Ontwerp beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam			
Datum vraag	**Fractie(s)**	**Vraag**	**Antwoord**
18-07-2023	Volendam|80	De emissievrije zones zorgen dat veel ondernemers overstappen naar elektrische voertuigen, zoals werkbussen. **Vraag 1**: Kunt u aangeven wat de ontwikkeling is van de hoeveelheid laadpalen? **Vraag 2**: Hoe zorgen we ervoor dat de ondernemers voldoende tijd hebben om (eventueel) te investeren in een elektrisch wagenpark als de laadstructuur (nog) niet toereikend is, zonder dat ze hun opdrachtgever(s) kwijtraken?	**Antwoord 1**: In de gemeente Edam-Volendam zijn op dit moment 64 openbare laadpalen. Daarbij zijn er 24 laadpalen waar al wel een verkeersbesluit voor is genomen. Deze wachten op plaatsing. Praktisch alle laadpalen in de gemeente zijn geplaatst op basis van aanvraag van bewoners. In overleg met omwonenden wordt gezocht naar de meest ideale locatie. De gemeente Edam-Volendam heeft ook de ambitie om op termijn snellaadpalen te plaatsen op strategische locaties. **Antwoord 2**: Vanaf 2025 worden in 30 tot 40 van de grootste gemeenten zero-emissiezones voor stadslogistiek ingevoerd (onder andere Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Haarlem). De zero-emissiezone geldt alleen voor vrachtauto's en bestelauto's. Of en op welke termijn andere voertuigcategorieën worden toegevoegd is op dit moment niet zeker. Qua informatievoorziening hebben in februari 53.000 ondernemers een brief ontvangen van de RDW. Het gaat om ondernemers die in het bezit zijn van één of meerdere bestelauto's met emissieklasse 4 en lager. De ondernemers die

			de brief ontvangen, hebben in totaal ongeveer 83.000 bestelauto’s met een emissieklasse van 4 of lager. Die mogen per 1 januari 2025 niet meer in de zero-emissiezones komen. Voor zakelijke bestel- en vrachtauto’s die in emissieklasse 5 (die hebben tot 1-1-2027) en in emissieklasse 6 (die hebben tot 1-1-2028) vallen is er een overgangsregeling. Er komen mogelijkheden voor ontheffingen. Dit beleid is nog in voorbereiding. Zoals het er nu naar uitziet komen diverse voertuigcategorieën in aanmerking voor ontheffing. Denk aan een ontheffing voor bestelvoertuigen van particulieren, ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden, ontheffing vanwege levertijd en ook dagontheffingen. In de loop van 2023 komt hier meer duidelijkheid over. Het is belangrijk dat het voor alle ondernemers haalbaar is om over te stappen naar uitstootvrije bestelauto's. Daarom kunnen ondernemers gebruikmaken van verschillende regelingen en subsidies. Voor de aanschaf van emissieloze bestel- en vrachtauto’s zijn er subsidiemogelijkheden. Het Rijk heeft subsidies beschikbaar voor de aanschaf van emissieloze bestelauto’s en emissieloze vrachtauto’s. Deze regelingen heten respectievelijk SEBA (Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto’s) en AanZET (Aanschafregeling Zero-Emissie Trucks).

		Vraag 3: Hoe zorgen we ervoor dat de betreffende ondernemers goed geïnformeerd worden over deze transitie?	Het is de taak van de gemeente Edam-Volendam om zijn ondernemers de bovenstaande informatie en alle andere vragen omtrent zero-emissie zones te beantwoorden. Dit kan via een informatieavond, nieuwsbrief, website en (sociale) media. Dit wordt na de zomervakantie gelanceerd. Het is sowieso van groot belang dat de website "opwegnaarzes" bezocht wordt. Op deze landelijke website staat alle informatie en de kentekencheck. Want voor veel ondernemers zal de harde deadline eerder in 2027 of 2028 liggen, dan in 2025. Tot slot is het van belang dat de gemeente Edam-Volendam samen met de andere gemeenten uit Zaanstreek-Waterland regelmatig bij de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio aangeven wat het belang is van de ondernemer. Dit werd al gedaan en dit wordt ook doorgezet. **Antwoord 3:** Zie antwoord 2.
10-07-2023	GroenLinks	Op pagina 39 van deel B lezen we dat de Vervoersregio de rollen en randvoorwaarden in flexvervoer verder wil uitwerken. Zij wil met gemeenten die interesse hebben kijken waar kansrijke experimenten met flexvervoer of deelmobiliteit kunnen worden opgezet. **Vraag 1:** Staat het college open voor zo'n experiment in onze gemeente?	**Antwoord 1:** Ja, daar staat het college open voor. Rekening houdend met het huidige aanbod.

		Vraag 2: Zo nee, waarom niet? Het STOMP-principe wordt op pagina 10 verder uitgewerkt in een concreet lijstje met afstandschalen en vervoersmiddelen die de voorkeur hebben. Het is duidelijk dat deze concretisering verschilt ten opzichte van de huidige situatie, bijvoorbeeld omdat veel van onze inwoners nog de auto kiezen voor relatief korte reisafstanden. Tegenwoordig zijn er verkeersmodellen die het verwachte effect van beleidsinterventies kunnen voorspellen. We zijn benieuwd in hoeverre dit al is gedaan voor het STOMP-principe. **Vraag 3:** Is al doorgerekend welk effect het toepassen van het STOMP-principe zal hebben op de verkeersintensiteit in de verschillende gebieden van Edam-Volendam? **Vraag 4:** Zo ja: kunnen wij de uitkomsten van deze berekening krijgen? Tijdens de themaraad van donderdag 6 juli werden cijfers gedeeld van de 'modal split' in onze gemeente, oftewel welke manier van vervoer onze inwoners kiezen bij welke afstanden. Deze data levert interessante inzichten op die relevant zijn voor	**Antwoord 2:** Zie antwoord 1. **Antwoord 3:** Het effect van STOMP-principes zijn moeilijk meetbaar. Dit komt allereerst omdat er talloze kleine en grote maatregelen te nemen zijn die in lijn liggen met de STOMP-principes. Zo is het wijzigen van een voorrangssituatie ten bate van de fietser ook een maatregel in lijn met de STOMP-principes. Dit geldt ook voor het reserveren voor een reglier parkeervak ten bate van deelvervoer. Bij permanente wegafsluitingen of nieuwe ontsluitingswegen wordt uiteraard rekening gehouden met de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten. Telslangen, diverse databronnen (vanuit externe partijen) en verkeersmodellen zijn de middelen die wij dan tot onze beschikking hebben. **Antwoord 4:** Zie antwoord 3.

		zowel de besluitvorming over dit beleidskader als het aankomende gemeentelijke mobiliteitsplan. **Vraag 5:** Graag ontvangen wij – indien bij de Vervoersregio en/of de gemeente beschikbaar – meer data over het reisgedrag van onze inwoners en de gekozen vervoersmiddelen.	**Antwoord 5:** Over onze modal split zal dieper worden ingegaan als ons eigen mobiliteitsplan op de agenda staat. De afbeelding met de modal split is ook afkomstig vanuit Goudappel, de partner die met ons werkt aan het mobliteitsplan. Goudappel maakt hierbij gebruik van een interne tool gebaseerd op verschillende databronnen. Daarnaast is er de Modal Split analyse op basis van het ODiN onderzoek (CBS, 2021).