



GEMEENTEBESTUUR

Mevr. Joosten (GroenLinks)
jadejoosten18@gmail.com

Dhr. Janssen (Eenlokaal)
janssen.hay@gmail.com

Dhr. Cangir (PvdA)
ergun@fractieeenlokaal.nl

uw kenmerk
uw e-mail d.d. 30 augustus 2023

ons kenmerk 80676
behandelaar D. Schepers
telefoonnummer +31 77 3596165
e-mail d.schepers@venlo.nl
collegebesluit d.d. 3 oktober 2023
Bijlage(n) -
datum

- 5 OKT. 2023

onderwerp Beantwoording artikel 44 RvO vragen inzake invoering van de zero emissiezone

Geachte mevrouw Joosten, heer Janssen en heer Cangir,

Naar aanleiding van uw ingediende artikel 44 vragen inzake de zero emissiezone (ZE-zone) delen wij u het volgende mede.

Vraag 1

Op welke manier(en) anticipeert gemeente Venlo op de gevolgen van de invoering van de zero-emissiezone in ons stadscentrum in 2025?

Antwoord vraag 1

Komende periode (Q4) zal de geografische afbakening van de zero-emissiezone (ZE-zone) vastgesteld worden. Het college zal een voorgenomen besluit nemen, waarna de raad geconsulteerd zal worden.

In tegenstelling tot andere gemeenten wordt voorgesteld om de ZE-zone in 2027 in te voeren. Dit geeft ons als gemeente de mogelijkheid om te leren van de ervaringen bij andere gemeenten. De gemeente anticipeert door in te zetten op duidelijke communicatie. De invoering van een ZE-zone gaat hand in hand met de uitvoering van flankerende maatregelen die gericht is op het versnellen van emissievrije zone voor bestel- en vrachtauto's, het realiseren van voldoende laadinfrastructuur en het aanjagen slimme (innovatieve) logistieke concepten welke leiden tot minder gereden kilometers zoals bijvoorbeeld een logistieke hub. Samenwerking met de verschillende sectoren moet mede leiden tot meer bekendheid en het delen van kennis.

Vraag 2

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?

Antwoord vraag 2

De problematiek rond Amsterdam m.b.t. de aanbesteding van de diesel huisvuilwagens is gelegen in netcongestie. Ook in Limburg is sprake van netcongestie wat voor bedrijven en overheden een remmende werking kan hebben op de transitie naar duurzaam vervoer. Aangezien de invoering van de zero-emissiezone nog 3,5 jaar duurt, is er meer ruimte om hierop te anticiperen. De techniek van voertuigen en laadinfra ontwikkelt zich razendsnel. Er wordt hard gewerkt aan mitigerende maatregelen zoals collectieve laadpleinen en energy hubs. De invoering van de zero-emissiezones zal naar verwachting leiden tot een doorontwikkeling van oplossingen omtrent deze problematiek waardoor de gemeente Venlo de geleerde lessen van andere steden toe kan passen. Daarnaast verkennen we nu met marktpartijen op dit moment al mogelijkheden om te verduurzamen. Bijv. een eerste voorbeeld is het bundelen van afvalstromen. Een aantal afvalinzamelaars bundelt de ophaalronden waardoor het aantal voertuigen in het centrum afneemt. Bijkomend voordeel hiervan is dat minder voertuigen verduurzaamd hoeven te worden en toch een groot effect wordt bereikt op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid.

Vraag 3

Zijn de mogelijke oplopende en hogere kosten voor bijvoorbeeld aanschaf van eigen elektrische wagens die de invoering met zich mee zal brengen doorgerekend?

Antwoord vraag 3

Ja, die zijn doorberekend. Afhankelijk van het type voertuig en de omstandigheden is er bij zero emissie voertuigen naast een hogere investering op dit moment vaak sprake van hogere kosten. De ontwikkeling op dit vlak is echter positief te noemen. Door lagere verbruikskosten zijn bijvoorbeeld in veel gevallen de kleine en middelgrote bestelbussen onder aan de streep qua kosten elektrisch al goedkoper zijn dan dieselvarianten, ondanks de hogere investeringen bij zero-emissie voertuigen.

Vraag 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?

Antwoord vraag 4

In de voorbereiding om te komen tot besluitvorming over de zero-emissiezone wordt er continue gesproken met belanghebbenden, waaronder ondernemers, bewoners en belangenorganisaties. Zodra de besluitvorming over de invoering van de zero-emissiezone in Venlo definitief wordt ook een communicatietraject ingezet. We doen dit zowel op individueel niveau met maatwerkadviezen voor ondernemers, als collectief via belangenorganisaties en verenigingen.

Vraag 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?

Antwoord vraag 5

Op dit moment zijn er 187 publieke laadpalen actief. De prognose voor juli 2024 is dat er in totaal 306 laadpalen actief zullen zijn. Met name voor bestelbussen is dit een belangrijke ontwikkeling. Er zijn nog geen laadplekken voor vrachtwagens gerealiseerd binnen de gemeentegrenzen van Venlo. Hierover lopen gesprekken met meerdere marktpartijen. We gebruiken de komende jaren om deze laadvoorziening te organiseren. Wel is door uitvoeringsorganisatie Trendsportal bijgedragen (stimulering via logistiek makelaars) aan een publiek toegankelijke laadpaal voor vrachtwagens in Wanssum. De prognoses die zijn uitgevoerd voorspellen dat elektrisch laden bij logistieke bedrijven van zwaardere voertuigen waarschijnlijk voor meer dan 80% op eigen locatie van bedrijven zal gaan plaatsvinden.

Vraag 6

Is gemeente Venlo al bezig met het onderzoeken of ontwikkelen van één of meerdere grootschalige publieke laadplek(ken)?

Antwoord vraag 6

Zie antwoord vraag 5

Vraag 7

Wat is het alternatief voor de gemeente Venlo wanneer door een tekort aan elektrische voertuigen, voldoende inkoop voor deze voertuigen niet mogelijk blijkt?

Antwoord vraag 7

De gemeente Venlo volgt de landelijke ontwikkelingen nauwlettend. Zodra blijkt dat er per 2025 of 2026 niet voldoende alternatieven zijn voor zero-emissie voertuigen zal hier tijdig op gereageerd worden. We sluiten zoveel mogelijk aan bij de landelijke oplossingen.

Vraag 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?

Antwoord vraag 8

Gelet op de ontwikkelingen die we zien bij zowel elektrische als op waterstof aangedreven voertuigen in combinatie met tank en laadinfra is er voor dit moment geen reden om aan te nemen dat de afbouw van CO2 niet op de gewenste snelheid uit te voeren is. Deze ontwikkeling zit enerzijds op het vlak van techniek (praktische inzetbaarheid, verkrijgbaarheid, etc.) en anderzijds op betaalbaarheid. Ondanks dat het productieaantal nog relatief laag is zien we de laatste jaren een duidelijke groei in het aantal aangeschafte elektrische bestel- en vrachtwagens in Nederland.

Op het moment dat elektrisch rijden met een elektrische truck goedkoper is dan rijden met een dieseltruck wordt er een omslag verwacht, naar verwachting in 2027. Indicatoren voor de verwachte groei in (verkoop)aantallen zijn de subsidieregelingen waarbij AanZET (en SSEB) voor vrachtwagens op de eerste dag was uitgeput en SEBA voor bestelbussen die sinds 28 augustus jl. ook was. Zeker zijn nog de nodige zaken te overwinnen zoals de hoge investering (volgend jaar nog subsidie voor bestelbussen en in de periode 2024-2030 nog voor vrachtwagens en laadinfra) en netcongestie.

Onze logistiek makelaars gaan de komende periode met bedrijven in gesprek die rijden door de toekomstige ZE-zone om hen te ondersteunen in de stappen die zij kunnen nemen om tijdig voorbereid te zijn op de invoering van de zero-emissiezone.

Overigens zal een landelijke evaluatie plaats gaan vinden in juli 2024 om na te gaan of de beschikbaarheid van zero emissie voertuigen voldoende is in relatie tot de in Nederland in te voeren ZE-zones.

Vraag 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?

Antwoord vraag 9

Er is regelmatig overleg met Enexis om de plannen te bespreken die een mogelijke impact hebben op het stroomnet. Voor zover dit punt nog niet geagendeerd is, zal dit specifiek benoemd worden.

Vraag 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?

Antwoord vraag 10

Ja, gemeente Venlo onderzoekt samen met meerdere marktpartijen de (on)mogelijkheden van waterstoflaadpunten voor vrachtauto's.

Vraag 11

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

Antwoord vraag 11

Op dit moment is de gemeente Venlo niet direct in gesprek met MKB-Nederland over de ingang van de zero-emissiezone. Naast MKB-Nederland kent de zero-emissiezone vele andere partijen en belangenorganisaties. We zijn vanuit Venlo in gesprek met meerdere partijen en belangenorganisaties, zoals CVAH (Centrale Vereniging Ambulante Handel). Dit doen we op verschillende tafels: zowel via de landelijke werkgroep nul-emissiezones als op lokaal niveau. Op lokaal niveau hebben we TLN, evofenedex en Venlostad.com betrokken bij de voorgesprekken voor invoering van de zero-emissiezone.

Op landelijk niveau zijn diverse belangenorganisaties medeondertekenaar van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek en de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Met deze belangenorganisaties wordt via de landelijke werkgroep ZES gesproken.

Vraag 12

Worden de gewenste randvoorwaarden ondertussen ook al ontwikkeld?

Antwoord vraag 12

De gemeente Venlo zal aansluiten bij de landelijke vrijstellingen, ontheffingen en overgangsregeling. De zero-emissiezone kent een geharmoniseerd landelijk beleid op het gebied

van doelgroepen, ontheffingen, vrijstellingen en overgangsregelingen. Deze landelijke lijn wordt naar verwachting medio september gepubliceerd.

Vraag 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?

Antwoord vraag 13

Een uitbreiding van de ZE-zone is mogelijk door de zone fysiek uit te breiden of door een beperking van het type voertuigen dat de zone mag inrijden. De zero-emissiezones, zoals op dit moment gedefinieerd, gelden slechts voor bestel- en vrachtauto's.

Voor de toekomst is er een mogelijkheid om de geografische afbakening van de zone uit te breiden, afhankelijk van:

- Positieve effecten van invoering van ZE-zone in het centrum
- Uitgebreid participatieproces met belanghebbenden in dit deel van Venlo
- Draagvlak bij partners op de campus (ziekenhuizen, onderwijsinstellingen)
- Gemeentelijke kosten bij uitbreiding

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

Twan Beurskens



de burgemeester

Antoin Scholten

