

Technische vragen D66 mbt **Zienswijze Meerjarenbegroting BVO DRAN**

1. Wat wordt verstaan onder 'temporiseren zero-emissie wagenpark'? Wordt dan gedacht aan een percentage? En zo ja welk percentage?
 - **Het temporiseren van de zero-emissie opdracht moet gezien worden vanuit een integrale benadering. Westervoort gaat financieel zware tijden tegemoet, terwijl door de zero-emissie opgave de kosten voor doelgroepenvervoer flink zullen gaan stijgen in de toekomst. Om deze wettelijke taak te kunnen blijven uitvoeren én betaalbaar te houden is het belangrijk het gesprek te openen en te kijken in hoeverre meegegaan moet worden met de zero-emissie ambitie. Er is nog veel onbekendheid omtrent de daadwerkelijke kosten en de risico's. De gemeenteraad zal actief geïnformeerd worden omtrent de financiële ontwikkelingen op het gebied van zero-emissie vervoer.**
2. Waarom is het een hoog financieel risico? We begrijpen dat aanschaf duurder is, maar 'brandstof' is goedkoper en onderhoud meestal ook.
 - **Hier liggen meerdere factoren aan ten grondslag. Allereerst zijn de aanschafkosten inderdaad hoger, waardoor er meer kilometers gemaakt moeten worden om de kosten eruit te krijgen. Omdat we meer inzetten op voorliggende voorzieningen, zoals de Plusbus, zien we minder instroom (en misschien in de toekomst zelfs uitstroom). Hierdoor worden in de toekomst wellicht minder kilometers gemaakt, waardoor de kosten juist hoger komen te liggen. Minder instroom betekent minder kilometers en dus hogere kosten.**
 - **Als tweede speelt de elektrische rolstoelbus een grote rol. Een kleine actieradius (+- 100km) en een rijbewijs B is voor nu niet voldoende. In het vraagafhankelijk vervoer wordt 45% van het vervoer gereden door rolstoelbussen. Als rijbewijs B niet voldoende is, hoe wordt dit dan opgelost? We zitten namelijk ook met chauffeurstekorten. Voor Routevervoer is al vastgesteld dat de inzet van meer zero-emissie voertuigen de kosten doet laten toenemen. Voor vraagafhankelijk vervoer is een flinke kostentoeename te verwachten, echter is nog niet duidelijk hoe groot deze zullen zijn. Ofwel, een hoog financieel risico.**
 - **Als laatste is er nog een laatste belangrijke thema, namelijk de laadinfrastructuur. Het stroomnet zit vol en de laadinfrastructuur binnen de gemeenten is nog niet ingericht op zero-emissie doelgroepenvervoer. Laadinfrastructuur moet beschikbaar zijn en bereikbaar. Kan een chauffeur bijvoorbeeld niet in zijn omgeving laden, dan zullen ook hier de kosten toenemen.**
3. In het document bijlage 2 ontwerp mkb onder 1.4 staan een aantal gemeentes die afwijkende uitgangspunten hebben, kan hier ook niet opgenomen worden dat Westervoort door plusbus bepaald percentage verlaging wil op vraagafh. vervoer?
 - **2024 is het eerste jaar dat de Plusbus een extra bus in kan zetten voor bijvoorbeeld avondritten. De afweging is gemaakt om in 2024 te monitoren wat de invloed is van de extra capaciteit van de Plusbus op het Doelgroepenvervoer, alvorens we een verlaging op willen nemen in de zienswijze. Daarnaast wordt in de gemeente Doesburg momenteel een pilot uitgevoerd, waarbij een deel van het Jeugdwetvervoer naar de Plusbus verplaatst wordt. Bij goede resultaten kan in 2025 gekeken worden of Westervoort dit voorbeeld kan volgen.**