Gemeente Midden-Delfland

Anna van Raesfeltstraat 37, Postbus 1, 2636 ZG Schipluiden
T (015) 380 41 11, F (015) 380 99 92
E gemeente@middendelfland.nl, I www.middendelfland.nl

Aan de leden van de gemeenteraad

Ons kenmerk 2021-21584 /21Z.003720
Uw brief van
Uw kenmerk
Bijlagen

Verzonden
24 AUG 2021

Onderwerp
Duurzame mobiliteit door CO_2-reductie verkeer

Datum
24 augustus 2021

Geacht raadslid,

Op 8 juli 2021 heeft het raadslid André Buitelaar van de fractie OGP Midden-Delfland op grond van artikel 42 van het Reglement van Orde schriftelijke vragen gesteld over de Voortgang maatregelen verminderen CO_2-emissie verkeer. Het gemeentelijke maatregelenpakket is als onderdeel van het regionale beleid binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgesteld in uw vergadering van 17 december 2019 (kenmerk 2019-36492/19Z.005835).
In deze brief leest u onze antwoorden. Bij het antwoord is in het kort het beleidsdoel genoemd. De volledige informatie is opgenomen in deze link naar raadsbesluit 2019.

Vraag 1
Onderdeel beleid actiepunt A7 Zero emissie groen onderhoud
Op welke wijze is aan deze maatregel invulling gegeven? Is dit een criterium bij aanbestedingen? Hoe zijn de eerste ervaringen?

Antwoord
Doel van deze maatregel is dat het groenonderhoud in alle gemeenten per 2030 100% zero-emissie is; tussendoel in 2025 50%; gemeenten nemen de minimumeisen op bij de aanbesteding van onderhoudscontracten. Bij vaststelling van deze maatregel is aangegeven dit op te starten, zover als mogelijk en dat daarbij te gebruiken als criterium bij de aanbesteding.
Het gemeentelijk inkoop- en aanbestedingsbeleid (link publicatie) kent als één van de uitgangspunten dat inkoop duurzaam gebeurt. Hiervoor wordt bij de inkoop van werken, zoals het groenonderhoud, gebruik gemaakt van reguliere landelijke reglementen. Deze reglementen worden periodiek herzien, waarbij duurzaamheid een steeds belangrijke factor is.
In 2020 zijn voor een periode van vier jaar tot minimaal 1 maart 2024 de groenwerkzaamheden uitbesteed. Een specifieke regeling om de genoemde doelstelling vanuit het Maatregelenpakket verminderen CO_2-emissie wegverkeer is nu nog niet in het gemeentelijke inkoop- en aanbestedingsbeleid opgenomen.

Vraag 2
Onderdeel beleid actiepunt B7 Logistiek makelaar
Op welke wijze is hier invulling aan gegeven?

Antwoord
Bij de vaststelling van deze maatregel is deze omschreven als een positieve ontwikkeling waar we als gemeente al in participeren. Bij het regionale doel is al aangegeven dat per 2019 extra makelaars zijn ingezet om bedrijven te ondersteunen bij het maken van slimme logistieke keuzes, gericht op het verminderen van verkeersbewegingen. In onze gemeente gaat een mobiliteitsmakelaar van Bereikbaar Haaglanden bedrijven hierbij ondersteunen. In het voorjaar van

FSC MIX Van verantwoorde herkomst FSC® C017135

2021 hebben al gesprekken plaatsgevonden met Midden-Delfland en is in overleg met de bedrijfscontactfunctionaris een lijst van relevante bedrijven opgesteld. Zodra de Coronamaatregelen het toelaten gaat de mobiliteitsmakelaar de bedrijven bezoeken. Vanuit een concrete vraag is inmiddels wel contact gelegd met een specifieke ondernemer over de mogelijkheid om een car-sharing pilot te realiseren.

Vraag 3
Nog geen onderdeel beleid actiepunten ***A8*** Zero emissie bestratings- en rioleringswerkzaamheden, ***A9*** Zero emissie eigen wagenpark en ***A10*** Zero emissie zakelijk verkeer gemeenten.
Is het onderzoek afgerond in welke mate de gemeente hieraan kan voldoen? Zo ja, wat waren de belangrijkste conclusies?

Antwoord
Bij deze maatregelen is aangegeven dat onderzocht wordt in welke mate de gemeente hieraan kan voldoen. De actiepunten zijn inhoudelijk anders. Deze vraag is per actiepunt beantwoord.

3a Actiepunt A8, doel: De bestratings- en rioleringswerkzaamheden in alle gemeenten zijn per 2030 100% zero-emissie; tussendoel in 2025 50%; gemeenten nemen de minimumeisen op bij de aanbesteding van onderhoudscontracten. Het gemeentelijk inkoop- en aanbestedingsbeleid (link publicatie) kent als één van de uitgangspunten dat inkoop duurzaam gebeurt. Hiervoor wordt bij de inkoop van werken gebruik gemaakt van reguliere landelijke reglementen. Deze reglementen worden periodiek herzien, waarbij duurzaamheid een steeds belangrijke factor is. Een specifieke regeling om de genoemde doelstelling vanuit het Maatregelenpakket verminderen CO_2-emissie wegverkeer is nog niet in het gemeentelijke inkoop- en aanbestedingsbeleid opgenomen.

3b Actiepunt A9, doel: het eigen wagenpark van gemeenten c.q. geleast materieel is per 2025 100% zero-emissie. Vanuit onze filosofie van Cittaslow gericht op kwaliteit en duurzaamheid is dit een kwestie van reguliere uitvoering, dat niet is vastgelegd in officiële beleidsdocumenten. Binnen een afweging van kosten-baten zorgen we bij vervanging voor de inkoop van de duurzaamste variant. Zo zijn de algemeen te gebruiken dienstauto en het voertuig voor de BOA elektrisch en hebben wij al langer een auto op aardgas. Bij de recente vervanging van een vrachtauto is gekozen voor de duurzaamste techniek voor diesel, vanuit het oogpunt dat een praktisch bruikbare elektrische vrachtwagen op de reguliere markt nog niet verkrijgbaar is.

3c Actiepunt A10, doel: Alle zakelijk verkeer van gemeenten is per 2025 100% zero-emissie. In het gemeentelijk personeelsbeleid is een onderscheid gemaakt tussen woon-werkverkeer en dienstreizen. Voor beide vormen wordt het gebruik van het OV aangemoedigd boven eigen vervoer per auto. Bij woon-werkverkeer door een gunstigere vergoeding en bij dienstreizen door een verplichte voorkeursvolgorde OV. De vergoedingscriteria zijn als volgt opgesteld. Bij woon-werkverkeer worden de kosten van het OV volledig vergoed. Bij gebruik van eigen auto geldt de vergoeding van de werkgever alleen voor de afstand vanaf 10 kilometer tot maximaal 23 kilometer bij een enkele reis en voor zover fiscaal vrijgesteld.
Bij dienstreizen geldt een voorkeurskeuze voor achtereenvolgens OV, dienstauto/-scooter/-fiets, eigen vervoer. Deze volgorde wordt toegepast voor zover deze vorm van dienstreizen mogelijk en doelmatig is. De doelmatigheid in onze gemeente wordt sterk bepaald door het beperkte aanbod van het OV. De kosten van OV bij dienstreizen worden volledig vergoed. Voor gebruik van het eigen vervoer gelden de fiscale regels van € 0,19 onbelast en € 0,18 per kilometer belast.
De verwachting is dat "na Corona" het woon-werkverkeer beperkter zal worden door een toename van thuiswerken. Wij zullen daarvoor binnen randvoorwaarden de nodige ruimte bieden. De fiscale vrijstellingsmogelijkheden voor arbeidsvoorwaarden worden al maximaal benut. Het extra stimuleren van gebruik van de (elektrische) fiets voor woon-werkverkeer is binnen het pakket van arbeidsvoorwaarden daarmee niet meer mogelijk is.
Het vergoedingenbeleid voor dienstreizen en woon-werkverkeer ondersteunt de maatregelen om te streven naar een 100% zero-emissie in het zakelijk verkeer van de gemeente. Het halen van dit percentage is afhankelijk van praktische mogelijkheden en daarop gebaseerde keuzes van medewerkers en bestuurders.

Vraag 4
Nog geen onderdeel beleid actiepunt B11 Werkgeversaanpak.
Gaat er invulling worden gegeven aan deze maatregel?
Antwoord
Indicator voor deze maatregel is dat alle gemeenten in 2019 afspraken maken met de 10 grootste werkgevers gericht op CO_2-recuctie in het zakelijk en woon-werkverkeer van hun werknemers. In MRDH zijn kort voor de zomervakantie 2021 bijeenkomsten gestart om gemeenten te ondersteunen bij het vormgeven van de werkgeversaanpak.

Vraag 5
Nog geen onderdeel beleid actiepunt B15 Scholenaanpak.
Dit voorstel is er op gericht dat meer ouders hun kinderen met de fiets en lopend naar school brengen en halen. Op welke wijze gaat Midden-Delfland hier invulling aan gegeven?

Antwoord
Indicator voor deze maatregel is het plan om voor 350 scholen in de MRDH 10% van de autoritten naar school met de fiets of lopend te realiseren. In Midden-Delfland zijn in het algemeen scholen al in gesprek met ouders over verkeersveiligheid rond de scholen. Onderdeel is het zoveel mogelijk te voet of per fiets kinderen naar school brengen. Op een enkele school met een regionale functie gebeurt dit in mindere mate. Aanvullende ondersteuning vanuit de gemeente en/of MRDH voor de lokale scholen is in het kader van het reductieplan niet opportuun. Regelmatig zijn er contacten met schoolbesturen en betrokken ouders over de verkeersveiligheid bij scholen. Naast het treffen van verkeerskundige maatregelen is het verminderen van het autogebruik voor de school-thuisroute onderwerp van gesprek in deze contacten. Een lager autogebruik heeft een positief effect op verkeersveiligheid, stikstofuitstoot en gezondheid door meer beweging.

Vraag 6
Nog geen onderdeel beleid actiepunt D5 Straat van de toekomst.
Kan het college duiding geven waarom deze status is gegeven aan deze maatregel, terwijl elementen als klimaatadaptatie onderdeel zijn bij herinrichting van straten. Omdat er nog ruimte is gereserveerd voor autodelen?

Antwoord
Indicator voor deze maatregel is dat iedere gemeente een straat inbrengt om samen met bewoners te bepalen welke winst er is te behalen door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen (autodelen, elektrisch rijden, waterberging, fiets parkeren, ruimte voor spelen). In Midden-Delfland is dit gerealiseerd binnen het concept van de Cittaslow-inrichting van De Kreek in Den Hoorn. Hier is sprake van een duurzame innovatieve inrichting van het openbaar gebied. Het concept van deelauto is wel onderzocht, maar was in de praktijk nog niet te realiseren. Reden hiervan is dat voor commerciële partijen een groot potentieel van toekomstige gebruikers aanwezig moet zijn. Binnen deze woonwijk is dat op dit moment nog niet aan de orde. Wel zijn contacten met Bereikbaar Haaglanden gestart om de kernen in de toekomst in potentie een markt kunnen worden voor het permanent stallen van een deelauto.

Vraag 7
Het thema 'duurzame mobiliteit' is een breed thema. Mogelijk passen niet alle lopende acties binnen lijst van mogelijke maatregelen. Doen we nog aanvullende zaken op dit thema? Zijn er elementen waar we op ons meer willen richten of waar het college kansen ziet? Zoals bijvoorbeeld een herziening van het laadpalenbeleid, terugdringen van verkeer op kruispunt Oude Veiling in Maasland.

Antwoord
Wij onderschrijven de stelling dat het pakket aan maatregelen uit het regionale pakket "Duurzame mobiliteit door CO_2-reductie verkeer" slechts ten dele invulling geven aan het begrip 'duurzame mobiliteit'. Hierbij is ook sprake van een grote dynamiek van beleidsmatige ontwikkelingen. De recent aangekondigde Europese Greendeal gaat invloed hebben op nationaal beleid en regionaal-lokaal in te voeren maatregelen. Onderdelen van het aangescherpte Europese beleid zijn:

- Driekwart van het transport van goederen over de weg moet naar spoor- en waterwegen;
- Er komen meer kilometer- en tolheffingen voor weggebruik;
- Er wordt geïnvesteerd in een miljoen laadpunten voor elektrische auto's;
- Aanpassing CO_2-emissiebronnen voor auto's en bestelwagens.

Internationale normen en nationaal beleid hebben de grootste impact op de CO_2-reductie wegverkeer. DE VNG heeft aangegeven dat bij de omslag naar duurzame mobiliteit het nodig is de regio's als vertrekpunt te nemen. Hierbij is hulp van het rijk nodig, zoals bijvoorbeeld afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen en fiscale regelgeving. Ons beleid is erop gericht om zoveel mogelijk bij de regionale aanpak aan te sluiten. Voorbeeld hiervan is het relatief hoog aantal laadpunten voor elektrische auto's in onze gemeente. Eind juni 2021 is de concessie-overeenkomst wederom voor een periode van vier jaar verlengd. In deze overeenkomst is ook ons beleid opgenomen om het aantal laadpalen in Midden-Delfland aanzienlijk verder uit te breiden en hiermee aan te sluiten op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.
Daarnaast voeren wij vanuit onze identiteit bewust een beleid om het aantal fietskilometers te vergroten. Via de Hof van Delfland hebben we in het verleden het project getrokken om ontbrekende fietsschakels in beeld te brengen. De uitkomsten hiervan zijn onderdeel van het regionaal beleid om het fietsverkeer te stimuleren; dit ter uitvoering van de Nationale fietsagenda met een ambitie om in 2027 20% meer fietskilometers te realiseren ten opzichte van 2017. Concreet wordt deze ambitie op dit moment uitgewerkt in de metropolitane fietsroute Delft-Den Hoorn-Naaldwijk.
Regionaal zijn wij betrokken bij projecten die van invloed zijn op de CO_2-reductie, zoals MAAS (mobility as a service), MIRT-gebiedsuitwerking Greenport 3.0 in Westland met slimme toepassing als 'connected transport'. Bij deze aanpak past ook de aanpak van doorstroming op regionale wegen en vermindering van 'niet-bestemmingsverkeer, zoals de afwaardering N468. Kort samengevat is het verminderen van de CO_2-reductie van het wegverkeer een vast onderdeel van ons beleid, waarbij dit meestal niet als zodanig specifiek wordt benoemd en de opbrengst ook niet meetbaar gemaakt wordt.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

Martien Born
gemeentesecretaris

Arnoud Rodenburg
burgemeester

In afschrift aan de overige leden van de raad