

Vragen, opmerkingen en besluitvorming college van D&H¹ naar aanleiding van de in alle teams gegeven presentatie over Vervoersmanagement

Keuze en gebruik van voertuigen bij maken van een dienstreis, standplaats

1. Ten aanzien van de volgorde van het gebruik van vervoermiddelen bij het maken van een dienstreis (slim werken, lopen fietsen, openbaar vervoer, etc.) is opgemerkt dat een elektrische privé auto vanuit duurzaamheidsoogpunt bóven een benzine huurauto zou moeten gaan. Vraag: wordt daar rekening mee gehouden?

Daarnaast de vraag of er (elektrische) laadpalen (tegen betaling) ter beschikking worden gesteld voor elektrische privé auto's. Argument van medewerker: hiermee kan het elektrisch rijden worden gestimuleerd voor woon-werkverkeer (Groote Lucht).

Besluit D&H: In de volgorde van het gebruik van vervoermiddelen is de huurauto bewust geplaatst bóven het gebruik van een eigen auto. Maar bóven de huurauto is de bedrijfsauto geplaatst, en deze bedrijfsauto's zijn nu al voor een gedeelte elektrisch. Juist om het gebruik van de eigen auto terug te dringen, of op zijn minst af te remmen, houden we vast aan de voorgestelde 'voorkeursvolgorde' / verdringingsregels.

De elektrische laadpalen bij de Groote Lucht zullen niet (tegen betaling) ter beschikking worden gesteld voor woon-werkverkeer. Deze laadpalen zijn nodig voor het wagenpark van Delfland, dat ook steeds duurzamer zal worden.

2. Vanuit de buitendienst is aangegeven dat als men nu in een privévoertuig dienstreizen maakt en op een persoonsgebonden voertuig moet overgaan, men 2 auto's voor de deur heeft staan. Men vindt dit niet duurzaam.

Besluit D&H: Voor Delfland is dit wel duurzamer, zeker als er met een hybride voertuig dienstreiskilometers worden gemaakt.

3. Kan voor medewerkers die in een persoonsgebonden voertuig moeten overgaan geen leaseauto worden aangeschaft? Daarmee kan immers ook privé gereden worden.

Besluit D&H: Het privé rijden in een dienstauto wordt niet wordt toegestaan, omdat dit niet strookt met de huidige tijdgeest en beeldvorming over de overheid. Delfland vindt het niet passend bij het imago als medewerkers in als van Delfland herkenbare dienstauto's rijden op locaties waar zij eigenlijk alleen in privésituaties zouden kunnen verblijven, zoals in vakantieparken en bij supermarkten. Alleen in uitzonderlijke situaties, zoals bij wachtdiensten, is het toegestaan om privékilometers te maken in een dienstauto.

4. Kan (in overleg met de Belastingdienst) bekeken worden of er voor medewerkers die wachtdienst hebben niet steeds als zij in het wachtdienstvoertuig rijden de schakelaar omgezet hoeft te worden van privé-rit naar woon-werkverkeer?

Besluit D&H: De Belastingdienst staat dit niet toe. De huidige regeling is al het maximaal haalbare voor wat betreft het tegemoet komen aan de medewerkers. De schakelaar zal nog steeds omgezet moeten worden.

¹ Op 25 april 2017 zijn het vervoersbeleid en de uitvoeringsregelingen vervoersmanagement vastgesteld in het college van D&H.

5. Nu wordt bij dienstvoertuigen onderscheid gemaakt in poolauto's, teamauto's en persoonsgebonden voertuigen. Suggestie: de persoonsgebonden voertuigen 'hernoemen' in 'teamauto die aan een persoon is toegewezen'. Dit om te benadrukken dat de auto niet van de medewerker 'zelf' is en er daarom zeggenschap over heeft, maar dat deze van de organisatie is. Besluit D&H: Niet overnemen, alle bedrijfsauto's staan op elk moment ter beschikking van de organisatie. 'Een teamauto die aan een persoon is toegewezen' zal juist tot verwarring leiden met het begrip 'teamauto'.
6. In de volgorde van het kiezen van een voertuig bij het maken van een dienstreis staat de huurauto 'boven' het gebruik van een eigen auto. De vraag is gesteld of dit wel de juiste volgorde is, aangezien het huren van een auto (veelal of altijd) duurder is dan het gebruik van een eigen voertuig en het declareren van de gemaakte dienstreiskilometers. Besluit D&H: de huurauto vervangen door een 'Greenwheels' auto. Deze kan namelijk met een NS-Businesscard gebruikt worden. Dan vervolgens als laatste stap 6 het opnemen van het gebruik van een eigen auto of het gebruik van een huurauto.
7. In de Uitvoeringsregeling Vervoersmanagement is nu opgenomen dat voor medewerkers die een persoonsgebonden voertuig toegewezen krijgen, de standplaats het woonadres is. Voorgesteld is dat dit genuanceerd dient te worden door er van te maken: "Dat voor medewerkers die een persoonsgebonden voertuig toegewezen hebben gekregen, de standplaats het woonadres is, tenzij op voorspraak van de teamleider de standplaats het kantooradres is." Besluit D&H: Het voorstel is overgenomen.

Fietsen en voorzieningen

8. Gevraagd is of de nieuwe, uitgebreide fietsregeling ook van toepassing is op de bestuurders. Anders gezegd: mogen bestuurders ook een fiets aanschaffen met fiscaal voordeel? Besluit D&H: D&H leden kunnen wel via de (nieuwe) regeling een (elektrische)fiets of elektrische scooter aanschaffen, zij hebben namelijk een 'benoeming' bij HHD. Leden van het Algemeen Bestuur ontvangen een vergoeding, op hen is de (nieuwe) regeling niet van toepassing. De regeling stelt als voorwaarde dat je minimaal de helft van het aantal werkdagen van de fiets / scooter gebruik dient te maken voor woon-werkverkeer. Aangezien het lidmaatschap van de Verenigde Vergadering niet gezien kan worden als 'werk' maar als 'nevenfunctie', is deze regeling niet op hen van toepassing.
9. Zoals de OR heeft voorgesteld, is nu in de regeling opgenomen dat men bij dienstreizen die – als er geen (elektrische) dienstfiets beschikbaar is – met de eigen (elektrische) fiets worden gemaakt, € 0,33 per kilometer kan declareren.

Opmerkingen hierbij zijn:

"Waarom moet ik dan eerst bekijken of er een dienstfiets beschikbaar is? Ik wil op mijn eigen fiets fietsen, want die is specifiek op mij afgesteld."

Besluit D&H: Delfland zal goede fietsen aanschaffen om dienstreizen mee te maken. Als een dergelijke fiets beschikbaar is, kan men die gebruiken. Als een medewerker in een dergelijk geval

toch de eigen fiets wil gebruiken, is dat de eigen keuze van de medewerker. Daar zal geen vergoeding tegenover staan.

“Is het niet wat overdreven royaal dat ik – als er geen dienstfiets beschikbaar is – een kilometervergoeding krijg als ik met mijn eigen fiets een dienstreis maak? Dit is een verkeerd mechanisme.”

Besluit D&H: Delfland wil stimuleren dat medewerkers ook vanuit het oogpunt van vitaliteit als het mogelijk is de fiets nemen. Deze regeling geldt als een soort waardering voor het op duurzame wijze maken van een dienstreis. Het advies is om in dergelijke gevallen 0,33 per kilometer te vergoeden.

10. Gemeld is dat er in het Gemeenlandshuis 2 douches worden gerealiseerd. Aangegeven is dat dit te weinig is; “als je duizenden euro’s beschikbaar stelt voor fietsen e.d. moet een paar douches ook lukken”.

Besluit D&H: Helaas zijn naast de 2 douches die al gerealiseerd worden, geen mogelijkheden om nog meer douches te realiseren.

Parkeren bij Gemeenlandshuis

11. In bijna alle presentaties kwam de vraag naar voren of het niet meer kunnen parkeren bij het Gemeenlandshuis bij woon-werkverkeer ook geldt voor de bestuurders.

Besluit D&H: Er zullen maximaal 5 plekken komen in de parkeergarage van het Gemeenlandshuis, voor dijkgraaf, hoogheemraden en SD. Via een reserveringsstelsel moeten zij een plek reserveren. Door collegeleden en de SD is de intentie uitgesproken om zoveel als mogelijk is, buiten het terrein van het Gemeenlandshuis te parkeren en van het openbaar vervoer of de (vouw) fiets gebruik te maken.

12. Tijdens de presentatie is aangegeven dat er straks geen motorvoertuigen meer geparkeerd kunnen worden bij het Gemeenlandshuis. Diverse motorrijders hebben aangegeven dat zij er vanuit waren gegaan dat zij nog wel hun motoren zouden kunnen parkeren in de garage, omdat deze veel minder plek innemen dan een auto en bijna gelijk gesteld kunnen worden aan een scooter.

Besluit D&H: Een motor wordt wat betreft het parkeren op het terrein van Delfland door Delfland gelijk gesteld aan een auto. Daarmee is het parkeren van motoren bij woon-werkverkeer aan dezelfde regels onderworpen als bij auto’s. Alleen in het geval een medewerker bij het maken van een dienstreis het Gemeenlandshuis moet aandoen, bestaat de mogelijkheid van het reserveren van een parkeerplaats voor een motor. Een brommer of scooter wordt gelijk gesteld aan een fiets.

Voor wat betreft het parkeren van motoren op / aan de openbare weg, heeft een gemeente de mogelijkheid om in de Algemene Plaatselijke Verordening nadere regels te stellen. In de gemeente Delft geldt het volgende: *“Een motor kan geparkeerd worden aan de zijkant van de weg of in een parkeervak. Is het een vak voor betaald parkeren, dan zal de motorrijder een parkeerbewijs moeten hebben. Op plaatsen voor vergunninghouders heeft men een vergunning nodig. In Delft is het toegestaan om de motor op de stoep te parkeren. Hierbij mag geen hinder*

ontstaan voor overige weggebruikers, zoals voetgangers, mensen met kinderwagens of rolstoelen. Een motor met zijspan mag niet op de stoep staan”.

Binnenkort heeft Delfland overleg met de gemeente Delft over de inrichting van het terrein rondom het Gemeenlandshuis, specifiek over de situatie aan de Phoenixstraat. Dit punt zal daarin worden meegenomen.