GROEN LINKS
DUIVEN GROESSEN LOO

T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (Worden tijdens de politieke avond beantwoord en moeten daarna schriftelijk bij de griffie worden aangeleverd)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Politieke avond 20 mei 2024, Vraag met betrekking tot Meerjarenplanbegroting BVO DRAN

In de zienswijze en het raadsvoorstel staat dat de doelstelling “zero emissie” tot onomkeerbare investeringen met hoog risico leidt. Kan het college goed uitschrijven waar dit op gebaseerd is? Daar is nu niets over te vinden. **T**

-Dit is allereerst gebaseerd op gesprekken met de uitvoeringsorganisatie BVO-DRAN. Er zijn momenteel nog veel (risico’s) op het gebied van zero-emissie. We hebben het dan niet alleen over het vervoer, maar ook over de randzaken. Denk aan de lokale en regionale laadinfrastructuur. Ook het stroomnet zit overvol en er is sprake van netcongestie. Op het moment dat gekozen wordt voor een volledig zero-emissie vloot, moeten deze randvoorwaarden wel op orde zijn. Er zijn al gemeenten die het vermogen van laadpalen op piekmomenten terugschroeven, terwijl Utrecht zelfs al kijkt of het uitschakelen van laadpalen op piekmomenten mogelijk is. Om mensen te kunnen blijven vervoeren zijn stabiele randvoorwaarden noodzakelijk. Deze zijn momenteel nog niet te garanderen.

-Ten tweede is te lezen dat er zorgen zijn omtrent de infasering van de zero-emissie rolstoelbus. 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 kostentoename te verwachten, echter is nog niet duidelijk hoe groot deze zullen zijn. Ofwel, een hoog financieel risico. Ook de veiligheidseisen spelen mee. Er kan voor gekozen worden grotere accupakketten te plaatsen, maar hierdoor gaat de instaphoogte omhoog. De veiligheid van reizigers komt hiermee in het gedrang.

-Als laatste zijn de aanschafkosten 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 per kilometer.

Ofwel: met onomkeerbare investeringen doelen we op de infasering van volledig zero-emissie doelgroepenvervoer. Na infasering is dit onomkeerbaar en met de huidige risico’s die nog opgelost moeten worden, moeten we hier vooraf aandacht voor vragen en als college onze zorgen hierover delen.