

Geacht college,

[Uit een artikel van de NOS](#) blijkt dat verschillende gemeenten en ondernemers zorgen hebben over de aankomende invoering van de zero-emissiezones in hun stadscentrum in 2025, waarmee CO₂-uitstoot in de binnenstad stapsgewijs zal worden afgebouwd. Ondanks de goede ambities van de zero-emissiezones, wordt in het stuk aangegeven dat dit nog moeilijk kan worden door onder andere volle stroomnetten, hogere kosten, een tekort aan laadplekken voor elektrische voertuigen en meer. Uit de aanbesteding voor nieuwe vrachtwagens in Amsterdam bleek bijvoorbeeld eerder dat het lastig kan zijn voor gemeenten om zichzelf ook aan deze nieuwe regels te houden, toen er om dieseltrucks in plaats van elektrische trucks werd gevraagd. Er zijn ook enkele gemeenten bevroegd over hun voorbereidingen op de invoering van de zones; Venlo zat hier niet tussen.

1. Op welke manier(en) anticipeert gemeente Venlo op de gevolgen van de invoering van de zero-emissiezone in ons stadscentrum in 2025?
2. Zijn de mogelijke oplopende en hogere kosten voor bijvoorbeeld aanschaf van eigen elektrische wagens die de invoering met zich mee zal brengen doorgerekend?
3. Worden er tijdig maatregelen genomen om dergelijke problematiek, zoals deze zich bijvoorbeeld nu al in Amsterdam voordoet, te voorkomen? Zo ja, waaruit bestaan deze maatregelen? Zo nee, waarom niet?
4. Wordt er ook met ondernemers en binnenstadbewoners die straks met de zero-emissiezone te maken gaan hebben, gecommuniceerd over de mogelijke moeilijkheden? Zo ja, op welke manier wordt dit gesprek gevoerd?

In het artikel wordt ook aangegeven dat van de negen ondervraagde gemeenten er maar vier aan het onderzoeken zijn of al bezig zijn met het ontwikkelen van publieke laadplekken voor vrachtverkeer. Dit is nodig om de publieke laadinfrastructuur voor elektrische trucks (die er nog nauwelijks is) uit te breiden.

5. Over hoeveel laadplekken beschikken we momenteel, en is het van belang om dit met het oog op de ontwikkelingen rondom de zero-emissiezones, deze plekken verder uit te breiden?
6. Is gemeente Venlo al bezig met het onderzoeken of ontwikkelen van één of meerdere grootschalige publieke laadplek(ken)?

In een [ander NOS stuk](#) werd eerder al aangegeven dat de productie van elektrische vrachtwagens achterblijft door een reeks aan uitdagingen, waaronder de hoge kosten, volle stroomnetten en reserveringssystemen die nog in de kinderschoenen staan.

7. Wat is het alternatief voor de gemeente Venlo wanneer door een tekort aan elektrische voertuigen, voldoende inkoop voor deze voertuigen niet mogelijk blijkt?
8. Is het, gelet op de huidige tekorten in productie, nog steeds realistisch dat we de afbouw van CO₂ vanaf 2025 op de gewenste snelheid uit kunnen voeren?

Ook Limburg, en dus Venlo, kampt met de problemen van een overvol stroomnet; netcongestie. Dit kan mogelijk tot problemen leiden wanneer hier geen goede afspraken over worden gemaakt met de netbeheerder, waardoor mogelijk voldoende laadplekken niet kunnen worden gerealiseerd.

9. Is gemeente Venlo al in gesprek met Enexis om een plek op het stroomnet te verzekeren? Zo nee, liggen er wel plannen om dit te gaan doen?

Naast de inzet van elektrische voertuigen, zullen voertuigen op waterstof mogelijk ook toenemen in populariteit en dagelijks gebruik. De gemeente beschikt nu over één waterstoftankstation, gelegen te Tegelen.

10. Is gemeente Venlo bezig met het onderzoeken of ontwikkelen van waterstoftankstations met het oog op de zero-emissiezone of voornemens dit te gaan doen?

MKB-Nederland uit ook zorgen over de impact die de zero-emissiezones op midden- en kleinbedrijven zullen gaan hebben. Deze bedrijven lopen mogelijk tegen verschillende problemen aan, zoals de overstap op elektrische voertuigen of de aanwezigheid van laadpunten in de binnenstad. MKB-Nederland geeft daarom aan dat randvoorwaarden vanuit de overheid, zoals laadinfrastructuur en aansluitingen, van groot belang zijn. Er moet dus duidelijkheid komen over vrijstellingen en ontheffingen.

11. Is de gemeente in gesprek met MKB-Nederland over de ingang van de zero-emissiezone?

12. Worden de gewenste randvoorwaarden ondertussen ook al ontwikkeld?

De zero-emissiezones, zoals op dit moment gedefinieerd, gelden slechts voor bestel- en vrachtauto's.

13. Is de gemeente van plan om deze zone in de toekomst eventueel nog verder uit te breiden naar andersoortige voertuigen? Zo ja, wordt dit ook al meegenomen in de (nader te bepalen) voorbereidingen en maatregelen?

Wij zien uw beantwoording graag tegemoet.

Jade Joosten
GroenLinks

Ergün Cangir
EenLokaal

Hay Janssen
Partij van de Arbeid