

datum 14-06-2023  
portefeuillehouder Walther Kok  
contactpersoon Martijn Plukkel

fractie(s) CDA  
onderwerp Laadvisie gemeente Oudewater

Met betrekking tot het raadsvoorstel over de laadvisie heeft het CDA de volgende vragen aan het college:

In het beschreven scenario 3 wordt vanaf 2026 een positief saldo getoond, zo ook bij de kadernota.

**Vraag**

1. Wat is de totale businesscase van dit scenario op de langere termijn? Dus onder andere wat zou het saldo zijn in 2030, 2040 en 2050?

**Antwoord**

In 2030 zouden de baten met de huidige prognose en marge € 208.000 zijn. Op dit moment zijn er nog geen prognoses beschikbaar voor de periode na 2030. Bij een onveranderd aantal laadpunten en een onveranderd gebruik blijft het saldo na 2030 € 208.000. De verwachting is dat het aantal palen na 2030 verder stijgt en het gebruik toeneemt waarmee ook hogere baten ontstaan.

**Vraag**

2. Pagina 39 spreekt over fors hogere baten. Waar komt dit verschil met het raadsvoorstel vandaan?

**Antwoord**

Er is per abuis een fout op deze pagina geslopen, waarvoor excuses. De baten zoals in de scenario's en het raadsvoorstel zijn opgenomen, zijn correct. Dit wordt in de stukken ter besluitvorming aangepast (voorafgaand aan de raadsvergadering).

**Vraag**

3. Welke mogelijke risico's zijn er verbonden aan scenario 3 en de baten die daarin staat benoemd?

**Antwoord**

De risico's rondom baten zijn gering, omdat het aan de gemeente zelf is om een marge te hanteren. De kosten en baten voor het uitvoeren van de laadvisie zijn gebaseerd op de prognoses van het aantal laadpalen in 2030. Het kan zijn dat de groei een ander verloop kent. De groei kan sneller plaatsvinden dan de prognose of juist langzamer. De financiële cijfers zijn gebaseerd op de huidige prognose in 2030 en een evenredig verloop van de groei. De raad zal jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang en prognoses. Het is niet met zekerheid te zeggen dat deze prognoses uitvallen zoals op voorhand bedacht (inclusief kosten en baten). Er wordt daarom ieder jaar gemonitord hoe het aantal elektrische voertuigen groeit. Waar noodzakelijk worden de prognoses en (financiële) verwachtingen bijgeschaafd.

**Vraag**

4. Wat zou het effect zijn van later starten met scenario 3, over een paar jaar bijvoorbeeld?

**Antwoord**

In scenario 3 wordt onder andere gekozen voor het aangaan van een eigen concessie. Op dit moment is de gemeente aangesloten bij de concessie van de MRA-e. Deze loopt af per eind 2025. Er is 2 jaar nodig om een nieuwe concessie voor te bereiden. De planning in scenario 3 is dat in 2024 de verschillende concessievormen en samenwerkingen worden onderzocht. De inkoop en aanbesteding is gepland in 2025.

Het later starten met scenario 3 zorgt ervoor dat tussen de huidige concessie van de MRA-e en de nieuwe concessie een tijdelijke overeenkomst met een marktpartij afgesloten moet worden. Dit vergt ook een investering en heeft als nadeel dat een extra partij palen in de openbare ruimte heeft staan met in de regel langlopende afspraken.

Daarnaast wordt een aantal onderdelen, zoals strategische plaatsing en het privaat en semipubliek laden niet direct opgepakt waarmee de groei van het aantal openbare laadpunten onder druk komt te staan.

In keuze 14 op pagina 33 wordt een duurzaam mobiliteitsfonds benoemd.

**Vraag**

5. Wat is het doel van dit fonds? En kunt u de keuze hiervoor onderbouwen? Waarom niet in de algemene middelen?

**Antwoord**

Met de baten uit het laden worden in eerste instantie de benodigde investeringen gedekt. De resterende baten worden volgens de voorliggende visie geïnvesteerd in duurzame mobiliteit als hubs, deelmobiliteit en fietsmaatregelen. Met deze constructie is er zowel een voordeel voor de inwoners (goedkoper laden dan bij een reguliere marktpartij) als voor de gemeente (kostendekking en resterend budget voor duurzame mobiliteit).

**Vraag**

6. In welk jaar zal Oudewater niet voldoende laadplekken hebben ten opzicht van de prognose als we blijven bij scenario 1?

**Antwoord**

Scenario 1 voorziet alleen in vraaggestuurd realiseren van laadpunten. Er wordt dus niet proactief gewerkt en we blijven achter de feiten aanlopen, met lange doorlooptijden voor realisatie. Op dit moment wachten inwoners al lang voordat een aangevraagd laadpunt gerealiseerd kan worden. Met de toenemende vraag zal dit alleen maar langer worden. Vraag en aanbod lopen dus al scheef.

**Vraag**

7. Met welke reden heeft het college scenario 3 niet verwerkt in de kadernota maar dit besluit bij de raad neergelegd?

**Antwoord**

Het college kiest ervoor om de gehele laadvisie (dus scenario 3) uit te rollen. Dit vergt een investering. De inzet van deze middelen is een keuze die in breder perspectief bekeken moet worden door de raad.