfoon doet het. En kijkt allemaal nu nog maar even hoe die kabel eruitziet, dan hoeven we straks niet nog weer allemaal te gaan staan. En dan is het woord aan u.

De heer Lucas: Ik ben blij dat ik even de FlatPower hier mag komen ... Doet hij het?

De voorzitter: Nu wel.

De heer Lucas: Dat ik hem hier mag komen demonstreren in een fysiek model en even een korte presentatie kan geven. Het grootste voordeel is dat die heel erg plat is. Hij is 5 millimeter dik en 70 millimeter breed. En die 5 millimeter is eigenlijk gekomen uit het feit dat bij de meeste gemeentes een stoeptegels hoogteverschil van 5 millimeter geen enkel probleem is dat daar iemand over struikelt. Dat is eigenlijk een beetje de uitgang, of dat is hetgeen waar ik vanuit ben gegaan om ze zo plat mogelijk te maken. Daarom hebben we ook allerlei technische dingen uit moeten vogelen om het allemaal zo plat mogelijk te krijgen. Het claimgedrag heb ik al vaker vanavond gehoord. Het voordeel is, ik weet niet of ik er voor sta, dat je een variant hebt van 3 meter, die kun je eigenlijk een diagonaal recht en nog een keer diagonaal over het trottoir heen leggen, zodat je eigenlijk meerdere parkeerplaatsen kan bereiken. De lengte van de kabel naar het huis toe en naar de auto toe is vrijelijk in te vullen tot een meter of 6. Je kan eigenlijk een kabel krijgen tot 15 meter lang. Die mogelijkheid geeft een heel flexibele mogelijkheid om bij je auto te kunnen komen. Dan over veiligheid. We hebben bij het CROW ook het een en ander opgeworpen. En die hebben uiteindelijk ook in een webinar en in een brochure aangegeven, ik heb even dat stukje tekst, dat een platte kabel een goede oplossing is, mits die niet hoger is dan 5 millimeter en beide kanten schuin afgeschuind. En hij moet over de volle breedte plat over het trottoir liggen. Dat is een publicatie uit het CROW. Veiligheid. We zijn bij de Oogvereniging geweest in Utrecht. En hebben een aantal proefpersonen uitgenodigd. En die hebben over onze kabel heen gelopen. Ik hoop dat het filmpje start. Het geluid zit er niet bij, maar ze loopt er nu overheen en ze heeft het niet in de gaten. We zeiden, je bent er al overheen. Dan ga ik even terug.

Hier ligt hij. Dat is een 100 procent blind persoon die gewoon niet in de gaten heeft dat die kabel er ligt. Dan de voordelen ten aanzien van kabelgoottegels. Je kunt het in principe gewoon, zoals Noordwijk heeft gedaan, opnemen in de APV. Er zitten geen gemeentelijke administratiekosten aan. We hebben wat meerdere gemeentes samen met Mariska al bezocht, voornamelijk in het oosten van het land en in het noorden van het land. Heel bijzonder. Ik moet elke keer ver rijden. Maar die zeggen ook van, er zitten toch jaarlijkse kosten aan ...

De voorzitter: U kunt voor niks laden. Dat komt goed.

De heer Lucas: Ik zal maar niet zeggen wat voor auto ik rij. Zal het een Tesla zijn? Maar de kosten voor het onderhouden van, waar liggen die goottegels, dat is ook iets wat jaarlijks terugkomt, want iemand binnen de gemeente moet dat bijhouden. En die kosten heb je hierbij niet. En iemand die hem aanlegt, want de tegels zijn volgens mij ook iets van 60 euro per stuk, een aannemer moet toch het trottoir openbreken en die tegels daar netjes neerleggen. Dat is qua kosten betreft ook een betere oplossing. En dan aansprakelijkheid. We hebben daar best wel wat onderzoek naar gedaan. Een laadkabel is een accessoire van de auto. Als de laadkabel aan de auto geconnecteerd zit en hij ligt over het trottoir, valt die onder de WAM, wettelijke aansprakelijkheid motorvoertuigen. Dat heeft iedereen, want elke auto in Nederland is verzekerd. Als je dat niet doet, dan krijg je een bekeuring of een boete. En leg je over een ronde kabel een kabelmat heen, dan is eigenlijk degene verantwoordelijk die die mat over die kabel heen legt. Dan valt het niet meer onder de WAM. Dat zien wij als een voordeel, dat de kabel een onderdeel is van de auto. Dat geeft misschien, wat de aansprakelijkheid betreft, wat meer inzicht in hoe men daarover denkt. Dat is hem, even kort in vogelvucht.

De voorzitter: Dank u wel. Ook weer wat geleerd. De kabel valt wel onder de aansprakelijkheid en zo'n mat dan weer niet. Is goed om te weten, denk ik.

De heer Lucas: We hebben dat bij verschillende verzekeringsmaatschappijen ook nagevraagd. En die zeggen ook inderdaad, het is een accessoire van de auto. De aansprakelijkheid valt daar ook onder.

De voorzitter: Wie heeft er vragen aan de heer Wulffers van FlatPower of aan mevrouw Lucas. Of de heer Lucas en mevrouw Wulffers, zo was het. Sorry.

De heer Lucas: Zo is het.

De voorzitter: De heer Wringer van Beter voor Dordt.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Wat is de capaciteit van de lader? Hoe snel kun je ermee laden?

De heer Lucas: Het is 11 kilowatt. 3 fasen. Voor een woonhuis is dat eigenlijk wel het maximum, want ga je naar 22 kilowatt dan kan je, denk ik, geen elektrische kookplaat meer aanzetten. Dan vliegen de stoppen eruit. 11 kilowatt maximaal.

De voorzitter: De heer Kuhlmann, VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u. Heel kort. De presentatie vond ik heel verhelderend. Kan die ook naar de griffie worden gestuurd, zodat die bij onze stukken van de vergadering komt.

De heer Lucas: De presentatie? Jazeker.

De heer Kuhlmann: Dank.

De heer Lucas: Geen probleem.

De voorzitter: De heer Gorter van Op Ons Eiland.

De heer Gorter: Heeft eigenlijk niks met de commissie te maken. Maar wat kost die?

De heer Lucas: Hij is in een standaarduitvoering. Dat is 2 of 3 meter plat. Dat kun je kiezen.

De voorzitter: Mijnheer Gorter, microfoon.

De heer Lucas: In de standaardversie, je hebt 2 en 3 meter plat. Daar kun je uit kiezen. En dan heb je aan beide kanten 2 meter. Dat is een standaarduitvoering. Die is 349 euro, in de BTW. Wil je langere kabels, dan wordt er per kant 50 euro gerekend, omdat we er een langer snoer aan moeten zetten aan beide kanten. Dat moeten we monteren. Dat doen we in Noordwijk zelf. Komt er 50 euro per kant bij. Dan zit je in totaal, als je hem echt custom made, is die 449.

De voorzitter: De heer Van der Burgt van de Dordtse Adviesraad Sociaal heeft ook een vraag.

De heer Van der Burgt: Wel over de kabel. Als die vochtig is of dat het vriest, is die dan zo glad dat die onveilig is?

De heer Lucas: Als daar ijs overheen ligt, dan is hij zoals al oppervlakten glad. Er zit een ruw profiel op. We hebben ook testen gedaan bij min 20. Toen hebben we hem een aantal uren in min 20 gehad. Je kunt hem gewoon uitrollen. Hij wordt daar wel wat stijver van. Het duurt even voordat die dan goed plat ligt, maar je moet hem wel even plat neerleggen. Maar dat is wel een extreme situatie. Maar hij is niet glad. Als er geen ijs op zit, is die niet glad. Wat zegt u? Ik kan het wel even aan u laten voelen. Kan je even lekker voelen. Hoe voelt het? Het is niet als een rog, maar hij voelt wel grof aan. Als je hem plat neerlegt, blijft die plat liggen. Hij gaat niet uit zichzelf lopen of zo. Dan wordt hij nog platter. Dan blijft hij nog makkelijker liggen.

De voorzitter: Dan zet hij wat uit en dan wordt hij nog platter. Mevrouw Striebeck van de VSP heeft ook een vraag.

Mevrouw Striebeck: Dank u wel, voorzitter. Dit ligt los op de stoep?

De heer Lucas: Ja.

Mevrouw Striebeck: Kan het ook zijn dat die 's nachts meegenomen wordt door derden?

De heer Lucas: Nee, dat kan niet, want je stekker zit in de auto vast en ook in de laadkast. Je kunt hem er niet uittrekken. Niemand kan hem stelen, in principe. Je kan hem wel doorknippen. Het is ook zo dat in het platte gedeelte, de aders van de koperdraden, daar zit kunststof omheen, pvc. En daaromheen zit een shielding. Dat is een soort dunne draadjes laag, die je vroeger ook in je coaxkabel zag. Die zijn verbonden met aarde. Als je er een spijker in zou slaan, terwijl die staat te laden, dan slaat gelijk de aardlek eruit. Krijg je geen schok. Hij is ook gewoon CE-gemarkeerd en goedgekeurd.

De voorzitter: Zijn hier nog op dit moment verdere vragen over? Nee.

De heer Lucas: Dat is mooi.

De voorzitter: Hartelijk dank, mijnheer Lucas, mevrouw Wulffers. Gaan we nu naar de heer Van der Burgt van de Dordtse Adviesraad Sociaal.

De heer Van der Burgt: Voorzitter, dank u wel. Wij hadden vanuit het inwonersperspectief voor mensen met een beperking en een invalidenparkeerplaats een blij gevoel bij dit voorstel. Je zal maar een invalidenparkeerplaats hebben en een elektrische auto willen, dan wordt er nu een mogelijkheid geboden om hem voor de deur op te laden, op die invalidenparkeerplaats. Dat vraagt wel doordenking van, komen er niet meer aanvragen voor een invalidenparkeerplaats? Dat moeten we denk ik wel nader bekijken, maar ik denk dat we positief kunnen zijn over dit voorstel met betrekking tot het perspectief voor deze inwoners. Met betrekking tot de veiligheid, we hebben een Werkgroep Inclusie. Die zullen dit bekijken. En ze moeten de mat en de presentatie van deze kabel ook moeten zien. En ook de kabelgoot, de tegel die in West Betuwe verstrekt wordt, met de beleidsregels die er daar waren. Die gaven bij ons een eerste positieve indruk. Maar deze kabel was nog niet bekend. Het is goed om de verschillende mogelijkheden die er zijn dan ook door de Werkgroep Inclusie van ons te laten bekijken. We waren niet blij met de foto die erin stond, waarin een bovenliggende kabelgoot lag, want daar hebben als Dordtse Adviesraad en de Werkgroep Inclusie, met betrekking tot evenementen, negatief op geadviseerd.

De voorzitter: De heer Kuhlmann wil daar kort op reageren, op deze adviezen die er nu ...

De heer Kuhlmann: In de eerste plaats ontzettend bedankt. En de positieve grondhouding, maar vervolgens ook de kanttekeningen. Laat ik met het laatste even beginnen. Die foto is inderdaad, en dat zal ik meteen maar met schaamrood op de kaken bekennen hier in de commissie, een hele mooie foto. Alleen deze manier, ik zal even laten zien wat we net hier op het kaftje ... Dit mag eigenlijk niet volgens de regels die we voorstellen. Het punt is, in Dordrecht nu zijn er maar heel weinig meer mensen die dit mogen. Ik heb speciaal een van de vrijwilligers gevraagd, ga door de wijken.

We willen een foto hebben voor op de voorkant. Uiteindelijk is de mooie foto geworden. Dat is een terecht punt wat u maakt. En we willen dat inderdaad anders doen. Voor wat betreft de mogelijkheden, we hebben in ons voorstel, die conceptmotie ... Ik kom zo ... Ik zie de voorzitter al een beetje streng kijken. Maar even de vraag.

De voorzitter: Want u mag vragen stellen.

De heer Kuhlmann: De vraag is inderdaad, die platte kabel hebben we, zoals we dat voorstellen, zeggen van, dat is een van de opties. Een van de andere opties is wat u in de presentatie ook zag, een van die foto's die ik had over thuisladen op straat met een normale kabel en met zo'n mat eroverheen. Heeft u misschien nu of op een ander moment, maar in elk geval ik ben erg benieuwd wat uw gedachten daarover zijn, zegt u van, wat ons betreft liefst regels waarbij je alleen maar met deze kabel zou kunnen opladen of zijn er ook andere opties waarvan u zegt, die zijn ook goed voor de doelgroep mensen met een handicap?

De voorzitter: Mijnheer Van der Burgt.

De heer Van der Burgt: De kabelgoottegels was wel één van de opties. En de beleidsregels die ze in West Betuwe gebruiken, is dat de aanleg in feite door de gemeente. Dat de gemeente die laat aanleggen, waarmee je ook een soort registratie hebt waar ze liggen. We zullen ze allemaal bekijken. U weet, wij kijken naar de toegankelijkheid van onder andere restaurants, en delen pluimen uit. We zijn bezig met de apotheek om die toegankelijkheid te bekijken en te kunnen pinnen bij zo'n hoge balie. Wij zullen ook deze drie mogelijkheden, die we nu noemen, nadrukkelijk laten kijken door de mensen, dat zijn negen mensen met een beperking die in de Werkgroep Inclusie zitten, om daar een oordeel over te vellen. En dan zullen we adviseren op het voorstel wat van het college komt, want wij adviseren alleen het college.

De voorzitter: Ik hoor hier een duidelijke oproep om in elk geval meerdere mogelijkheden voor te leggen aan de adviesgroep en die te laten testen. Zijn er nog vragen aan de heer Van der Burg? Een korte mag nog. Ja hoor.

De heer Kuhlmann: Een korte. Ik hoorde de heer Van der Burgt zojuist in zijn laatste zin zeggen, we adviseren alleen het college. Nu kan ook de raad de APV aanpassen. In elk geval wij als initiatiefnemers stellen uw advies zeer op prijs. Bent u ook bereid om te adviseren over een initiatiefvoorstel?

De heer Van der Burgt: Wij adviseren gevraagd en ongevraagd alleen het college.

De heer Kuhlmann: Ik dacht aan de gemeente.

De heer Van der Burgt: Nee, alleen aan het college.

De voorzitter: Maar het mag ook ongevraagd, hoor ik.

De heer Van der Burgt: Misschien doen we het ongevraagd dan.

De voorzitter: Nog vragen aan de heer Van der Burgt van de Dordtse Adviesraad Sociaal? Op dit moment niet. Dan gaan we naar de ambtelijke ondersteuning. De heer Ramp en de heer Zacharias. En die kunnen misschien al enige duidelijkheid geven over de aantallen vergunningen. Hoeveel worden er hier afgewezen? En wat kan er verteld worden over het proces? Dat zijn eigenlijk de impliciete vragen die ik al gehoord heb. Maar wilt u zelf wat vertellen, of bent u hier vooral om vragen te beantwoorden? Mag allebei. U mag ook gewoon even beginnen met wat u gewoon al kwijt wil.

De heer Ramp: Het aantal aanvragen wat binnenkomt? Kijk, er wordt heel veel geïnformeerd via de mailbox van de gemeente laadpalen@Dordrecht.nl. Zoals bij de inwoners al aangeven, we zijn daar heel terughoudend in. Onder andere claimgedrag, aansprakelijkheid en dergelijke. Veel mensen informeren aan de voorkant. Die wijzen we af. En dit jaar zijn er twee of drie, uit mijn hoofd, toegewezen. Omdat het is, je moet een leaseauto hebben waarbij het bedrijf of de leasemaatschappij eist dat je thuis laadt of er moet geen openbare laadpaal in de omgeving staan of niemand wilde hem daar plaatsen. Dat zijn de regels.

De voorzitter: We begrijpen allemaal dat u zich aan die regels moet houden. Dat is duidelijk. Maar hoeveel zijn er dan afgewezen? Want die vraag is dan ook gesteld.

De heer Ramp: Officiële afwijzingen, dat durf ik niet precies te zeggen, omdat heel veel mensen aan de voorkant gaan informeren wat de mogelijkheden daarin zijn. En dus krijgen ze eigenlijk informeel een soort van afwijzing.

De voorzitter: Wie heeft er vragen aan de ambtelijke ondersteuning? De heer Kuhlmann, VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Even, want dit is de gelegenheid dat we de vragen kunnen stellen over de RIB, de raadsinformatiebrief, met de wensen en bedenkingen van het college. Eerst een opmerking. Heel blij natuurlijk dat het idee wordt omarmd, dat die regels soepeler worden. Alleen dan even een hele praktische. En ik weet, de wethouder zit in de achterkant van de zaal, luistert ook even mee. Dit is natuurlijk geen motie. Althans er zit wel een motie aan vast, maar het is een initiatiefvoorstel. Het is niet een motie die vraagt van, college, wilt u met een raadsvoorstel komen om dit te gaan regelen. Dit is een voorstel om de APV aan te passen. En de reactie van het college is eigenlijk al, in deze raadsinformatiebrief, tweeledig. Eén, dat het van belang is om het zes weken ter inzage te leggen. Ik kan meteen al namens de indieners zeggen, dat willen we graag met dit initiatiefvoorstel doen. En we hebben even overleg gehad ook met de griffie van, op welke manier dat praktisch goed kan? Dat pakken we op. Alleen het andere deel, en dan kom ik bij de vraag terecht, het college zegt, wij willen zelf met een collegevoorstel komen, in plaats van dit initiatiefvoorstel. En als initiatiefnemers zouden we het heel zonde vinden als het allemaal langer gaat duren. Er ligt immers al een voorstel. En de vraag is, voor wat betreft deze raadsinformatiebrief met wensen en bedenkingen, kan u of het college niet ook gewoon aangeven welke eventuele bezwaarpunten er verder nog zijn, naar aanleiding van ons initiatiefvoorstel, waar u zegt van, doe dat wat anders, inhoudelijke of technische punten.

Dan nemen we dat graag mee natuurlijk, maar dan hoeft het college niet met een apart voorstel te komen. Hoeven we daar ook niet op te wachten. En kunnen we alle inwoners van Dordrecht, die graag willen dat ze makkelijk thuis kunnen laden op straat, daar ook wat sneller mee helpen. Want goed, nogmaals, er ligt al een voorstel, namelijk een initiatiefvoorstel.

De voorzitter: Ik wil u vragen om daarop te reageren. Vooral op at tweede punt, mag dit gewoon een initiatiefvoorstel blijven of zijn er echt bezwaren waardoor het per se toch een officieel raadsvoorstel moet worden?

De heer Ramp: Ik hoorde de heer Kuhlmann net zeggen iets over een collegevoorstel en u heeft het nu over een raadsvoorstel.

De voorzitter: Een voorstel aan de raad heet raadsvoorstel. Ik zal hem anders proberen even te verduidelijken. Er is een initiatiefvoorstel, maar nu heeft het college eigenlijk geantwoord van, we vinden het een leuk idee, maar we willen het zelf eigenlijk overdoen. Waarom is dat nodig?

De heer Ramp: Ik moet u daar het antwoord schuldig op blijven, denk ik.

De voorzitter: De wethouder komt er al even bij, nu die hier toch is. U kunt daar nog even naast de heer Den Hartog.

De heer Van der Linden: Dank. Ik heb even gebladerd. Het concrete raadsbesluit wat de initiatiefnemers voorstellen, is eigenlijk artikel 2.10b lid 1 sub i aan te passen. En in onze reactie hebben we gezegd van, we omarmen de gedachte en daar gaan we ook mee aan de slag. Het is strikt genomen wel zo dat het college, dat is nu eenmaal zo, legt iets voor aan de stad, waardoor bijvoorbeeld, en dat gaat hij zeker doen, gevraagd en ongevraagd gaat reageren. U kunt een raadsbesluit nemen, maar dan is het natuurlijk niet een APV die al in werking treedt. We gaan hem wel voorleggen, want we willen graag reactie. Of dit de tekst dan wordt, dat kan ik niet beoordelen. Want het kan best zijn dat aan de hand van reacties de definitieve APV, dat is een raadsbesluit t.z.t., er nog iets anders uitziet. Geldt ook een beetje voor de motie. Die motie schrijft eigenlijk al voor hoe de nadere regels eruit zullen gaan zien. Een motie is natuurlijk een aanbeveling aan het college. En ook daarvoor geldt ... We hebben nu natuurlijk een hele mooie kabel gezien. Ik wil hem straks ook nog even in handen hebben. Maar misschien zijn er nog andere overwegingen te maken. Ik denk niet dat u het beoogt om nu er een hek omheen te zetten en te zeggen, dit moet hem zijn en de rest van de stad moet gewoon zeggen, wat mooi, en klaar. Want meestal proberen we toch even wat reactie uit te lokken. Neem ik aan dat dat de bedoeling is.

De voorzitter: Een vervolgvraag, de heer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: De bedoeling is, dat kunnen we natuurlijk zelf als raad ook. En we staan heel erg open voor het commentaar en inhoudelijke voorstellen, technische punten vanuit het college. Ik zal eerlijk zeggen, ik had gehoopt dat dat wat meer in deze wensen en bedenkingen had gestaan.

Maar goed, maakt niet uit. Kom ermee, dan kunnen we het voorstel aanpassen. En voor wat betreft wat de wethouder noemt om het voor te leggen aan de stad, ter inzage legging, dat kan natuurlijk ook gewoon met een met een initiatiefvoorstel.

De voorzitter: En ik denk dat het straks aan de commissie is om dan te zeggen, we willen het als initiatiefvoorstel verder behandelen of we willen dat niet. U mag daar nog een kleine ...

De heer Van der Linden: Een verhelderende opmerking. Kijk, want wat u gaat doen, u gaat zo meteen het initiatiefvoorstel waarschijnlijk nog een keer bespreken of u gaat het naar de raad brengen. Dan gaat u wellicht, misschien ook niet, is helemaal aan u, zeggen, best college, hier is het. Dan gaan we die vervolgstappen doen, zoals die in punt 1 tot 4 staan. Waarbij punt 1 denk ik heel simpel is. We moeten natuurlijk, dat doen we altijd, wel even de wetstechnische check doen. Die heb ik niet gedaan. Dat moet gebeuren als er een concept ligt. Daarna gaan we inspraak krijgen en nadere regels opstellen. Ik zie het probleem niet zo, moet ik eerlijk zeggen.

De voorzitter: Maar dit raakt de vraag denk ik niet. Maar de commissie moet hierover besluiten. Heeft iemand nog vragen aan de ambtelijke ondersteuning? Gewoon over hoe het hier in Dordt gaat en waarom dingen gaan zoals ze gaan? De heer Kuhlmann nog een vraag, VVD.

De heer Kuhlmann: Want we hebben het nu even over van, hoe moet het proces lopen? Wellicht kan de commissiegriffier even op dit punt een aantal dingen ...

De voorzitter: Maar ik zit nog eigenlijk in een eerder stukje van de vergadering, de vragen aan de ambtelijke ondersteuning. En we gaan straks even verder op wat jullie als initiatiefnemers voorstellen aan de commissie. En dan moeten we als commissie besluiten wat we doen. Akkoord?

De heer Kuhlmann: Pardon, voorzitter. Kijk, nog even terug op die raadsinformatiebrief. Dat is dit blokje om daar ... En het college zegt van, laat ons met een collegevoorstel komen. Ik hoor de wethouder, dat is natuurlijk niet nodig om dat zo te doen. Dat laat onverlet dat we natuurlijk openstaan voor alle commentaar. Maar vandaar dat ik op dit punt het even noem.

De voorzitter: Ik kom zo terug op het proces. Ik zie geen vragen op dit moment aan de ambtelijke ondersteuning. Zeg ik dat goed? Ja. Dan gaan we het nu inderdaad over het proces hebben. En ik denk dat de heer Kuhlmann ook namens de andere initiatiefnemers gesproken heeft. De heer Den Hartog, de heer Wringer. Wat het voorstel nu concreet, of de vraag aan de commissie is, gaan we dit voorstel verder behandelen als initiatiefvoorstel, waarbij ook alle input vanuit het college en alle reacties erop van harte welkom zijn? Waarbij het ook zes weken lang ter inzage wordt voorgelegd. En dan wordt ook daarna het initiatiefvoorstel, waar nodig, weer aangepast. Of wordt het nu doorgeschoven naar het college van, college, maak er een mooi voorstel van? Wat vindt de commissie. Mijnheer 't Lam.

De heer 't Lam: Kijk, voorzitter, de raad kan op twee manieren een besluit nemen, op voorstel van het college of op initiatief van raadsleden. Ik vind het, gelet op het initiatief van een aantal fracties, buitengewoon vreemd als we nu het college met een voorstel laten komen. Die fracties hebben het werk gedaan. Die mogen dan ook de eer hebben om het voorstel, wat mij betreft, in te dienen, inachtneming van alle wettelijke procedures. En dan neemt de raad een besluit. Dat is mijn voorstel.

De voorzitter: Ik zie instemmende hoofden. Niemand een ander voorstel? Dan zult u het daarmee moeten doen, wethouder.

De heer Van der Linden: Even, ik zie ongeveer 0.1 millimeter verschil met hoe ik het bedoelde. Ik vind het helemaal prima. Fantastisch.

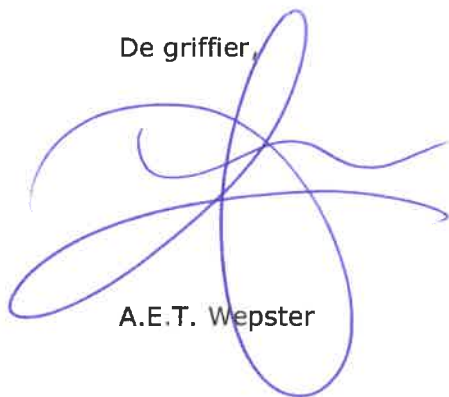
De voorzitter: Als je de wensen en bedenkingen leest, dan kun je dit er wel uithalen. Dat geef ik toch even mee. Het is denk ik duidelijk welke kant we opgaan. Wat moeten we nu nog verder besluiten? Wanneer we weer oordeelsvormend dan gaan, denk ik. Want is er nog meer beeldvorming nodig? Dat is natuurlijk wel een vraag die ik moet stellen. Niet, zie ik, want er wordt verder uitgewerkt. Dan gaat het zes weken ter inzage en dan horen we van de initiatiefnemers weer of het geagendeerd kan worden.

Mevrouw Vermeulen: Dat moet nog bekeken worden. Het is in ieder geval zo dat de initiatiefnemers nu kunnen aangeven of ze nog wijzigingen willen doen of dat ze daar nog later op terugkomen. Dat kunnen ze op elk moment. En op het moment dat zij dat weer opnieuw aandragen bij de burgemeester en de griffier, kan het weer verder worden opgepakt door bijvoorbeeld de Agendacommissie en ingepland. Het komt gewoon in de planning.

De voorzitter: Het komt gewoon op de planning. En hebben we tussendoor vragen, kunnen we dat denk ik in dit geval aan de initiatiefnemers stellen. En dan kunnen ze daar hun winst mee doen. Mag ik iedereen hartelijk bedanken voor de bijdrages. Ook alle gasten, zelfs uit Noordwijk. Weer nog terug met de elektrische auto, hoop ik? Juist. Hartstikke mooi. Wil iedereen ook alle spullen die op tafel staan weer meenemen. Ook onze Dordtse inwoners die lekker vasthoudend zijn geweest, goede thuisreis. Wel thuis.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 14 oktober 2025.

De griffier,



A.E.T. Wepster

De voorzitter,



N. Mol

