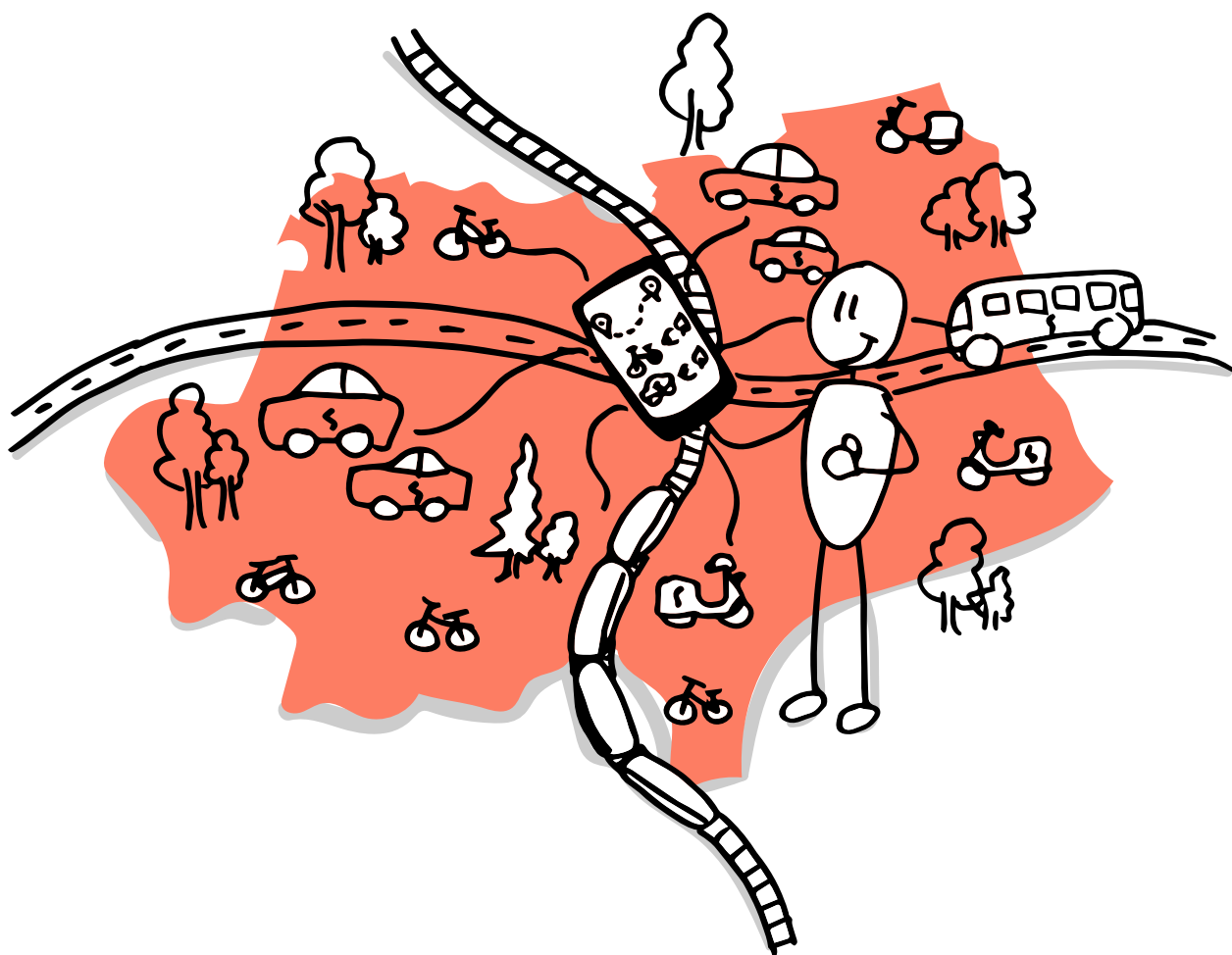


Plan van Aanpak MaaS MRE duurzaam delevervoer in de regio



Versie 15 december 2022
Definitief

Inhoudsopgave

Aanleiding	3
Doel en visie	3
Het concept	3
Voordelen	5
Gefaseerde deelname gemeenten	6
Planning	7
Projectorganisatie	8
Financiën	10
Proces en benodigde acties	11
Risico's en aandachtspunten	13
Bijlage I - Inhoudelijke uitwerking MaaS-concept	15
Bijlage II - Tijdelijke pilots 2023	18
Bijlage III – Voorlopig deelnemende gemeenten	19
Bijlage IV – Latere instroommogelijkheden	20

Aanleiding

- Dit Plan van Aanpak beschrijft hoe we collectief, met de MRE-gemeenten, invulling geven aan de uitrol van MaaS in de regio.
- Onderdeel uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar: Opschaling MaaS voor publieke werkgevers
- Jaarplan 2021 MaaS bestuurlijk akkoord bevonden door het POHO Mobiliteit van de MRE-gemeenten op 27 mei 2021

Doel en visie

Doel

- Een netwerk van duurzame deelmobiliteit in de MRE-regio realiseren door als eerste stap het zakelijke verkeer (werk-werk) van zoveel mogelijk van de 21 MRE-gemeenten te verduurzamen.
- Het zakelijk verkeer wordt gezamenlijk gecontracteerd bij een mobiliteitsaanbieder die hier toegang tot mobiliteit voor garandeert voor de gemeentemedewerker en schaal op naar de regio.

Visie

- We werken toe naar een dekkend netwerk van duurzame deelmobiliteit voor inwoners en bezoekers in de MRE-regio, zowel in de stedelijke als landelijke gemeenten.
- Dat doen we gefaseerd en pragmatisch. Gemeenten geven een sterke impuls aan duurzaam deelvervoer in de regio door op te treden als launching customer en het eigen zakelijke verkeer te verduurzamen en gezamenlijk te contracteren bij een mobiliteitsaanbieder.

Het concept

Basisprincipe

- De bedragen van de declaraties van de dienstreizen (werk-werk) van gemeenten worden opgeteld tot één vast budget, zowel voor OV als de kilometervergoedingen.
- Voor dit budget vragen we mobiliteitsgarantie van de mobiliteitsaanbieder door duurzame vormen van vervoer aan te bieden, zoals deelfiets, OV, elektrische deelauto. Het uitgangspunt is budgetneutraliteit voor de gemeente.
- Stapsgewijze uitrol van MaaS-diensten van het werk-werkverkeer van gemeentemedewerkers, naar: woon-werkverkeer, privé-ritten, betrekken van overige werkgevers, en deelmobiliteit voor alle

inwoners en bezoekers in de gemeenten. Met specifieke aandacht voor deelmobiliteit voor nieuwbouw en woningbouwcorporaties.

Uitgangspunten

- We zoeken in de mobiliteitspartner vooral een samenwerkingspartner en werken vanuit een lange-termijnrelatie.
- We streven naar budgetneutraliteit voor gemeenten.
- We stellen gebruiksgemak voor gemeentemedewerkers voorop.
- We gaan zo duurzaam mogelijk reizen en geven dit zoveel mogelijk vorm vanuit de MaaS-gedachte.
- We treden op als launching customer waarbij we streven naar verdere uitrol van duurzame deelvervoerdiensten in de regio.
- We vragen naar mobiliteitsgarantie waarbij we een mobiliteitsdienst inkopen in plaats van voertuigen.
- We werken met een gefaseerde aanpak waarin we streven naar een minimale omvang van eerste deelnemende gemeenten, later deelnemen is mogelijk, maar massa aan de start is nodig.
- We streven naar maximale ontzorging voor gemeenten qua inkoop van voertuigen, administratie, onderhoud & beheer etc.
- We nemen lopende pilots, interne processen, etc. zoveel mogelijk op in het traject.
- We pakken zoveel mogelijk regionaal op met ondersteuning vanuit Brainport Bereikbaar.

Uitwerking

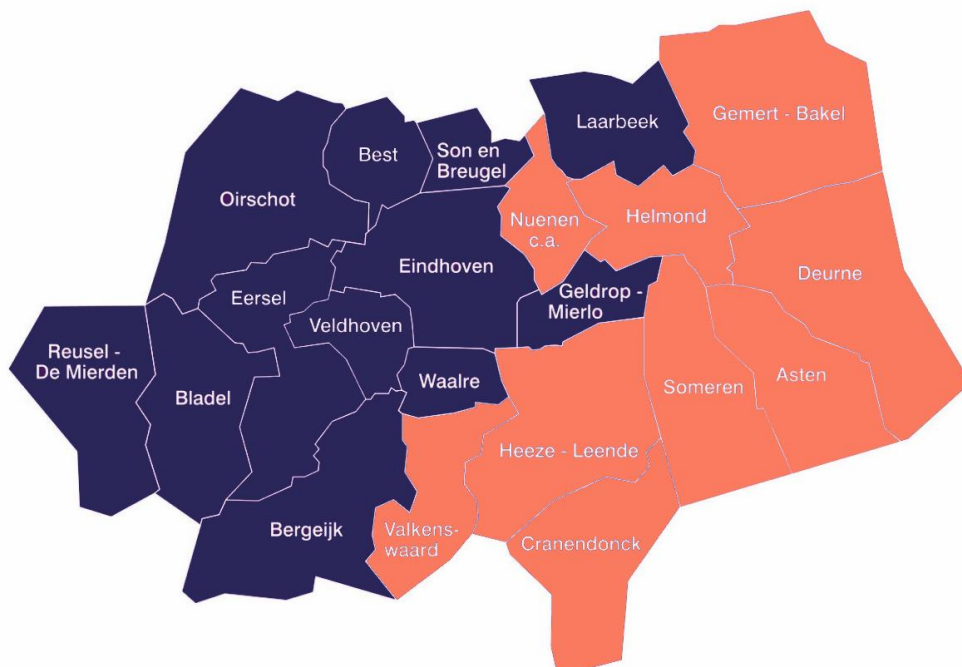
- Voor de uitgebreide uitwerking van het MaaS-concept, zie Bijlage I.
- We vragen om zowel een slimme reserveringsapp ('het platform') als daadwerkelijke deelvoertuigen ('de wielen op de weg').
- We vragen een mobiliteitsgarantie wanneer minimaal 24 uur van tevoren gereserveerd is. Voor ad-hoc reizen binnen die 24 uur vragen we enige vorm van flexibiliteit van de mobiliteitspartner.
- We vragen om creatieve oplossingen voor specifieke situaties, zoals wanneer de dienstreis vanuit huis wordt aangevangen of wanneer één dienst regelmatig de hele dag door een voertuig nodig heeft.
- We vragen de mobiliteitsaanbieder om veel aandacht te hebben voor het meekrijgen van gemeentemedewerkers en hen te stimuleren en enthousiasmeren om zo duurzaam mogelijk te reizen. Hierin pakt de gemeente zelf ook een verantwoordelijkheid door actief hierin mee te werken.
- We zorgen lokaal voor het beschikbaar stellen van parkeerplekken voor de deelauto's en deelfietsen.

Voordelen

1. Schaalgrootte door gezamenlijke aanpak waarmee we voor de markt bijzonder interessant zijn en daarmee daadwerkelijk veranderingen kunnen realiseren.
2. Creëren van de juiste voorwaarden voor verdere opschaling in de regio, waardoor ook inwoners en bezoekers gebruik kunnen maken van deze diensten
3. Deelvervoer kan/komt hiermee eerder beschikbaar voor mensen met een krappe beurs of mensen afhankelijk van (de afnemende) lijnbussen en kan een bijdrage leveren aan het tegengaan van mobiliteitsarmoede
4. We creëren de randvoorwaarden voor de markt om hier in de regio te investeren in duurzame deelmobiliteit. Ook in de normaal voor de markt minder aantrekkelijke gebieden.
5. We faciliteren als organisaties goed werkgeverschap
6. We geven als lokale overheden het goede voorbeeld.
7. Afhankelijk van de gemeentespecifieke ambities geven we invulling aan zaken als afspraken uit het Klimaatakkoord, verbetering luchtkwaliteit, verbeterde bereikbaarheid, zero-emissiezones, registratieplicht dienstreizen, autoluwe gebieden, etc.
8. Gemeentemedewerkers zijn niet meer afhankelijk van eigen auto, maar kunnen kiezen uit verschillende reisopties, mobiliteit op maat.
9. Gemeentemedewerkers kunnen gemakkelijk een reis plannen, inzicht en overzicht van zijn/haar reizen krijgen, en deze administratief afhandelen.
10. Door de gezamenlijke aanpak kan een groot deel van de werkzaamheden gecentraliseerd worden, waar uiteindelijk iedere deelnemende gemeente van kan profiteren.

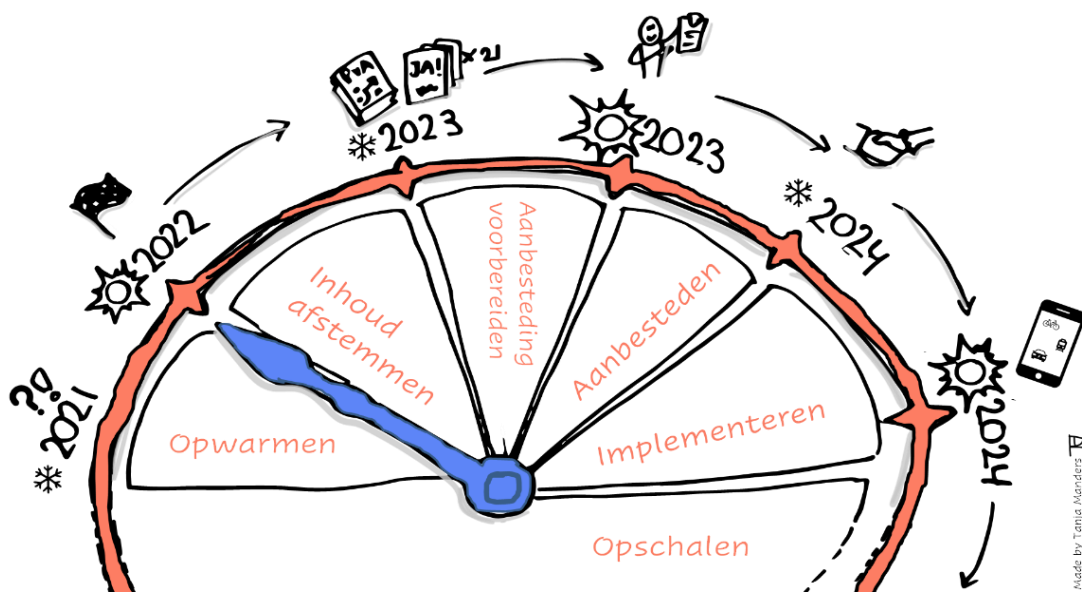
Gefaseerde deelname gemeenten

- Vanwege grote verschillen tussen de gemeenten, kiezen we voor een gefaseerde aanpak om uiteindelijk zoveel mogelijk van de 21 gemeenten deel te laten nemen aan het collectieve traject
- We starten met een groep 'koplopergemeenten'; een stuk of 6-9 gemeenten die aangegeven hebben grote interesse te hebben in deelname en het interne proces op gang hebben gebracht.
- Dit zijn de gemeenten: Nuenen c.a., Helmond, Gemert-Bakel, Deurne, Asten, Someren, en Heeze-Leende (met Valkenswaard en Cranendonck), (Geldrop-Mierlo).
- Deze gemeenten zijn allen gelegen aan de oostzijde van de MRE-regio en vormen geografisch een mooi aaneengesloten gebied, met een mix aan stedelijke en landelijke gemeenten, en beschikbaarheid van treinstations.
- De koplopers vormen het voorbeeld voor de rest van de regio.
- Andere gemeenten kunnen op een later moment instappen: tijdens de voorbereidingen voor de aanbesteding, dus vóór publicatie van aanbesteding vóór zomer 2023, en tijdens de looptijd van het contract met eventueel aanvullende afspraken of aparte aanbesteding, vanaf zomer 2024. Hier moeten nog nadere afspraken over worden gemaakt, zie bijlage IV voor een voorlopige uitwerking.



Planning

- Fase 0: Inhoud afstemmen (Q3-Q4 2022)
- Fase 1: Voorbereiding aanbestedingstraject (Q1-Q2 2023)
- Fase 2: Aanbestedingstraject (Q3-Q4 2023)
- Fase 3: Gunning en implementatieperiode (Q1-Q2 2024)
- Fase 4: Start 'live' (Q3 2024)
- Fase 5: Opschaling (gefaseerd gedurende contractperiode)
- Fase 6: Einde contract (voorlopig 2032)



Projectorganisatie

Regionaal projectleider

- Brainport Bereikbaar is opdrachtgever. Het EnergieBureau treedt op als regionaal projectleider. Gezamenlijk vormen zij het kernteam.
- Het streven is om dat wat in regionaal verband uitgevoerd kan worden ook zoveel mogelijk in dat verband op te pakken om hiermee de deelnemende gemeenten maximaal te ontzorgen.
- Taken en verantwoordelijkheden regionaal projectleider:
 - Regionale regie, aanjager, kartrekker van het project
 - Inhoudelijke invulling en uitwerking van de aanbesteding
 - Informeren, contacteren, betrekken van lokale projectleiders
 - Informatie- en communicatiemateriaal beschikbaar stellen voor lokale projectleiders
 - Aanspreekpunt voor gemeentelijke projectleiders
 - Organiseren van het aanbestedingsproces, o.a. betrekken inkoopende partij, organiseren marktconsultatie, etc.
 - Bestuurlijke aandacht en terugkoppeling op regionaal niveau via Brainport Bereikbaar, het POHO mobiliteit, en gemeentesecretarissenoverleg.

Gemeentelijke projectleider

- Iedere deelnemende gemeente stelt een gemeentelijk projectleider beschikbaar.
- Naar schatting is een gemeentelijke capaciteitsinzet van maximaal 8 uur/week benodigd. Dit betreft de capaciteitsinzet van de gemeentelijk projectleider en enige extra inzet vanuit bijvoorbeeld HR, communicatie, inkoop.
- De capaciteitsinzet van de gemeentelijke projectleider kan eventueel verdeeld worden over meerdere afdelingen (bijv. 4 uur mobiliteit en 4 uur P&O). Capaciteit voor andere afdelingen voor incidentele afstemming valt naar verwachting grotendeels binnen het reguliere takenpakket.
- De taken en werkzaamheden van de gemeentelijk projectleider betreffen o.a. onderstaande zaken:
 - Het mobiliseren en informeren van de eigen organisatie en het intern borgen van dit traject. Denk hierbij aan:
 - Aanpassen, voorbereiden en in routing brengen van college- of MT-voorstellen voor deelname, periodieke updates, etc.
 - Informeren, meenemen en afstemmen met verantwoordelijk wethouder(s).

- Informeren, meenemen en periodiek afstemmen met management / directie /gemeentesecretaris.
- Afstemmen en meenemen HR/P&O t.a.v. regelingen en voorwaarden zakelijk reizen.
- Afstemmen en meenemen afdeling financiën t.a.v. inzet van vermeden declaratiekosten.
- Afstemmen en betrekken communicatie ter voorbereiding op het uitvoeren van een interne communicatiecampagne (regionaal georganiseerd) en afstemming met de gemeentelijke servicedesk/helpdesk.
- Afstemmen met eventuele huidige mobiliteitscontracten.
- Eventueel bijpraten jurist of medewerker inkoop- en aanbestedingen.
- Informeren en meenemen van OR/LO. Hiertoe kan ook een collectieve bijeenkomst georganiseerd worden, maar interne afstemming blijft noodzakelijk.
- Het voorbereiden en organiseren van fysieke ruimte voor de deelvoertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur.
- Aanleveren van benodigde informatie ter voorbereiding op het aanbestedings- en contracteringstraject.
- Reactieve bijdrage in het regionale projectteam in de voorbereidingen voor het aanbestedingstraject.
- Periodieke afstemming met de regionaal projectleider vanuit Brainport en periodieke deelname aan regionale overleggen.

Vertegenwoordigers, ambassadeurs, voorbeeld

- Vanuit de deelnemende gemeenten vragen we ca. 2 vertegenwoordigers om een actieve bijdrage leveren aan het regionale projectteam, o.a. door deelname aan (maandelijks) regionale overleggen, concept stukken beoordelen, inhoudelijk meedenken met het traject; het project te agenderen op ambtelijke regionale overleggen, o.a. TOVER.; en gevraagd en ongevraagd advies te geven aan de regionaal projectleider.
- Wethouder Robert Groenewoud, gemeente Heeze-Leende treedt op als bestuurlijk ambassadeur. Gemeentesecretaris Carolien Klesman-Nacken, gemeente Heeze-Leende zal adviseren in de uitwerking.
- Gemeente Gemert-Bakel start met een overbruggingspilot en pakt hiermee een voorbeeldrol. Deze MaaS-pilot volgt geheel de lijn van het regionale aanbestedingstraject. De lessen, inzichten, en ervaringen worden gebruikt in de uitwerking van het regionale traject en om andere gemeenten te adviseren.

Financiën

Kosten uitvoering mobiliteitsdienst

- Gemeenten stellen gezamenlijk een vast jaarlijks budget beschikbaar voor de inkoop van mobiliteit voor dienstreizen. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd.
- Dit budget is opgebouwd uit:
 - Beschikbaar gestelde budget aan dienstreizen of het totaal uitgegeven budget aan gedeclareerde dienstreizen van voorgaande jaren;
 - OV-declaraties;
 - Eventuele correcties om verschillen tussen kilometervergoedingen zoveel mogelijk gelijk te trekken.
- Het streven is budgetneutraliteit; we gaan er vanuit dat gemeenten niet meer kwijt zijn dan in de oude situatie het geval was.
- Redelijkheid en billijkheid wordt toegepast. De mobiliteitsaanbieder kan niet financieel verantwoordelijk gehouden worden voor onderdelen waar hij geen invloed in heeft. Bijvoorbeeld bij een toenemend aantal medewerkers en daardoor een toenemende mobiliteitsbehoefte of veranderingen in wet- en regelgeving.

Kosten proces

- Iedere gemeente levert zelf de benodigde interne capaciteit.
- Kosten voor de regionale ondersteuning in dit collectieve traject worden volledig vanuit Brainport Bereikbaar gefinancierd.
- Dit betreft kosten voor ondersteuning van een regionaal projectleider vanaf voorbereiding tot en met gunning (à 16 uur per week).
- Gemeenten hoeven hiervoor geen financiële bijdrage te leveren
- Het programma Brainport Bereikbaar loopt per eind 2023 af. Het is nog onduidelijk of er een vervolg komt. Kosten voor regionale ondersteuning in de implementatiefase en reguliere uitvoering (vanaf januari 2024) zijn dus nog niet met zekerheid gedekt.
- Eventuele kosten voor de begeleiding van het inkooptraject door bijvoorbeeld BIZOB worden door gemeenten gezamenlijk gedragen.

Proces en benodigde acties

Overzicht van de processtappen en bij wie de verantwoordelijkheid voor de benodigde acties ligt. Dit is geen uitputtende lijst.

Fase 0: Inhoud afstemmen (Q3-Q4 2022)

0. Plan van Aanpak inhoudelijk goedgekeurd met de lokale projectleiders in het regionaal overleg.
➔ *Reeds uitgevoerd per januari 2023*

0. *Interne besluitvorming*: College spreekt intentie uit voor deelname door ondertekening van de intentieverklaring en bijbehorende Plan van Aanpak begin 2023. Ondertekening van intentieverklaring betekent een bestuurlijk akkoord op voorlopige deelname en verdere uitwerking van het concept en aanbesteding. Het definitieve akkoord voor aanbesteding volgt later.
 - Regionaal PL: Aanleveren format collegevoorstel
 - Lokaal PL: Voorbereidingen treffen voor en het aanbieden van het collegevoorstel met besluit tot deelname Q1 2023

Fase 1: Voorbereiding aanbestedingstraject (Q1-Q2 2023)

1. Voorbereiden ambtelijke organisaties (ook al in fase 0)
 - Regionaal PL: Aanleveren communicatiemateriaal
 - Regionaal PL: Bestuurlijk draagvlak bij regionale tafels
 - Gemeentelijke PL: Vaststellen en borgen van de benodigde in te zetten interne ambtelijke capaciteit gedurende de gehele voorbereiding en uitvoering.
 - Gemeentelijke PL: Indien nodig het aanpassen van de interne spelregels voor zakelijke dienstreizen en de benodigde organen hierin meenemen, zoals OR.

2. Voorbereiden aanbestedingsstukken
 - Regionaal PL: Uitwerking scopedocument
 - Gemeentelijke PL: Inventariseren van benodigde gegevens, waaronder gedetailleerde informatie van declaraties, kilometervergoeding, lopende contracten voor dienstvoertuigen, relatie tot interne trajecten, etc.
 - Regionaal PL: Inschakelen en afstemmen met inkooppartij
 - Regionaal PL: Organiseren en uitvoeren marktconsultatie

3. *Interne besluitvorming*: College geeft, op basis van nadere of definitieve stukken, definitief akkoord en mandaat voor de gezamenlijke aanbesteding in voorjaar 2023.
 - Regionaal PL: Aanleveren format collegevoorstel
 - Gemeentelijke PL: Voorbereidingen treffen voor en het aanbieden van het collegevoorstel met definitief akkoord vóór zomer 2023.
 - *Laatste mogelijkheid overige gemeenten om deel te nemen aan de aanbesteding.*

Fase 2: Aanbestedingstraject (Q3-Q4 2023)

4. Gemeentemedewerkers informeren
 - a. Regionaal PL: Communicatiemateriaal aanleveren
 - b. Gemeentelijke PL: Afdeling communicatie betrekken voor het voorbereiden van gemeentemedewerkers op de nieuwe manier van reizen
5. Aanbesteding publiceren
 - c. Regionaal PL: Proces van aanbesteding organiseren en bewaken met inkooppartij
 - d. Regionaal PL: Inhoudelijk verantwoordelijk voor aanbesteding, zoals aanbestedingsstukken gereed maken, reactie op de NVI, gunningsbeslissing
6. Gunning

Fase 3: Gunning en implementatieperiode (Q1-Q2 2024)

7. Contractondertekening
8. Contractafspraken
9. Implementatieperiode

Fase 4: Start 'live' (Q3 2024)

10. Live-gang van MaaS-dienst

Fase 5: Opschaling (gefaseerd gedurende contractperiode)

11. Opschaling van MaaS-dienst

Fase 6: Einde contract (na afgesproken contractperiode)

12. Evaluatie bij contractperiode 4 jaar
13. Besluit tot verlenging 4 jaar
14. Einde contract na 8 jaar, besluit tot nieuw gezamenlijk traject

Risico's en aandachtspunten

Gemeentemedewerkers zijn onvoldoende enthousiast

- We vragen aan de mobiliteitspartner om veel aandacht te besteden aan het onboarden, enthousiasmeren, en stimuleren van de medewerkers.
- Hetzelfde geldt voor de gebruiksvriendelijkheid van de app.
- De gemeente is zelf ook verantwoordelijk voor het informeren en enthousiasmeren van de gemeentemedewerkers.

Beperkte capaciteit gemeente voor lokale projectorganisatie of wisselingen lokale projectleiders

- Door zoveel mogelijk regionaal op te pakken proberen we de gemeenten zoveel mogelijk te ontzorgen.
- Uiteindelijk zullen gemeenten zelf wel de interne organisatie moeten voorbereiden en ook borgen.

Project is financieel niet interessant voor mobiliteitsaanbieder

- Door de schaalgrootte van de regionale aanpak schatten we dit risico klein in.
- De propositie is extra interessant door als launching customer op te treden en opschalingsmogelijkheden in de regio te bieden.
- De markt is er klaar voor, meerdere marktpartijen kunnen dit soort dienstverlening bieden.

Huidige afspraken of regelingen zitten in de weg

- We inventariseren aan de voorzijde en proberen het project hier zoveel mogelijk op aan te laten sluiten.
- Klein stukje maatwerk per gemeente is hierin mogelijk.

Er doen slechts enkele gemeenten mee

- Zodra bekend is welke gemeenten definitief mee doen, moet bekeken worden wat de mogelijkheden zijn. Dit is o.a. afhankelijk van de schaalgrootte, ligging t.o.v. elkaar, etc.
- Ook met één gemeente is een succesvol MaaS-concept mogelijk, maar hiermee verlies je heel veel voordelen van het collectief.
- Gemeenten kunnen eventueel nog op een later moment instappen, maar er is een bepaalde minimale massa aan de voorzijde nodig.
- Meer gemeenten geeft meer mogelijkheden, maar met minder gemeenten kunnen we nog altijd zoeken naar een geschikte oplossing.

Uitdagingen m.b.t. grote verschillen tussen (schaalgroottes van) gemeenten en momenten van reizen

- In de MRE-regio bevinden zich enkele grote (stedelijke) gemeenten met veel medewerkers en goede OV-verbindingen, maar ook veel kleine gemeenten met een stuk minder medewerkers en beperkte OV-verbindingen.
- Daarnaast kunnen grote verschillen ontstaan tussen de werkdagen. Dinsdagen en donderdagen zijn vaak piekdagen met de meeste verkeersbewegingen, terwijl op woensdagen en vrijdagen zeer weinig gereisd wordt (o.a. door het thuiswerken en parttime werken).
- We nemen deze complexiteit mee in de marktconsultatie en geven bij de uitvraag al zoveel mogelijk informatie over de specifieke kenmerken van iedere deelnemende gemeente.

Bijlage I - Inhoudelijke uitwerking MaaS-concept

De basis

- De zakelijke kilometers (werk-werk) van de 21 MRE-gemeenten worden verduurzaamd.
- De som aan declaraties voor zakelijke kilometers met eigen auto en het bedrag voor OV-dienstreizen wordt omgezet naar een vast budget voor de inkoop van mobiliteit bij een mobiliteitspartner
- De mobiliteitspartner biedt hiervoor een mobiliteitsgarantie
- Alle budgetten van alle gemeenten worden opgeteld en dit wordt één budget voor de mobiliteitspartner. De verdeelsleutel tussen gemeenten onderling wordt nader uitgewerkt indien zich grote verschillen voordoen, bijvoorbeeld wanneer de kilometervergoedingen ver uiteen liggen.
- Duurzaam deelvervoer wordt verder opgeschaald in de regio, o.a. door de MaaS-dienst en deelvoertuigen open te stellen voor privégebruik en aan derden.

De voertuigen

- De mobiliteitspartner levert zowel het platform/app als ook (waar onvoldoende gebruik kan worden gemaakt van bestaand aanbod aan deelvoertuigen) de voertuigen, 'de wielen op de weg'.
- De deelvoertuigen kunnen uit verschillende varianten bestaan, we vragen minimaal elektrische deelauto's (want zo duurzaam mogelijk), elektrische deelfietsen (want beste concurrent voor auto voor kortere ritten), eventueel ook: elektrische bakfietsen, normale fietsen, elektrische scooters en stepjes, overige LEV's, elektrische bestelwagens, etc.

Slimme reserveringsapp

- De mobiliteitspartner levert een slimme app voor reservering, gebruik, en administratie van de voertuigen
- We dagen de mobiliteitspartner uit om het gebruik van de voertuigen te monitoren en hier op in te spelen
- De gebruiksvriendelijkheid van de app moet voorop staan
- Het stimuleren van duurzame ritten moet een integraal onderdeel van de app zijn.
- De app moet ruimte voor maatwerk bieden

Mobiliteitsgarantie en flexibiliteit

- De mobiliteitsgarantie geldt voor alle reserveringen die minimaal 24 uur van te voren zijn gemaakt
- Wanneer het wenselijk is om enige vorm van flexibiliteit te behouden, zullen we nader onderzoeken wat die behoefte precies is en hoe hier het beste een oplossing voor kan worden geboden.

- Eén van de opties is om een bepaald percentage van het budget (bijv. 20%) achter de hand te houden, mits het overgebleven budget nog altijd aantrekkelijk blijft voor de mobiliteitsaanbieder.
- Voor ad-hoc reserveringen binnen 24 uur vragen we bijvoorbeeld de mobiliteitspartner om met een geschikte oplossing te komen.
- Voor bijzondere gevallen vragen we de mobiliteitspartner om met oplossingen te komen, en maatwerk te bieden, denk aan:
 - Een werk-werkrit waarvoor het gunstiger is die vanuit huis aan te vangen dan vanuit kantoor en vergelijkbare gevallen, bijv. door gebruik te maken van ander deelvervoer in de omgeving of door toe te staan dat het deelvoertuig al de avond er voor mag mee worden genomen.
 - Buitenlandse reizen
 - Gemeentemedewerkers met werkzaamheden waardoor spullen meegenomen moeten worden, bijv. door te werken met makkelijk mee te nemen boxen, toch een dedicated voertuig toe te wijzen indien zeer veelvuldig gebruik, gebruik van elektrische bakfietsen, etc.
 - Mindervaliden gemeentemedewerkers
- Gemeenten stellen gezamenlijk spelregels op in samenwerking met de mobiliteitspartner over bijvoorbeeld gedragsregels rondom reserveren en het verleiden om duurzaam te reizen.

Duurzaamheid en gedrag

- Doordat de mobiliteitspartner een vast budget ter beschikking heeft voor het leveren van mobiliteit bestaat er een financiële prikkel om dit zo voordelig mogelijk, maar dus ook duurzaam mogelijk in te vullen. De deelfiets is goedkoper om in te zetten dan de deelauto.
- De mobiliteitspartner wordt uitgedaagd om duurzaam reizen zo veel mogelijk te stimuleren, o.a. via een slimme reserveringsapp.
- We vragen de mobiliteitspartner om veel aandacht te hebben voor gedragsverandering en het verleiden, stimuleren en enthousiasmeren van gemeentemedewerkers.
- De gemeente draagt ook verantwoordelijkheid voor de gedragsverandering en het stukje 'opvoeding' om gemeentemedewerkers op een juiste manier met de deelvoertuigen en app om te laten gaan. Dit zal in continue samenwerking met de mobiliteitspartner worden gedaan.

Bestaande pilots en (deel)voertuigen

- Contracten voor huidige dienstvoertuigen laten we aflopen.
- Huidige pilots nemen we op binnen dit MaaS-traject, trekken we lering uit, en kunnen doorlopen zolang afspraken lopen. We vragen de mobiliteitspartner om bij afloop van pilots te zorgen voor een soepele overdracht.

Voor de gemeentemedewerker

- De gemeentemedewerker kan geen zakelijke kilometers meer declareren en wordt zo ontmoedigd om met de eigen auto te reizen.
- De gemeentemedewerker krijgt daarvoor een garantie op een ruim aanbod aan duurzame deelvoertuigen en OV voor terug.
- De gemeentemedewerker kan via een slimme reserveringsapp de voertuigen reserveren, openen, gebruiken, en ook de administratie verloopt geheel via de app.
- De gemeentemedewerker krijgt de optie om de app voor woon-werk of privé-ritten te gebruiken, op vrijwillige basis

Lokaal op orde

- Beschikbaar stellen van vaste 'dedicated' parkeerplekken voor een nader te bepalen aantal elektrische auto's. De parkeerplekken dienen met het oog op het delen met omwonenden publiek toegankelijk te zijn. Het aantal parkeerplekken zal gedurende de uitwerking nader bepaald worden.
- De vaste parkeerplekken dienen te zijn voorzien van een eigen laadpaal. Afhankelijk van de specifieke situatie kan hierbij gekozen worden voor het faciliteren van een laadpaal door de gemeente, bijvoorbeeld vanuit de huidige concessieovereenkomst met Vattenfall, of voor een laadpaal geplaatst door de mobiliteitsaanbieder. In dit laatste geval dient de gemeente dit juridisch en contractueel mogelijk te maken. De mogelijkheden dienen per gemeente nader uitgewerkt te worden.
- Een afsluitbare locatie voor de plaatsing van elektrische deelfietsen, voorzien van voldoende 220V stopcontacten voor het opladen.

Opschaling

- De mobiliteitspartner wordt verplicht om bestaand aanbod aan deelvoertuigen en deelmobiliteitsconcepten zo veel mogelijk op te nemen/te ontsluiten in het platform/app. Geheel volgens MaaS-gedachte. Evenals OV.
- De gemeenten treden op als launching customer voor een collectief systeem van duurzaam deelvervoer in de regio.
- We vragen de mobiliteitspartner om mee te werken aan een stapsgewijze opschaling van de MaaS-dienst van werk-werk naar bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend:
 - Woon-werk verkeer van gemeentemedewerker
 - Privé ritten van gemeentemedewerker
 - Privé en/of zakelijk gebruik door derden
 - Werk-werk verkeer van andere publieke/private werkgevers
 - Deelmobiliteit bij nieuwbouwprojecten
 - Deelmobiliteit voor woningbouwcorporaties en hun bewoners

Bijlage II - Tijdelijke pilots 2023

Voor gemeenten waar nu een directe behoefte is aan duurzaam deelvervoer, bieden we de mogelijkheid aan om voor de periode van 2023 een tijdelijke pilot te starten.

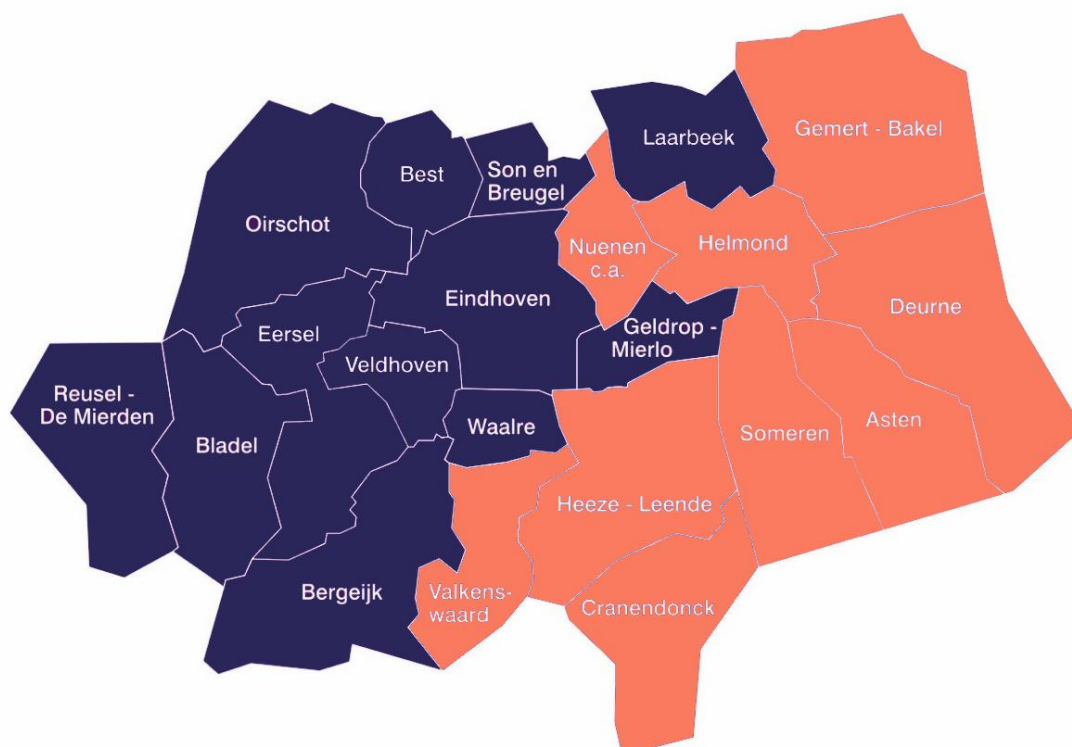
De gemeente draagt zelf de kosten voor de mobiliteitsdienst. De ondersteuning voor de inkoop van de tijdelijke mobiliteitsdienst wordt beschikbaar gesteld door Brainport Bereikbaar.

Gemeenten kunnen hun interesse hierin aangeven waarna een verkennend gesprek plaatsvindt. Op basis van dat eerste gesprek en de hoeveelheid deelnemende gemeenten worden de tijdelijke pilots verder vormgegeven.

Bijlage III – Voorlopig deelnemende gemeenten

Overzicht van voorlopig deelnemende gemeenten in oranje. Uiteraard onder het nodige voorbehoud.

Asten
Cranendonck
Deurne
Gemert-Bakel
Heeze-Leende
Helmond
Nuenen c.a.
Someren
Valkenswaard
Totaal 9



Bijlage IV – Latere instroommogelijkheden

Er komen in ieder geval twee instroommogelijkheden voor gemeenten die niet vanaf het begin (kunnen) meedoen. Let wel, later instromen betekent minder invloed op inhoud en vorm. Je committeert je aan de reeds gemaakte afspraken.

Instroommogelijkheid 1

Van nu (Q1 2023) tot uiterlijk vóór publicatie aanbesteding (Q3 2023)

Overige gemeenten kunnen in principe nog ieder moment vóór publicatie van aanbesteding instromen. Hiervoor moet wel aan de volgende voorwaarden voldaan worden:

- Definitief akkoord en mandaat van College voor de gezamenlijke aanbesteding in Q1 2023.
- Intern ambtelijk en bestuurlijk draagvlak
- Benodigde interne capaciteit is gereserveerd
- Benodigde informatie is tijdig aangeleverd

Tussen moment van publicatie (Q3 2023) en start van de MaaS-dienst (Q4 2024) is het niet mogelijk om in te stromen.

Instroommogelijkheid 2

Na start van de MaaS-dienst (Q4 2024)

Hiervoor zijn verschillende opties mogelijk die t.z.t. nader uitgewerkt moeten worden:

- Deelname binnen de huidige contractafspraken (indien impact van extra deelnemende gemeente beperkt blijft)
- Aanvullende afspraken binnen het bestaande contract
- Een nieuwe aanbestedingsronde van een nieuwe batch aan gemeenten (bij interesse vanuit meerdere gemeenten)