

Technische vragen Hart van Hoorn

Agendapunt 5.1 Vervanging en verduurzaming van het wagenpark

Algemene raadscommissie dinsdag 21 januari 2025

Beste raadsleden,

Meneer Jas heeft op 13 januari 2025 technische vragen gesteld over agendapunt 5.1.

Onderstaand treft u de vragen aan. Deze zijn gepubliceerd in IBabs.

1. Gezien de hogere jaarlijkse kosten van €101.158 voor elektrische voertuigen, hoe rechtvaardigt het college deze extra uitgave gezien de huidige financiële situatie van de gemeente?

Antwoord:

Dit is geen technische vraag. Het college volgt met dit voorstel de door de raad vastgesteld kaders op het gebied van duurzaamheid. De consequentie hiervan is dat dit extra middelen vraagt.

2. In de komende jaren wordt de tariefkorting MRB voor volledig elektrische auto's afgebouwd. De korting voor elektrische auto's zal in 2030 volledig verdwijnen. Wij zien dit niet terug in uw kostenberekening. Wij ontvangen graag een correcte kostenberekening voor aanvang van de ARC van 21 januari.

Antwoord:

De kostenberekening, zoals opgenomen in het voorstel, ziet toe op het jaar 2025. In dit jaar betreft de tariefskorting motorrijtuigbelasting 75%, verwacht wordt dat de jaarlasten motorrijtuigbelasting 2025 uitkomen op € 11.343. In de periode 2026-2029 neemt de tariefskorting af naar 25%, verwacht wordt dat de motorrijtuigbelasting voor deze periode uit zal komen op € 34.029 per jaar. Vanaf 2030 vervalt de tariefskorting naar nihil, verwacht wordt dat de motorrijtuigbelasting voor 2030 uit zal komen op € 45.372 per jaar.

3. Hoe verhoudt de inzet op elektrische voertuigen zich tot de bredere duurzaamheidsambities van de gemeente? En waarom prevaleert u deze boven efficiëntie?

Antwoord:

Met de inzet van elektrische voertuigen sluit de gemeente aan bij de gestelde 'zero emissie' doelstelling vanaf 2025. Verder wordt in de bedrijfsvoering efficiënt en effectief gewerkt, daar is de vervanging van het wagenpark geen uitzondering op.

4. Waarom was het noodzakelijk om de vrijgave van het benodigde budget pas bij de najaarsbijstelling 2024 aan te kaarten, in plaats van eerder in de begrotingscyclus, en hoe gaat het college dit in de toekomst voorkomen?

Antwoord:

Bij de kadernota 2024 is door middel van de stelpost “Ontwikkelingen” rekening gehouden met de dekking van de kapitaallasten horend bij de vervangingsinvestering voor het wagenpark. Het vrijgeven van het investeringskrediet is de bevoegdheid van de raad en vraagt een raadsbesluit.

Met de aanmelding via de najaarsbijstelling, is zoals eerder besproken, niet de koninklijke weg gevolgd. Door middel van dit voorstel wordt dit alsnog gedaan.

5. Kan het college meer inzicht geven in de bevindingen van het onderzoek naar de mobiliteitsbehoefte en waarom dit niet eerder heeft geleid tot een actieplan?

Antwoord:

We hebben een onderzoek gedaan naar de mobiliteitsbehoefte om met name het benodigde aantal voertuigen en de benodigde actieradius helder te krijgen. Om te voorkomen dat we te veel of te weinig voertuigen aanschaffen met te weinig of juist veel te veel actieradius. Ook om efficiënt en effectief ons werk te doen. Er was geen apart actieplan nodig, onderzoek naar de mobiliteitsbehoefte was input om de benodigde aantallen en soorten voertuigen te bepalen.

6. Welke risico's ziet het college in de Europese aanbestedingsprocedure en hoe worden deze geminimaliseerd, vooral gezien de schaalvoordelen die worden genoemd?

Antwoord:

Het college ziet verschillende risico's bij Europese aanbestedingsprocedures, zoals een tekort aan inschrijvers of onbekende en onervaren inschrijvers. Een ander risico is het opstellen van een niet realistisch Programma van Eisen waardoor de markt niet kan leveren. Door het stellen van uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen met betrekking tot ervaring wordt getracht de risico's te minimaliseren. Ruim vóór de aanbestedingsprocedure heeft een marktconsultatie plaatsgevonden waarbij partijen binnen en buiten de regio gevraagd zijn mee te denken over de uitvraag. Door de schaalvoordelen wordt de opdracht aantrekkelijker, waardoor de kans op geschikte inschrijvingen wordt vergroot.

7. Gezien de focus op elektrische voertuigen, waarom is de besluitvorming over de laadinfrastructuur buiten de scope van dit voorstel gelaten en wat is het tijdspad voor deze besluitvorming?

Antwoord:

Bij de begroting 2023 is opgenomen dat bij het verduurzamen van het wagenpark ook een laadinfrastructuur (laadpalen, etc.) worden aangelegd. Daarover wordt overleg gepleegd met Liander over de (on)mogelijkheden. Verwachting is dat er een investering nodig is van ongeveer € 175.000, wat leidt tot € 13.000 kapitaallasten. Deze € 13.000 is opgenomen in de begroting als stelpost. Bij het opstellen van de najaarsbijstelling 2024 en daarna dit raadsvoorstel was er nog onvoldoende technische informatie beschikbaar om de raad te vragen het uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Bij de kadernota 2025 wordt aan de raad voorgelegd het noodzakelijke investeringskrediet voor de laadinfrastructuur op de rayonposten vrij te

geven.

8. Zijn er met het oog op de de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen meer efficiëntere oplossingen mogelijk dan de aanschaf van elektrische voertuigen?

Antwoord:

Alternatieven zoals waterstof zijn niet verder onderzocht omdat deze nauwelijks op de markt zijn en veel duurder. Zo is er geen tankstation voor waterstof in de regio.

9. Hoe gaat de gemeente om met de eisen uit de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen en zijn er mogelijkheden voor subsidies of andere vormen van financiële ondersteuning om de kosten te drukken?

Antwoord:

De gemeente volgt de Regeling Bevordering Schone Wegvoertuigen. Subsidie en andere vormen van financiële ondersteuning zijn onderzocht en bieden geen mogelijkheden.

10. Hoe zorgt het college ervoor dat inschrijvende partijen op de hoogte zijn van eventuele wijzigingen in de besluitvorming en hoe wordt transparantie gewaarborgd in het proces?

Antwoord:

Direct na de besluitvorming worden de inschrijvende partijen geïnformeerd door Team Inkoop via TenderNed en telefonisch contact.