

Communicatiepakketje gemeenten

Veelgestelde vragen, informatieverzoekjes, en meer nuttige overzichten

Laatst geüpdatet op 5 dec 2022

Overzicht

Waarom als gemeente aan de slag met een collectief systeem van duurzame deelvoertuigen in de regio	1
Afspraken uit het Klimaatakkoord om aan de slag te gaan met verduurzamen van mobiliteit als (publieke) werkgever.....	2
Algemene onderbouwing voor het realiseren van voldoende publieke laadpalen als gemeente	3
Hoe om te gaan met beperkte ruimte voor het plaatsen van deelauto's bij het gemeentehuis?.....	4
Mogelijkheden plaatsing laadpalen voor deelmobiliteit binnen contractafspraken van de concessie met Vattenfall?.....	5
Inzicht in de beschikbaar gestelde budgetten bij andere MaaS-projecten?	6
Wat is de rol van OR / LO /bonden in dit traject?	7

Waarom als gemeente aan de slag met een collectief systeem van duurzame deelvoertuigen in de regio

Een goede uitrol van MaaS kan vele vliegen in één klap slaan. Per gemeente kunnen er dan ook diverse beleidshaakjes gevonden worden. Onderstaande opsomming beschrijft er een aantal in algemene termen:

- Bijdrage aan het behalen van CO2 reductie doelen en overige doelen m.b.t. uitstoot van schadelijke stoffen
- Bijdrage aan het beperken van geluidshinder en verbeteren van de luchtkwaliteit
- Verbeteren van de bereikbaarheid en terugdringen van het autoverkeer
- Stimuleren van deelmobiliteit in de gemeente voor inwoners.
- Bijdrage leveren aan het verminderen van mobiliteitsarmoede vanwege krappe beurzen van inwoners en/of beperkte OV-dekking in de regio en verbeteren van inclusiviteit
- Stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) voor verbeterde gezondheid
- Faciliteren van goed werkgeverschap als organisatie en het goede voorbeeld geven als lokale overheid.
- Invulling geven aan zaken zoals zero-emissiezones, autoluwe zones, etc.

Afspraken uit het Klimaatakkoord om aan de slag te gaan met verduurzamen van mobiliteit als (publieke) werkgever

In het Klimaatakkoord onder de sectie 'Mobiliteit C2.6 Afspraken Verduurzaming personenmobiliteit' is opgenomen dat werkgevers een grote rol spelen in het verduurzamen van personenmobiliteit door werknemers anders te laten reizen. Concreet is er afgesproken dat er 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 moeten worden gereisd.¹

Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat grote organisaties van 100 werknemers of meer een norm opgelegd krijgen om hun woon-werk en zakelijke verkeer schoner te maken. In samenspraak met verschillende organisaties is afgesproken om eerst uit te gaan van een collectief plafond, dus zonder verplichte individuele norm. Organisaties met meer dan 100 werknemers moeten de komende jaren gegevens aanleveren over hun woon-werk en zakelijke verkeer. Als op basis van de aangeleverde gegevens blijkt dat de CO₂-uitstoot voldoende afneemt, dan is een individuele norm per bedrijf niet nodig. Neemt die niet genoeg af, dan komt die norm er alsnog. Als organisaties goed op koers liggen, blijft het bij rapporteren. Als het niet lukt, krijgen ze vanaf 2025 een verplichting om slimmer en zuiniger te reizen.²

Mobility as a Service (MaaS) wordt expliciet genoemd als maatregel ter versnelling en ondersteuning van duurzame personenmobiliteit. Er wordt o.a. afgesproken dat Rijksoverheid en lokale overheden deelconcepten faciliteren en stimuleren. In de fysieke ruimte, onder andere dicht bij OV-locaties, neemt de gemeente parkeergelegenheid en laadmogelijkheid op in bestemmingsplannen.³

¹ <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

² <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/04/19/grote-werkgevers-op-weg-naar-schonere-kilometers>

³ <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

Algemene onderbouwing voor het realiseren van voldoende publieke laadpalen als gemeente

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (bijlage Klimaatakkoord) stelt dat de groei in elektrisch vervoer niet belemmert mag worden door een achterblijvende groei in laadinfrastructuur. Gemeenten, Provincies, Rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties hebben gezamenlijk een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld. De afspraken in deze agenda leiden tot een landelijke dekking van (snel)laadpunten en voorzien in de laadbehoefte van het groeiende aantal elektrische voertuigen.

Voor inzicht in de opgave, zie prognoses van elektrisch vervoer en het benodigde aantal laadpunten per gemeente op buurniveau via

<https://ralzuid.nl/prognosecijfers/>

Voor meer informatie over de Regionale Agenda Laadinfrastructuur, zie

<https://ralzuid.nl/>

Hoe om te gaan met beperkte ruimte voor het plaatsen van deelauto's bij het gemeentehuis?

Uiteindelijk zal de inzet van deelauto's leiden tot een verminderd gebruik van de eigen auto, waardoor het ruimte zou moeten besparen. Op korte termijn is dit wel een uitdaging met helaas geen kant-en-klare oplossing. Er zullen een aantal parkeerplekken gereserveerd moeten worden voor deelauto's. Deze plekken moeten openbaar toegankelijk zijn, omdat ze op termijn ook beschikbaar zijn voor derden. Dat betekent dat de parkeerplekken zich bij voorkeur op openbaar terrein moeten bevinden, uitgerust met een laadpunt, en op loopafstand van het gemeentekantoor.

Er zijn een aantal opties:

In de openbare ruimte:

- Bestaande openbare parkeervakken met aanwezige laadpaal in de nabijheid van het gemeentekantoor reserveren voor de deelauto's in overleg met laadpaalexploitant.
- Bestaande parkeervakken in de nabijheid van het gemeentekantoor voorzien van een (strategische) laadpaal en reserveren voor deelauto's.
- Bij blauwe zones rondom het gemeentehuis een (tijdelijke) ontheffing regelen voor de deelauto's.
- Creëren van nieuwe parkeervakken (niet wenselijk, wel een mogelijkheid).

Semi-publieke ruimte:

- Mogelijkheden zoeken op privaat terrein in de omgeving die openbaar toegankelijk is. Bijvoorbeeld openbare parkeergarage, terrein van kantoor, supermarkt, etc.

Privaat terrein van de gemeente:

- Bij (grote) voorkeur openbaar toegankelijk
- Bij voorkeur bij al gerealiseerde laadplekken

Let hierbij ook op het signaal dat richting inwoners wordt afgegeven. Zeker in gebieden met hoge parkeerdruk kan het tot onbegrip leiden dat er plekken voor deelauto's voor gemeentemedewerkers gereserveerd worden. Uiteindelijk zijn deze ook beschikbaar voor inwoners, dus dat moet zeker meegenomen worden in de communicatie. Bijvoorbeeld door een poster bij de plekken met: "straks ook beschikbaar voor jou!"

Mogelijkheden plaatsing laadpalen voor deelmobiliteit binnen contractafspraken van de concessie met Vattenfall?

De uitrol van publieke laadinfrastructuur is voor de meeste gemeenten in RAL-Zuid geborgd door deelname aan de collectieve concessie met Vattenfall. Binnen de huidige concessie zijn er afspraken gemaakt over laadpalen voor deelmobiliteit. De gemeente kan een vaste standplaats aanvragen voor een deelauto. In dit geval dient Vattenfall daaraan mee te werken en reserveert de gemeente tenminste één parkeervak d.m.v. het plaatsen van een verkeersbord met reservering voor het deelauto-concept, tenzij beide laadpunten voor deelvoertuigen benut worden of wanneer dit redelijkerwijs niet acceptabel of wenselijk is. Indien deze laadpaal na 2 jaar minder dan 2000 kWh heeft geladen, betaalt de gemeente een tegemoetkoming van 1500 euro aan Vattenfall.

In een nieuwe collectieve concessie voor publieke laadpalen worden naar alle waarschijnlijkheid aanvullende afspraken gemaakt over laadpalen voor deelmobiliteit. Daarnaast zijn in Noord-Limburg voor een vergelijkbaar MaaS-project extra afspraken gemaakt voor laadpalen voor deelmobiliteit tussen Vattenfall en gemeenten. Vanwege de schaalgrootte van de MRE-regio zijn mogelijk ook aanvullende afspraken mogelijk.

Inzicht in de beschikbaar gestelde budgetten bij andere MaaS-projecten?

Hieronder een overzichtje ter vergelijkingsmateriaal. Hierbij wel de kanttekeningen dat de verschillende situaties niet één-op-één te vergelijken zijn, we momenteel met flinke inflatie te maken hebben, en we nog concreter voor de MRE gemeenten moeten gaan kijken wat we aan budget beschikbaar hebben, wat extra wensen zijn, en of we daarmee rond komen. Dit doen we o.a. via een uitgebreide marktconsultatie.

	inwoners	Bevolkingsdichtheid (gem. aantal inwoners per m2)	Afstand tot treinstation (gem. aantal km's)	Zakelijke autokm's	Budget km declaraties	OV budget	Beschikbaar gesteld bedrag (jaarlijks)
Noord-Limburg (8 gemeenten)	285157	378	5	1738362	€ 650.594* * 36ct per km	€ 75.376	(€650.594 x 80%) + € 75.376 = €595.851* *20% van kmdeclaraties wordt achter de hand gehouden voor uitzonderingen/maatwerk
Roosendaal (meeste recent)	77.244	725	3	-	-	-	€ 132.430,- * *gemeente stelt indien nodig extra budget beschikbaar om in overleg met mobiliteitsaanbieder verbeteringen door te voeren en maatwerk te leveren
MaaS MRE (9 gemeenten oosten)	286092	498	7	Informatie nog niet compleet	Informatie nog niet compleet	Informatie nog niet compleet	

Wat is de rol van OR / LO /bonden in dit traject?

De OR *moet* betrokken worden in dit traject. Hierbij zit een nuance in het woordje 'moet': het is vaak niet verplicht, maar wel zeer aan te raden. Het is goed om na te gaan wat momenteel opgenomen staat in de arbeidsvoorwaarden. In andere MaaS-trajecten zagen we dat strikt genomen de arbeidsvoorwaarden voor werk-werk niet veranderden. Het staat vaak vrij algemeen geformuleerd en de invulling van het werk-werkverkeer met de MaaS-dienst voldeed nog steeds. Daarnaast is het goed om bij P&O na te gaan wat de formele rol van de OR is in dit traject: is dat adviserend of ook beslissend. Op deze manier krijg je duidelijkheid over de positie van de OR in deze.

Los daarvan is het uiteraard zeer aan te raden om de OR te betrekken in dit traject en hen te informeren en voor advies te vragen. Zowel in het voorbereidingstraject als ook straks bij ingebruikname. Wat we in andere MaaS-trajecten zagen, is dat er vanuit de OR vaak aandachtspunten werden meegegeven in het belang van de medewerkers. Hier kon dan in de aanbesteding of implementatie rekening mee gehouden worden, wat alleen maar ten goede komt aan de uitwerking van de MaaS-dienst. Hetzelfde geldt voor de bonden/LO.