

VERSLAG VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE GEMEENTE DORDRECHT - DORDTSE DINSDAG D.D. 30 SEPTEMBER 2025

Vergaderzaal 1

1. Auditcommissie

2. Vragenhalfluur

Voorzitter: De heer Schalken-den Hartog

Raadsgriffier: Mevrouw Wepster

Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Van Dam Timmers (CDA)

Dhr. Katif (Beter Voor Dordt)

Dhr. Kuhlmann (VVD)

Portefeuillehouders: burgemeester N. Mol, wethouder W. Van der Kruijff

De voorzitter: Beste mensen, het is 19.00 uur. We gaan starten met het vragenhalfuurtje van dinsdag 30 september. Welkom allemaal, ook welkom aan iedereen die op een andere manier meeluistert. We hebben vandaag twee vragen. En de eerste vraag is de vraag van Beter Voor Dordt en die gaat over extremisme. En de heer Katif gaat hem kort toelichten. Gaat uw gang.

De heer Katif: Dank u wel, voorzitter. De rellen in Den Haag, waarbij extremistische groepen betrokken waren, hebben veel mensen geschokt. Veel Dordtenaren maken zich zorgen dat vergelijkbare gebeurtenissen ook in onze stad kunnen plaatsvinden. Hoewel we gelukkig nog geen vergelijkbare incidenten kennen, is waakzaamheid geboden. We moeten alert en voorbereidend zijn, voorbereid zijn en duidelijk maken dat onze stad geen plaats is voor haat noch geweld. Een aantal vragen voor aan de burgemeester, hoe kijkt de burgemeester aan tegen de risico's van extremistische invloeden in Dordrecht en de regio? Is de burgemeester van mening dat we voldoende zicht hebben op online radicalisering en oproepen tot geweld die onze stad kunnen raken? En hoe schat de burgemeester de kans in op radicalisering, polarisatie, onrust of geweld in Dordrecht? Doen wij voldoende om te voorkomen en zijn we voldoende voorbereid op escalaties, bijvoorbeeld van demonstraties? Een laatste vraag, voorzitter, een hele belangrijke vraag, welke rol ziet de burgemeester voor zichzelf en het college in het uitdragen van een krachtig signaal tegen haat, extremisme, in het versterken van de weerbaarheid van alle Dordtenaren, er staat hier van Dordtenaren, maar van alle Dordtenaren. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik ga naar de burgemeester voor het antwoord.

De heer Mol: Voorzitter, dank en via u ook dank aan de heer Katif voor het stellen van de vragen. En hij geeft er een inleiding bij die geen onderdeel is van de vragenset, maar waar ik dan wel als eerste op wil reageren. Want hij zegt ook, hij refereert naar rellen en demonstraties in Den Haag en zegt daarna ook gelukkig dat die niet in Dordrecht hebben afgespeeld. En daar sluit ik mij bij aan. En ik ben ook wel een trotse burgemeester van een stad waar inderdaad dit soort incidenten zich nog niet hebben plaatsgevonden. En wij volgens mij ook als gemeentebestuur en ook als samenleving heel erg investeren in het bouwen van bruggen, in het met elkaar in dialoog blijven en ervoor zorgen dat we hier met elkaar het uiterste doen om de boel bij elkaar te houden en dat is altijd ... Het is nooit genoeg. Maar ik vind dat we daar veel voor doen en daar ben ik u ook dankbaar voor alle pogingen die u daartoe doet. En het is ook ontzettend belangrijk om de inspanningen te blijven doen. Om onze samenleving verbonden te houden met elkaar, in verbinding te blijven en ook met inwoners die zich eventueel, die zich buiten de boot voelen vallen, dat we die er ook op tijd weer bijhalen en daar moeten ons onze inspanningen ook altijd op gericht zijn. De heer Katif vraagt hoe ik aankijk tegen de risico's van extremistische invloeden in Dordrecht en de regio? Los van het feit dat wij ook een maatschappelijke rol met elkaar hebben, moet ik toch ook wel aangeven dat extremistische invloeden helaas vandaag de dag overal een reëel risico zijn, dus ook voor Dordrecht. En alhoewel we in het verleden geen directe incidenten hebben gekend, zien we dat polarisatie en radicale denkbeelden ook online in een bredere maatschappelijke discussies hun weg vinden in ons land en ook hier in onze stad. Wij nemen deze signalen serieus en werken nauw samen met de politie en andere belangrijke partners, zoals de NCTV, om risico's vroegtijdig te herkennen. En u weet natuurlijk dat wij op veiligheidsniveau heel nauw met alle betrokken partners in contact staan en ook in de gaten houden hoe de samenleving zich daarop ontwikkelt. Is de burgemeester van mening dat we voldoende zicht hebben op radicalisering, zowel fysiek als online en oproepen tot geweld, die Dordrecht kunnen raken? Wij investeren actief in het vergroten van ons inzicht in radicalisering, ook online. Wij monitoren ook zoveel mogelijk als dat we kunnen zien, maar dit blijft wel een complex en snel veranderend terrein. Daarom zetten we ook in op de training van professionals om signalen te herkennen, ook vooral in de stad en in de wijk, samen te werken met scholen en met jongerenwerk en andere maatschappelijke partners, die ook gewoon in onze stad aanwezig zijn en zetten wij vooral ook in op het versterken van de weerbaarheid van onze inwoners, ook digitaal. En nu gaat het dan over radicalisering, maar de online weerbaarheid is natuurlijk ook een thema waar u eerder aandacht voor heeft gevraagd. Hoe schat ik dan de kans in op radicalisering, polarisatie, onrust of geweld in Dordrecht? Doen we voldoende om dat te voorkomen en zijn we voldoende voorbereid op escalaties? Volgens mij heb ik daar een deel al van beantwoord. En kans op radicalisering of onrust sluit ik niet uit, maar het is niet zo dat ik nu een aanleiding zie om hier aandacht voor te vragen. U stelde vragen naar aanleiding van de rellen in Den Haag. Maar het is niet zo dat ik nu informatie bezit om hiervoor expliciet aandacht te vragen. Maar dat betekent niet dat we niet achterover kunnen leunen. We weten, we oefenen vaker, we hebben ook draaiboeken klaarliggen voor demonstraties en escalaties. En de lijnen in onze veiligheidsdriehoek met politie en het openbaar ministerie zijn heel erg kort, ook met de organisaties die signalen kunnen herkennen.

En met elkaar blijven we alert, want er is nu niks, maar we weten allemaal dat maatschappelijke spanningen steeds meer sneller kunnen opblazen en daar hebben we met elkaar ook oog voor. En ik ben zelf al heel erg trots op hoe wij ook met onze mensen de verbinding in de wijk blijven zoeken en dat blijven we ook doen. Welke rol zie ik voor mezelf en het college in het uitdragen van een krachtig signaal tegen haat en extremisme en het versterken van de weerbaarheid van Dordtenaren? Maar eigenlijk zou ik dat willen verbreden naar het volledige gemeentebestuur, want u heeft daar als gemeenteraad ook een rol in. Ik zie het voor mij als mijn plicht een heel helder signaal af te blijven geven, ook hier op deze plek vanavond, in onze stad is geen plaats voor haat, geweld of extremisme. En ik vind ook dat we als gemeentebestuur geen moment onbenut moeten laten om die boodschap uit te dragen. Wij zetten er dan ook samen in op verbinding, dialoog en exclusie en we ondersteunen alle initiatieven die de sociale verbinding versterken. En wij staan hier nog altijd wel pal voor de democratische rechtsstaat. En ik roep dan ook op alle Dordtenaren om samen te blijven bouwen aan een stad waarin iedereen zich veilig voelt en gehoord voelt. Niet alleen als we het hebben over extremisme of maatschappelijke escalatie, maar op alle elementen die bijdragen aan gevoelens van onveiligheid. En nogmaals, ik ben er trots op dat we daar in Dordrecht ook gewoon heel veel inspanning voor verrichten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, portefeuillehouder Mol. En voldoende antwoord op de vragen, neem ik aan mijnheer Katif?

De heer Katif: Ja, dank voor de beantwoording en wij houden het keurig netjes in de gaten en ik zou het graag willen zien dat we in ieder geval als raad ook op de hoogte blijven ten aanzien van welk extremisme dan ook. Dat zou ik heel ... Ik zou het heel prettig vinden om dat gewoon te hebben, dat je hier constant geïnformeerd bent en niet dat we vragen moeten stellen, maar dat vanuit de burgemeester ...

De voorzitter: Ik hoor geen nieuwe vraag.

De heer Katif: Een vraag in die zin, ik vraag om een toezegging dat we in ieder geval op de hoogte blijven.

De voorzitter: Dank u wel. Ik weet niet of de burgemeester nog wil reageren.

De heer Mol: Het lokt een non-verbale vraagteken uit, voorzitter. Maar ik vind dat een gewoon een hele goede ... Ik vind het een goed signaal van de heer Katif, voorzitter. En wij zijn voornemens tegen het einde van het jaar, anders begin van volgend jaar de gemeenteraad actief mee te nemen in wat is het veiligheidsbeeld in Dordrecht en waar zijn we allemaal mee bezig. En dan denk ik dat dit een element is wat ze daar ook kunnen meenemen. En ik denk dat u ook gewoon nieuwsgierig bent naar wat we ook allemaal actief ondernemen.

De voorzitter: Dank u wel. Ga ik daarmee naar de tweede vraag met het onderwerp verkeersveiligheid, naar aanleiding van bruiloftsstoeten en voetbalwedstrijden. En de vraag komt van het CDA. En de heer Van Dam Timmers gaat hem toelichten.

De heer Van Dam Timmers: Dank u wel, voorzitter. Mooi bruggetje inderdaad vanuit de veiligheid. De CDA-fractie heeft geconstateerd dat er afgelopen weekend opnieuw sprake was van overlast door bruiloftsstoeten. En eerder hadden we ook vergelijkbare situaties rondom voetbalwedstrijden.

Nu is de CDA-fractie natuurlijk groot voorstander van de liefde en het huwelijk, maar niet van overlast die daar misschien mee gepaard kan gaan. En we hebben gezien dat omwonenden, maar ook weggebruikers melding gemaakt hebben van gevaarlijke verkeerssituaties. En dan moet u bijvoorbeeld denken aan hardrijden, extreem toeteren, herhaaldelijk rondrijden over rotondes, rijden over de fietsstrook, rechts inhalen en ook het blokkeren van verkeer. En deze gedragingen zijn natuurlijk niet alleen overlastgevend, maar geven ook gewoon onveiligheid in het verkeer en ook een gevoel van onveiligheid. Daarom een paar vragen. Hoe beoordeelt het college de impact van deze gebeurtenissen op verkeersveiligheid, geluidsoverlast en de openbare orde? En welke criteria hanteert de gemeente om te besluiten tot inzet van politie of handhaving bij zulke stoeten? En is er in het afgelopen weekend dan ook handhaving of politie ingezet? En vraag drie is eigenlijk, vindt er dan ook overleg plaats om bijvoorbeeld te voorkomen dat zulke situaties zich voordoen? En houdt de gemeente cijfers bij over incidenten of handhaving met betrekking tot bruiloftsstoeten of voetbalstoeten? En zo ja, kunnen we die cijfers ook zien? En als laatste vraag, is het college voornemens om ook actie te ondernemen? Het is een probleem wat zich herhaaldelijk voor lijkt te doen, met name in het weekend, wat wel gewoon voor heel veel overlast zorgt op straat en voor inwoners. En ik denk dat het tijd is om daar wat aan te doen.

De voorzitter: Dank u wel voor de toelichting en ook voor deze vraag. Ga ik naar de burgemeester.

De heer Mol: Voorzitter, dank aan de vraag van de heer Van Dam Timmers. En ik denk dat wij met zijn allen heel blij zijn dat ook het CDA een partij is die voor de liefde is. Daar kun je niet genoeg partijen hebben die daarvoor zijn, maar ik denk dat het wel terecht is dat hij aandacht vraagt voor de impact van bruiloftsstoeten. Sterker zelfs, daar is in uw gemeentebestuur enkele jaren geleden ook al aandacht voor gevraagd. En als we het dan hebben over overlastgevende bruiloftsstoeten, mensen hebben zich gewoon fatsoenlijk te gedragen in het openbaar en je hebt je als inwoner van deze stad, jong of oud, gewoon met elkaar een fatsoenlijk een normen set van fatsoenlijk gedrag met elkaar na te streven, want wij kunnen als gemeente en hoeders van de openbare orde en de veiligheid met onze boa's en onze politie niet alles de hele dag in de gaten houden. Mensen hebben zich gewoon fatsoenlijk te gedragen. Dus ook bij een bruiloftsstoet heb je gewoon ervoor te zorgen dat je ander verkeer niet hindert, door voldoende ruimte te houden, dat je enigszins sociaal je in het verkeer begeeft met je stoet en ook geen geluidsoverlast veroorzaakt, wat tot ergernis, maar vooral ook tot afleiding kan leiden, waardoor mensen hun eigen zelf niet meer verkeerveilig zijn in het verkeer. Dus ik wilde op deze plek ook naar aanleiding van deze vragen ook gewoon onze inwoners erop wijzen, wie ze ook zijn, ze hebben zich fatsoenlijk gedragen, ook bij een feestje met een bruiloftsstoet. En het is niet zo dat wij in de gaten houden of er bruiloftsstoeten zijn of dat er een meldingsplicht is.

U heeft die discussie eerder met elkaar gehad. Bij mijn weten kennen we die niet in Dordrecht. Dus er is ook geen structureel overleg met mensen of groepen die dergelijke stoeten organiseren. En ik moet ook heel eerlijk bekennen dat ik niet zo snel zou weten hoe je bruiloftsstoet organisatoren bij elkaar zou halen. Volgens mij gebeurt het toch altijd vrij spontaan, maar het is wel zo dat als dat leidt tot verkeersoverlast en dat is dan met alle deelnemers aan het verkeer, die voor overlast zorgen, dat we dan ook handhavend optreden, hetzij via onze handhavers, hetzij via politie en dat gebeurt vaker en dan treden wij ook handhavend op. En ook dit weekend is handhaving ter plekke geweest bij een bruiloftsstoet. En voor nu zie ik eigenlijk geen andere mogelijkheid dan op die manier op te treden, want wij kennen geen apart beleid ten aanzien van handhaving rondom bruiloftsstoeten, maar ik denk dat wij wel gewoon breed in de samenleving aanwezig zijn om handhavend op te treden tegen verkeersoverlast, als we met elkaar erkennen, hier is sprake van een trend die tot ergernis en hindering van het veilig verkeer leiden. Dan moeten we daar met elkaar gesprekken over hebben. Maar ik ben niet nog in de gelegenheid geweest, gezien de korte termijn tussen het stellen van de vraag en dit moment, om daarover in overleg te treden. Dus dat antwoord moet ik de heer Van Dam Timmers schuldig blijven.

De voorzitter: Dank u wel. De heer Van Dam Timmers, tevreden?

De heer Van Dam Timmers: Dank. Dan wachten we die antwoorden daar gewoon even op af.

De voorzitter: Dat is goed, dan spreken we dat af. Ik zie dat de heer Kuhlmann een vervolgvraag heeft.

De heer Kuhlmann: Voorzitter, ik hoorde de portefeuillehouder zeggen dat er nog nader wordt gekeken. Ik vroeg me dan ook af of er dan ook de gelegenheid is om te kijken van ... Ik heb namelijk de indruk dat niet elke bruiloft het risico even groot is op zo'n bruiloftsstoet, dat dat specifieke groepen betreft en op dezelfde manier dat je, waar het gaat om voetbaloverlast, ook kijkt naar bepaalde risicowedstrijden. Dat er misschien, als er nader onderzoek wordt gedaan, zoals ik de portefeuillehouder hoorde aankondigen, er wellicht ook wordt gekeken naar de specifieke risico bruiloften waar dit wellicht wat meer kan voorkomen.

De voorzitter: Kunt u daar nog kort op reageren, burgemeester?

De heer Mol: Zeker. Maar ik denk dat het helpt als de heer Kuhlmann ook gewoon even zijn vraag opstuurt, dan weten we nog beter welke vragen we moeten beantwoorden.

De voorzitter: Dat lijkt me een goede afspraak. Dan denk ik dat we hiermee de vraag hebben gehad en wens ik u allen een goede vergaderavond.

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

Voorzitter: Mevrouw Van Vugt-Roose
Raadsgriffier: Mevrouw Vermeulen
Verslag: NotuBiz

Aanwezig:

Dhr. Aarden (Partij voor de Dieren)
Dhr. Ayverdi (DENK)
Dhr. Van den Berg (CDA)
Dhr. Bootsman (GroenLinks)
Dhr. Van Dam Timmers (CDA)
Dhr. Damen (PvdA)
Mevr. Dijkstra (Gewoon Dordt)
Mevr. Van Engelen (GroenLinks)
Dhr. Hartmeijer (SP)
Dhr. Gorter (Op ons Eiland)
Dhr. Katif (Beter Voor Dordt)
Dhr. Kuhlmann (VVD)
Mevr. Nieuwland-van den Bosse (CU/SGP)
Dhr. Van Pelt (Forum voor Democratie)
Mevr. Pichel (Forum voor Democratie)
Dhr. Van der Spoel (Fractie van der Spoel)
Mevr. Striebeck (VSP)
Dhr. Venderbos-Lambinon (Partij voor de Dieren)
Dhr. Wringer (Beter Voor Dordt)

Portefeuillehouders: Wethouder R. van der Linden

Ambtelijke ondersteuning: Dhr. Heinen, dhr. Lubbering, dhr. Paans, dhr. Salet, dhr. Schellingerhoud

Overige aanwezigen:

Dhr. Blokker, dhr. Van Loon, dhr. Platje, dhr. Schellingerhoud, dhr. Stoel, dhr. Van Weezel.

De voorzitter: Een goede avond allemaal. En dan is het de bedoeling dat het gewoon lekker stil wordt. Dank u wel. Iedereen hartelijk welkom. Alle commissieleden, alle raadsleden en ook alle mensen die op de tribune zitten en mensen die eventueel ook nog vanuit huis kijken. Ook de ambtelijke ondersteuning, die zitten nu nog op de bankjes hierachter, die gaan we straks in deel twee hier voorstellen. Ik ga nu eerst even de gasten noemen, die nu al aan tafel zitten. We hebben een online gast, dat is de heer, dan moet ik even goed kijken, de heer Blokker vanuit Almere, die gaat straks ook iets vertellen. We kunnen u goed zien. Ik weet niet of u ons ook goed kunt zien? In de zaal zit u recht achter mij, dus misschien voor uw beeld even goed om te weten. We hebben hier rechts van mij ook de heer Van Weezel van de gemeente Breda.

We hebben ook weer een paar bekenden zitten. We hebben de heer Platje weer vanuit de markt en naast hem zit de heer Stoel ook van de markt en daarnaast zit de heer Van Loon, die er de vorige keer ook waren. Dan stel ik nu ook maar meteen even voor, degene die naast onze griffier zit, dat is een trainee, en die loopt een half jaar mee op de griffie, dat is de heer Paans. En daar zijn we blij mee dat die zoveel belangstelling heeft voor de raad. Het is wel goed, gewoon even voor het verslag, dat we ons weer allemaal even voorstellen. En dan begin ik hier aan de linkerkant bij de griffier.

Mevrouw Vermeulen: Laurette Vermeulen, commissiegriffier.

De heer Paans: Leendert-Jan Paans, griffiemedewerker.

De heer Platje: Maurice Platje, vertegenwoordiger van de markt.

De heer Stoel: John Stoel, vertegenwoordiger van de markt.

De heer van Loon: Hans van Loon, ondernemer in Dordrecht.

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

De heer Damen: Leo Damen, Partij van de Arbeid.

De heer Bootsman: Nick Bootsman, GroenLinks.

De heer Kuhlmann: Alexander Kuhlmann, Dordtse VVD.

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

De heer Gorter: Wouter Gorter, Op ons Eiland.

De heer Hartmeijer: Raymond Hartmeijer, SP.

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

De heer Aarden: Tristan Aarden, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Dijkstra: Marjanne Dijkstra, Gewoon Dordt.

Mevrouw Striebeck: Bernadette Striebeck, VSP.

De heer Van der Spoel: Wouter van der Spoel, Fractie van de Spoel.

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

De heer Ayverdi: Emin Ayverdi, Denk.

Mevrouw Pichel: Ruby Pichel, Forum voor Democratie.

De heer Van Weezel: Jip van Weezel, projectleider duurzame mobiliteit bij de gemeente Breda.

De voorzitter: En volgens mij zitten er op de tweede rij ook nog raads- en commissieleden. Mijnheer Van Pelt, doet u ook mee? Ja.

De heer Van Pelt: Dirk van Pelt, Forum voor Democratie.

De voorzitter: Ben ik nog meer mensen ... Ja, daar nog iemand.

Mevrouw Van Engelen: Yara van Engelen, GroenLinks.

De heer Katif: Jacques Katif, Beter Voor Dordt. We hebben afgesproken dat hier geen twee mensen aan tafel kunnen zitten. Daarom heb ik mijn naam niet kunnen, niet willen zeggen. Maar goed, het is Jacques Katif, Beter Voor Dordt.

De voorzitter: Dan moet ik het toch even vragen, is het zo dat mevrouw Van Engelen of de heer Van Pelt aan deze tafel willen zitten? Want dan maakt mijnheer Katif daar plaats voor. En hier is ook nog een plaats. Nee? Dat is ook de tweede ... Ik ben zelf Franciske van Vugt, vanavond uw voorzitter van deze commissie. Even een toelichting op de reden waarom we hier zitten. Na de vorige commissievergadering bleef er een aantal vragen over. Die vorige commissievergadering was ook beeldvormend. We hebben daar ook insprekers gehad, deels dezelfde, maar er bleven nog veel vragen leven. Vooral om iets meer breder te kunnen oriënteren, is er vanavond dus opnieuw deze beeldvormende vergadering belegd. Er kunnen ook meer vragen en antwoorden aan de ambtelijke organisatie gesteld worden. Dat doen we straks in deel twee. Er zijn veel mensen aanwezig, dus we hopen ook dat we alle benodigde informatie om te kunnen komen tot een oordeel dan vanavond ook gedeeld kan worden. Ik zei al iets over de twee delen. In het eerste deel gaan we beginnen met de presentaties van de heer Van Weezel, die hier naast me zit en de heer Blokker die hier achter me zit. Ze zullen allebei iets vertellen over de ervaring in hun stad. En over de ingangsdatum van zero-emissie in hun stad. En na hun presentatie is het mogelijk om vragen te stellen. Verduidelijkende vragen waardoor je echt het even niet meer volgt, kunnen uiteraard tussendoor en dan probeer ik hier wel contact te houden met jullie. Daarnaast zetten we met elkaar het gesprek voort met de mensen die hier aan deze tafel zitten en behalve de heer Platje is deze keer ook de heer Stoel namens de markt aanwezig, die wilde ik nog even noemen en ook de heer Van Loon zal nog één minuut spreektijd toevoegen aan zijn vorige beurt. Verder moet ik u erop wijzen dat er vandaag nog stukken zijn toegevoegd en dat er eerder deze week ook al vragen en antwoorden zijn toegevoegd, met name de antwoorden op alle technische vragen die gesteld zijn. Dan wil ik heel graag nu de beurt overdragen aan de heer Van Weezel, die namens Breda een en ander gaat vertellen.

De heer Van Weezel: Goedenavond allemaal, kunnen jullie mij allemaal zo goed verstaan? Mooi zo. Er stond een presentatie klaar, als het goed is.

De voorzitter: Die komt eraan. Dat betekent dat de heer Blokker even wat kleiner wordt in het beeld.

De heer Van Weezel: Het ziet er heel Dordts uit voor Breda, we hebben een net iets andere huisstijl.

De voorzitter: Vanwege een technisch gebeuren draaien we het even om. Mijnheer Blokker, bent u er klaar voor? Dan mag u beginnen.

De heer Blokker: Goedenavond allemaal. Ik ben Iwan Blokker, projectleider voor de invoering van de zero-emissiezones in Almere.

De voorzitter: Mijnheer Blokker, nog heel even wachten, want dan proberen we het geluid even op orde te krijgen.

De heer Blokker: U hoort mij niet? Helemaal niet? Ik hoor u niet meer. Hoort u mij niet? Ik hoor niks. Ik weet niet of jullie mij horen, maar ik hoor jullie niet. Hallo, met Iwan. Heel fijn. Dat is ook een oplossing. Heel goed. Ja, ga ik doen. Dag allemaal, nogmaals, ik ben Iwan Blokker van de gemeente Almere. Ik ben daar projectleider voor de invoering van de zero-emissiezones. Ik heb jouw verhaal net gemist, Jip, dat vind ik jammer. Ik had het graag aangehoord hoe het in Breda gaat. Ik zag wel de presentatie voorbijkomen, dus alles wat te maken heeft met de doelen en het proces, dat lijkt ook heel erg op wat we doen in Almere. En dat is ook, omdat we met alle steden die zero-emissiezone invoeren of hebben ingevoerd en ook nauw samenwerken. Wat ik heb voorbereid, is dan ook meer de oorspronkelijke vraag die mij is gesteld, is hoe is het proces van de ingangsdatum tot stand gekomen in Almere? In Almere hebben we overigens drie zero-emissiezones per 1 januari 2028. De meeste steden doen één zero-emissiezone, maar Almere drie, net als Nijmegen overigens. En wij ... En dan neem ik u even door de totstandkoming van het college besluit ... Hoort u mij? Oké, ik wacht even. Even kijken, hoort u mij zo? Dan moet ik het even op de luidspreker zetten. Het is heel gek, want ik hoor mezelf terug, omdat ik u moet verstaan natuurlijk. Maar goed, dan zet ik mezelf even wat zachter. Terug naar het proces van de totstandkoming. Dus wij in Almere, het college in Almere vond het belangrijk om het klimaatakkoord op te volgen. Volgens mij heeft Jip dat ook net verteld. Daarin werd opgeroepen voor de dertig tot veertig grootste gemeenten van Nederland om een zero-emissie zone in te voeren, daar hoort Almere ook zeker bij. In 2019 heeft Almere de Green Deal ZES afgesloten, in 2020 het Schone Lucht Akkoord ondertekend. En in een groeiende stad als Almere, die bestaat, we bestaan nog maar vijftig jaar en we groeien nog steeds hard, wordt er nog steeds heel veel gebouwd en gegroeid en wordt schone lucht extra belangrijk gevonden. In 2020 is er met de provincie Flevoland en met Lelystad onderzoek naar gedaan van, hoe kunnen we de logistiek verduurzamen en verbeteren? Dat heeft men dan ... De conclusies zijn slimme logistiek en schone logistiek. En bij die laatste, daar hoort de zero-emissiezone natuurlijk heel erg bij. In 2022 heeft het college een brief gestuurd aan de gemeenteraad van, wij gaan een onderzoek doen naar zero-emissiezones. En in juli 2023 is er een schouw gedaan langs de drie centra, die inmiddels zijn aangewezen als zero-emissiezone, Almere-Stad, Almere-Haven en Almere-Buiten, met lokale ondernemers, met de wethouder, met externe adviseurs, met Transport en Logistiek Nederland en vertegenwoordigde bedrijfsleven. En toen heeft het college eind november 2023 het principebesluit genomen tot invoering van de zone. En omdat we met zijn allen hebben afgesproken dat als je een besluit neemt als college, we vier jaar de tijd nemen om ondernemers de tijd te geven om zich voor te bereiden op de zero-emissiezones, dan gaat de zone in per 1 januari 2028. Dat is in een notendop mijn verhaal. Het is niet ... Dus we ... In een mail stond ook, is het bij ons uitgesteld? Er is bij ons geen sprake geweest van uitstel. Dit is het proces zoals het gegaan is en er zijn geen redenen om het ... Succes verder dan. Heel fijn.

De voorzitter: De wethouder neemt ook nog plaats aan tafel. Beste raads- en commissieleden, we gaan verder met deel twee en ik stel even aan u voor een viertal nieuwe aan tafel zitters. Dat is om te beginnen de heer Salet als strategisch beleidsadviseur, dan hebben we de heer Heinen, die zit daarnaast, senior beleidsadviseur. Dan daarnaast zit de heer Schellingerhoud en dat is de logistiek makelaar en daarnaast zit de heer Lubberding en ik heb begrepen dat hij de opsteller is van het rapport wat vandaag is toegevoegd als expert van zero-emissie ...

De heer Lubberding: Ik ben wel één van de adviseurs betrokken bij het landelijke ondersteuningsprogramma voor de zero-emissie zones, maar niet de opsteller van dit Haskoning rapport. Wel dezelfde voornaam.

De voorzitter: Maar u bent wel de expert op dit gebied hier aan tafel vanavond. Dan houden we het daar gewoon op. En hiernaast met de heer Van der Linden, onze wethouder. En op de tribune zitten nog meer ambtelijke ondersteuning zelfs. Dus we gaan echt wel uitkomen vanavond. We beginnen met een presentatie van de heer Heinen en Salet, heb ik begrepen. Dus ik hoop dat de apparatuur ons gewoon ondersteunend is deze keer.

De heer Salet: Dank, voorzitter. Mijn naam is Jeroen Salet, zoals al gezegd. Wij hebben een korte presentatie, waarbij ik in eerste instantie inga op het eerste agendapunt, de uitdagingen rondom schone lucht. Dan ga ik eerst inzoomen op het effectrapport voor de zero-emissiezone en dan ook een korte toelichting voor luchtkwaliteit in het stuk breder bezien, in een breder perspectief. Daarna geef ik het woord over aan mijn collega Janno voor het stuk over de impact en de vragen. Als het goed is, hebben jullie het rapport ontvangen. Het kwam wat later, excuses daarvoor. In dit rapport staat vrij beknopt en concreet beschreven wat de effecten zijn van deze maatregel. In de tabel die daarbij staat gegeven, daar is duidelijk weergegeven dat ... Even kijken of er een pointer bij zit. Dit is de uitstoot van het wegverkeer, dus een totale uitstoot wat in de zero-emissiezone plaatsvindt. Wanneer je dat dan vervolgens in 2030 gaat beschouwen met de doorvoer van de maatregel, dan zit daar een significante reductie op de CO2 van 21 procent, de NO2 emissie van 55 procent, de NOx gaat omlaag, dus eigenlijk de verzameling van NO en NO2, de stikstofemissies. Fijnstof is maar een hele beperkte reductie en dat zal ik ook heel kort toelichten. Fijnstof, dat ontstaat namelijk zowel vanuit de verbrandingsmotor, de zogenoemde PM10, vanuit de omzetting van NO, NO2 naar PM2,5, dus ultrafijnstof. Daarnaast zie je dus dat ook fijnstof ontstaat bij het remmen en de slijtage van de banden. Dat staat hier onder op dat plaatje weergegeven. Wanneer je vervolgens van de verbrandingsmotor naar een elektrische auto gaat, dan zal natuurlijk de emissie van de verbrandingsmotor verdwijnen. Maar de emissie van het fijnstof, dat blijft bestaan, al is het wel zo dat het een klein deel afneemt, omdat het remmen van elektrische voertuigen ook door regeneratie plaatsvindt op de elektromotor, dus de terugwinning van stroom naar de accu. Dus dat kort over de effecten van de maatregel in het zero-emissie gebied. De volgende sheet. De vorige keer werd er een vraag gesteld en overigens een hele terechte vraag van, als Nederland dan voldoen wij toch met de uitstoot aan het emissieplafond? Ja, dat klopt. Als Nederland in het geheel, over het hele jaar genomen. Maar als je dan specifiek op de kaart van Nederland inzoomt en die heb ik in het midden hier neergezet, dan zie je dus dat dat niet helemaal evenredig verdeeld is over Nederland.

En wat dan opvalt is dat vooral rondom de rijkswegen, de emissies van, ik heb hier NO₂ geselecteerd, toch wel duidelijk opvalt bij ons, wij in Dordrecht en in Zuid-Holland in het geheel, dat dan de uitstoot van stikstof toch significant hoger is dan in het noorden van Nederland. Als ik dan vervolgens inzoom op het kaartje van Dordrecht, zoals jullie die rechts onderin kunnen zien, dan zien jullie ook dat er inderdaad een significante emissie zit rondom de rijksinfra en de kaart is niet heel duidelijk, maar ook rondom de wegen die vanaf de rijksinfra Dordrecht ingaan. Wij hebben ook een nieuwe opgave en dat is namelijk een nieuwe Europese grenswaarde en die nieuwe Europese grenswaarde, die moeten wij als Nederland in 2027 implementeren en in 2030 moeten wij aan die grenswaardes voldoen. Dat is wat anders dan dus het emissieplafond waar we op landelijk niveau aan moeten voldoen en dus aan voldoen, maar dat gaat veel meer over het lokale niveau, dus puur de luchtkwaliteit voor de gezondheid hier in de stad. Daar hebben wij nog samen met het Rijk en de provincies een opgave in te gaan. Voor een heel groot deel voldoet Dordrecht aan deze grenswaarde, maar er zijn plekken waar nog sprake is van een overschrijding.

En zoals de collega vanuit Breda al aangaf, zo'n maatregel, zo'n zero-emissiezone, het stopt niet, het voertuig rijdt natuurlijk ook gewoon de hele route hiernaartoe, dus ook daarin neemt de totale uitstoot af. Het voldoen aan die grenswaarde ligt binnen handbereik. Maar we moeten hier wel als stad ons steentje nog extra aan bijdragen. Zero-emissiezones is één van de maatregelen die daartoe bijdraagt. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Alleen even voor ... Dat is één presentatie, dus die ... Dus spaar de vragen heel even op en dan gaan we nu eerst naar de heer Heinen.

De heer Heinen: Dank, voorzitter. Nogmaals, Janno Heinen, ik ben beleidsadviseur voor de gemeente Dordrecht en ik wil jullie vooral meenemen in het proces dat is doorlopen en nog te doorlopen is, zowel landelijk als hier in Dordrecht. En verder is de presentatie met name gebaseerd op de vragen, die ook aan de voorkant gesteld zijn en de vorige keer. Ik hoop dat we daarmee de meesten kunnen beantwoorden. Een aantal zijn er nog bijgekomen, maar daar kunnen we, denk ik, straks nog tijd voor krijgen. Overigens, de presentatie van Breda zal ik grotendeels gaan herhalen, want ook Dordrecht heeft eigenlijk datzelfde proces doorlopen. Mag die naar de volgende ... O, excuus.

De voorzitter: Dat mag u zelf doen.

De heer Heinen: We hebben het over een proces wat zowel landelijk is doorlopen als lokaal. Landelijk loopt het al terug tot 2014, maar eigenlijk 2019 en 2020 zijn daar echt de eerste stappen die relevant zijn, Schone Lucht Akkoord in 2019, het klimaatakkoord, waar voor het eerst echt genoemd wordt dat er ZE-zones moeten komen in dertig tot veertig middelgrote steden. Een jaar of twee jaar later is er een uitvoeringsagenda stadslogistiek ondertekend, ook door Dordrecht. Daarbij zijn ondernemersverenigingen nadrukkelijk betrokken en in '25 is die vernieuwd naar echt een uitvoeringsagenda zero-emissiezones. Voor Dordrecht begint het met name in november '21 en uiteraard in de maanden daarvoor in de voorbereiding bij het raadsbesluit over de invoering in Dordrecht. En in september '25, waar we dus nu zitten, de beslissing over daadwerkelijke invoeringsdatum en daar komt uiteraard ook nog een verkeersbesluit bij kijken. Zoals dat ook in alle andere steden zo is geweest en zo zal zijn, om daar ook consequent te zijn over alle gemeenten heen.

De basis is die uitvoeringsagenda geweest, het convenant daarop en die is samen met het bedrijfsleven ook tot stand gekomen. Daar is onder andere aangegeven van, dan ga ik een aankondigingstermijn aan van vier jaar, dus als je aangeeft als gemeente, we gaan invoeren, dan mag je pas vier jaar later daadwerkelijk invoeren. Er is gesproken over uniformiteit, zoals ook net al werd gezegd door Breda. En dat er een overgangsregeling komt tot 2030, richting steeds schoner vervoer. Dan hebben we een slide opgenomen over de ontheffingen. Je hebt eigenlijk op dit moment drie smaken als het gaat over uitzonderingen op de standaard, je moet een ZE-voertuig hebben. Dan hebben we het over ontheffingen, vrijstellingen en een overgangsregeling. En de ontheffingen, zoals ook al eerder benoemd, zitten grotendeels bij het landelijk loket en waar ook Dordrecht op aangesloten is, of in ieder geval daar hebben we de intentie toe. Daarmee heb je met één ontheffing toegang tot alle zero-emissiezones in Nederland. En nieuw is ook dat vanaf 1 januari '26 dat ook geldt voor bedrijfseconomische omstandigheden en netcongestie. Eerst was dat een gemeentelijke aangelegenheid en nu is gezegd dat dat ook naar het landelijk loket gaat, ook om daar uniformiteit te waarborgen. Dan hebben we nog maatwerk als gemeente en dat is onder andere een hardheidsclausule, waarbij altijd afgeweken kan worden van de landelijke regels. En daaronder is gewoon een plaatje eigenlijk van de website van de RDW waarin je kan zien, wat voor ontheffingen zijn er, die is redelijk eenvoudig, volgens mij, ingericht. En er is echt een verschil in geldigheidsduur van ontheffingen, dus die looptijd is ook verschillend, want het hangt gewoon af van wat voor voertuig je hebt en de aanvragen vinden dus plaats op basis van kenteken, dat is ook nog wel belangrijk om te noemen. Dus het gaat echt over de voertuigen, daar is een ontheffing op of een vrijstelling en niet op een bedrijf of ondernemer. Dan kort nog deze, ik denk bij de meesten inmiddels wel bekend, dit zijn de overgangsregelingen. Voor Dordrecht is hij uiteraard iets anders qua startpunt, omdat wij de ZE-zone wat later invoeren dan hier op deze slide staat. Dan hebben we nog vrijstellingen. Het plaatje rechts laat zien, welke wagens, dus nogmaals voertuigen op dit moment sowieso een vrijstelling gaan krijgen. Daarnaast zijn er ook nog hulpdiensten, die zijn landelijk vrijgesteld. Afvaldiensten, daar was ook een vraag over, die zijn niet vrijgesteld, die moeten gewoon voldoen aan de wetgeving, zoals die er komt en ligt. En deels is dat natuurlijk ook, omdat je als gemeente verantwoordelijk bent voor je afvaldiensten, dus dan moet je ook het goede voorbeeld geven. Maar ook daar, mochten er voertuigen zijn die dus niet kunnen voldoen aan en dan kom je dus in die verschillende ontheffingen, kunnen uiteraard ook afvaldiensten een ontheffing krijgen, als dat betekent dat er een voertuig gewoon niet beschikbaar is of om andere redenen. Deze slide heeft u eigenlijk ook al gezien. Dit zijn alle gemeenten die op dit moment hebben aangegeven te gaan invoeren op verschillende momenten, we hebben even rood omcirkeld de steden in Zuid-Holland en Breda, aangezien dat ook relatief dichtbij is, om even te laten zien, steden om ons heen zijn ook deze stap aan het zetten. En daarnaast zijn er nog tien gemeenten, die inmiddels wel het besluit hebben genomen, inclusief Schiphol. Een beperkt aantal steden heeft eerder gekozen voor uitstel, zoals in de beantwoording stond, met name door de landelijke twijfel die werd gezaaid richting de afgelopen verkiezingen. Inmiddels ligt er een nieuwe uitvoeringsagenda die ook ondertekend is door die twijfel-gemeenten, om het zo maar even te noemen en die hebben nu ook de invoering bevestigd. En het feit dat zij nu echt veel later zijn, is omdat je die overgangsperiode hebt. Dus als jij pas in '25 vervolgens zegt, we gaan invoeren, dan mag je überhaupt pas in '29 daadwerkelijk die zone in gaan voeren. Dan hebben we nog een stukje over de impact ondernemers.

Er is ... Er zijn verschillende steden die een maatschappelijk kosten-batenanalyse hebben uitgevoerd en die laten zien eigenlijk dat de maatschappelijke baten, zoals schonere lucht, mindere gezondheidsklachten, minder hinder, ruimschoots opwegen tegen de kosten van transitie naar schoner vervoer. De milieuwinst staat positief in verhouding tot de impact op ondernemers. En nogmaals, belangrijk om op te merken, veel Dordtse ondernemers hebben al te maken met ZE-zones om ons heen, dus ook daarom zullen zij nu al zero-emissie moeten gaan rijden. En er komt nog een landelijke studie die voor elke gemeente deze kosten-batenanalyse gaat opstellen. Dan hebben we nog de communicatie. We hebben natuurlijk de afgelopen jaren al heel wat gecommuniceerd richting de stad. Wat we zien, is dat grotere bedrijven eigenlijk al vanaf het begin vrij goed op de hoogte zijn en ook al geanticipeerd hebben op deze stap. Kleinere ondernemers, zoals dat met wel meer onderwerpen is, ervaren niet altijd dat ze even goed bereikt zijn, ondanks dat je toch uitgebreide lokale en landelijke communicatiecampagnes voert. De invoering van dat hij in 1 juli '26 zou zijn in Dordt, biedt ons wel de kans om de komende driekwart jaar nog uitvoerig te communiceren richting onze ondernemers, via onder andere fysieke bijeenkomsten, extra brieven et cetera. Samen met de lokale aanpak zouden dat voldoende instrumenten moeten zijn om ondernemers goed te informeren. En aangezien er ook behoorlijk wat vragen waren over de markt, hebben we daar ook nog wat over opgenomen.

Het staat buiten kijf dat de markt belangrijk is voor de gemeente Dordrecht. Veruit de meeste gemeenten doen geen expliciete uitzondering voor de ambulante handel. Deze raad heeft wel vorig jaar een beslissing genomen om een verordening van twintig jaar, als ik het goed zeg, te doen om mede als reden de invoering van ZE-zone en de overgang op schone voertuigen. Het lastige is dat het een aparte ontheffing voor marktondernemers, is gewoon lastig ten opzichte van andere ondernemers uit te leggen. Volgens mij is dat eerder ook wel, een paar jaar geleden, in een raadsessie ook wel eens naar voren gekomen. Op dit moment kennen bestelwagens ruim voldoende betaalbare alternatieven. Let op, het gaat wel over nieuwe wagens. Er is inmiddels een tweedehandsmarkt, die is nog niet heel erg op niveau, maar de verwachting is dat dat wel gaat komen. Specifieke vrachtwagens, zoals bakwagencombinaties, die ook marktkooplieden hebben, daar is de kans best wel groot dat dat gewoon leidt tot een ontheffing. Voor bestelbussen zal dat niet zo zijn. Dan heb je dus nog bedrijfseconomische omstandigheden en de hardheidsclausule, die zijn altijd nog mogelijk. De basis, wat ons betreft en dat is ook vanuit Breda zo aangegeven, laten we vooral kijken naar de voertuigen en wat voor mogelijkheden zijn er op voertuigniveau met de marktondernemers. Pas dan kan je eigenlijk goed kijken wat dat voor impact gaat hebben en wat er mogelijk is. Er werd gezegd, alternatieve tijdelijke overstap naar Euro 6, dat is wel een, wat eerder al gezegd is, economisch gezien niet echt een hele logische overstap, dat is meer een laatste maatregel die je zou kunnen nemen als je niet meteen naar een schoon voertuig wil overgaan. Dat zou ik zelf niet doen, maar die overstap is wel mogelijk. Dat is meer, denk ik, dat die daarom zo benoemd is. Dat was hem vanuit onze kant.

De voorzitter: Hartelijk dank, even voordat we naar de vragen gaan, ik zie er al heel veel, zou ik nog even iets meegeven aan u. De mensen die hier zitten, nemen waar vanavond. Dus dat betekent dat ze misschien niet op precies alle vragen het antwoord hebben, maar dan wordt die in elk geval in de komende weken beantwoord. Dus alles wordt zorgvuldig genoteerd.

Maar ik ben al wel blij met heel veel beantwoorde vragen in de presentatie, want ik hoorde heel veel dingen terugkomen die de vorige keer aan de orde werden gesteld. Dan waren daarnet al, de heer Gorter was weer de eerste. U mag als eerste, dan heel dat rijtje heeft vragen, dus ik ga daarna de beurt. Probeer het in één vraag te stellen.

De heer Gorter: Ik heb er twee. De eerste is dat ik bij de vorige vergadering gevraagd heb, wat toegezegd is, dat er ook een rapport zou komen over trillingen van onze stad. Die heb ik niet gezien. En de tweede vraag die ik heb, is bij de eerste gedeelte van de presentatie, in hoeverre is daar de scheepvaart meegenomen?

De voorzitter: Ik denk dat dat voor de heer Heinen een vraag is, die tweede?

De heer Heinen: De eerste vooral. Wat betreft trillingen, kan ik geen uitspraak over doen. Ik heb de beantwoording hiervan en de vraag die destijds gesteld is, is niet genoteerd, begreep ik. Dus daar moeten we op een later moment nog op terugkomen. Excuus.

De voorzitter: Het is nu wel genoteerd. Het rapport over de trillingen en dan gaan we naar de andere vraag over de scheepvaart of dat is meegenomen. Die is dan voor de heer Salet.

De heer Salet: Scheepvaart is niet meegenomen in dit onderzoek. Dit onderzoek is echt gericht op het verkeer binnen de zero-emissiezone. Dus puur het wegverkeer, 100 procent afgezet tegen 2030 met invoering van de maatregel. Scheepvaart zit daar dus niet in.

De heer Gorter: Mag ik een vervolgvraag stellen?

De voorzitter: U mag een kleine vervolgvraag ... Ja, natuurlijk, die komt altijd.

De heer Gorter: Dank u wel. Is er überhaupt een rapport beschikbaar, wat iets zegt over de scheepvaart rondom het eiland van Dordrecht en de emissie-uitstoot?

De heer Salet: Ik durf niet met zekerheid te zeggen dat dat in een rapport vorm is, maar volgens mij zijn deze gegevens wel bekend, hoe de opbouw van de verschillende emissie-bronnen is.

De voorzitter: Ik heb ze ook ooit zien langskomen, dus we schrijven het op, dat er even naar gezocht wordt. We gaan naar de heer Van den Berg van het CDA.

De heer Van den Berg: Ik durf bijna niet, maar ik heb drie vragen. Ik had een vraag aan de heer Salet, die noemde inderdaad een bepaalde norm waar we in Dordrecht bijna aan voldeden. Op sommige plekken overschreden we de norm. Ik was eigenlijk zo benieuwd, welke plekken zijn dat? Is dat dan met name de binnenstad of zijn dat andere gebieden? En dan heb ik twee vragen aan de heer Heinen. Er wordt gesproken over die ontheffing wordt toegekend aan het kenteken. Maar hoe verhoudt zich dat tot een ontheffing wegens bedrijfseconomische redenen? Want als je die auto dan verkoopt, dan staat die ontheffing op dat kenteken, het bedrijf die dat overneemt hoeft niet dezelfde economische structuur te hebben.

En daarnaast over die communicatie, ik was net even getriggerd door de presentatie van de heer uit Breda, in Tilburg zijn in de eerste twee maanden 1900 boetes uitgedeeld, terwijl ze daarvoor een half jaar waarschuwingen hebben uitgedeeld en een communicatietraject hadden lopen. Den Bosch is per 1 september volgens mij begonnen met het waarschuwen en binnen de eerste 2 weken 900 waarschuwingen uitgedeeld. Hoe trekken wij daar lering uit richting onze ondernemers?

De voorzitter: Drie vragen over welke norm, over de ontheffing op kenteken en over de communicatie en u bent wel een beetje sneaky door meteen drie te stellen. Maar het is aan jullie, aan u.

De heer Salet: Dank, voorzitter. Op de eerste vraag, dat gaat over de nieuwe Europese grenswaarden die nu zijn gesteld voor NO₂, maar ook voor fijnstof. De NO₂ is voor ons voor ons eiland echt relevant en dan zie je ook dat er rondom de rijkswegen, waar veel verkeer over plaatsvindt, dat daar verschillende punten zijn waar sprake is van net wel, net niet of toch wel een stukje eroverheen. Dan zie je verder dat de op- en de afritten, dus daar waar het verkeer zich ophoudt en een stuk de stad in gaat, dat daar ook een aantal punten zijn die voor ons kritisch zijn, dus daar waar wij winst kunnen halen, dus reductie kunnen doorvoeren, ook al lijkt het relatief weinig, het is al snel een grote plus voor die punten.

De heer Van den Berg: U bedoelt dat door de zero-emissie we ook winst behalen op die toegangswegen of op- en afritten?

De voorzitter: Dan de ontheffing op kenteken.

De heer Heinen: Die vraag leg ik graag weg bij de logistiek makelaar.

De heer Schellingerhooft: De ontheffing wordt op kenteken gezet en als er een ontheffing wordt verleend op bedrijfseconomische omstandigheden, dan komt deze te vervallen, op het moment dat het voertuig wordt verkocht. Daar wordt ook een melding van gemaakt en die komt dan te vervallen. En dat geldt in principe voor alle ontheffingen die precies op dat kenteken staan.

De voorzitter: En dan nog de communicatie.

De heer Heinen: Volgens mij ging het over de ... Hoe we kunnen leren van ... Volgens mij moeten we daar vooral van leren en wat dat betreft, die rapporten komen nu binnen, omdat we inderdaad ... Nu lopen eigenlijk een paar van die halfjaarlijkse waarschuwingsperiodes af, dat geeft ons nu de tijd om daar met bijvoorbeeld die gemeente over in gesprek te gaan van hoe kunnen we dat voorkomen in Dordrecht?

De voorzitter: Dank u wel, gaan we naar de heer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u wel, voorzitter. Twee vragen, in de eerste plaats over de mogelijkheden voor het laden. We weten die vijftig marktkoopliden, stel nou die boeren, dat hoop ik natuurlijk van harte, hartstikke goed misschien winnen ze allemaal collectief ook wel de loterij, ze bedenken, we gaan allemaal, we doen de wethouder en plezier, vanaf 1 juli 2026 alle vijftig, hop met grote elektrische wagens. Dat moeten ze natuurlijk ergens kunnen opladen worden. We hoorden net vanuit Breda, het is natuurlijk heel belangrijk dat je dat al ruim vooraf dan hebt bedacht waar dat kan.

Wij zitten nu op dit punt, dus mijn vraag is, als zij allemaal komen op 1 juli 2026, waar kunnen ze gaan, waar kunnen al die vijftig grote en kleine wagens gaan laden? Dat is de eerste vraag. Dan de tweede vraag, die gaat een beetje in het verlengde van de vraag over de scheepvaart. Ik begreep, het is net al toegezegd dat daar de gegevens ook over komen. Mijn vraag is of dat ook zo geleverd kan worden, dat we dat goed kunnen vergelijken met het staatje in de presentatie op pagina 3, waar we zagen van, wat het de vermindering wordt. En even om het een beetje beeldend te maken, stel dat de vermindering die we met die zero-emissiezone voor de bestelwagens en vrachtauto's, als dat het windje van een muis is en als de scheepvaart, laten we zeggen een olifant is, dan is dat natuurlijk goed om even tegenover elkaar te zetten van, wat de winst is op het ene punt en hoe zich dat verhoudt ten opzichte van de uitstoot die er gewoon blijft. Misschien is het veel minder extreem dan ik het nu schets, maar dat lijkt me goed om te zien. Dus de tweede vraag is of u dat een beetje op die manier, met ook van die staafjes, dat we dat heel makkelijk kunnen zien, kunt aanleveren. En de eerste vraag ging over de mogelijkheden voor het laden.

De voorzitter: Ze worden beiden opgepakt, eerst over het laden.

De heer Heinen: Ten eerste, de info die ik door heb gekregen van mijn collega's die veel contact hadden met de markt. Die geven aan dat de hypothetische situatie van in één keer 50 vrachtwagens, is niet aan de orde, want het gaat om 20 vrachtwagens en 28 bestelbussen.

Daarnaast zou het fantastisch zijn als iedereen nu ineens zegt, we gaan volledig elektrisch en volgens mij moeten we dan gaan kijken, hoe gaan we dat dan oplossen? Het college heeft aangegeven daar heel graag een laadplein voor te hebben, maar de vraag is of dat kan. Maar vanuit de gemeente zou dat natuurlijk, zouden we dat uiteraard toejuichen, maar gezien de overgangsregelingen kunnen de meeste marktkoopliden tot 1 januari 2029, als ik het goed zeg, in ieder geval de zone in. Dus de overgang van in één keer 50 vrachtwagens over, wat is het 8 maanden, dat zullen we niet gaan zien.

De voorzitter: U heeft een aanvullende vraag over het laden?

De heer Kuhlmann: Naar aanleiding van als ik het goed citeer, dan gaan we dan kijken hoe we dat oplossen. Ik kan me heel goed voorstellen dat wanneer je marktkoopman bent en overweegt om op een zeker moment zo'n wagen aan te schaffen, dat je zeker wil weten of je ook kunt laden, bijvoorbeeld op het marktterrein zelf of op de plek waar je parkeert. Is er niet net iets meer te leveren, want het komt al heel dichtbij nu. Gaan we dan kijken hoe we het oplossen?

De heer Heinen: Goede vraag. Ja en nogmaals, ik denk ... Uiteraard in de beantwoording is aangegeven dat er verschillende opties nu al zijn. En volgens mij was dat ook het verschil tussen de vraag van Forum, als ik het goed zeg en de Partij voor de Dieren. Deels ging dat over parkeren. Dat was sowieso een andere vraag. En de vraag van Forum ging echt over inderdaad, waar moet men dan laden? Het lastige is, we zitten inderdaad met netcongestie, volgens mij moeten we vooral gaan kijken, wat is er mogelijk wel in Dordrecht om te laden? Op dit moment zijn er al heel veel publieke laadpunten. Ik weet even niet uit mijn hoofd hoeveel het er zijn, maar die informatie is volgens mij zelfs internet publiek toegankelijk.

Dus ook daar kan je uiteraard gaan laden. Nogmaals langs de rijkswegen zien we die ontwikkeling ook steeds meer. Heel veel meer daarover kan ik nu niet zeggen.

De heer Kuhlmann: Rondom die netcongestie, dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: U bent wel handig, maar u mag.

De heer Kuhlmann: Is het op het moment dat ze allemaal ... Want met het capaciteit van het net, zoals we het nu hebben ... Stel dat ze allemaal zouden komen, elektrisch, kan het dan? Los van ... We gaan heel veel palen neerzetten, maar kan het net het überhaupt aan? Ik krijg signalen dat dat misschien niet zou kunnen.

De heer Heinen: Ik werk uiteraard niet voor de netbeheerder, dus ik vind dat lastig te beantwoorden. Wat ik wel weet, is dat de netcongestie op dit moment op grote aansluitingen zit. Nogmaals, dat is voor de echt zware elektrische trucks, gaat dat dus. We hebben net gehoord, dat geldt dus niet voor alle marktkoopliden. Mocht dat wel zo zijn, dan is er dus een ontheffing die specifiek gaat over netcongestieproblematiek. Dus als blijkt netcongestie is het probleem, dat ik niet over kan op een schoon voertuig, dan is er gewoon een ontheffing mogelijk.

De voorzitter: We gaan door naar de volgende vraag, die ging over de verhouding of het nog voldoende oplevert, terwijl misschien scheepvaart meer uitstoot heeft. Is die voor de heer Salet?

De heer Salet: De vraag is voldoende duidelijk of scheepvaart in brede zin, want daarin hebben wij geen bevoegdheid om daar een maatregel op voor te schrijven, afgezet tegen 2030 en het effect van de zero-emissiezone. Dat is de ... Ik ga voor u kijken, wat wij daarin kunnen aanleveren.

De heer Heinen: Misschien als toevoeging, omdat dit ook aansluit op het programma klimaatneutraal, waarin ook is gesproken over de binnenvaart en die inderdaad een relatief forse uitstoot heeft om Dordrecht heen vooral. Dat zit inderdaad in programma's vanuit het Rijk, waar uiteraard vanuit Dordrecht doen we daar heel erg in mee om te lobbyen van, laten we ook die binnenvaart verduurzamen, daar lopen programma's. Dus het is niet dat de binnenvaart niet die overstap hoeft te maken. Vanuit Dordrecht doen we zelf onder andere met Refit alliantie, wat misschien ook bekend is bij een aantal, het omkatten, om het zo maar te gebruiken, van oude schepen tot schonere schepen, wat meerdere voordelen heeft. Maar nogmaals, het is niet alleen dat de binnenvaart niks hoeft te doen, de lijn ... Er zijn meerdere programma's, maar de meeste zijn vanuit het Rijk.

De voorzitter: We gaan naar de heer Bootsman van GroenLinks.

De heer Bootsman: Dank, voorzitter. Ik heb ook twee kleine vraagjes, één over de markt. We hebben van de mensen van de markt gehoord dat zij vaak ook voertuigen gebruiken die nu misschien nog niet elektrisch te krijgen zijn, die grote kramen en dat soort dingen. Begrijp ik goed dat voor die mensen dan natuurlijk gewoon een ontheffing mogelijk is? En dan heb ik nog een vraag over busjes aangepast voor mensen met een handicap, die zag ik net op de sheet staan, maar daar zag ik naast staan voor één dag.

Dat snap ik niet zo goed, want helaas geldt het ook voor zelfrijders, mensen die zelf rijden met aanpassingen, dat die busjes helaas nog niet elektrisch te krijgen zijn met sommige aanpassingen, dus dat vandaar.

De heer Heinen: Antwoord op vraag één correct, antwoord op vraag twee geef ik even aan de logistiek makelaar.

De heer Schellingerhoud: Antwoord op vraag twee, op het moment dat een busje aangepast is, is het voor een handicap en is daar gewoon een ontheffing mogelijk.

De voorzitter: Dus dan gaat het om het voertuig. De heer Damen van de Partij voor de Arbeid.

De heer Damen: Dank u, voorzitter. Er wordt geconstateerd dat de kosten-batenanalyse positief is. Maar dat roept bij mij meteen de vraag op van, waarom praten we dan over zones, waarom passen we dan die hele zero-emissie regeling niet toe voor het hele eiland, want dan heb je nog veel meer een positief resultaat. Tweede opmerking, die daaruit voortvloeit is van, met name voor ondernemers met een oude auto met een lage omzet, die krijgen wel de kosten nu voor hun rekening, maar niet de baten. Voor de marktkoopliden hebben we een soort regeling getroffen, zodat zij kunnen investeren met het vooruitzicht dat zij lang kunnen beschikken over een standplaats. Voor de kleine ondernemers ontstaat er wel een serieus probleem. En ik zie niet hoe we dat probleem tackelen. Er kan een uitzondering gegeven worden voor bedrijfseconomische omstandigheden, maar dat komt bij het landelijk te liggen.

Nou ben ik redelijk wantrouwig ten opzichte van landelijke organisaties, gezien wat we allemaal in de kranten gelezen hebben de laatste tijd.

De voorzitter: Dus u vraagt hoe we dat hier in Dordt willen denken op te lossen?

De heer Damen: Ja, stellen we een soort consultant aan om die mensen te helpen op het moment dat ze landelijk niet een uitzondering krijgen?

De voorzitter: Ik zie dat er meerdere mensen iets over willen zeggen en we beginnen deze keer bij onze expert.

De heer Lubberding: Ik kan die wel beantwoorden, de ontheffingen die gelden voor bedrijfseconomische omstandigheden. Die vraag je wel via het RDW aan, maar die wordt uiteindelijk beoordeeld en gegeven of afgewezen via de gemeente. Dus daar heb je zelf als Dordrecht, heb je daar grip op.

De heer Schellingerhoud: Met als toevoeging dat ze landelijk gelden.

De heer Heinen: Wat betreft de zones, dat is denk ik een politieke vraag. Uiteraard kan ik wel delen dat een grotere zone betekent meer impact.

De voorzitter: Die lijkt me voor de hand liggend. De heer Gorter had weer ... Ik zet u nog even op de pauze stand. We gaan eerst naar mevrouw Pichel van Forum.

Mevrouw Pichel: Dank u wel, voorzitter. Het was sowieso mijn vraag, maar het gaat ook nog even door op de vraag die net is gesteld met betrekking tot de ontheffing. Want in de presentatie van de heer Heinen gaf die het ook al aan, wat zijn ontheffingsmogelijkheden? Ik had een vraag gesteld, een technische vraag gesteld en die vraag ging ook over de extra kosten en hoe dat doorberekend kan worden en of die effecten zijn berekend. En het antwoord daarop was dat sowieso en u gaf dat net ook in uw presentatie aan, dat de doorberekening van die kosten en de gemaakte investeringen, dat wij als raad al een oplossing hebben aangedragen, omdat wij de marktvergunning hebben vastgesteld op een looptijd van twintig jaar en dat was wegens de benodigde zero-emissie investeringen. Volgens mij is het zo dat we naar onze mening onnodig vergunningen hebben ingetrokken en daardoor eigenlijk via een amendement de duur van de nieuwe vergunningen hebben verlengd. Dus dat is wel wat anders en dat heeft ook mee te maken gewoon met de investeringen die ondernemers al hebben gedaan. En het aanvullende antwoord wat ik hier op deze vraag heb gekregen, is dat omdat er dus al een looptijd is van twintig jaar, dat het aanvullend verstrekken van een ontheffing tot bijvoorbeeld 2035 voor Dordrecht dubbelop zou zijn en een ongelijk speelveld zou creëren. Dus daarmee zegt deze beantwoording eigenlijk dat een ontheffing eigenlijk niet meer van toepassing is in Dordrecht.

De voorzitter: Dus even heel kort samengevat, is er nog een ontheffing nodig, terwijl het hier al een langere looptijd voor de vergunning is?

Mevrouw Pichel: Ja en überhaupt de vraag of dat dat de reden is voor die langere vergunning, want dat zie ik toch eigenlijk wel anders hoe wij dat toen als raad hebben besloten.

De heer Heinen: Als ik het goed begrijp ... Volgens mij zijn er twee verschillende ... In ieder geval twee verschillende onderdelen inderdaad. Ik ben niet van de markt, dus dan vind ik het lastig om te zeggen ook wat betreft de marktverordening. Wat ik wel weet, is volgens mij dat er in de stukken destijds wel een citaat in ieder geval is, waarin ook staat, mede vanwege de te komen ZE-zone maken we het naar twintig jaar. Dat is wat ik weet in ieder geval. Wat betreft de ontheffing voor 2035, het gaat hier denk ik met name om een ontheffing vanuit de gemeente Dordrecht. Dus dat we een aparte ontheffing voor de markt zouden invoeren vanuit de gemeente. Dus de landelijke ontheffingen blijven sowieso gelden. De vraag hier is nu, komt er een aparte ontheffing voor de markt, waarvoor werd gepleit. En dat zou wat dat betreft, dubbelop zijn ten opzichte van bestaande detailhandel die hier zit, die dus niet die extra tijd krijgt of ruimte en dan is die extra marktvergunning of die verlenging daarvan daar ook nog bovenop. Dat is denk ik waarom we gezegd hebben, het is dubbelop. Of het woord dubbelop precies klopt, vind ik lastig te beantwoorden.

De voorzitter: Het wordt dan bijna semantisch, maar met dubbelop bedoelt u in dit geval dat ze een dubbel voordeel hebben ten opzichte van andere ondernemers, in plaats van dat het ene het andere overbodig maakt?

De heer Heinen: Ja.

Mevrouw Pichel: Aanvullende vraag, voorzitter?

De voorzitter: Ja, dat is goed.

Mevrouw Pichel: Maar begrijp ik het dan goed dat onze marktondernemers, omdat ze nu een marktvergunning hebben van twintig jaar niet hoeven te rekenen op het verstrekken van die ontheffing, zoals ik dat zie in de beantwoording van de schriftelijke vragen?

De heer Heinen: Zij kunnen nog steeds gebruik ... Sorry, zij kunnen nog steeds gebruikmaken van landelijke ontheffingen en ook van een hardheidsclausule, waar wij als Dordrecht overgaan. Dat staat los van de marktverordening. Marktverordening is alleen, geeft alleen aan volgens mij en als ik het goed zeg, maar dan moet ik gecorrigeerd worden, die is verlengd van x aantal jaar naar twintig jaar, zodat je meer zekerheid hebt voor een langere periode om een investering te doen richting een schoon voertuig, maar dat staat los van het hele ontheffingen verhaal.

De voorzitter: Ik denk dat we deze vraag ook nog even op schrift gaan stellen en gewoon even meegeven zodat we het allemaal nog rustig kunnen nalezen, want we snappen het ongeveer, maar niet precies, denk ik. Wat ik dat goed samen? Ja? Dus die komt gewoon nog even terug, zodat daar schriftelijk op gereageerd kan ... Nee, het ligt niet aan u, maar het ligt ook aan ons begripsvermogen. Zijn er aan deze kant van de tafel nog vragen? De heer Venderbos-Lambinon van de Partij voor de Dieren.

De heer Venderbos-Lambinon: Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een vraag. Ik had hem de eerste sessie al gevraagd, maar goed, die laat ik even daar. Wat mijn vraag eigenlijk is, er wordt bij ons antwoord gegeven dat over de parkeerplaats die hier voor het stadskantoor verdwijnt, er liggen opties op tafel en wordt gekeken naar specifieke wensen van de marktkoopliden.

Ik neem aan dat tegen de tijd dat het stadskantoor hier weg moet, daarna wel ergens een plek gevonden zal zijn, niet al te ver van waar de markt staat. Maar de heer Platje, die wint de Staatsloterij en die kan een elektrische vrachtwagen aanschaffen. En nu zie ik bij de beantwoording op de vraag van Forum voor Democratie, dat hij kan daar ergens in de stad en daar ergens in de stad ... Waar kan de heer Platje dan zo'n elektrische vrachtwagen kwijt? Ik denk niet op de plek waar nu gezocht wordt om die twintig auto's neer te zetten.

De voorzitter: Waar kunnen de marktondernemers hun auto kwijt op vrijdag en zaterdag?

De heer Heinen: Laat ik eerst zeggen ... Dit is een ... Ik ga hier wel buiten mijn expertise, dus ik vind het lastig. Maar als ik de vraag goed begrijp, in ieder geval mijn antwoord zou zijn, volgens mij gaat het om twee verschillen ... Als je parkeert, hoe je niet per se te laden, laat dat duidelijk zijn. Je hoeft alleen te laden als je stroom nodig hebt, omdat je batterij te laag opgeladen is. Je kan uiteraard ook al een stuk eerder gaan laden of later. Die parkeerplaats hoeft daar niet in te voorzien. Dat zou wel kunnen, maar dat laat ik aan de collega's die daar op dit moment mee over in gesprek zijn met de markt.

De voorzitter: Ik zet hem ook op de lijst van vragen die we even meenemen. Dan had de heer Gorter nog een vraag. U mag gewoon. Iedereen heeft een kans gehad inmiddels en ik zie nog wat meer. Zij komen ook ... Mijnheer Gorter.

We moeten wel even met elkaar bedenken, er staat officieel tot over tien minuten, maar het is wel levendig, volgens mij. Is het voor iemand bezwaarlijk als we eventueel er een kwartiertje aan vastplakken? Wel een beetje, zie ik, maar ook niet echt onwil. Dan kunnen we in elk geval de vragen rustig beantwoorden. Mijnheer Gorter, uw vragen moet u nu stellen.

De heer Gorter: Dank u wel, voorzitter. Ik werd even getriggerd door de heer Salet met betrekking tot de hotspots, de snelwegen. Nou kan ik me uit mijn periode in Zwijndrecht nog herinneren dat er serieuze plannen zijn geweest om een gedeelte van de A16 te overkappen, zeker dat deel wat de gemeente Zwijndrecht split. Zou dat een oplossing van het emissie probleem voor de gemeente Dordrecht zijn? Een gedeelte overkappen wat, zullen we maar zeggen, het meeste contact heeft waar mensen wonen? En wat voor effect heeft dat dan op al onze plannen die we daaromheen gaan verzinnen, die misschien dan niet zo vergaand meer nodig zouden zijn? Afgezien wat het kost, dat even buiten beschouwing laten.

De voorzitter: Het gaat richting politiek, maar probeert u het maar heel technisch te beantwoorden. Is zoiets mogelijk?

De heer Salet: Dus de tunnelmond, bedoelt u? Je ziet inderdaad dat bij de tunnelmond zowel aan Zwijndrechtse kant als Dordrechtse kant een hogere emissie is, het overkappen verplaatst het emissiepunt. Het overkappen verplaatst het emissiepunt.

De heer Gorter: Een tunnel kan je afzuigen.

De voorzitter: Maar ook die afzuiging blijft ergens, denk ik. De heer Van den Berg, CDA.

De heer Van den Berg: Ik was nog benieuwd, hoe zit het met de buitenlandse kentekens? Zijn die ... Worden die ook meegenomen in de handhaving of kunnen we daar niks mee?

De heer Schellingerhoud: Op dit moment zijn er, ik ben natuurlijk als logistiek makelaar ook actief in Rotterdam en op dit moment zijn er acties geweest van boa's om te kijken naar buitenlandse kentekens en daarop te handhaven. Daar komen nog vervolgplannen op om dat strakker ook te reguleren.

De voorzitter: Dan de heer Kuhlmann van de VVD.

De heer Kuhlmann: Dank u, voorzitter. Even een vraag over de hardheidsclausule, de afwijkingsbevoegdheid die er lokaal is, heb ik het correct dat dat echt een eigenstandige bevoegdheid is van de gemeente die naar eigen inzicht kan worden ingevuld en ook alleen maar betrekking heeft op onze emissiezone?

De heer Heinen: Ik kijk ondertussen naar links. Maar volgens mij is dat inderdaad hoe het werkt.

De voorzitter: Dan zie ik ook daarachter ... De heer Stoel had nog een vraag.

De heer Stoel: Voorzitter, in eerste instantie wilde ik even antwoord geven op het voorbeeld van dat wij onevenredig zouden bevoordeeld worden als wij een ontheffing zouden krijgen. Ik zal u zeggen, wij worden onevenredig benadeeld, want bevoordeeld zijn de mensen die de stad inrijden en die hun prijs door kunnen berekenen van een elektrisch voertuig aan de consument en wat ook gaat gebeuren, loodgieters, aannemers, dat soort dingen. Wij als kooplieden kunnen niet onze prijzen doorberekenen, die we extra moeten investeren in die elektrische voertuigen. Dan heb ik een vraag aan deze heren. Ik heb ... Ik zie dan dat er 21 procent uitstoot vermindert. Dan vraag ik aan u, hoeveel auto's gaan er per dag de stad in of per week de stad in? Kunt u dat mij zeggen?

De voorzitter: Ik sta deze vraag even toe. Het is natuurlijk wel vooral de bedoeling dat de raad hier de informatie krijgt om tot een oordeel te kunnen komen. Maar deze lijkt me daar relevant.

De heer Heinen: De eerste is volgens mij geen vraag ...

De voorzitter: Mijnheer Stoel, even uw microfoon uitzetten.

De heer Heinen: Nog een keer de tweede vraag, excuus.

De voorzitter: Hoeveel auto's komen de stad in ...

De heer Stoel: Hoeveel voertuigen de stad in komen ...

De heer Heinen: Komen weer terug. We hebben nu uiteraard camerasystemen voor het kernwinkelgebied. Dat is niet hetzelfde als de beoogde ZE-zone, maar we kunnen wel gegevens daarvan delen. Volgens mij staat er in de ... Ik dacht dat er in de effectenstudie wel iets staat over het aantal voertuigen, geloof ik, wat er ...

De heer Salet: Het onderzoek is gebaseerd op het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit, dat is een Rijksinstrument vanuit de wet- en regelgeving, op basis van die gegevens is dit onderzoek uitgevoerd. Daar zitten de brongegevens in voor dit onderzoek.

De voorzitter: Om hoeveel gaat auto's gaat dat dan?

De heer Salet: Die gegevens exact, die heb ik hier niet vermeld staan. Maar die gegevens zullen waarschijnlijk wel bekend zijn vanuit dat Centraal Instrument.

De heer Stoel: Bij benadering?

De voorzitter: Mijnheer Stoel, die zoeken we op, die gegevens, dat komt mee.

De heer Stoel: Maar de reden waarom ik dit vraag is dat als dat er 5.000 zijn en het zijn 50 markt wagens, is dat 1 procent van die 26, dus dan praten we over 0,2 procent de uitstoot die de marktkooplieden veroorzaken.

De voorzitter: Ik snap het belang van die vraag, maar die vraag nemen we mee, dus die wordt beantwoord. Die laat ik noteren, zo bedoel ik hem.

De heer Stoel: Ik heb nog veel meer vragen, maar ik denk dat dat teveel wordt.

De voorzitter: Dat denk ik op dit moment ook ...

De heer Stoel: Ik denk dat de kennis bij de mensen over de markt onvoldoende is om dit te kunnen beoordelen.

De voorzitter: U krijgt straks nog een minuutje spreektijd waar om gevraagd hebt. De microfoon gaat nu even uit. Zijn er hier nog vragen? De heer Venderbos-Lambinon had inderdaad als eerste nog een vraag van Partij voor de Dieren.

De heer Venderbos-Lambinon: Dank u, voorzitter. Ik heb nog een vraag over voertuigen met een buitenlands kenteken. Ik woon in de binnenstad en daar staat inderdaad een voertuig met een buitenlands kenteken. Die zou een uitzonderingspositie willen hebben, dus een verlenging, maar die staat niet bij het RDW geregistreerd. Hoe gaan we daarmee om?

De heer Lubbering: Ik kan daar wel een antwoord op geven. Ongeacht de nationaliteit van het voertuig, die zou moeten voldoen aan de regels van de zero-emissiezone. Dus of het Belgisch, Pools, Nederlands, dat doet er niet toe. Het is alleen de kwestie van handhaving, dat dat met de camera's, dat dat nu nog niet kan voor buitenlandse voertuigen en dat je dat steekproefsgewijs moet doen of met boa's. En de verwachting is wel dat het binnenkort in ieder geval wel met België geregeld is, want daar hebben we bilaterale verdragen om dat wel geautomatiseerd te doen, dus dat is dan in ieder geval voor die kanten opgelost.

De voorzitter: Mevrouw Pichel van Forum voor Democratie.

Mevrouw Pichel: Dank u wel, voorzitter. Eén van onze vragen, schriftelijke vragen van ons, was om de TSO-berekening voor elektrische voertuigen en een logisch antwoord is dat verschilt natuurlijk per type voertuig, maar wat hier ook wordt gesteld, is dat voor het afschrijven over het algemeen een termijn van vier jaar wordt gerekend. Waar is dat op gebaseerd? En hoe realistisch is die vier jaar voor ondernemers?

De voorzitter: Er wordt even gepuzzeld wie deze vraag gaat beantwoorden. Het wordt ...

De heer Lubbering: Ik kan wel wat zeggen over afschrijvingsperioden, die gehanteerd worden, die zijn inderdaad per type ondernemer, per type branche anders. Volgens mij stelt u de vraag in het kader van de marktkooplieden, als ik het goed heb geïnterpreteerd? Maar in het algemeen kunnen we wel zeggen dat het beleid en de landelijke overgangsregelingen die ook zijn bepaald, die zijn met input van het bedrijfsleven tot stand gekomen, waarbij er ook rekening is gehouden met de gebruikelijke afschrijvingsperioden. En dat is bijvoorbeeld voor vrachtwagens, werd er rekening gehouden met acht jaar, voor bestelwagens is dat waar vooral fiscaal een element is, is dat vijf jaar, dus dat wijkt iets af van de vier jaar die in de technische beantwoording van de stukken staat, dat is wat ik daarover kan zeggen.

De voorzitter: Is dat afdoende antwoord voor nu? Ik zie op dit moment even geen vragen. Dat is een mooie gelegenheid om de twee marktmensen kort de gelegenheid te geven om alsnog ... Want er is blijkbaar een misverstand geweest in wel niet inspreken om heel even gewoon hun verhaal te doen. En ik heb begrepen eerst de heer Platje?

Probeer het wel kort te houden, want u heeft het vorige keer ook gedaan, maar het verhaal komt, denk ik, wel binnen.

De heer Platje: Dank u wel, voorzitter. Dat is fijn om te horen dat het vooral binnenkomt. Nogmaals dank. Ik vind het fijn om te horen dat er heel veel commissie- en raadsleden toch ... Ik heb het gevoel dat ze in ieder geval wel met ons begaan zijn. Ik vind het fijn dat jullie zoveel vragen stellen ook daarover. Ik wil het echt kort houden, want ik heb al twee pleidooien gedaan, die allemaal nog terug te lezen zijn. Wij zitten hier niet voor niks te vechten en ik begrijp niet waarom er geen precedent voor de markt geschapen kan worden. Wij rijden vijf minuten op een dag die zone in, niet meer dan vijf minuten. Er komen iedere dag komen hier passagiersschepen voor de wal te liggen. Waarschijnlijk zal u zeggen van, die liggen wel aan de walstroom als die beschikbaar is, waarschijnlijk nog niet voor alle schepen. Maar ik heb gevaren, het manoeuvreren ...

De voorzitter: Mijnheer Platje, even een tip. Ik wil vragen om u vooral tot de raadsleden te richten, want op die mensen heeft u invloed.

De heer Platje: Maar dan zeg ik het dezelfde tegen de raadsleden. Dan wil ik dat nog een keer benadrukken. Zo'n schip is gewoon een uur bezig om te manoeuvreren, eerdad die al zijn spulletjes ... Als die aan de kabel komt, leggen ze de motor uit. We hebben nog steeds ... Het gaat nog steeds over vijf minuten. Er werd net ook gezegd, een afschrijving van acht jaar voor een nieuwe auto. Dat geldt voor marktkooplieden niet. Ik heb het al meermaals aangegeven, wij verdienen het niet met onze auto. Dat is een vervoersmiddel om van A naar B te komen. Dat is een heel ander rekenmodel.

Dan erbij, en dat is het laatste wat ik ga zeggen aan de raadsleden, we hebben hier ook bijvoorbeeld een rondvaartbedrijfje, hartstikke leuk, vooral niet blokkeren, die vaart met van die Riva boten door de stad heen met mensen. Maar die stoten in één rondje denk ik meer uit als dat wij met vijftig marktkooplieden op één dag doen, met die motoren van die Riva's. Absoluut niet verbieden, heel goed voor de stad, maar ik vind het jammer dat er niet gewoon nuchter gekeken wordt van, wat is de invloed van de marktkoopmensen in de zero-emissiezone? En daar wilde ik het eigenlijk bij laten. Dank u wel voor uw inzet en dank u wel voor uw aandacht.

De voorzitter: Hartelijk dank. En u geeft een duidelijke boodschap mee. Mijnheer Stoel, had ook nog een korte bijdrage?

De heer Stoel: Ik had een bijdrage om te vertellen wat de markt betekent voor de stad Dordrecht. En de marktkooplieden, dat is niet alleen een dagmarkt. Dat begint al bij de veiling. Mensen moeten naar de veiling, mensen moeten naar de visafslag, mensen moeten overal naartoe. Dan gaan ze vervolgens de volgende dag of die dag erop om 4.00 staan ze op, ze rijden een uur onderweg, ze zijn om 5.00 uur op de markt. De inrijdtijd is praktisch één minuut. Maurice zegt, vijf, dat is over vier dagen, dus dat is heen en terug. Dan gaan ze uitpakken. Dan om 8.00 uur krijg je de eerste klanten en de markt is dan heel belangrijk voor de sociale contacten. Want die klanten die gaan zeggen, is mijn vader al geweest, is mijn moeder al geweest? Dan hoor je verhalen van, mijn dochter heeft een kindje gehad, dan komt er een cadeautje. Alle culturen en geloven die kunnen op de markt ondernemen. Ik zal u een voorbeeld geven.

Er staat bij ons een Turkse groenteboer of een Marokkaanse groenteboer, Youssef, u kent hem waarschijnlijk allemaal. Daarnaast staat een Israëlische koopman. Die mensen staan gewoon naast elkaar. Dat is geen enkel probleem. Die koopman die is wel heel erg vooruitstrevend, die is Israëlische koopman, want het is de enige die op de fiets komt met een aanhanger. Wij hebben voor de mensen op de markt, die op de markt komen, hebben we ... Ik heb een terras, daar kunnen mensen gewoon gaan zitten, of je nou ... Welk geloof dat je ook aan loopt of je arm bent of rijk bent of je uit wil pakken of je wat wil kopen. Dat kan gewoon. Daar kan je gewoon gaan zitten. Wij hebben activiteiten voor alle culturen. We hebben een thuiskomactie in september. Als mensen terugkomen van hun vakantie in Marokko, in Turkije, dan hebben we baklava, we hebben oliebollen, we hebben een nieuwjaarsreceptie, noem het maar op, te gek voor woorden. Er komen op de markt tussen de 20.000 en de 30.000 in een goed weekend. Dan hebben we het over de vaste lasten, over de terugverdienkosten, de kosten, de vaste lasten van de koopman, schrik niet, liggen 2 procent hoger als de vaste lasten van een gevestigde ondernemer. En waarom is dat? Omdat wij een loods nodig hebben, omdat we een extra wagen nodig hebben, die we zelf moeten gebruiken, al dat soort dingen. We hebben een kraan nodig of een verkoopwagen nodig, we betalen aan de markt, betalen een bepaald marktgeld, dat betalen we voor puur een stukje grond, nul, niks meer, niks minder, puur een stukje grond waarop wij onze boterham moeten verdienen, daar hebben we niks voor. Dan moeten we daarnaast nog eens een keer voor onze eigen verwarming zorgen, toiletten, noem het maar op. Wij zijn twee keer de beste markt van Nederland geweest. Wij zijn uitgeroepen als enige markt in Nederland tot immaterieel erfgoed. De markt in Dordrecht bestaat, schrik niet, 852 jaar. Wij rijden 6 keer op. Wij beperken de infrastructuur. Als enige, denk ik, in Nederland voldoen wij aan alle veiligheidsnormen op de huidige locatie voor de markt. We hebben als er escalatie is tien mogelijkheden om de markt te verlaten.

Dus als Dordrecht verstandig is, dan geeft hij gewoon die ontheffing tot 2035. Dan gaan we geleidelijk aan over naar elektrisch, want het enige waar wij niet aan voldoen is de duurzaamheid. Dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank voor uw bijdrage. De microfoon mag dan weer uit, anders gaat het hier storen. Dat maakt helemaal niet uit. We gaan naar een afronding van deze vergadering en ik heb negen vragen genoteerd die nog meegaan. En ik hoop dat u even goed meeluistert of uw vraag er tussen zit. Of het hier om een principebesluit gaat of om een definitief besluit? Dan het verschil tussen de antwoorden om energie te tanken, tussen de vragen van Partij voor de Dieren en Forum, er is wel iets over gezegd, maar misschien goed om dat nog even toe te lichten. Dan een rapport over de scheepvaart, wat dat aan de uitstoot is. En dat koppel ik aan de vraag van de heer Kuhlmann over de verhouding van wat scheepvaart doet ten opzichte van de emissie van andere voertuigen. Dan hebben we het rapport van de trillingen, moest nog meekomen. Even kijken hoor. Dan, dat was uw vraag, mijnheer Kuhlmann, kan er een laadplein komen in de stad? Is dat een oplossing? Dan de vraag van mevrouw Pichel, hoe zit dat met die ontheffing van de markt en die andere dingen die we verleend hebben of dat elkaar kruist of dubbelop is enzovoort? Die vraag moeten we straks even met de griffier vaststellen, want die heb ik niet helemaal helder.

Mevrouw Pichel: Ik heb de beantwoording hier, die kan ik ook wel ...

De voorzitter: Dat komt straks even bij de griffier. Dan de vraag van de heer Venderbos-Lambinon, dat komt neer eigenlijk weer een beetje op hetzelfde, het onderscheid tussen parkeren en laden en waar moet het dan daadwerkelijk plaats gaan vinden, waar moeten die elektrische auto's parkeren? En de vraag van de heer Stoel. Uit de effectenstudie moeten we nog even de exacte getallen halen voor hoeveel auto's, bewegingen, over hoeveel hebben we het dan en hoe staat dat in verhouding tot de rest? Ben ik een vraag vergeten, mijnheer Van den Berg?

De heer Van den Berg: Ik had ook nog technische vragen gesteld en ik had wel bericht gekregen van de griffie dat ze wel waren doorgestuurd, maar ik ben bang dat ze mogelijk over het hoofd zijn gezien, maar ik zou er graag wel antwoord op ontvangen.

De voorzitter: Ik heb daar inderdaad tussendoor bericht van gekregen dat die vragen inmiddels zijn opgepakt en dat de beantwoording volgt. En er is ook nog een vraag van de heer Damen over het zonebesluit. Dat is in 2021, heeft de raad dat besluit genomen. Dus niet het hele eiland, maar deze zone.

De heer Damen: Maar graag zou ik dan van de kant van het college horen, waarom zij niet voorstellen om het zonegebied te vergroten?

De voorzitter: Dat lijkt me dan een vraag voor een oordeelsvormende sessie, als die komt, want dat is een politieke vraag en daar past die. Dan is nu de vraag, hebben we ... Mijnheer Hartmeijer van de SP.

De heer Hartmeijer: Wat u ook aangaf, in navolging van de vraag van mevrouw Pichel, volgens mij gaat het over die mogelijke precedentwerking en de onevenredigheid als je kiest voor een collectieve ontheffing, zoals in Rotterdam en ik probeer dat echt te begrijpen waar dat het hem dan in zit en waarom Rotterdam daar dan wel voor gekozen heeft. Dat blijft bij mij een beetje hangen.

De voorzitter: Dus wat zijn de afwegingen om er in Rotterdam bijvoorbeeld wel voor te kiezen en waarom doen we dat hier niet en zit dat in onevenredigheid of in een soort dubbelop, precedentwerking? De griffier heeft hem nu wel aardig, denk ik.

Mevrouw Pichel: Voorzitter.

De voorzitter: Mevrouw Pichel.

Mevrouw Pichel: Ik heb net een aantal vragen gesteld, we hebben hier ook veel behandeld, maar ik heb op sommige dingen ook niet helemaal een antwoord, mag ik die dan nog toevoegen aan de griffie om die daar dan nog wel schriftelijk ...

De voorzitter: Dat mag altijd. Zolang het technische vragen zijn, is dat sowieso goed. Dan moeten we nu bepalen, kunnen wij al overgaan naar een oordeelsvormende vergadering? Of is het gewoon ... Wordt het een hamerstuk? Kan ook. Ik zie wel wat nee's. Dus het wordt ... Kunnen we wel al wel verder naar oordeelsvormend?

Dus er is genoeg informatie en er wordt nog wat aangeleverd, dus in de komende twee weken, denk ik. Oordeelsvormend wordt het dan. Hebben we al politieke vragen? We hebben al de politieke vraag van de heer Damen, waarom kiezen we niet voor het hele eiland? Dat is voor zero-emissie. Mijnheer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer: Ik zou zeggen, vindt de commissie het voorstel wat betreft de diverse ontheffingen de juiste keuze? En vindt de commissie dat er een aparte regeling moet komen voor de ondernemers van de weekmarkt? Maar dat ligt ook aan het technische antwoord nog.

De voorzitter: Dus wat vindt de raad van het besluit zoals dat er nu voor ligt of voorstel omtrent de ontheffingen? Vinden we dat de juiste keus? Dat is de ene vraag. En de andere vraag ben ik inmiddels ook kwijt.

De heer Hartmeijer: Vindt de commissie dat er een aparte regeling moet voor de ondernemers van de weekmarkt?

De voorzitter: We wachten even geduldig. Moet er een aparte regeling komen voor de ondernemers van de weekmarkt? Ik geef je zo de beurt. Mijnheer Kuhlmann.

De heer Kuhlmann: Ik zou er aan toe willen voegen, de politieke vraag, hoe kunnen we de zone zo inrichten dat die zo vriendelijk mogelijk is voor Dordtse ondernemers?

De voorzitter: En dan bedoelt u alle ondernemers en niet alleen de marktondernemers? Juist. U wilde er even op inhaken?

De heer Heinen: Een verduidelijkende vraag om het ook voor mij collega's ook duidelijk te maken. De vraag over ontheffingen wordt, denk ik, komt de vraag terug wat precies de vraag is met betrekking tot welke ontheffingen zijn we het mee eens, gaat dat over de landelijke ontheffingen, gaat dat Dordrecht een hardheidsclausule heeft?

De voorzitter: De politieke vragen die nu worden opgesteld, dat zijn vragen aan onszelf. Dus die vraag gaat ongetwijfeld terugkomen, dat weet ik, maar heel fijn dat u al als raadslid denkt. Ik kom zo daar, eerst mijnheer Wringer, Beter Voor Dordt.

De heer Wringer: Dank, voorzitter. Als politieke vraag wil ik graag meegeven, vindt de raad niet dat gewoon de hele zero-emissiezone opgedoekt moet worden?

De voorzitter: Dus vindt de raad dat we het besluit helemaal terug moeten draaien? Daar komt het eigenlijk op neer. En mevrouw Pichel, u heeft een politieke vraag?

Mevrouw Pichel: Ik heb op zich wel een voorstel voor een politieke vraag, maar ik zit ook gewoon heel praktisch, omdat hier natuurlijk ook wordt gekeken, dat stukje van het uitstel, daar kijken we natuurlijk ook nog naar, een half jaar uitstel. Want daar hebben we het nu natuurlijk niet meer over, we gaan meteen over wel of niet, maar ...

De voorzitter: Het voorstel gaat over het uitstellen, dat klopt. Dus kunnen we ons vinden in het uitstel dat in het voorstel is verwoord?

Mevrouw Pichel: Dat is niet per se mijn politieke vraag, maar we hebben nu heel erg vragen over wel of niet, terwijl nu alleen nog maar besluiten over of we dat een half jaar gaan uitstellen.

De voorzitter: Dus we moeten het ook over het voorstel an sich hebben, gewoon het uitstel van een half jaar.

Mevrouw Pichel: Ik kan wel mijn politieke vraag even aangeven. Even kijken of ik hem even goed kan formuleren. Er is gesproken over subsidie met betrekking tot de elektrische voertuigen en dan is de vraag, is de raad van mening dat subsidie op deze voertuigen wenselijk is, gezien ook de koppeling met de PFAS-toevoeging aan deze voertuigen? En dat zit hier ook in de beantwoording, er wordt ook aangegeven dat inderdaad een onderdeel van is en verwijzen we inderdaad naar de motie waarin we gaan streven of oproepen tot een PFAS-vrije samenleving? Dus is het dan wenselijk om wel PFAS-houdende producten te subsidiëren.

De voorzitter: Dat is een duidelijke vraag. Is het wenselijk om PFAS-houdende producten, zo zegt u het, te subsidiëren? Mijnheer Kuhlmann had ook nog een politieke vraag.

De heer Kuhlmann: Een beetje in het verlengde van het punt wat mevrouw Pichel maakte inderdaad, over dat gehele voorstel natuurlijk nog geen politiek debat heeft plaatsgevonden. Wat dat betreft zou misschien een politieke vraag goed zijn om toe te voegen, namelijk wat de raad vindt van het voorliggende voorstel en alle aspecten die daaraan verbonden zijn? Dan geven we onszelf de ruimte om niet alleen bijvoorbeeld om dat half jaar, maar ook gewoon voor alle punten die we willen om het debat te kunnen voeren.

De voorzitter: Dat is natuurlijk eigenlijk de overkoepelende vraag, we mogen ook in die tweede ronde op alle aspecten van het voorstel ingaan, dus die vraag ...

De heer Kuhlmann: Ik heb geen ... Als uw voorzitter zou zijn de volgende keer, dan heb ik daar alle vertrouwen in dat u daar ruimte voor geeft, maar er zijn sommige voorzitters die heel strikt op de politieke vraag zitten en als we het op die manier oplossen, dan lopen we niet tegen dat probleem aan.

De voorzitter: Bij mij is het probleem dat het soms wat uitloopt, maar dat ligt ook aan u. Mijnheer Gorter, u heeft nog een politieke vraag.

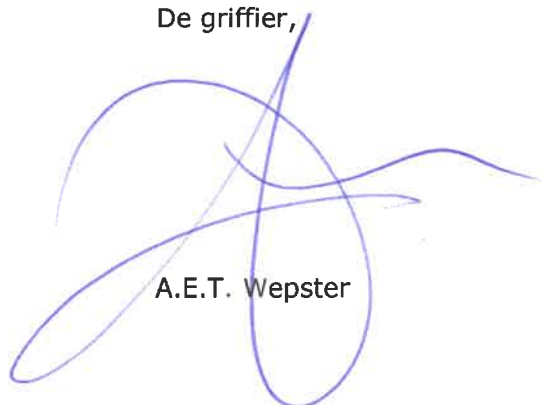
De heer Gorter: We gaan het over het uitstel hebben, over 1 juli 2027. Zou die datum ook nog verder naar achteren geschoven kunnen worden? Bijvoorbeeld 1 januari 2029.

De voorzitter: De politieke vraag is, kan de datum verder naar achteren geschoven worden? We gaan wel wat vragen clusteren, want er zitten vragen in elkaars verlengde, daar ga ik met de griffier wel even voor zitten. Maar alles komt erin terug. Nog nieuwe vragen? Dan wil ik heel graag deze vergadering sluiten. Allemaal bedankt voor de actieve deelname. Flesjes, papiertjes, bordjes, alles moet weer van tafel.

De heer Gorter: En u bedankt voor de soepele behandeling.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 11 november 2025.

De griffier,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

A.E.T. Wepster

De voorzitter,

A handwritten signature in black ink, featuring a large loop on the left and a long, slightly wavy horizontal line extending to the right.

N. Mol

