

# **BLAUWDRIK VAN DE G40 GEMEENTEN VOOR SLIMME DUURZAME VERSTEDELIJING EN MOBILITEITSVERNIEUWING**

**Versie 23 mei 2022**

1. AANLEIDING, CONTEXT EN DOEL VAN DE BLAUWDRIK
2. MAATSCHAPPELIJKE OPGAVEN IN INTEGRALITEIT INVULLEN
3. KEUZEN EN ACTIES VAN DE G40 GEMEENTEN
  - a. Wij ontwerpen duurzaam en voor de toekomst
  - b. Wij richten bij het ontwerpen de mobiliteitsbehoefte slim en duurzaam in
  - c. Wij stimuleren en faciliteren slimme en duurzame vormen van mobiliteit
  - d. Wij bouwen duurzaam
  - e. Wij werken samen met de natuur
  - f. Wij zorgen dat de stad voor en van alle bewoners is
  - g. Wij werken landelijk samen en uniform
4. KEUZEN VAN HET RIJK
5. ONDERSTEUNING VAN DE ACTIES VAN DE G40 GEMEENTEN DOOR HET RIJK
6. NADERE (WERK)AFSPRAKEN

## 1. AANLEIDING, CONTEXT EN DOEL VAN DE BLAUWDRIJK

Het G40 stedennetwerk omvat de middelgrote gemeenten in ons land en huisvest bijna een derde van de totale Nederlandse bevolking. Binnen de G40 zullen in de periode tot 2030 zo'n 400.000 nieuwe woningen worden gerealiseerd, bijna de helft van de in Nederland gewenste 1 miljoen extra woningen. Het Rijk wenst deze extra woningen maximaal binnen de bestaande bebouwde omgeving te realiseren en zoveel mogelijk rond bestaande OV-voorzieningen. Een goede inpassing en ontsluiting van deze nieuwe woningen heeft voor lokale overheden hoge prioriteit, naast andere grote opgaven op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid, stikstof en inclusiviteit.

Mobiliteitsvernieuwing in relatie tot de verstedelijking staat hoog op de bestuurlijke agenda's in veel gemeenten, met focus mede op digitalisering en digitaal ondersteunde diensten, deelmobiliteit, hubs, MaaS, slimme stadslogistiek en het faciliteren van lopen en fietsen. Dit vraagt om een brede, integrale meerjarige opgave en aanpak, waarvoor de verantwoordelijkheid zowel op lokaal (college) als nationaal (kabinet) niveau ligt, waarbij gemeenten burgers en bedrijven meenemen in de ontwikkelingen en zij ook invulling geven aan grote landelijke opgaven en dito beleid. Het effectief verbinden van die beide schaal- en besluitvormingsniveaus vergt een heldere en gezamenlijke koers die bestuurlijk en ambtelijk meerjarig in nauwe samenwerking moet worden ingevuld.

Het gezamenlijk door gemeenten organiseren van benodigde vernieuwing vraagt nadrukkelijk om betrokkenheid van het Rijk. De inspanningen van de G40 gemeenten sluiten aan bij de gemaakte afspraken uit het Coalitie Akkoord en de eigen inspanningen van IenW over slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. Dit netwerk van steden biedt concrete mogelijkheden om de beoogde vernieuwing van mobiliteit en verstedelijking versneld vorm en inhoud te geven.

In het rapport *Samenwerking G40 en Rijk Slimme Duurzame Verstedelijking* (maart 2021) hebben de G40 gemeenten aangegeven hoe zij onderling en met het Rijk, VNG en G4 willen samenwerken om maatschappelijke hoofdogaven m.b.t. slimme duurzame verstedelijking te realiseren. Ook in diverse gremia en besprekingen is en wordt sindsdien met publieke en private betrokkenen gesproken over de maatschappelijke opgaven m.b.t. wonen en mobiliteit en vindt uitwerking plaats. In verschillende City Deals onder de Agenda Stad geven de G40 gemeenten en het Rijk hierin samen met de private sector eveneens uitvoering aan.

Op donderdag 21 april jl. vond een kennismakingsgesprek plaats tussen beide bewindspersonen van IenW en een bestuurlijke afvaardiging van de G40. In dit gesprek gaf de G40 aan in de eigen steden al veel te doen aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, maar voor daadwerkelijke opschaling het Rijk nodig te hebben. De G40 heeft aangegeven graag op de uitnodiging van de bewindspersonen in te gaan om een blauwdruk te maken voor slimme, duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. Hierin geven de G40 concreet aan welke aanpak zij gezamenlijk nastreven, welke concrete keuzen zij daarin willen maken, welke acties zij zelf ondernemen en welke inzet zij zelf plegen. Daarbij gaan zij ook in op de ondersteuning, inspanning en samenwerkingsvormen die zij daarbij van het Rijk nodig hebben.

Met een door zowel de G40 als het Rijk vastgestelde blauwdruk met gezamenlijke uitgangspunten en concrete acties, wordt het belang onderkend van eenheid in verscheidenheid. In gezamenlijkheid zetten de G40 in op slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. De verscheidenheid komt tot uitdrukking in de eigen identiteit van gemeenten en hun bewoners als ook in de lokale democratische borging, die in combinatie te allen tijde ruimte geven voor eigen nuances en tempo in de concrete uitvoering van uitgangspunten en acties.

## 2. MAATSCHAPPELIJKE OPGAVEN IN INTEGRALITEIT INVULLEN (*strategie*)

De ruimte is schaars, zowel in fysieke zin als qua stikstof en CO<sub>2</sub>, en er zijn complexe en samenhangende opgaven. Zowel bij gemeenten als het Rijk is er behoefte aan een snelle en daadkrachtige, maar ook slimme en duurzame aanpak. Maar daarbij gaat het wel om een aanpak die ook toeziet op betaalbaarheid en inclusiviteit, zodat alle groepen kunnen meekomen in de vernieuwing, die toeziet op een leefbare, aantrekkelijke en groene openbare ruimte en die rekening houdt met klimaatadaptatie, ondergrond, energievoorziening en -besparing.

Meerdere steden binnen het G40 stedennetwerk richten de eigen inspanningen en investeringen al geruime tijd op het slim en duurzaam invullen van die woningbouwopgave, ruimtelijke inrichting en de bijbehorende mobiliteitsvernieuwing, met inbegrip van digitalisering en digitaal ondersteunde diensten (in o.a. verkeer, OV, hubs, stadslogistiek en deelmobiliteit) en het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen. Het bovenstedelijk organiseren van benodigde veranderingen, bijvoorbeeld in de vorm van uniformering en standaardisatie van afspraken op het gebied van logistiek, uniforme aanpak in digitalisering en digitaal ondersteunde diensten in verkeer, mobiliteit en openbare ruimte, een uniforme aanpak hubs en het maken van afspraken met (nationale en lokale) werkgevers (bijv. over het verduurzamen van werknemersmobiliteit) vraagt echter nadrukkelijk ook om betrokkenheid van het Rijk.

Met een programmering richting 2040 waarbij sprake is van gemiddeld 10.000 nieuwe woningen per G40 gemeente, lenen de G40 gemeenten zich bij uitstek om een integrale aanpak daadwerkelijk te realiseren: praktisch ingesteld, gericht op samenwerking, kennisdeling en opschaling van nieuwe diensten en toepassingen.<sup>1</sup> De G40 telt een 6-tal koplopergemeenten<sup>2</sup> die de afgelopen tijd leidend zijn geweest in hun inzet op slimme, duurzame verstedelijking. Verschillende gemeenten uit het netwerk nemen deel aan de Agenda Stad en participeren in diverse Citydeals<sup>3</sup>.

Met name binnenstedelijk zijn de opgaven groot. Om het bouwen in de nabijheid van ov-knooppunten, zoals de Rijksinzet is, mogelijk te maken, zal onder andere op meerdere plekken de barrièrewerking van de bestaande infrastructuur een knelpunt blijken. En het binnenstedelijk realiseren van 400.000 woningen laat geen ruimte voor conventionele parkeernormen, die zo'n 1,5-2 miljoen extra parkeerplekken zouden betekenen voor het landelijk gewenste extra woningaantal. Vanuit verkeersveiligheid is het van belang verkeersstromen in de steden te ontvlechten ten gunste van het lopen en fietsen om ook het ongevalsrisico te beperken. Deelmobiliteit en hubs (speerpunten in het Coalitieakkoord) vergen naast investeringen ook landelijke coördinatie en regievoering m.b.t. onder andere digitale ontsluiting, publiek-private rolverdeling en regulering (lokale vergunningen en/of landelijke regelgeving). Het zou voor burgers en bedrijven zonder dergelijke landelijke samenwerking en coördinatie een lappendeken van voorwaarden en (on-)beschikbaarheid van diensten betekenen. Het in samenhang bereiken van meerdere doelstellingen in woningbouw, klimaat, bereikbaarheid en inclusiviteit wordt op zijn minst twijfelachtig en traag.

---

<sup>1</sup> [G40 doen aanbod aan nieuw kabinet: meer samenwerking steden en Rijk voor slimme duurzame verstedelijking | G40 Stedennetwerk](#).

<sup>2</sup> Apeldoorn, Zwolle, Dordrecht, Heerlen, Amersfoort en Helmond.

<sup>3</sup> Met Agenda Stad hebben steden, Rijk en maatschappelijke partners zich gecommitteerd om groei, leefbaarheid en innovatie in het Nederlandse en Europese stedennetwerk te bevorderen. Dit gebeurt onder meer door het sluiten van City Deals rond concrete, stedelijke transitie-opgaven. Hierin werken partners uit steden, publiek en privaat, samen met het Rijk aan nieuwe oplossingen, waarbij bestaande praktijken en financieringsoplossingen ter discussie staan. Samenwerking tussen stedelijke regio's is daarbij cruciaal.

Onze strategie als gezamenlijke gemeenten richt zich daarom op:

- Het varen van een gezamenlijke G40-Rijk koers, zodat onderling de doelen, inhoud en aanpak overeenstemmen
- Het versterken en organiseren van de samenwerking, zowel binnen de G40 als ook tussen G40 en het Rijk
- Het sterk inzetten op informatietechnologie in combinatie met andere beleidsmaatregelen
- Het in samenhang programmeren van maatregelen en het programmatisch organiseren van de uitvoering daarvan
- Het borgen van de integraliteit in onze aanpak, het sneller delen en verspreiden van kennis
- Het monitoren van de voortgang in realisatie, zodat daarmee de samenwerking op koers en tempo blijft.

### 3. KEUZEN EN ACTIES VAN DE G40 GEMEENTEN (*tactiek*)

Om de maatschappelijke hoofdpogingen van de G40 gemeenten gezamenlijk te adresseren, zetten de G40 gemeenten zich met eigen inspanningen in om in het kader van slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing een aantal gezamenlijke uitgangspunten en actielijnen vast te stellen. Dit richt de eigen werkzaamheden en geeft perspectief maar ook focus.

De concrete mee te nemen zaken zijn gegroepeerd in 7 samenhangende actielijnen. De actielijnen en acties daarbinnen zijn ontstaan vanuit de maatschappelijke hoofdpogingen van de G40 gemeenten, de gedeelde waarden, de eigen ambities van de G40 gemeenten en de ambities en keuzes van het Rijk m.b.t. slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing.

Doordat de G40 gemeenten hun krachten bundelen in concrete acties en actielijnen, die bovendien bijdragen aan de ambities en keuzes van het Rijk, kan het Rijk gerichte ondersteuning bieden. Bij de actielijnen is aangegeven welke ondersteuning de G40 gemeenten nodig hebben van het Rijk. In hoofdstuk 5 volgen daaruit de concrete acties van het Rijk.

De G40 gemeenten zoeken elkaar dus op en trekken gezamenlijk op, maar onderkennen wel het belang van eenheid in verscheidenheid. Die verscheidenheid komt tot uitdrukking in de eigen identiteit van gemeenten en hun bewoners, die te allen tijde ruimte geven voor eigen nuances in de concrete uitvoering van uitgangspunten en acties. De G40 gemeenten kiezen het eigen gemeenteprofiel vanuit de bestaande identiteit, passend en opererend in de regio en baseren daarop de eigen beleidskeuzes voor stedelijke vernieuwing. Deze Blauwdruk is dus een uitwerking en vertaling van de gezamenlijke ambitie en aanpak, maar eigen gemeentelijke, bestuurlijke verantwoordelijkheid en democratische borging behouden blijven.

#### a. Actielijn a. Wij ontwerpen duurzaam en voor de toekomst.

Mobiliteit start bij de wijze waarop een stedelijk gebied is ontworpen en ingericht, en nieuwe mogelijkheden van mobiliteit helpen bij het slim en duurzaam inrichten daarvan. Met deze actielijn pakken we als G40 gemeenten verstedelijking en mobiliteit integraal en toekomstgericht aan.

Acties:

1. We streven ernaar om nieuwe woningen en benodigde voorzieningen alleen binnenstedelijk te realiseren (binnenstedelijk verdichten of inbreiden). Binnenstedelijk kan vele definities krijgen; wij kiezen ervoor om dat te definiëren als ‘binnen de ruimtelijke contouren van het bestaande bebouwde gebied’. Dat wil zeggen: we bouwen niet in weilanden of ander blauw of groen binnen de bebouwde kom.
2. We realiseren stedelijke vernieuwing adaptief (‘adaptieve stad’), door gebouwen zo te ontwerpen dat de functie (wonen, werken, winkels, gezinsbewoning of 1-persoons etc.) relatief eenvoudig kan worden aangepast aan toekomstige behoeften, om onze steden straks ook te kunnen aanpassen aan de nu nog onbekende toekomst.
3. We hanteren bij onze stedelijke vernieuwing het uitgangspunt, dat hoe beter de bereikbaarheid van een gebied is hoe meer verdichting er mogelijk is, met nadrukkelijke aandacht voor de drie gebiedstypologieën die vanuit slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing grote kansen bieden:
  - i. *Gebieden met ruimte*, zoals wijken gebaseerd op modernistische principes met scheiding van functies in combinatie met een grote stakeholder, die tevens kansen bieden voor sociale versterking en verduurzaming;
  - ii. *Gebieden met een hoog voorzieningenniveau* gestoeld op “oude bereikbaarheid” en inefficiënt gebruikte ruimte, die kansen bieden voor sterke inbreiding gecombineerd met verduurzaming;

- iii. *Gebieden met groeiende urgentie* vanuit leegstand en veiligheid, zoals monofunctionele complexen en gebieden als oud zorgvastgoed, werklocaties met leegstand, binnenstedelijke benzinestations, ongebruikte groenstructuren en verouderde bedrijventerrein nabij OV, die kansen bieden voor slimme duurzame transformaties.
- 4. We pakken de slimme duurzame verstedelijking met mobiliteitsvernieuwing integraal aan, door ook steeds nadrukkelijk aandacht te hebben voor de volgende zes ontwerpprincipes (onderdelen van deze ontwerpprincipes komen terug in andere actielijnen):
  - i. Woningbouwopgaven *inbreiden*, door maximaal hergebruik van gebouwen en grondstoffen binnen gebouwde omgeving.
  - ii. Inrichten van de *15-minuten-stad*, met essentiële (verblijfs)functies (wonen, werken, kinderopvang, gezondheidszorg, winkelen, recreëren) in de buurt.
  - iii. *Functievermenging* in plaats van monofuncties in gebieden en wijken, passend bij de behoefte van alle (inkomens)groepen.
  - iv. Openbare ruimte *sociaal veilig en duurzaam* inrichten, met doelmatig en duurzaam ruimtegebruik, waterberging en veilige fiets- en voetpaden.
  - v. *Slimme en duurzame energie*, door verminderen van energiebehoefte en door lokaal energie op te wekken en te gebruiken.
  - vi. *Ondergrond is sturend (water en bodem)* en digitaal zichtbaar, overheidsdata wordt gedeeld.
- 5. We zorgen dat ook de benodigde voorzieningen (zoals ziekenhuizen, onderwijsinstellingen, en regionale distributiecentra) slim en duurzaam worden ontworpen; in locatiekeuze, positionering in het plangebied, ontvlechting van verkeersstromen en doelgroepen, maar ook digitaal ontsluiting en managen van tijdslots (aan- en afvoer van personen en goederen).

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Helder en eenduidig Rijksbreed beleid i.p.v. de huidige versnipperde benadering vanuit de diverse Rijksdepartementen zonder 'echte' integrale Rijksbrede visie, met daarbij tevens de helderheid dat vanuit het Rijk geen bijdragen worden geleverd aan ontwikkelingen die hiermee niet in lijn zijn.
2. Regie vanuit het Rijk bij zaken die de afzonderlijke gemeenten overstijgen, door intensieve samenwerking tussen de G40 gemeenten en het Rijk. De Menukaart Verstedelijking en de voorliggende Blauwdruk vormen hierbij een leidraad.
3. Gerichte ondersteuning vanuit het Rijk, qua landelijke kennis, landelijk trekkerschap voor landelijke zaken.
4. Gerichte financiële bijdragen van het Rijk voor bijdragen aan slimme en duurzame maatregelen die zonder Rijksbijdrage niet kunnen worden gerealiseerd, met dan tevens afspraken over slimme, duurzame exploitatie daarvan (bijvoorbeeld deels privaat of door bewoners zelf) en duidelijkheid over daartoe geldende voorwaarden.
5. Voorbeelden, inspiraties, handreikingen, methodieken, kennis, die de G40 gemeenten concreet en praktisch kunnen gebruiken.
6. Periodieke bestuurlijke gesprekken, tussen de betrokken Ministers en de stedelijke bestuurders zodat koers, tempo, beperkingen en wederzijdse hulp en bijstand tijdig worden besproken en agenderen op het MIRT zodat het ook daar een plek aan tafel verwerft.
7. Regie nemen bij het tevens ook geheel digitaal ontwikkelen en vastleggen van de slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, in de vorm van een landelijk Afsprakenstelsel Digital Twins Fysieke Leefomgeving, wat door de G40 gemeenten wordt gebruikt en gevuld met informatie van de boven-, ondergrond en infrastructuur in aanvulling op de Basisregistraties (Digitalisering).

**b. Actielijn b. Wij richten bij het ontwerpen de mobiliteitsbehoefte slim en duurzaam in.**

Door stedelijke gebieden bij het ontwerpen bewust aantrekkelijk (kwaliteit openbare ruimte) (her-) in te richten met nabijheid van functies (wonen, voorzieningen, zorg, onderwijs, winkelen, recreëren)

en mogelijkheden voor langzaam en duurzaam verkeer binnen zo'n 15 minuten, kunnen mobiliteitsbewegingen worden voorkomen dan wel worden gestimuleerd om duurzaam plaats te vinden. Met deze actielijn richten we als G40 gemeenten verstedelijking en mobiliteit slim en duurzaam in.

Hoe:

1. We hanteren verstedelijking altijd ook als een instrument om de mobiliteitsvernieuwing mee vorm te geven.
2. We ontwerpen op bereikbaarheid en hanteren hierbij de principes van 'het creëren van nabijheid' en 'functievermenging'.
3. We sturen in het ruimtelijk ontwerp op het STOMP-principe, waarbij de prioriteit in aflopende mate ligt op Stappen (lopen), Trappen (fietsen), OV & MaaS (Mobility as a Service, i.c.m. deelmobiliteit) en pas als laatste privé-auto.
4. We gaan als onderdeel van het verdichten vanuit de veiligheid de verkeersstromen Stappen (lopen) en Trappen (fietsen) ontvlechten van het overige verkeer.
5. Veiligheidsknelpunten op specifieke locaties, routes en voor kwetsbare doelgroepen als scholen en schooljeugd krijgen extra maatregelen als snelheidsverlaging, tijdgebonden inrijverboden (algemeen of voor goederentransport). Deze informatie maken we zowel fysiek langs de weg als digitaal bekend via landelijke dataontsluiting, zodat ook navigatiediensten hiervan gebruik maken.
6. We realiseren een sluitend netwerk van (snel)fietsroutes en (bewaakte) fietsparkeerlocaties in de binnensteden om zo het fietsgebruik te stimuleren.
7. We realiseren een breed toegankelijk netwerk van laadpalen, in de wijken en op locaties waar meer elektrisch verkeer gewenst is (zoals bij hubs, zie actielijn c) om elektrisch verkeer en vervoer te stimuleren.
8. We benutten maximaal de mogelijkheden die bestaande stations/OV-knooppunten, zeker die met een multimodaal mobiliteitsaanbod, bieden voor slimme duurzame verstedelijking vanuit het faciliteren van nabijheid en duurzame mobiliteit.
9. We zetten in op een flexibel en divers aanbod van MaaS-waardig openbaar vervoer, dat aansluit bij individuele reisbehoeften, in combinatie met een divers aanbod van deelmobiliteit onder een uniforme gemeentelijke vergunning.
10. We creëren buurtcentra waarin uiteenlopende lokale activiteiten worden gebundeld, waaronder sociale activiteiten, deelmobiliteit en buurtdistributie van pakketten (zie ook hubs in actielijn 2). Voor grotere logistieke distributievoorzieningen voorkomen we 'verdozing' van het landschap door gebruik van bestaande capaciteit in distributiecentra en bedrijfsterreinen of door bestaande gebouwen een nieuwe functie te geven.
11. We benutten de mogelijkheden van digitalisering voor slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, door o.a. gebruik te maken van Digital Twins, intelligente verkeerslichten, slimme sensoren en andere databronnen voor toepassingen als het optimaliseren van mobiliteitsstromen (personen en goederen), selectieve toegang (bijvoorbeeld toegang voor nood- en hulpdiensten of ophalen van afval) en het tijdsafhankelijk voor verschillende functies inzetten van de openbare ruimte ('coding the curbs'). Hierin maximaliseren we onze inkoopkracht, kennisopbouw en bescherming van burgerbelangen door intensief onderling en met het Rijk samen te werken.
12. We realiseren ons dat we als G40 gemeenten een prominente rol vervullen in onze regio's en baseren onze lokale keuzes binnen deze Blauwdruk tevens op het vervullen van een passende regionale rol (gebiedsgerichte aanpak).

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Helder en eenduidig Rijksbreed beleid en dito regie bij het gezamenlijk realiseren daarvan.

2. Gerichte financiële bijdragen van het Rijk voor kleinschalige fysieke aanpassingen die nodig zijn voor het faciliteren en ontvlechten van het Stappen (lopen) en Trappen (fietsen) alsmede het beperken van de barrièrewerking voor deze verkeersstromen i.r.t. spoor en weg en de binnenstedelijke doorsnijdingen t.g.v. deze laatste en duidelijkheid over de voorwaarden daarvoor.
3. Gerichte financiële bijdragen van het Rijk voor kleinschalige aanpassingen aan stations/OV-knooppunten en de directe omgeving en duidelijkheid over de voorwaarden daarvoor.
4. Gerichte financiële bijdragen van het Rijk voor bijdragen aan slimme duurzame maatregelen die zonder Rijksbijdrage niet kunnen worden gerealiseerd, met daarbij afspraken over slimme duurzame exploitatie daarvan (bijvoorbeeld deels privaat of door bewoners zelf) en duidelijkheid over de daartoe geldende voorwaarden.
5. Algemene principes voor het slim en duurzaam inrichten van de mobiliteitsbehoefte bij het ontwerpen, alsmede deskundige ondersteuning en uitwisseling van kennis, instrumenten en best practices.
6. Algemene principes en een afsprakenstelsel voor flexibilisering en diversificatie van een MaaS-waardige mobiliteitsmarkt en het niet meer automatisch of eenzijdig inzetten op langjarig grootschalig collectief vervoer.
7. Regie nemen bij het tevens ook geheel digitaal ontwikkelen en vastleggen van de slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, in de vorm van landelijke Digital Twins die door de G40 gemeenten (zoveel mogelijk volledig geautomatiseerd) worden gevuld met informatie over en van de (selectieve) toegankelijkheid, de beschikbaarheid en het gebruik van de openbare voorzieningen, in aanvulling op de Basisregistraties (Digitalisering).
8. Regie nemen bij het opzetten van meer fact based beleid bij de G40 gemeenten gebaseerd op (realtime) informatie uit de Digital Twins, tevens gericht op het zo goed mogelijk gebruiken van de beschikbare assets.

**c. Actielijn c. Wij stimuleren, faciliteren en zo nodig reguleren slimme en duurzame vormen van mobiliteit.**

Het rendement van slim en duurzaam ontworpen steden wordt maximaal benut als optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare inrichting, assets en vervoerwijzen. Dit vraagt dat deze beschikbaarheid wordt gereguleerd o.b.v. condities en omstandigheden en dat bewoners, bezoekers en verkeersdeelnemers continu op de hoogte zijn van de (gereguleerde) beschikbaarheid, hun gebruik daarop kunnen afstemmen en daarin worden gestimuleerd. Met deze actielijn stimuleren en faciliteren we als G40 gemeenten de vormen van mobiliteit waarmee de slim en duurzaam ingerichte verstedelijking het best tot zijn recht komt.

Hoe:

1. We realiseren een samenhangende keten van hubs van stadsrand tot wijk per stad, waarmee we ook deelmobiliteit faciliteren met wijkhubs voor personendeelmobiliteit i.c.m. pakkethubs (zie ook 'aanvullende voorzieningen' bij actielijn 1) en hierbij maken we zoveel als mogelijk gebruik van bestaande capaciteit in distributiecentra of gebouwen (voorkomen van 'verdozing').
2. We verzorgen dat alle deelmobiliteit plaatsvindt onder dezelfde deelmobiliteitsvergunning en uniformeren die deelmobiliteitsvergunningen, waaraan we gerichte *geofences* toevoegen, zodat we de handhaving van vergunningsvoorwaarden digitaal kunnen ondersteunen. We zorgen ervoor dat het gehele vervoersaanbod beschikbaar is in alle MaaS-app's.
3. We hanteren MaaSwaardigheidseisen indien we als G40 gemeenten zelf optreden als opdrachtgever voor openbaar vervoer (MaaS-waardig OV, flexibel en divers, level playing field).
4. We nemen selectieve toegankelijkheid op in onze bestemmings-, omgevings- en verkeerscirculatieplannen en voeren toegangsregulering (Intelligente toegang, i.c.m.



voorkeursroutes) in onze steden in: ieder in eigen tempo en naar lokale behoeften en mogelijkheden, maar wel op dezelfde manier.

5. We sturen in eigen vergunningen en opdrachten op zero emissie toelevering en stellen vrijliggende busbanen beschikbaar voor zero emissie deelvoertuigen.
6. We zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in onze steden structureel afneemt, zijn zeer terughoudend met het verstrekken van nieuwe en het verlengen van bestaande parkeervergunningen, houden bij nieuwe verstedelijking lage parkeernormen aan (lager dan 0.3), stimuleren en faciliteren afstandsparkeren en maken slim gebruik van parkeerruimte in binnenstedelijke gebieden (o.a. 'coding the curb' en de parkeergarage als mobiliteitshub).
7. We maken afspraken met werkgevers om het aantal eigen parkeerplaatsen te verminderen, deze niet meer gratis te laten gebruiken en eigen personeel duurzamer (van leaseauto's naar deelauto's en elektrische voertuigen) naar het werk te krijgen (Samenwerkingsverband Anders Reizen) en om hybride werken te stimuleren en te faciliteren (ondersteund door fiscale maatregelen door het Rijk). En nemen dit op in de vergunningverlening voor nieuwe bedrijven of bij bedrijfsverplaatsingen (als dit juridisch kan).
8. We nemen deel aan gesprekken samen met het Rijk met maatschappelijke belangengroepen om met hen te komen tot afspraken over bijdragen aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, zoals werkgevers, bedrijven, onderwijs, openbaar vervoer en passen deze afspraken ook toe in onze steden en lokale instrumenten.
9. We zorgen ervoor dat onze eigen stedelijk assets 'connected' zijn en stimuleren ook verkeersdeelnemers in onze steden op dit vlak, zodat zij o.b.v. actuele informatie zo goed mogelijk gebruik kunnen maken van de beschikbare assets, voorzieningen, mobiliteitsaanbod en intelligente toegang. Hierbij geven we in elk geval prioriteit aan voetgangers en fietsers, MaaS-verkeer, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en zero emissie stadslogistiek.

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Initiëren van en deelnemen aan gezamenlijke besprekingen van het Rijk en de G40 met maatschappelijke groepen om met hen te komen tot afspraken over bijdragen aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, zoals werkgevers, bedrijven, onderwijs, openbaar vervoer, logistiek, nood- en hulpdiensten.
2. Aanpassen van wet- en regelgeving, normen en randvoorwaarden, om middels passende afspraken en (prijs)prikkels bij te dragen aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, zoals parkeernormen, differentiatie OV-tarieven, parkeerheffingen en fiscale (e-)voordelen voor werkgevers alsmede het vasthouden van het thuiswerken/ hybride werken. Alles is gericht op duurzame gedragsverandering.
3. Indien de business case niet vanaf de start sluitend is, een gerichte tijdelijke exploitatie- of risicodeelname in hubs, gebiedsexploitaties en MaaS t.b.v. de 'onrendabele top' en het inrichten van vormen van lokaal maatschappelijk eigenaarschap in gebiedsexploitatie en duidelijkheid over de daartoe geldende voorwaarden.
4. Stimuleren van deelmobiliteit door vanuit het Rijk landelijke zaken te organiseren die de G40 gemeenten niet individueel of gezamenlijk kunnen organiseren, zoals het komen tot deelmobiliteitsverzekeringen waarbij de verzekering niet is gekoppeld aan het voertuig maar aan de berijder van dat moment.
5. Uitbreiden van het landelijke platform UDAP (Urban Data Acces Platform) met onder andere ook sensoren, actuatoren en verkeersdeelnemers t.b.v. slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, waaronder Intelligente toegang. Het regie nemen bij het opzetten van andere gezamenlijke dataplatforms zoals het Digitaal Platform Stadslogistiek en City Support Centers.
6. Regie nemen in zaken die de afzonderlijke gemeenten overstijgen bij het connecteren van assets en verkeersdeelnemers en hiervoor komen tot landelijke afspraken als ook het

ondersteunen bij het invoeren van Intelligente toegang, gericht op het stimuleren en faciliteren van slimme en duurzame vormen van mobiliteit.

7. Gericht bijdragen in kennis en versnelling vanuit het Rijk als het gaat om het connecteren van assets van de G40 gemeenten conform landelijke afspraken en duidelijkheid over de daartoe geldende voorwaarden.

#### **d. Wij bouwen duurzaam**

Ook slim en duurzaam bouwen levert waarde op voor de maatschappij, het klimaat, bewoners en mobiliteit. Met deze actielijn, die wij als G40 gemeenten samen uitvoeren met ontwikkelaars en bouwers, realiseren wij de waarde zo snel mogelijk. Met onze acties bieden wij als gezamenlijke G40 gemeenten duidelijkheid aan ontwikkelaars en bouwsector over de gezamenlijke richting die wij kiezen en stimuleren wij hen om ook eigen initiatieven te nemen.

Hoe:

1. We bouwen zoveel als mogelijk stikstofvrij, waarbij tijdens het bouwen (materialen, bouwmachines, aan- en afvoer) de netto stikstofproductie zo minimaal mogelijk is en de wijk zoveel als mogelijk stikstofvrij is.
2. We gebruiken alleen duurzame en circulaire bouwmaterialen volgens het principe van *'comply or explain'* en stimuleren gezamenlijke digitale registraties van bouwmaterialen (materialenbank) om deze circulariteit te bevorderen.
3. We zorgen ervoor dat aan- en afvoer van materialen en personeel tijdens de bouw plaatsvindt via duurzaam transport en duurzame bouwlogistiek, met minimale verkeershinder en dus zoveel mogelijk gecombineerde aan- en afvoer. Gepland bouwverkeer en -vervoer wordt vooraf afgestemd t.b.v. een hinderplanning en alle informatie over bouwverkeer en -vervoer wordt digitaal doorgegeven, zodat serviceproviders deze kunnen delen met verkeersdeelnemers, bewoners en bezoekers en de gemeente het bouwproces beter kan ondersteunen: minder impact op de openbare ruimte, meer leefbaarheid voor bewoners.
4. We zorgen dat gewerkt wordt o.b.v. een gezamenlijk digitaal informatiebeeld van de gehele ondergrond, water(kwaliteit), bodem(kwaliteit), kabels, leidingen, energie etc. en ontwerpen en bouwen met een focus op behoud, dan wel verbetering van deze kwaliteiten, tijdens de bouw en langdurig daarna. Met die gezamenlijke data omgeving in de bouwprocessen wordt tevens een belangrijke vulling van Digital Twins aangebracht.
5. We zorgen ervoor dat bij de bouw energieopwekking, -opslag en -gebruik direct wordt meegenomen, met als uitgangspunt dat energie lokaal wordt opgewekt en gebruikt en de opwaardering van het elektriciteitsnetwerk inclusief de laadinfrastructuur met grids, load balancing, bi-directioneel laden (ook vrachtwagens) onderdeel uitmaken van de bouw.
6. We zorgen ervoor dat nieuwe woningen direct maximaal zijn geïsoleerd en voldoen aan het hoogste energie- en duurzaamheidslabel (BREEAM) en programmeren bij het isoleren en verduurzamen ook zoveel mogelijk de omliggende bestaande woningen in de bestaande, naastgelegen wijk.

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Initiëren van en deelnemen aan gezamenlijke besprekingen van het Rijk en de G40 met belangengroepen van bouwen en ontwikkelaars om met hen te komen tot afspraken over bijdragen aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing, zoals de Bouwcampus met gemeenschappelijke digitale omgevingen per bouwproject.
2. Regie nemen bij de diverse digitaliseringsopgaven voor deze actielijn, zoals het komen tot een landelijke materialenbank met materialenpaspoorten voor het registreren van materialen t.b.v. circulair bouwen, een landelijk informatiebeeld van (de kwaliteit van) de gehele ondergrond om deze integraal mee te nemen en te verbeteren, een landelijk Afsprakenstelsel Digital Twin van de fysieke leefomgeving, een opzet voor een 'digitale

bouwkeet' en '4D-bouwmodellering' om voorafgaand en tijdens de bouw alle inzichten digitaal beschikbaar te hebben.

#### **e. Wij werken samen met de natuur**

Om de stad duurzaam toekomstbestendig te houden is natuur-inclusief bouwen gewenst. Toekomstbestendig gaat zowel over biodiversiteit en klimaatadaptie als ook over een gezond woon- en vestigingsklimaat. Gezonde ecosystemen voorzien de mens van water, voedsel, lucht en ontspanning, zijn robuust ('*resilient*') en dragen sterk bij aan de leefbaarheid van een stad, waarmee dit nadrukkelijk ook een stedelijk opgave is en niet alleen van toepassing is op het landelijk gebied. Water (o.a. opvang, beschikbaarheid, peil) en bodem (o.a. kwaliteit, reeds aanwezige voorzieningen) zijn dan sturend m.n.t. ruimtelijke ordening, inrichtingskeuzen en realisatiekeuzen. Ook daarin werken we mét en niet tegen de natuur.

Hoe:

1. We integreren in onze nieuwe verstedelijkingsprojecten de gemeenschappelijke tuinen en andere multifunctionele groenvoorzieningen, voor recreatief gebruik, hittestressreductie en bijdragend aan de biodiversiteit, waarbij we zoveel mogelijk uitgaan van een netwerkopzet.
2. We integreren in onze verstedelijking publieke waterberging (zoals wadi's), publiek beheerde waterlichamen (zoals sloten, plassen en beken, zoveel mogelijk netwerkend) als mede groendaken, groengevels en geveltuinen in de gebouwde omgeving en voorkomen monotone groenvoorziening.
3. We integreren natuur en biodiversiteit in de bouw en renovatie van woningen en streven naar het versterkt opnemen van natuur-inclusief bouwen in het Bouwbesluit.
4. We hanteren in onze verstedelijking flankerend beleid tegen verstening van privé-buitenruimte en vervuiling van oppervlaktewater en streven er naar dat 40% van de openbare ruimte in onze steden groen is.
5. We nemen in de huurcontracten als ook in de koopovereenkomsten afspraken op over verstening en handhaven ook op basis daarvan.
6. We monitoren de ecologische situatie in onze steden en sturen o.b.v. de inzichten op gebruik, mobiliteit en adaptieve aanpassingen om de symbiose tussen natuur en verstedelijking te behouden.

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Initiëren van en deelnemen aan gezamenlijke gesprekken van het Rijk en de G40 met natuurorganisaties om met hen de algemene principes voor het 'samenwerken met de natuur' i.r.t. slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing concreet en praktisch toepasbaar te maken.
2. Regie nemen bij de diverse digitaliseringsopgaven voor deze actielijn, zoals voor het monitoren van de ecologische situatie en het sturen o.b.v. de inzichten op gebruik, mobiliteit en adaptieve aanpassingen.

#### **f. Wij zorgen dat de stad voor en van alle bewoners is**

In een slimme duurzame stad voelen bewoners zich betrokken bij 'hun' stad en zijn zij ook daadwerkelijk vroegtijdig en actief betrokken bij de totstandkoming, inrichting en het gebruik. Een slimme duurzame stad biedt ruimte en voorzieningen aan lagen en groepen van de bevolking. De stad is hun platform en de stad is hun 'eigendom' als waren zij 'aandeelhouders'.

Hoe:

1. We streven als gezamenlijke G40 gemeenten naar minimaal twee derde van de te realiseren woningen in het betaalbare segment. Hierbij houden we de definities van betaalbaarheid van BZK aan. We streven naar een derde huurwoningen door corporaties (waarvan een overgroot deel in het sociale huursegment) en een derde middenhuur en betaalbare koop

door marktpartijen. Deze betaalbaarheid realiseren we o.a. door lage investeringen in parkeerplaatsen (t.g.v. lage parkeernormen, zie actielijn c), autobereikbaarheid (t.g.v. slimme en duurzame vormen van mobiliteit, zie actielijn c.) en circulair bouwen (zie actielijn d).

2. We streven er als G40 gemeenten naar om onze woningvoorraad (huidige en toekomstig) af te stemmen op huidige en toekomstige doelgroepverdelingen, zodat groepen bewoners (bijvoorbeeld ouderen in vrije grote huizen met tuin) kunnen worden gestimuleerd om binnen de eigen gemeente door te stromen naar andere typen woningen en waardoor uiteindelijk weer andere typen woningen vrij kunnen komen (bijvoorbeeld voor gezinnen met jonge kinderen en starters).
3. We stellen in onze verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing de bewoner centraal, door vooraf een goed beeld te hanteren van wie er woont en komt wonen, met bewoners in gesprek te gaan en naar hun behoeften te kijken (bewonersprofielen inclusief mobiliteitsbehoeften). We houden in ons ontwerp en beleid rekening met kwetsbare doelgroepen (zoals lage inkomensgroepen, digitaal minder vaardigen, mensen met lichamelijke beperkingen voor wie lopen en fietsen niet of slechts beperkt mogelijk is).
4. We betrekken toekomstige bewoners vroegtijdig en actief bij de totstandkoming en inrichting van onze verstedelijking, door hen deel uit te laten maken van buurtplannen, keuzes voor te leggen en ruimte te bieden voor eigen bewonersinitiatieven (participatie en co-creatie vanaf de initiatieffase) en houden bij de verstedelijking rekening met hun creativiteit, belangen en behoeften.
5. We integreren in onze verstedelijking de gemeenschappelijke ruimten, voorzieningen en functies. De figuurlijke verschuiving van de bubble van de eigen auto naar de bubble achter de eigen schutting draagt weinig bij aan het overbruggen van de sociale kloof of het versterken van het sociale verband.
6. We stimuleren bewonersinitiatieven voor het gebruik en de exploitatie van openbare voorzieningen en functies en houden hiermee bij het ontwerp en de inrichting rekening.

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Deelnemen aan bewonersparticipaties, t.b.v. aansluiting bij landelijke initiatieven (zoals Overlegorgaan voor de leefomgeving bij initiatieven rondom woningbouw).
2. Gerichte tijdelijke exploitatiedeelname of ondersteuning bij de start bij bewonersinitiatieven voor gebruik en exploitatie van openbare voorzieningen en functies t.b.v. de 'onrendabele top' en het inrichten van vormen van lokaal maatschappelijk eigenaarschap bij gebiedsexploitatie en duidelijkheid over de daartoe geldende voorwaarden.

#### **g. Wij werken landelijk samen en uniform**

Slimme duurzame verstedelijking vraagt ook investeringen van private partijen. Door als G40 gemeenten een gezamenlijke richting te kiezen en deze helder af te stemmen met private partijen, wordt aan bedrijven een rendementsperspectief geboden op de eigen duurzaamheidsinvesteringen die van hen worden gevraagd. Ook kunnen bedrijven en overheden zich professionaliseren als werkzaamheden veelvuldig kunnen worden toegepast, kunnen werkwijzen en instrumenten worden opgebouwd en kan kennis worden vastgelegd en gedeeld. Met deze actielijn leggen wij de basis voor G40 gemeenten onderling en gemeenten met het Rijk om landelijk en uniform samen te werken.

Hoe:

1. We hanteren dezelfde uitgangspunten en ontwikkelen gezamenlijk en met het Rijk werkwijzen, methodieken, instrumenten, digitale databanken en dataplatforms die wij als G40 gemeenten ook zonder uitzondering hanteren in onze eigen werkzaamheden, afspraken met anderen en aanbestedingen.
2. We leggen onze gezamenlijke uniforme uitgangspunten en werkwijze vast en communiceren deze met andere overheden en private partijen, om hen hiervan kennis te kunnen laten

nemen en hierop hun eigen uitgangspunten en werkwijzen te baseren en voor bedrijven om ook de eigen investeringsbeslissingen hierop te kunnen baseren.

3. We voorkomen door als G40 gemeenten samen te werken ook 'weglek-effecten' en onderlinge concurrentie tussen gemeenten, die zouden kunnen ontstaan als slechts enkelen van ons een vernieuwend beleid zouden voeren, in de vorm van bijvoorbeeld lage parkeernormen, betaald parkeren bij de werkgever en zero emissie zones voor goederen.
4. We bundelen als G40 onze 'vraagkant', zodat de private 'aanbodkant' zich sneller en kostenefficiënter kan ontwikkelen. Zaken als stikstofvrij bouwen vergen investeringen aan de kant van de bouwsector en door de vraag en spelregels te bundelen en uniformeren, ontstaat een realistisch rendementsperspectief op hun eigen investeringen.
5. We stimuleren door het bundelen van de vraagkant dat uniformiteit in vraag en voorwaarden ontstaat die noodzakelijk is voor de uiteenlopende private landelijke diensten, in relatie tot MaaS, deelmobiliteit en hubexploitatie.
6. We voorkomen door als G40 gemeenten samen te werken, dat ieder van ons zelf het wiel opnieuw uitvindt en besparen daarmee gezamenlijk onnodige inspanningen en kosten. Het samen optrekken past ook bij de insteek die we als G40 gemeenten eerder kozen i.r.t. het leren van elkaar, het overnemen van elkaars oplossingen en realiseren van snelle opschaling, mede ingegeven door schaarste aan (eigen) expertise en 'handjes'.
7. We bundelen alle opgedane kennis, zoals in de City Deals (en RioNet), en helpen hiermee andere gemeenten.

We vragen aan het Rijk hierbij de volgende ondersteuning:

1. Het aanbieden van een overzicht van voor verstedelijking, duurzaamheid, digitalisering en de fysieke leefomgeving relevante huidige en toekomstige (uitvoerings)programma's (bijv. [Programma's - De Nationale Omgevingsvisie](#)) uit verschillende ministeries en DG's, die d.m.v. bundeling, koppeling, coördinatie en synthese geschikt zijn gemaakt voor projectie op de G40 steden, inclusief de grote en diverse hoeveelheid subsidieprogramma's en andere financiële instrumenten en arrangementen vanuit het Rijk.
2. Ondersteuning bieden in de vorm van 'deskundige handjes' (ondersteunende programmabureau functie) om te komen tot gezamenlijke uitgangspunten, werkwijzen, methodieken, instrumenten, digitale databanken en dataplatforms om te hanteren in de eigen werkzaamheden van de G40 gemeenten alsmede in afspraken met anderen en aanbestedingen, als ook om te komen tot verdere versterking van het ecosysteem voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing.

#### 4. KEUZEN VAN HET RIJK

De diverse Rijksministeries werken binnen uiteenlopende programma's aan onderdelen van slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing (EZK: Klimaat, BZK: Wonen, LNV: Stikstof, IenW: Mobiliteit) en ontwikkelen hiervoor beleid, aanpakken en instrumenten en leveren ondersteuning aan steden.

De uitgangspunten voor het Rijk hierbij zijn dat Nederland staat voor een aantal grote veranderingen en urgente opgaven, die onderling samenhangen en invloed op elkaar hebben:

- Wonen
- Ruimte
- Klimaat
- Energie
- Bereikbaarheid en mobiliteit
- Sociale cohesie
- Leefbaarheid
- Wateropslag
- Duurzaamheid
- Economie

Om lijn te brengen in deze opgaven heeft het Rijk in de zomer van 2021 het initiatief genomen om een aanzet te doen voor het gesprek tussen de G40 gemeenten en het Rijk in de notitie 'Slimme duurzame mobiliteit als onderdeel van slimme, duurzame verstedelijking'. Deze 'zomernotitie 2021' is breed gedeeld en ook breed omarmd, zowel door de Rijksministeries en steden als door bedrijven en experts. De ontwerpprincipes worden inmiddels al regelmatig gebruikt, zoals in de 'Menukaart Mobiliteitstransitie', waaraan door een aantal Rijksministeries wordt gewerkt, en in ambities van de G40 gemeenten. De voorliggende blauwdruk van de G40 gemeenten voor slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing is beoogd de uitkomst van de gesprekken tussen de G40 gemeenten en het Rijk te bevatten waarover formeel kan worden besloten.

Onderliggend aan deze ontwerpprincipes was de constatering dat alle betrokkenen, de Rijksministeries, regio's, provincies, steden, wijken, bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties op hoofdlijnen hetzelfde willen, met daarbij wel eigen inkleuring:

- We willen woonwijken die 50 tot 100 jaar meegaan (fysiek ruimtelijk domein);
- Die betaalbaar en toegankelijk zijn, ook voor mensen met lagere inkomens (sociaal domein en grondexploitatie);
- Waar je plezierig kunt wonen en werken met straten, pleinen en parken waar het goed toeven is (Ruimtelijke ordening en inrichting, bouwwijzen);
- Waarbij we eerst kiezen voor kwaliteit en betaalbaarheid en daarna pas voor kwantiteit;
- Waarin wijken en woningen energieneutraal, klimaat-adaptief, circulair, betaalbaar en goed bereikbaar zijn.

Het Rijk wil intern en extern meerjarig samenwerken aan slimme duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing; de voorliggende Blauwdruk van de G40 gemeenten kan die wens helpen richten, concretiseren en versnellen, met ruimte voor lokale keuzes maar wel vanuit gecommitteerde afspraken op bestuurlijk niveau.

## 5. ONDERSTEUNING VAN DE ACTIES VAN DE G40 GEMEENTEN DOOR HET RIJK

Om de concrete acties door de G40 gemeenten in de Blauwdruk te ondersteunen en helpen realiseren, kan het Rijk een aantal gerichte acties oppakken die zowel de opgaven en ambities van de G40 gemeenten als de ambities en keuzen van het Rijk ondersteunen. Deze acties pakt het Rijk op in actieve samenwerking met de G40 gemeenten.

Samenvattend zijn de G40 gemeenten gebaat bij de volgende inspanningen van het Rijk:

1. Eenmalige financiële bijdragen voor slimme duurzame maatregelen in de *ontwerpfase* die geen traditioneel onderdeel zijn van lopende programma's en die zonder Rijksbijdrage zouden afvallen. Dit zijn typisch bijdragen die ervoor zorgen dat de mobiliteitsvernieuwing vanaf het begin een integraal onderdeel vormt van het ontwerpproces, zoals realisatie van (ketens van) hubs.
2. Eenmalige financiële bijdragen voor slimme duurzame maatregelen in de *inrichtingsfase* die geen traditioneel onderdeel zijn van lopende programma's en die zonder Rijksbijdrage zouden afvallen. Dit zijn typisch 'dure' kleine infrastructurele aanpassingen voor lopen en fietsen, het opheffen van de barrièrewerking door auto, trein en water en aanpassingen aan OV-knooppunten.
3. *Tijdelijk exploitatiedeelname* in hubs, deelvervoer/MaaS en bewonersinitiatieven voor gebruik en exploitatie van openbare voorzieningen en functies t.b.v. de 'onrendabele top'.
4. Eenmalige financiële bijdragen aan *connecteren van assets, zoals sensoren*, aan het landelijke dataplatform UDAP (Urban Data Acces Platform).
5. Het zorgen voor helder en *eenduidig integraal Rijksbreed beleid* en het vanuit de Rijksministeries eenduidig acteren richting de G40 gemeenten.
6. Het *voeren van regie* op zaken die om een landelijke aanpak en landelijke uniformiteit vragen, vooral gericht op digitalisering en digital twins.
7. Actualiseren van *wet- en regelgeving, normen en randvoorwaarden*, (prijs)prikkels, zoals parkeernormen, differentiatie OV-tarieven, parkeerheffingen en fiscale (e-)voordelen voor werkgevers alsmede het vasthouden van het thuiswerken/hybride werken, gericht op gedragsbeïnvloeding. Met zoveel als mogelijk één landelijk loket voor wet- en regelgeving die betrekking heeft op vergunningen en ontheffingen in steden.
8. Initiëren dan wel deelnemen aan besprekingen met maatschappelijk relevante *belangen- en doelgroepen*, zoals werkgevers, bedrijven, onderwijs en openbaar vervoer.
9. Kennis alsmede deskundige 'handjes' (wellicht in de vorm van een *programmabureaufunctie, zie paragraaf 6.2 over het organiseren van publiek-publieke samenwerking tussen de G40 gemeenten en het Rijk*) voor landelijke uitgangspunten, werkwijzen, methodieken, instrumenten, digitale databanken en dataplatforms alsmede om te komen tot verdere versterking van het ecosysteem rond slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing.

## **6. NADERE (WERK)AFSPRAKEN**

Deze afspraken over organisatie, besturing, bemensing vergen nader overleg tussen G40 en Rijk nadat strategie en tactiek zijn omarmd en bestuurlijk van een akkoord zijn voorzien. De organisatorische uitwerking zou moeten toezien op in ieder geval afspraken:

- Tussen G40 gemeenten en Rijksorganisaties
- Tussen publieke, private en maatschappelijke organisaties
- Tussen gemeentelijke organisaties en lokale bewoners

Daaruit volgt dan het programmeren van de realisatie door vormgeving van een uitvoeringsprogramma.