Strategische agenda berekbaarheid Zaanstreek-Waterland			
Fractie(s)	**Datum vraag**	**Vraag**	**Antwoord**
VVD	09-12-2021	Er zijn zorgen onder ondernemers over wat een zero-emissiezone in Amsterdam voor hen betekent, omdat veel lokale ondernemers dagelijks naar Amsterdam rijden. In de Strategische Agenda wordt genoemd dat - samen met de Vervoerregio - gaat worden verkend wat lokale ondernemers nodig hebben om hun vervoer te verduurzamen. **Vraag 1:** Kan de gemeente toezeggen lokale ondernemers grondig en tijdig te informeren over de regels rondom zero-emissie in de gemeente Amsterdam? **Vraag 2:** Kan het college toezeggen lokale ondernemersverenigingen, ZO en IBEV vroegtijdig te betrekken bij het reageren op ontwikkelingen en vraagstukken die rondom implementatie van het Amsterdamse besluit zullen plaatsvinden? **Vraag 3:** Zal het college ondernemers actief informeren over wat voor subsidiemogelijkheden er (vanuit de Rijksoverheid) zijn om vervoer te verduurzamen?	**Antwoord 1:** Vanuit de gemeenten in Zaanstreek-Waterland is een samenwerking aangegaan met Royal Haskoning DHV via een SPES-traject. SPES staat voor Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek en is een initiatief vanuit IenW. Royal Haskoning buigt zich over het project "Communicatie Zero Emissie Zones bestel/vrachtauto's". Het doel hiervan is om de ondernemers van ZaWa te ondersteunen richting Zero Emissie Stadslogistiek door een divers "informatiepakket" te bieden aan de ondernemers en dit pakket actief te promoten via de gemeenten van ZaWa. In kwartaal 1 van 2022 is het project gereed dat voorbereid is door Royal Haskoning in het kader van de SPES-aanvraag. Dit resulteert onder andere in een communicatiestrategie richting ondernemers per gemeente en een bijbehorend informatiepakket voor ondernemers. Daarnaast worden ondernemers actief geïnformeerd via bijeenkomsten en worden zij benaderd om deel te nemen in focusgroepen. Het uiteindelijke resultaat is een meer-jaren strategie richting de transitie voor ZaWa ondernemers. **Antwoord 2:** Zie antwoord vraag 1. Hier wordt in 2022 flink op ingezet in samenwerking met meerdere afdelingen (Verkeer, Economie, Duurzaamheid). **Antwoord 3:** Zie antwoord vraag 1 en 2.

		Want voorkomen moet worden dat onze lokale ondernemers te laat beseffen wat een zero-emissiezone in Amsterdam voor hun zaak betekent en bij subsidieregelingen misgrijpen. De strategische agenda biedt onze inwoners en bedrijven blijvend toegang tot Amsterdam, ook als Amsterdam autoluw en Zero Emission wordt. De toename in elektrisch vervoer vereist een opschaling van de oplaadinfrastructuur (incl. laadpalen voor touringcars op de strategische plekken alsmede vrachtvervoer) en daarvoor benodigde elektriciteit(snetwerken). **Vraag 4**: Aan de benodigde oplaadinfrastructuur en laadpalen kan niet worden voldaan zolang Alliander de benodigde elektriciteit niet kan leveren. Hoe kan deze agenda dan een blijvend toegang tot Amsterdam bieden aan onze ondernemers en bedrijven? **Vraag 5**: Welke concrete acties zijn er tot 2025 om onze ondernemers te helpen bij de enorme duurzaamheidsinvesteringen waardoor ze toegang houden tot Amsterdam? **Vraag 6**: Op welke locatie komt de "Noordelijke ontwikkeling noordelijke station van Purmerend?"	**Antwoord 4**: Het is de opgave om dit met de omringende gemeenten, Vervoerregio en marktpartijen op te pakken, zodat de stroomcapaciteit voldoende blijft. **Antwoord 5**: Zie antwoord vraag 1. **Antwoord 6**: Een definitieve locatie is niet bepaald.
Lijst Kras	09-12-2021	Bij het Voorstel Strategische agenda Bereikbaarheid Zaanstreek-Waterland zit een actielijst voor een aantal	

		gezamenlijke acties de komende jaren. Er staat dat er geen gemeentelijke bijdrage meer nodig is voor laadpalen die we plaatsen via de MRA-elektrisch. Hier wordt ruimhartig gebruik van gemaakt. Wel draagt de gemeente zelf de kosten voor het aanpassen van de openbare ruimte. **Vraag 1:** Wil dat zeggen dat alle laadpalen die we in de gemeente plaatsen lopen via MRA-elektrisch? **Vraag 2:** Welke kosten worden verstaan onder de kosten van de openbare ruimte? **Vraag 3:** Wordt hier al op geanticipeerd, ook in de begroting? Vanaf 2025 weert Amsterdam alle zakelijk verkeer dat niet elektrisch is, met nog enig respijt afhankelijk van het euro-label. Dit betekent dat de honderden bedrijven en ZZP'ers die dagelijks naar Amsterdam rijden hun bedrijfswagens de komende jaren in snel tempo zullen gaan vervangen. Al die busjes moeten ook weer worden opgeladen. Veel busjes staan niet bij de mensen voor de deur, maar elders in de wijk. **Vraag 4:** Aanvullend op vraag 3, zijn wij als gemeente hier op deze korte termijn al klaar voor?	**Antwoord 1:** In 2021 zijn openbare laadpalen geplaatst via MRA-elektrisch en via Allego. In 2022 worden alleen nog laadpalen via MRA-elektrisch geplaatst. Wel onderhoudt Allego zijn laadpalen nog zeker 10 jaar in onze gemeente. **Antwoord 2:** Behalve een parkeerplaats (of twee parkeerplaatsen) beschikbaar stellen ten behoeve van opladen en bebording, zijn er doorgaans geen aanvullende kosten. In uitzonderingen kan het nodig zijn om de openbare ruimte iets aan te passen om zo de laadpaal meer toegankelijk te maken. **Antwoord 3:** Nee, dat is niet nodig. **Antwoord 4:** Vanuit de gemeenten in Zaanstreek-Waterland is een samenwerking aangegaan met Royal Haskoning DHV via een SPES-traject. SPES staat voor Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek en is een initiatief vanuit IenW. Royal Haskoning buigt zich over het project “Communicatie Zero Emissie Zones bestel/vrachtauto’s”. Het doel hiervan is om de ondernemers van ZaWa te ondersteunen richting Zero Emissie Stadslogistiek door een divers “informatiepakket” te bieden aan de ondernemers en dit pakket actief te promoten via de gemeenten van ZaWa. In kwartaal 1 van 2022 is het project gereed dat voorbereid is door Royal Haskoning in het kader van de SPES-aanvraag. Dit resulteert onder andere in een communicatiestrategie

		Vraag 5: En is Liander al snel zover dat ze al die extra stroom kunnen leveren ?	richting ondernemers per gemeente en een bijbehorend informatiepakket voor ondernemers. Daarnaast worden ondernemers actief geïnformeerd via bijeenkomsten en worden zij benaderd om deel te nemen in focusgroepen. Het uiteindelijke resultaat is een meer-jaren strategie richting de transitie voor ZaWa ondernemers. Qua capaciteit stroom is de verwachting dat er binnen enkele jaren capaciteitsproblemen ontstaan als er geen aanvullende maatregelen genomen worden. De gemeente is in constante dialoog met Liander en omringende gemeenten (Purmerend) om capaciteitsproblemen te voorkomen. **Antwoord 5:** Zie antwoord vraag 4.
GroenLinks	09-12-2021	**Vraag 1:** Wordt met de versterkte lobby bedoeld de lobby richting rijk of richting vervoersregio? **Vraag 2:** Wordt deze agenda door de hele MRA gedragen? **Vraag 3:** Welke eigen (Edam-Volendamse) ambities op het gebied van bereikbaarheid koestert het college nog buiten deze agenda?	**Antwoord 1:** De term “lobby” wordt in deze context gebruikt voor de lobby richting onder andere het rijk, maar ook partijen als de provincie, de NS en ProRail. De Vervoerregio is ook op de hoogte van de inhoud van de agenda. Het helpt daarbij als initiatieven breed gedragen worden, met een gezamenlijke agenda. **Antwoord 2:** De agenda is opgesteld door en van de gemeenten binnen de regio Zaanstreek-Waterland. Vele ontwikkelingen, trends en aandachtspunten werden meegenomen, waaronder de ambities binnen de gehele MRA. De agenda zal op dit vlak ook onze agenda zijn binnen de MRA. **Antwoord 3:** Deze ambities staan beschreven in het Verkeersplan Edam-Volendam 2018-2023. Volgend jaar zal de voorbereiding voor het nieuwe Verkeersplan worden opgestart. In het nieuwe Verkeersplan kan dan weer de lokale doorvertaling een plaats krijgen.