

CITY DEAL

**ELEKTRISCHE DEELMOBILITEIT IN
STEDELIJKE GEBIEDSONTWIKKELING**

ONDERGETEKENDEN

PARTIJEN

City Deal-gemeenten

- Het college van burgemeester en wethouders van Amersfoort, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer J.C. Buijtelaar, Wethouder Financiën en Belastingen, Grondzaken/Vastgoed, Mobiliteit en Sport;
- Het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer P.A. Bot, Wethouder Ruimtelijke Ordening en Duurzaamheid;
- Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer P.J.M. Litjens, Wethouder Verkeer & Vervoer;
- Het college van burgemeester en wethouders van Apeldoorn, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer J.G. Kruithof, Wethouder Werk en Inkomen, Stedendriehoek en Mobiliteit en Luchtvaartzaken;
- Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer J. Wijsmuller, Wethouder Stadsontwikkeling, Wonen, Duurzaamheid en Cultuur;
- Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze de heer P.J. Langenberg, Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur;
- Het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, handelend als bestuursorgaan van deze gemeente, namens deze mevrouw L. van Hooijdonk, Wethouder Milieu en Mobiliteit;

Provincie

- Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland, handelend als bestuursorgaan, namens deze mevrouw A. Bom-Lemstra, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen, Economie en Innovatie, Luchtvaart en Grondzaken;

Rijksoverheid

- De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mevrouw drs. K.H. Ollongren, hierna te noemen BZK;
- De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw drs. S. van Veldhoven, hierna te noemen IenW;
beiden handelend als bestuursorgaan;

Private partijen

- De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BPD Ontwikkeling B.V. te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G. Kalter, projectmanager BPD Zuid West, hierna te noemen: BPD;

- De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Syntrus Achmea B.V. te dezen vertegenwoordigd door de heer B. Visscher, ontwikkelingsmanager, hierna te noemen: Syntrus Achmea;
- De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Synchron B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H.J. van Dam, statutair directeur van Synchron, hierna te noemen: Synchron;
- De naamloze vennootschap Heijmans N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer M.G.J. van Duijn, directeur Heijmans Vastgoed BV, hierna te noemen: Heijmans;
- De Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen NEPROM, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.B.J.M. Joosen, bestuurslid, hierna te noemen: NEPROM;
- Stichting ElaadNL, te dezen vertegenwoordigd door de heer O. Caron, directeur, hierna te noemen: ElaadNL;
- Stichting Smart Solar Charging, te dezen vertegenwoordigd door de heer R. Berg, hierna te noemen: Smart Solar Charging;

OVERWEGEN HET VOLGENDE,

Algemene context

- a. Het kabinet zet met het regeerakkoord fors in op CO₂-reductie en daarnaast op verduurzaming van de gebouwde omgeving. Er wordt een nationaal Klimaat en energieakkoord gesloten met reductiedoelstellingen voor sectoren, waaronder de sector transport en mobiliteit. Deze City Deal beoogt bij te dragen aan de mobiliteitstransitie en CO₂-reductie door het stimuleren van elektrische deelmobiliteit en energiezuinig bouwen.
- b. Gemeenten, de Rijksoverheid, private partijen, kennisinstellingen en andere partijen werken aan de totstandkoming van de Agenda Stad, die de groei, innovatie en leefbaarheid van steden in samenhang moet versterken om daarmee het concurrentievermogen en groeipotentieel van het Nederlandse stedennetwerk te vergroten;
- c. Deze partijen tezamen beogen hier onder andere invulling aan te geven door middel van het sluiten van 'City Deals'. City Deals onderscheiden zich in het feit dat ze:
 1. een aansprekende ambitie formuleren ten aanzien van een of meerdere grote maatschappelijke opgaven;
 2. agglomeratiekracht organiseren (massa/schaalvoordeel door samenwerking tussen en/of binnen stedelijke regio's);
 3. betrokkenheid kennen van uiteenlopende publieke en private partijen (waaronder het Rijk);
 4. innovatief zijn en gericht op doorbraken, door bijvoorbeeld bestaande systemen anders vorm te geven, en;
 5. (inter)nationaal aansprekend en uitventbaar zijn;

- d. Het streven is om ambitieuze en krachtige spelers in het stedelijk netwerk te verbinden. City Deals beogen daarmee ook nieuwe vormen van samenwerking tot stand te brengen waarmee stedelijke opgaven op een efficiënte manier worden geadresseerd. Recent heeft het kabinet in het regeerakkoord aangegeven dat voor stedelijke regio's de systematiek met City Deals, als onderdeel van de Agenda Stad, voortgezet wordt;
- e. In het position paper 'Resetting cities'¹ hebben de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven gezamenlijk hun ambities voor Agenda Stad in kaart gebracht. Deze propositie is in samenspel met de Rijksoverheid ontwikkeld, en omvat een 'kansen' agenda langs drie sporen: lerende en innovatieve steden, (compacte) groene en gezonde steden, veilige en inclusieve steden. Deze City Deal sluit hier op aan, evenals op ambities van enkele G32-steden uit hun propositie 'Nederland Stedenland'²

Context Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling

Met deze City Deal willen Partijen voor het eerst de ruimtelijke, financiële en duurzame impact die elektrische deelmobiliteit kan hebben voor stedelijke gebiedsontwikkeling volledig benutten.

Elektrische deelmobiliteit is een antwoord op de stedelijke verdichtingsopgave. Door het delen van elektrische mobiliteit kan de druk van automobilititeit en parkeren op de openbare ruimte aanzienlijk worden verminderd. Hierdoor kunnen er binnenstedelijk meer woningen worden gebouwd tegen lagere stichtingskosten. Enerzijds stelt de invoer van elektrische deelmobiliteit eisen aan het parkeerbeleid, er moet immers (beleids)ruimte komen voor een ander 'soort' parkeerplaatsen zowel in technische zin (elektriciteit infrastructuur) als in organisatorische zin (loskoppeling parkeren van de woning, de huurder, de bewoner). Anderzijds levert de combinatie van mobiliteit, elektrisch rijden en wonen ook kansen op voor de opslag van (lokale zonne-energie) elektriciteit in de accu van de auto en andere opslagsystemen en het (terug) leveren van deze aan de consument of het net. Het betekent echter ook dat er nieuwe verbindingen moeten worden gelegd, zowel technisch (systeemkoppelingen) als bestuurlijk (wie verantwoordelijk is). De grootschalige invoering van elektrisch vervoer heeft gevolgen voor de infrastructuur die daarvoor moet worden aangelegd en biedt de kans de opgewekte energie efficiënt te benutten door de verbinding met de lokaal door huishoudens, corporaties en VVE's opgewekte energie. Tevens maken elektrische deelauto's onderdeel uit van de transitie naar *Mobility as a Service*. Met name in stedelijke gebieden ontstaat hierdoor een nieuwe uitdagende opgave.

Met het ondertekenen van de nieuwe afspraken in het kader van het Klimaatverdrag, het Akkoord van Parijs, zet het kabinet Rutte III zich in voor forse CO2-reductie. Daarbij is ook het streven uitgesproken dat uiterlijk in 2030

¹ <http://agendastad.nl/wp-content/uploads/2015/06/Position-Paper-G4-Resetting-Cities.pdf>

² <http://agendastad.nl/wp-content/uploads/2015/06/G32-Nederland-Stedenland.pdf>

alle nieuwe auto's CO2-emissieloos zijn. In deze City Deal staat het onderzoek naar de mate waarin het stimuleren van elektrische deelmobiliteit bij kan dragen aan CO2-reductiedoelstellingen voor de sector transport en mobiliteit, verduurzaming van de gebouwde omgeving en het inzetten op nieuwe energiebronnen centraal. Losse innovaties of nieuwe technieken spelen een rol, maar belangrijker is dat er een integrale transitie plaatsvindt. Gedragsverandering van bewoners/gebruikers is cruciaal. Het gaat niet om het opleggen van innovatieve oplossingen, maar om samen met bewoners/gebruikers te kijken naar de voordelen en randvoorwaarden. Dit is dan ook een van de belangrijkste onderzoekspijlers die in de pilots verder worden geconcretiseerd. Voorbeelden van vragen daarbij zijn:

- Wanneer wordt elektrische deelmobiliteit aantrekkelijk voor bewoners/gebruikers? Wat beweegt mensen, hoe genereren we bekendheid met elektrische deelmobiliteit en wat is daarvoor nodig? Wat zijn de randvoorwaarden voor succes?
- Welke vragen en belemmeringen zijn er bij het benutten van de accucapaciteit van de elektrische deelauto voor energieopslag?
- In hoeverre draagt elektrische deelmobiliteit bij aan de CO2-reductie?
- Op welke wijze biedt elektrische deelmobiliteit een structurele oplossing voor de parkeerdruk zodat de parkeernorm naar beneden kan? Hoe groot is het effect van een lagere parkeernorm op de betaalbaarheid en bouwsnelheid van nieuwe betaalbare woningen?
- Welke technische standaarden zijn er of worden relevant? Welke rol moet de overheid hierin nemen?

Partijen hebben elkaar gevonden om gezamenlijk het voortouw te nemen om de uitdagingen te benutten en belemmeringen op te lossen om tijdig in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Met het uitvoeren van concrete pilots worden de bij deze City Deal betrokken gemeenten zogenoemde proeftuinen om ervaringen op te doen waarbij zij actief kennis delen om van elkaar te leren. Iedere Partij heeft eigen doelen gerelateerd aan de ambitie van deze City Deal en geeft de pilots op haar eigen wijze vorm. City Deal-gemeenten, provincies en de Rijksoverheid nemen aan deze City Deal mee vanuit hun publieke taak. Partijen verwelkomen andere overheden, het bedrijfsleven, kennisinstututen en maatschappelijke organisaties om toe te treden tot deze City Deal voor zover zij de ambities en het doel van deze City Deal onderschrijven en tevens bereid zijn zich daarvoor actief in te spannen.

Context City Deal in relatie tot andere ambities

- a. *Energieagenda & nationaal Klimaat- en Energieakkoord.* In de ambitie van het geldende Energieakkoord is opgenomen dat de sector mobiliteit en transport in 2030 maximaal 24 Mton CO2-uitstoot. In het regeerakkoord is opgenomen dat er een nationaal Klimaat- en Energieakkoord komt op basis waarvan de CO2-uitstoot fors zal worden verlaagd. Als uitgangspunt hiervoor geldt de doelstelling van 49% reductie in 2030, een emissiereductiedoelstelling die een additionele reductie ten opzichte van

- ongewijzigd beleid voor de sector mobiliteit en transport van 56 Mton CO2 impliceert.
- b. *Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020*. Een publiek-private samenwerking van overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties die onder leiding van het Formule E-team zich inzetten voor het stimuleren van elektrisch vervoer en groene groei met als ambitie dat voor 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn en stekker heeft en dat minimaal 30% daarvan – oftewel 15% – volledig elektrisch is.
 - c. *Green Deal Autodelen*. Doel van deze Green Deal is bedrijven, overheden en burgers te stimuleren en te faciliteren om hun mobiliteitsbehoefte in te vullen op een manier die maximaal gebruik maakt van de mogelijkheden die autodeelconcepten bieden zodat er in 2018 een netwerk van 100.000 deelauto's is.
 - d. *Green Deal Openbaar Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur*. In deze deal wordt gestreefd naar een forse uitbreiding van het aantal publieke en semipublieke laadpalen voor elektrische voertuigen.
 - e. *I&W project Mobility as a Service (MaaS)*. Het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden door middel van een digitaal platform aan reizigers worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties. De focus ligt met name op het verbeteren van de bereikbaarheid en efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur.
 - f. Deze City Deal heeft een eigen focus en zoekt, waar mogelijk en wenselijk synergie/samenwerking met bovenstaande initiatieven.

KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN,

Artikel 1 Doel

Het doel is het versnellen van een doorbraak naar het gebruik van elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkelingen. Partijen onderzoeken onder welke omstandigheden elektrische deelmobiliteit aantrekkelijk wordt voor bewoners/gebruikers. Hoe in te spelen op de trend van bezit naar gebruik naar het zgn 'Mobility as a Service' (mobiliteit als dienst) en hoe kan dit optimaal worden aangejaagd vanuit overheden en projectontwikkelaars? De Partijen willen leren hoe de toepassing van elektrische deelmobiliteit zo veel mogelijk kan bijdragen aan het beter gebruik van de stedelijke ruimte, energiezuinig bouwen en een versnelling van de lokale energietransitie.

Inzetten op beter gebruik van de stedelijke openbare ruimte

Het toepassen van elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkelingen vermindert het ruimtebeslag van automobiliteit en parkeren. De druk op de openbare ruimte is groot en daarom zetten Partijen in op efficiënter gebruik daarvan door minder auto's op straat en vermindering van de parkeerdruk.

Hierdoor komt er ruimte beschikbaar voor bijvoorbeeld meer groen, meer binnenstedelijk bouwen en een bijdrage aan de transitie naar emissieloos vervoer, schonere stedelijke lucht en vermindering van geluidsoverlast. Echter, het toepassen van elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling gebeurt momenteel naast de verplicht te bouwen parkeerplaatsen (voor regulier autobezit) per woning. Uit onderzoek van de Provincie Zuid-Holland is gebleken dat gemeentelijke parkeernormen een belangrijke oorzaak zijn voor het stuklopen (geen fysieke en/of financiële haalbaarheid) van nieuwbouwprojecten in de centra van de grote steden.³ De schatting is dat ten gevolge van de parkeeropgave ca. 20% minder woningen worden gerealiseerd⁴. Dit terwijl de druk op de woningmarkt in deze gebieden onverminderd hoog is. In een aantal gemeenten zijn de gangbare parkeernormen al naar beneden bijgesteld.

Energiezuinig bouwen en de lokale energietransitie

De huidige mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie in gebouwen kunnen beter benut worden. Het behalen van de doelstellingen van het regeerakkoord en het energieakkoord is een belangrijke drijfveer om hierin (verder) op te schalen. Door middel van de pilots willen Partijen een impuls geven aan de energietransitie door energiezuinige woningen en het aanleggen van een lokaal smart grid. Daarnaast wordt de uitdaging om de pieken en dalen in de energievoorziening op te vangen door middel van smart charging/off-grid/buffers/opslag al verkend, bijvoorbeeld door de batterij van de elektrische auto in te zetten voor de opslag van zonne-energie. Dit laatste vereist wel dat er bi-directionele laadpalen worden gebruikt die zowel kunnen laden als ontladen. Bijkomend voordeel is een woonlastenverlaging door energiebesparing.

Artikel 2 Algemene afspraken

- a. Partijen dagen elkaar uit om actief, effectief en vol energie samen te werken om de transitie naar elektrische deelmobiliteit in stedelijke ontwikkelingen (verder) te versnellen en faciliteren. Ze hebben het lef om vooruit te denken en samen te werken met andere partijen.
- b. Partijen ervaren, door pilots uitgedaagd, zelf de (on)mogelijkheden als in stedelijke gebiedsontwikkelingen ingezet wordt op elektrische deelmobiliteit die gekoppeld is met smart charging/opslag van duurzame energie. De City Deal-gemeenten fungeren als proeftuin/testruimte waarbij de Rijksoverheid (wettelijke of andere) barrières agendeert en zich inspant voor oplossingen. Door middel van de pilots worden de mogelijkheden tastbaar die binnen bereik zijn, of zelfs nu al bestaan.
- c. Partijen leren van nieuwe manieren om hun samenwerking vorm te geven en willen hun nieuwe ervaringen delen om die snel op grotere schaal toe te passen.

³ Parkeren en verstedelijking”, Provincie Zuid-Holland, april 2017

⁴ REBEL MIRT-onderzoek complexe transformatieopgaven. 2016

- d. Partijen stellen een werkgroep en een stuurgroep samen met als doel om de voortgang van de uitvoering van deze City Deal te bewaken, monitoren en sturen zoals verder uitgewerkt in artikel 5.
- e. Partijen vergroten de bekendheid van de combinatie van doelstellingen zoals genoemd in artikel 1 en borgen de voortgang door gezamenlijke communicatie in de vorm van een bijdrage aan tenminste jaarlijks 2 (openbare) bijeenkomsten en 1 gezamenlijke publicatie.
- f. De resultaten uit de City Deal worden voor eenieder beschikbaar gesteld.
- g. Partijen committeren zich aan een driejarig traject van samenwerking, waarin zij verantwoordelijk zijn voor de in deze City Deal gemaakte afspraken, elkaar kunnen aanspreken op voortgang en kwaliteit van de resultaten in relatie tot de doelstellingen.
- h. De City Deal-gemeenten, provincies en de Rijksoverheid gaan voor 'continuïteit van het publieke belang' en bouwen daarvoor een organisatie op die kan aansturen, rapporteren en faciliteren.
- i. De Private partijen dragen bij door inbreng van kennis en ervaring en denken mee in de pilots van deze City Deal waarin ze daadwerkelijk betrokken zijn. Ze dragen bij aan de verspreiding van de leerervaringen.

Artikel 3 Specifieke inzet en acties van Partijen

Rijksoverheid: inzet en acties

- a. De rijksoverheid zal zich inspannen om bestaande of nieuwe versnellingsmogelijkheden, leerpunten of barrières die naar voren komen uit deze City Deal waar wenselijk en mogelijk te agenderen en te werken aan oplossingen in regelgeving, regelingen, organisatie of roloppvatting. Daartoe stellen de overige Partijen op basis van de pilots van deze City Deal een lijst samen van de knelpunten die de gewenste doorbraak in de weg staan, waar ook gekeken wordt naar reeds bestaande informatie.
- b. BZK gaat met woningbouwcorporaties in overleg hoe zij hierin een rol kunnen spelen binnen het wettelijke werkdomein en bekijkt de randvoorwaarden daarvoor.
- c. IenW voert met betrokken medeoverheden en betrokkenen in relevante bestaande gremia en gesprekstafels (zoals MIRT onderzoek/verkenningen scenario's, follow-up van Beter Benutten, ITS, MaaS, duurzame mobiliteit) het gesprek over de mogelijkheden van aanpassen parkeernormen/parkeerbeleid en de transitie naar autodelen.
- d. IenW spant zich in om elektrische deelmobiliteit op te nemen in de Transitieagenda Consumentengoederen Circulaire Economie.
- e. IenW ondersteunt elektrisch autodelen als onderdeel van bredere inzet op autodelen door middel van onderzoek, kennisagenda en monitoring, bijvoorbeeld door middel van de Green Deal Autodelen.
- f. IenW besteedt aandacht aan elektrische deelmobiliteit binnen het Actieprogramma Elektrisch Vervoer en brengt dit in bij de activiteiten van het Formule E-Team.
- g. De Rijksoverheid draagt actief bij aan de communicatie van doelen die samenhangen met deze City Deal.

- h. De Rijksoverheid draagt deze City Deal uit als voorbeeldproject, onder meer via de website NederlandElektrisch.nl.
- i. De Rijksoverheid spant zich in om in de eigen bedrijfsvoering elektrische deelmobiliteit als vervanger van huidig regulier autogebruik te stimuleren en actief de ervaringen te delen.

Provincie: inzet en acties

- a. De Provincie draagt deze City Deal uit in de gemeenten binnen haar grondgebied en ijvert voor het sturen op elektrische deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen.
- b. De Provincie spant zich in om de provinciale rolopvatting, organisatie of regelgeving aan te passen voor zover dat nodig is om tot versnelling van een doorbraak naar elektrische deelmobiliteit in stedelijke ontwikkelingen te komen.

Provincie Zuid-Holland

- a. De Provincie Zuid-Holland stimuleert in ambtelijke en bestuurlijke gesprekken met gemeenten de inzet van elektrische deelmobiliteit in gebiedsontwikkelingen;
- b. De Provincie Zuid-Holland maakt inzet van (elektrische) deelmobiliteit voor verduurzaming, ruimtelijke en financiële optimalisatie van gebiedsontwikkelingen tot een van de belangrijke aandachtspunten in de verstedelijkingsopgave;
- c. De Provincie Zuid-Holland bevordert samen met de overige Partijen kennisdeling over de uitkomsten van de pilots en oplossingen binnen de rest van de Zuidelijke Randstad en de provincie Zuid-Holland;
- d. De Provincie Zuid-Holland zet in op verdere kennisontwikkeling van de relatie tussen parkeernormen, gebiedsontwikkeling, verkeersmodellen en elektrische deelmobiliteit.

City Deal-gemeenten

- a. Iedere City Deal-gemeente draagt twee concrete pilots aan waarin binnen stedelijke ontwikkelingen gestuurd wordt op elektrische deelmobiliteit.
- b. City Deal-gemeenten spannen zich in om gemeentelijke rolopvatting, organisatie of regelgeving aan te passen als dat tot versnelling van een doorbraak naar elektrische deelmobiliteit in stedelijke ontwikkelingen zal leiden. Meer in het bijzonder gaat het hier om parkeernormen omlaag brengen in de pilotgebieden of het stellen van maximum- in plaats van minimumparkeernormen, geen of beperkt parkeervergunningen afgeven in de pilotgebieden en handhaven van het foutparkeren. Daarbij wordt gezocht naar een juiste balans tussen de belangen van de bewoners van het nieuwe (pilot)project en de bewoners in de omliggende buurten.
- c. City Deal-gemeenten onderzoeken in samenwerking met projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties de plaatsing van duurzame energiesystemen in nieuw te ontwikkelen gebouwen en bi-

- directionele laadpalen in de pilotgebieden, zodat een koppeling kan worden gelegd met het energieneutraal maken van gebouwen en de auto als batterij kan fungeren in de overgang naar een duurzame energie.
- d. City Deal-gemeenten delen actief de kansen, belemmeringen en best practices met andere City Deal-gemeenten via de werk- en stuurgroep als bedoeld in artikel 5 en met andere gemeenten via de gremia van G32, G4 of andere kanalen.
 - e. City Deal-gemeenten geven invulling aan een actief stimuleringsbeleid voor elektrische deelmobiliteit binnen de bredere context van stimuleren autodelen (transitie van bezit naar gebruik).
 - f. City Deal-gemeenten zorgen voor capaciteit om de eigen pilots aan te jagen en te monitoren.

Gemeente Amersfoort

De Hoef West moet transformeren van kantorenlocatie naar een nieuwe en aantrekkelijke stadswijk waar gewoond, gewerkt en geleerd wordt. De hoge bezettingsgraad van parkeerplaatsen, en de verwachte mix van gebruikers zorgt ervoor dat een slim parkeerconcept een randvoorwaarde is om te kunnen verdichten, waarbij elektrische deelmobiliteit kansen biedt. Aangezien verlaging van de parkeernorm doorgaans politiek erg gevoelig ligt, wordt de focus in eerste instantie gelegd op *anders* parkeren in plaats van *minder* parkeren.

Leerdoelen

- Slim parkeren is een beproefde SmartCity-technologie en kan een waardevolle bron van data genereren voor allerlei toepassingen. Voorkomt slim parkeren onnodige vervoersbewegingen en daarmee conflicten tussen fietsers, voetgangers en automobilisten?
- Kan meervoudig gebruik leiden tot een reductie van parkeerplaatsen of juist een optimaal gebruik van specifieke parkeerplaatsen?
- Leidt verplaatsing van parkeerplaatsen naar collectieve parkeervoorzieningen tot een effectieve en efficiënte manier om de ruimtelijke kwaliteit van De Hoef West te verbeteren?
- Biedt het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen kansen voor pick-up & drop-off points, snelladers voor elektrische auto's en buffercapaciteit voor zonne-energie?
- Leidt het laagdrempelig aanbieden van (elektrische) fietsen en elektrische deelauto's tot stimulering van OV en fietsgebruik?

Het Hogekwartier is een nieuwe stadswijk in Amersfoort waar onlangs is gestart met de bouw van circa 820 woningen, zowel koop- als huurwoningen. Er gekozen om niet alle, op basis van de nota parkeernormen gebaseerde aantallen, parkeerplaatsen ter plaatse te realiseren. Sociale huurwoningen worden met ingang van 2018 energieneutraal 'all electric' opgeleverd.

Leerdoelen

- Zijn (nieuwe) bewoners van het Hogekwartier op voorhand te enthousiasmeren over nieuwe vormen van mobiliteit en in het bijzonder (elektrisch) autodelen of het delen van andere vervoersmiddelen?
- Zijn deelauto's niet vraagvolgend maar al dan niet gefaseerd op voorhand in het gebied aan te bieden?
- Leiden deelauto's tot een (forse) reductie van het ruimtebeslag van parkeren en een reductie van het autogebruik (met name in de spitsperioden)?
- In relatie tot het opleveren van 'all electric' woningen: biedt het aanbieden van elektrische deelauto's kansen voor buffercapaciteit voor zonne-energie?

Gemeente Amstelveen

Kantoorgebouw en showroom annex garage 'Energiek' wordt gestript en omgebouwd tot een energiepositief gebouw met appartementen en commerciële bedrijfsruimten. De energie van de zonnepanelen wordt ingezet om de elektrische deelauto's van duurzame energie te voorzien.

Leerdoelen

- Hoe betrekken we de omgeving van transformatie- en nieuwbouwlocaties bij het inzetten van elektrische deelmobiliteit zodat zij vertrouwen hebben in de bijdrage hiervan aan verminderen parkeerdruk?
- Hoe bereiken we dat de toekomstige bewoners daadwerkelijk de elektrische deelauto's gebruiken en afzien van eigen (tweede?) autobezit?
- Hoe voorkomen we dat bij tegenvallend resultaat de omgeving met een parkeerprobleem achterblijft?
- Hoe vertalen we het resultaat van de pilot naar de parkeernormen van de toekomst?

Gemeente Amstelveen is met verschillende ontwikkelaars in gesprek over deelname aan de City Deal en voegt naar verwachting 1^e kwartaal 2018 een tweede pilot aan de City Deal toe.

Gemeente Amsterdam

MaaS op Maat

Amsterdam heeft op de Zuidas geëxperimenteerd met Mobility as a Service (MaaS) voor de zakelijke gebruiker, en heeft de ambitie om een vergelijkbare aanpak over de rest van de stad uit te rollen onder de naam MaaS op Maat (Moma). Het doel van Moma is om te onderzoeken of en in hoeverre MaaS op Maat bij kan dragen aan een aantrekkelijke stad. Daarnaast onderzoeken wij welke randvoorwaarden er nodig zijn om bewoners te bewegen naar het gebruik van MoMa.

Omdat de behoefte van iedere inwoner anders is, geldt dat we voor deze doelgroep verschillende producten willen ontwikkelen: generiek en kleinschalig. De maatregel *MaaS op Maat* is een verzameling aan maatregelen om de Amsterdammer kennis te laten maken met-, of verleiden tot het langdurige gebruik van MaaS. De maatregel kent verschillende oplossingen die diverse gebruikers moet aanspreken:

- Buren initiatief: faciliteren van kleinschalige initiatieven van deelmobiliteit (op dit moment lopen er gesprekken in Amsterdam Oost, nieuw Sloten en Buiksloterham);
- Individuele voorziening inleveren van de parkeervergunning;
- Korting MaaS-diensten bij ongemak en werkzaamheden (danwel een specifieke doelgroep);
- Kleinschalige experimenteerruimte om te leren van data;
- Ontwikkelen van randvoorwaarden en kansen voor mobiliteitshubs bij de ontwikkeling nieuwe wijken/ gebiedsontwikkeling.

Buurauto Amsterdam

Amsterdam is actief in diverse projecten op het gebied van slim laden van elektrische auto's. Naast het slimmer laden van auto's om overbelasting van het energienetwerk te voorkomen en de mogelijkheid duurzame energie op te slaan/ terug te leveren, wil Amsterdam deelautogebruik stimuleren. Buurauto is een initiatief waarbij diverse buurtbewoners gezamenlijk een elektrische auto delen en deze ook opladen in de buurt. Gekeken wordt nu of op de locatie in Amsterdam (Nieuw Sloten) beide ambities gecombineerd kunnen worden in een project.

Leerdoelen en leervragen

De rol van de overheid

- Wat is onze rol als overheid in relatie tot het (langdurig) stimuleren van- of verleiden tot MaaS en deelmobiliteit?
- Wat is onze rol als overheid in het sturen van de transitie “van bezit naar gebruik” met betrekking tot vervoer?

Drijfveren en gedrag

- Wat drijft Amsterdammers om te kiezen voor MoMa?
- Welke prikkels en/of drijfveren hebben Amsterdammers (nodig) om hun vervoersmodaliteiten van de hand te doen en te kiezen voor MoMa?

Data en Impact

- Wat is de impact van het gebruik van MaaS op de stad (sociale inclusie, congestie, duurzaamheid en bereikbaarheid)?
- Hoe en wat kunnen wij als gemeente leren van de bewoners die (niet) gebruik maken van MoMa?

Gemeente Apeldoorn

Project elektrische deelauto's in kader van parkeergarage Koningshaven full-electric

Aan de rand van de binnenstad van Apeldoorn ligt parkeergarage Koningshaven. De parkeergarage is in eigendom van de gemeente Apeldoorn en is midden jaren 90 gerealiseerd. Het gebruik en de interne en externe presentatie van de garage zijn niet optimaal. De parkeergarage maakt onderdeel uit van een ontwikkelingsgebied waar circa 200 woningen worden gerealiseerd. Ook in de directe omgeving wordt gewerkt aan nieuwbouw van commerciële voorzieningen en woningen. Er is de komende jaren sprake van stevige publieke en private investeringen waarbij een kwaliteitsslag wordt gemaakt. Dit momentum wil de gemeente aangrijpen om het gebruik en de interne en externe presentatie van de parkeergarage te verbeteren. De ambitie is om de garage te transformeren naar een full electric parkeergarage. Het beschikbaar stellen van elektrische deelauto's past naadloos in deze ambitie en kan een belangrijke meerwaarde betekenen voor (toekomstige) bewoners van de binnenstad als het gaat om gebruiksgemak, kosten, meer ruimte voor andere zaken dan parkeren en milieuwinst.

Leerdoelen

- Hoe zorg je dat (toekomstige) bewoners gebruik gaan of willen maken van autodeelconcepten, wat zijn randvoorwaarden voor succes?
- Zijn deelauto's niet vraagvolgend maar al dan niet gefaseerd op voorhand in het gebied aan te bieden?
- De mate van verstedelijking en openbaar vervoersnetwerk tussen deelnemende steden verschillen sterk. In hoeverre zijn de verschillende oplossingen onderling vergelijkbaar en toepasbaar?
- Hoe vertalen we het resultaat van de pilot naar de parkeernormen van de toekomst?
- In hoeverre kunnen laadpalen, deelauto's maar ook het reserveringsstelsel opengesteld of gestandaardiseerd worden om te komen tot maximale uitwisseling? (Anders geformuleerd hoe voorkom je dat elke aanbieder handelt vanuit zijn eigen auto, app en laadpaal zonder dat er uitwisseling mogelijk is met andere partijen?)
- Welke bijdrage kan een virtual power plant leveren aan het oplossen van belemmeringen voor het gebruik van deelauto's als opslagvoorziening voor lokaal opgewekte duurzame energie?
- Welke rol kunnen deelauto's spelen bij lokale netbalancerings van duurzame energie in een virtual power plant? En aan welke voorwaarden dient dan voldaan te worden?

Project Mobuur

In de wijken Kerschoten en De Naald start met ingang van 1 april 2018 het initiatief 'Mobuur'. Mobuur is een initiatief om bewoners de mogelijkheid te bieden om voor een redelijke prijs vervoerd te worden binnen 'pantoffelafstand' in hun wijk. Met het oog op het zo lang mogelijk thuis laten wonen van ouderen bestaat de behoefte aan fijnmazig vervoer waarin het openbaar vervoer niet

voorziet. Er wordt gebruik gemaakt van elektrische auto's en vrijwillige chauffeurs. De elektrische auto's worden 's avonds en in het weekend verhuurd. Het initiatief betreft een pilot voor de duur van ruim 2 jaar.

Leerdoelen:

- Voorziet dit initiatief in de behoefte aan fijnmazig vervoer voor ouderen in de beide wijken?
- Kan het initiatief worden opgeschaald naar andere bewoners dan ouderen in de wijken?
- Voorkomt de verhuur van de auto's ('s avonds en in het weekend) het (tweede) autobezit?
- Welke kansen biedt dit initiatief voor opschaling naar andere wijken?
- Kan deze voorziening in het licht van mogelijke vershraling van het traditionele OV-aanbod (bussen) een volwaardig of zelfs extra wervend alternatief zijn?

Gemeente Den Haag

Erasmusveld: In het voorjaar van 2016 hebben diverse ontwikkelaars samen met de gemeente Den Haag en De Duurzaam partner het manifest Duurzaam Erasmusveld ondertekend. De relevante thema's zijn duurzame en gezonde mobiliteit en duurzame energie: er wordt gestreefd naar een Erasmusveld met duurzame en gezonde mobiliteit waaronder goed openbaar vervoer, collectieve vervoerssystemen en goede langzaam verkeersverbindingen. Er wordt gestreefd naar een Erasmusveld waar duurzame energie wordt opgewekt vanuit de wens om zelfvoorzienend in energie te zijn. Binnen Erasmusveld ontwikkelt BPD het project Proeftuin Erasmusveld waar deze thema's onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling.

Binckhorst: voor de transformatie van de Binckhorst van een traditioneel bedrijvengebied naar een gemengd gebied met een forse verdichting van functies is een beperking van het ruimtebeslag van het parkeren op de beschikbare ruimte nodig. Daarnaast zijn de duurzaamheidsambities voor de transformatie hoog.

Energiekwartier: pilotgebied voor het realiseren van langzaam verkeer en OV georiënteerd wonen en werken. In dit ontwikkelgebied mogen ontwikkelaars zonder nadere motivering naar beneden afwijken van de geldende parkeernormen. Het doel hiervan is een in Den Haag nieuwe stijl vastgoedontwikkeling mogelijk te maken, die wordt gekenmerkt door een hoogwaardige, zeer autoluwe inrichting van de buitenruimte en gericht is op het gebruik van het openbaar vervoer en van de meest elementaire vormen van verplaatsen zoals lopen en fietsen. In de openbare ruimte wordt een aantal parkeerplekken gereserveerd voor het parkeren van deelauto's.

Leerdoelen gemeente Den Haag

- Wat zijn de effecten van de gekozen aanpakken? Tegen welke barrières loopt de gemeente aan? Tegen welke barrières lopen de ontwikkelaars aan? Wat zijn succesformules?
- Willen de toekomstige bewoners wel deelnemen aan collectieve mobiliteitssystemen? Of moet het als verplichting bij de koop en huur van een woning zijn inbegrepen?
- Is het ontwikkelaars alleen te doen om de parkeernorm te drukken of zien ze autodelen ook echt als een duurzame oplossing?
- Hoe functioneert de inzet van elektrische deelmobiliteit bij een gebiedsontwikkeling buiten betaald parkeergebied?
- Hoe zorgen we ervoor dat er toekomstgerichte laadinfrastructuur bij/in de bouwontwikkelingen wordt geplaatst? En is dit (semi-)private laadinfra of ook openbaar te gebruiken?
- Dient de gemeente beleidsregels te hanteren voor de inzet van deelauto's ter vervanging van normale parkeerplaatsen? Zo ja, welke regels zijn nodig om dit in goede banen te leiden?
- Welke kansen biedt het omgevingsplan bij de transitie naar duurzame nieuwbouw, waarbij de mobiliteit in grote mate wordt voorzien met elektrische deelmobiliteit en MaaS oplossingen?

Leerdoelen BPD in Proeftuin Erasmusveld

- Welke wensen bestaan er vanuit de consument ten aanzien van e-deelmobiliteit bij deze gebiedsontwikkeling?
- Hoe ontwikkel je een totaal mobiliteitsplan voor toekomstige bewoners bij een gebiedsontwikkeling? Onderdeel hiervan zijn regelgeving, implementatie en kosten-baten analyse;
- Hoe zorg je er voor dat de toekomstige bewoners gebruik gaan maken, en gebruik blijven maken van elektrische deelmobiliteit?
- Welke technische ontwikkelingen zijn er om duurzame mobiliteit te integreren bij gebiedsontwikkeling?

Leerdoelen Heijmans in Energiekwartier

- Hoe kunnen we de traditionele autogebruiker motiveren om deel te nemen aan collectieve mobiliteitssystemen? Hoe stimuleren we omwonenden en toekomstige bewoners van nog te ontwikkelen pilots om deel te nemen? Hoe passen we de verkoopstrategie hierop aan?
- Wat is de balans tussen de verkoopwaarde van een woning/ doelgroep en het succes van collectieve mobiliteitssystemen?
- Wat zijn de huidige randvoorwaarden voor collectieve mobiliteitssystemen en wat is het toekomstbeeld? Hoe moet je elektrische deelmobiliteit toegankelijk maken (apps) en zorgen voor de juiste services (bijvoorbeeld elektrische laadpunten met zonnepanelen, reisadvies, schoonhouden van de auto's of andere vervoermiddelen)?
- Wat is de impact van elektrische deelmobiliteit (andere parkeernormen in relatie tot vastgoedontwikkeling) op de toekomstbestendige inrichting van de woonwijk (verbetering straatbeeld) en infrastructuur in de openbare ruimte?

- Hoe organiseer je als ontwikkelaar collectieve mobiliteit bij een ontwikkeling? Hoe pas je verrekenstelsels in VVE-situaties bij elektrisch opladen toe?
- Hoe kunnen de en uit dit project worden toegepast in toekomstige projecten en welke rol kan Heijmans daarin nemen?

Gemeente Rotterdam

De woonwijk *Nieuw Kralingen* wordt door ontwikkelaars Heijmans en ERA Contour en de Gemeente Rotterdam getransformeerd tot een gevarieerde groene woonwijk direct grenzend aan het Kralingse Bos waarin luxe, ruimte en chique wonen de boventoon voeren. Er worden verschillende type woningen (zoals stadswoningen, beneden- en bovenwoningen, herenhuizen, twee-onder-een-kapwoningen, vrijstaande villa's en urban villa's) gerealiseerd in het hogere segment. In totaal worden er maximaal 800 woningen ontwikkeld door Heijmans en ERA Contour.

Leerdoelen Nieuw Kralingen

- Wat zijn de (aangetoonde) effecten van elektrische deelmobiliteit op het vlak van ruimtelijke winst (bijvoorbeeld parkeernormen en plekken), mobiliteit en de opslag van energie en hoe monitor je deze effecten, zodat op termijn handvatten ontwikkeld kunnen worden voor gebiedsontwikkeling/exploitatie
- Hoe wordt de extra ruimte benut zodat er ook een meerwaarde ontstaat in termen van groen, verblijfskwaliteit of gemeenschappelijke ruimte, goedkopere of grotere woningen, stichtingskosten etc.
- Hoe zorg je dat toekomstige bewoners gebruik gaan of willen maken van autodeelconcepten. Hoe bereik je hen vooraf en hoeveel keuzevrijheid bied je hen en wat kan je ervoor terug laten komen in de termen van leefkwaliteit en andere samenhangende mobiliteitsoplossingen (OV en fietsparkeren).
- Hoe kunnen we (collectieve) elektrische deelauto's eventueel als buffer voor lokaal opgewekte energie laten fungeren? Is hier sprake van een balans of een disbalans en hoe dient het laadinfranetwerk hierop ontworpen te worden.

Met de gebiedsvisie *Rotterdam Central District_ Next Step* (RCD) zijn de uitgangspunten en ambities verwoord voor de doorontwikkeling van RCD als een levendig onderdeel van de stad met een internationale uitstraling. Daarbij staan drie thema's centraal: verbinden, delen en verduurzaming. In de ontwikkelstrategie voor RCD (uitwerking van de gebiedsvisie) staat als ambitie om bij nieuwe ontwikkelingen en herontwikkeling nog maar in beperkte mate nieuwe parkeerplaatsen voor auto's toe te voegen en in te zetten op versterking van het hoogwaardige OV knooppunt Centraal Station, het faciliteren van de sterk gestegen vraag naar ruimte voor fietsparkeren en autodeelconcepten.

Leerdoelen RCD

- Hoe verwoord je de stedelijke opgave op het vlak van mobiliteit en ruimte in een programma van eisen zodat in de ontwikkeling van vastgoed, partijen geselecteerd worden die elektrische deelmobiliteit als onderdeel van de mobiliteitsoplossing voor de gebruikers van de gebouwen opnemen?
- Hoe komen we op gebiedsniveau samen met de huidige en toekomstige bedrijven en overige partijen tot een gezamenlijke concrete afspraken met betrekking tot de inzet, gebruik en financiering van elektrische deelauto's? Daarbij is de ambitie dat deze elektrische deelauto's niet alleen door medewerkers van de bedrijven maar ook door de bewoners te gebruiken zijn.

Gemeente Utrecht

Hub parkeergarage

In het betaald parkerengebied in Utrecht is de ruimtedruk van geparkeerde auto's groot. Om te komen tot gezond en duurzaam stedelijk leven in de stad is een lagere parkeerdruk wenselijk om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. (Elektrische) deelmobiliteit kan hier een wezenlijke bijdrage aan leveren. Als pilot wil Utrecht in een *bewonersparkeergarage* in betaald parkerengebied een hub realiseren (een centrale locatie binnen een gebied waar alle deelmodaliteiten te vinden zijn), om bewoners kennis te laten maken met (elektrische) deelmobiliteit, en uiteindelijk afstand te laten doen van eigen vervoersmiddelen. Met het oog op de energietransitie streven we er naar ook smart charging toe te passen: lokale opwek van duurzame energie, lokale opslag in auto-accu's en lokale teruglevering, om bij te dragen aan de wenselijke energietransitie.

Leerdoelen

- Monitoren van (elektrisch) deelautogebruik en ontwikkelingen t.a.v. eigen autobezit onder de inwoners in dat gebied. Welke mogelijkheden biedt dit voor reductie parkeerplaatsen in woonstraten?
- Ontwikkelen, samen met andere gemeenten, provincies en rijksoverheid, van een gezamenlijke monitoringssystematiek om milieueffecten, waaronder CO₂-reductie, in beeld te krijgen. Immers, de CO₂-reductiedoelstelling in het kader van het regeerakkoord in het algemeen, en de lokale bijdrage daaraan in het bijzonder willen we monitoren.
- Lokale netbalancing in landelijke context: inzet op lokale opwek duurzame energie; lokale opslag in elektrische auto's en lokale teruglevering. Hoe krijgen we een goed werkend lokaal werkend energiesysteem waar verdienmodellen mogelijk zijn voor (bi-directionele) oplaadinfra (bijv. laadpaalklevers en dubbele energiebelasting).

Wisselspoor (2e Daalsedijk), aangedragen door Synchroon

Wisselspoor is een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van circa twaalf hectare. Een oud rangeerterrein van de NS wordt de komende jaren door Synchroon getransformeerd naar een stedelijk woonmilieu.

Leerdoelen

- Wat betekent de elektrische deelmobiliteit voor de traditionele parkeernormen?
- Hoe kun je de autogebruiker motiveren en verleiden om over te stappen naar elektrische deelmobiliteit?
- Wat is het positieve (meetbare) effect van de elektrische deelmobiliteit op het milieu?
- Welke rol speelt de (deel) e-bike bij deze ontwikkeling?
- Welk financieel effect heeft dit voor de bewoners/gebruiker van de elektrische deelauto?

Belastingkantoor (Gerbrandystraat), aangedragen door Syntrus Achmea

Bij de nieuwbouwontwikkeling op de Gerbrandystraat worden 487 woningen ontwikkeld waarvan 200 studentenwoningen. Met een aanbieder van elektrische deelmobiliteit en de gemeente zijn afspraken gemaakt over het verlagen van de parkeernorm in ruil voor deelplekken die gebruikt gaan worden om elektrische auto's in te zetten. De eerste pilot op de Oudenoord is vorig jaar gestart met elektrische deelauto's en is erg succesvol gebleken.

Leerdoelen

- In hoeverre zal er gebruik gemaakt gaan worden van de 18 deelauto's?
- Vinden de bewoners de abonnementskosten aanvaardbaar?
- Wat zijn de ervaringen met het rijden en de uitwisseling van de auto tussen de gebruikers?
- In de nabije toekomst ervaring op doen met het terug leveren van energie via de auto's aan de woningen en het laden op de meest interessante tijdstippen (smart charging).
- Is de potentiële gebruiker door fors verlagen van de parkeernorm nog meer gemotiveerd om over te stappen naar de elektrische auto?
- Wat is de uitwerking van elektrische deelmobiliteit op de ontwikkeling van proposities in een sterke markt versus een stabiele markt versus een afnemende markt?
- Hoe werkt de app en hoe gebruiksvriendelijk en logisch is de systematiek?

Private partijen

De Private partijen dragen bij door inbreng van kennis en ervaring en denken mee in de pilots van deze City Deal waarin ze daadwerkelijk betrokken zijn. Ze dragen bij aan de verspreiding van de leerervaringen.

Daarbij dragen BPD, Heijmans, Synchroon en Syntrus Achmea pilots aan en de bijbehorende leerdoelen staan vermeld bij respectievelijk de gemeente Den Haag en de gemeente Utrecht. Deze vier partijen onderzoeken tevens hoe de resultaten van de pilots kunnen worden toegepast in toekomstige projecten.

NEPROM

- a. NEPROM draagt deze City Deal actief uit onder haar leden.
- b. NEPROM draagt actief bij aan kennisdeling en kennisontwikkeling binnen deze City Deal;
- c. NEPROM verbindt deze City Deal met diverse initiatieven waarbij zij betrokken is op het gebied van energiebesparing en mobiliteit in (binnenstedelijke) gebiedsontwikkeling en/of -transformatie, waaronder:
 - a. Programma Stedelijke Transformatie: dit is een samenwerkingsprogramma van NEPROM, Bouwend Nederland, IVBN, G32, G4, VNG, IPO, BZK met als doel om de woningproductie in binnenstedelijke gebiedstransformaties te versnellen en op te schalen en daarbij daadwerkelijk in te spelen op de maatschappelijke vraag. Hierbij ontwikkelen we tevens oplossingen voor vraagstukken rond energietransitie, mobiliteit en arbeidsmarkt.
 - b. Investeringsvisie voor het wonen: onder deze werktitel werkt een aantal ontwikkelaars, beleggers en bouwbedrijven onder leiding van de NEPROM aan het inzichtelijk maken van de toekomstige woningbouwopgave in de volle breedte, de ruimte binnen de bestaande stad en daarbuiten, de relatie met andere domeinen, zoals energietransitie, mobiliteit en bereikbaarheid, en mogelijke knelpunten en oplossingsrichtingen om aan de toekomstige woningvraag te voldoen.
 - c. 'Transportify': een aantal NEPROM-leden denkt in dit (tijdelijke) werkgroepje na over veranderingen in mobiliteit en de gevolgen daarvan voor de gebouwde omgeving en nieuwe projecten.
 - d. ZEN-programma: ZEN staat voor Zeer Energiezuinige Nieuwbouw, van bijna energieneutraal tot energieleverend, met de bewoner als uitgangspunt. Aedes, Bouwend Nederland, NEPROM, NVB en BZK werken in dit programma samen aan een kanteling in de woningmarkt, waardoor energie niet langer een kostenpost is, maar juist een 'unique buying point' voor de consument. Hier kan een combinatie gemaakt worden met energieopslag en -levering op buurtniveau.

ElaadNL

De elektrische deelauto als onderdeel van het energiesysteem

- a. ElaadNL faciliteert de nieuwe markt voor laaddiensten voor elektrische deelauto's. In een open markt ontstaat de mogelijkheid voor alle marktpartijen om in elke gemeente en provincie diensten voor het laden van elektrische deelvoertuigen aan te bieden. Concurrentie zorgt daarbij voor betaalbare oplossingen voor netbeheer en maatschappij.
- b. ElaadNL ontwikkelt bruikbare oplossingen voor smart charging in samenwerking met gemeenten, provincies en marktpartijen, inclusief standaardisatie en uitrol van V2G. Smart charging geldt als effectieve oplossing om kostbare netverzwaringen vanwege toenemende piekbelasting door het laden elektrische deelvoertuigen te beheersen. Voor netbeheerders is het van belang dat de combinatie smart charging en elektrische deelauto's als betrouwbaar en bruikbaar alternatief voor netverzwaring ingezet kan worden.
- c. ElaadNL ondersteunt gemeenten, provincies en netbeheerders bij snelle groei van elektrisch vervoer. ElaadNL gaat concreet gemeenten en provincies ondersteunen bij aanbestedingen van laadpalen in de publieke ruimte. Dit doet ElaadNL op basis van haar kennis en ervaring, die ze heeft opgedaan in haar testlab waar laadpalen getest en gecertificeerd worden. Ook ontwikkelt zij hier standaarden en protocollen. Tijdig inzicht en het werken met standaarden (en releases) vereenvoudigt de integratie van elektrisch vervoer in de netten van de regionale netbeheerders. Voor de vele elektrische deelauto's die in de openbare ruimte parkeren zijn in korte tijd veel nieuwe laadvoorzieningen nodig, met elk een aansluiting op het elektriciteitsnet. Inwoners, woningcorporaties en bouwers willen net als gemeenten, provincies en netbeheerders dat de laadinfra voor elektrische deelauto's snel, goed en goedkoop wordt gerealiseerd.

Smart Solar Charging

Stichting Smart Solar Charging streeft naar het inzetten van volledig elektrische auto's als buffer voor een 100% duurzaam lokaal energiesysteem én als onderdeel van een duurzame mobiliteitsdienst voor nieuwe en bestaande bewoners van de stad.

Stichting Smart Solar Charging zet deze visie, samen met een groot aantal (markt)partijen, om in concrete projecten om de randvoorwaarden voor succes te bepalen. Deze randvoorwaarden bepalen:

- Het succesvol gebruik van 100% elektrische auto's door bewoners
- De doorslaggevende bijdrage van de elektrische auto in een duurzame energievoorziening
- Een positieve business cases voor de mobiliteitsdienst en de laadinfra in combinatie met een betaalbare mobiliteitsdienstverlening
- De betaalbaarheid van investeringen in het elektriciteitsnet voor ontwikkelaars, netbeheerders en bewoners

Stichting Smart Solar Charging ondersteunt overheden en projectontwikkelaars in deze City Deal op basis van deze randvoorwaarden en in het contact leggen met marktpartijen die dienstverlening kunnen bieden voor de succesvolle realisatie van de pilots.

OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 4 Kosten

Iedere Partij draagt haar eigen kosten in het kader van deze City Deal.

Artikel 5 Organisatie, voortgang en monitoring

- a. Alle in deze City Deal genoemde acties worden zo snel mogelijk ter hand genomen. In de pilots worden concrete stappen gezet ter versnelling van de doorbraak naar elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkelingen.
- b. Elke Partij stelt een aanspreekpunt beschikbaar. Deze vormen tezamen de werkgroep als bedoeld in artikel 2, onderdeel d. Over de voortgang van de City Deal voeren alle Partijen in de werkgroep gezamenlijk elke drie maanden een bijeenkomst waarin de voortgang en leervragen van een pilot centraal staan. De verantwoordelijke Partij of Partijen verzorgen per toerbeurt de organisatie. Doel van de bijeenkomst is het bewaken van de voortgang en het delen van goede voorbeelden en lessen. De planning voor het eerste jaar ziet er als volgt uit:
2018 Q1: Opstartfase
2018 Q2: Erasmusveld – Gemeente Den Haag en BPD
2018 Q3: Gemeente Amstelveen
2018 Q4: Provincie Zuid-Holland
De planning voor de volgende jaren wordt door de werkgroep bepaald.
- c. In de opstartfase (Q1) maakt de werkgroep ten eerste een analyse van de aangedragen pilots. Hierin wordt opgenomen hoe de pilots van elkaar verschillen, bijvoorbeeld in doelgroep, type wijk en type woning/gebouw. Ook wordt er een monitoroverzicht voor de voortgang van de pilots opgesteld waarin onder andere de volgende punten meegenomen worden: gebruik van elektrische deelmobiliteit, CO2-reductie, haalbare businesscase, parkeervergunning wel/niet afgegeven.
- d. De werkgroep wordt scherp gehouden door een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van Partijen. De stuurgroep komt tweemaal per jaar samen en stuurt op het realiseren van doelen en bespreekt eventuele knelpunten. Het voorzitterschap is roulerend.
- e. Een lid van de werkgroep is niet tevens lid van de stuurgroep.
- f. Eenmaal per jaar wordt door kennisplatform CROW over de voortgang van de City Deal gerapporteerd aan de stuurgroep. Alle Partijen rapporteren schriftelijk over de voortgang van hun projecten aan CROW. IenW vervult hierbij een coördinerende en faciliterende rol.
- g. Daarnaast monitoren de City Deal-gemeenten jaarlijks het gebruik van elektrische deelmobiliteit. Dit loopt mee in de jaarmonitor autodelen van IenW en CROW waarin het aandeel elektrische auto's is opgenomen.
- h. Na afloop van de looptijd van de City Deal stelt CROW een verslag op van de uitvoering van de City Deal en van de behaalde resultaten. Dit verslag wordt vastgesteld door de stuurgroep en aangeboden aan de Partijen. Het wordt aan eenieder beschikbaar gesteld.

Artikel 6 Toetreding

- a. Teneinde andere partijen in zo ruim mogelijke mate te doen participeren in deze City Deal, bestaat voor hen de mogelijkheid om gedurende de looptijd van deze City Deal als Partij toe te treden. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit deze City Deal voortvloeien zonder voorbehoud te aanvaarden.
- b. Zij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de in artikel 5 genoemde werkgroep. Zodra de meerderheid van de Partijen schriftelijk heeft ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij en gelden voor deze Partij de voor haar uit deze City Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
- c. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden in afschrift als bijlage aan deze City Deal gehecht.
- d. Van de toetreding wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.

Artikel 7 Opzegging

- a. Elke Partij kan deze City Deal op elk moment met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk tussentijds opzeggen, indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat de City Deal billijkheidshalve op korte termijn tussentijds behoort te eindigen. De tussentijdse opzegging moet de verandering in omstandigheden vermelden.
- b. Wanneer een Partij de City Deal opzegt, blijft de City Deal voor de overige Partijen in stand voor zover de inhoud en strekking ervan zich daartegen niet verzetten.
- c. Ingeval van beëindiging van de City Deal krachtens opzegging is geen van de Partijen jegens een andere Partij schadeplichtig.

Artikel 8 Afdwingbaarheid

Deze City Deal is niet in rechte afdwingbaar

Artikel 9 Geschilregeling

- a. Alle geschillen in verband met deze City Deal of afspraken die daarmee samenhangen, trachten Partijen op te lossen door overleg in de stuurgroep.
- b. Er is sprake van een geschil indien één van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partijen.
- c. Binnen 30 werkdagen na een zodanige melding komt de stuurgroep bijeen om in overleg te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.
- d. Indien het overleg niet binnen 2 maanden leidt tot een oplossing van het geschil kan/kunnen de betreffende Partij/Partijen deze City Deal opzeggen met overeenkomstige toepassing van artikel 7.

Artikel 10 Onvoorziene omstandigheden

- a. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze City Deal niet mag worden verwacht;

- b. Het in het eerste lid bedoelde overleg vindt plaats binnen zes weken nadat een Partij de wens hiertoe aan de andere Partijen schriftelijk kenbaar heeft gemaakt.
- c. Ingeval het overleg niet binnen 2 maanden tot overeenstemming heeft geleid, geldt de beëindigingsregeling zoals deze is opgenomen in artikel 7 van deze City Deal.

Artikel 11 Ongeldigheid

Indien een bepaling van deze City Deal in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, wordt die bepaling, voor zover nodig, uit deze City Deal verwijderd en vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel mogelijk benadert. Het overige deel van de City Deal blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Artikel 12 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken van deze City Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd, in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 13 Voortgang

Alle in deze City Deal genoemde afspraken worden zo snel mogelijk ter hand genomen.

Artikel 14 Inwerkingtreding en looptijd

Deze City Deal is gesloten voor de bepaalde duur van drie jaar. Zij treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen. Partijen treden uiterlijk zes maanden voor het einde van de looptijd van de City Deal in overleg over voortzetting van de City Deal.

Artikel 15 Toepasselijk recht

Op deze City Deal is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

Artikel 16 Citeertitel

Deze City Deal wordt aangehaald als: City Deal Elektrische Deelmobiliteit in Stedelijke Gebiedsontwikkeling.

Artikel 17 Publicatie in Staatscourant

- a. Binnen twee maanden na ondertekening van deze City Deal wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.
- b. Bij wijzigingen in deze City Deal vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.
- c. Van toetreden, uittreden, opzeggen of ontbinden wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en ondertekend op 5/2/2018 te Den Haag

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amersfoort,
De heer J.C. Buijtelaar, Wethouder Financiën en Belastingen,
Grondzaken/Vastgoed, Mobiliteit en Sport

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amstelveen,
De heer P.A. Bot, Wethouder Ruimtelijke Ordening en Duurzaamheid

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Amsterdam,
De heer P.J.M. Litjens, Wethouder Verkeer & Vervoer

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Apeldoorn,
De heer J.G. Kruithof, Wethouder Werk en Inkomen, Stedendriehoek en
Mobiliteit en Luchtvaartzaken

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Den Haag,
De heer J. Wijsmuller, Wethouder Stadsontwikkeling, Wonen, Duurzaamheid en
Cultuur

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Rotterdam,
De heer P.J. Langenberg, Wethouder Mobiliteit, Duurzaamheid en Cultuur

Namens het college van burgemeester en wethouders van gemeente Utrecht,
Mevrouw L. van Hooijdonk, Wethouder Milieu en Mobiliteit

Namens de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland, Mevrouw A.
Bom-Lemstra, gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en Wonen, Economie en
Innovatie, Luchtvaart en Grondzaken

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Mevrouw
drs. K.H. Ollongren,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Mevrouw drs. S. van
Veldhoven,

De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BPD Ontwikkeling
B.V. te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G. Kalter, projectmanager BPD
Zuid West

De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Syntrus Achmea B.V.
te dezen vertegenwoordigd door de heer B. Visscher, ontwikkelingsmanager

De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Synchron B.V., te
dezen vertegenwoordigd door heer H.J. van Dam, statutair directeur van
Synchron

De naamloze vennootschap Heijmans N.V., te dezen vertegenwoordigd door de
heer M.G.J. van Duijn, directeur Heijmans Vastgoed BV

De Vereniging van Nederlandse Projectontwikkeling Maatschappijen NEPROM,
te dezen vertegenwoordigd door de heer P.B.J.M. Joosen, bestuurslid

Stichting ElaadNL, te dezen vertegenwoordigd door de heer O. Caron, directeur

Stichting Smart Solar Charging, te dezen vertegenwoordigd door de heer R. Berg