

3-7-2015



E-CAR  
SHARING

## PROJECT PLAN VERLENGING EN OPSCHALING E-CAR SHARING SITTARD-GELEEN



Projectplan ten behoeve van (uitvoering van) verlenging en opschaling e-car sharing in de gemeente Sittard Geleen –  
*Appendix op het "Projectplan e-car sharing pilot project, januari 2014"*

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	2
1.1	Achtergrond.....	2
1.2	Resultaten tot nu toe (StaVaZa september april 2015) .....	2
2.	Projectbeschrijving.....	3
2.1	Opschaling en verlening van de huidige e-car sharing pilot.....	3
2.2	Doel van de pilot.....	3
2.3	Pakket van Eisen .....	4
2.4	Deliverables .....	4
2.5	Resultaten.....	5
2.6	Spin-off .....	6
2.7	Afbakening.....	6
2.8	Samenwerking.....	7
3	Projectbeheersing .....	8
3.1	Geld & budget .....	8
3.2	Organisatie .....	8
3.3	Kwaliteit.....	10
3.4	Informatie & communicatieplan .....	10
3.5	Tijd / Planning & fasering .....	10
4	Systeem & uitvoering .....	11
4.1	Het systeem.....	11
4.2	Aanbesteding.....	12
4.3	Uitvoering.....	12
5	Contractafspraken.....	13

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

In het najaar van 2014 is in Sittard-Geleen de pilot e-car sharing Sittard-Geleen onder de noemer eCARSHARE van start gegaan. Inmiddels loopt de pilot e-car sharing Sittard-Geleen 9 maanden. In totaal 10 elektrische deelauto's rijden bij de Gemeente Sittard-Geleen, Hogeschool Zuyd en Zuyderland Ziekenhuizen. De resultaten zijn veelbelovend, elke deelnemende organisatie heeft één of meerdere auto's die veel rijdt (zie ook kopje 'resultaten tot nu toe'). Inmiddels gebruikt de Provincie Limburg ook 5 elektrische deelauto's.

We zijn goed op weg om het gebruik van elektrische deelauto's binnen de gemeente Sittard-Geleen en Zuid Limburg gemeengoed te maken. Echter veranderingsprocessen hebben tijd en ondersteuning nodig. Met name kosten, schaalgrootte, locatie, gemak en gedragsverandering zijn daarbij bepalende succesfactoren. Door het realiseren van schaalgrootte en een langere looptijd kunnen kosten (per km) verlaagd worden. Daarvoor zijn ook nieuwe gebruikers nodig. Zo hebben Si-tech in Sittard en LED2020 (Geleen) al concrete interesse getoond om deel te nemen, naast Zuyd en Zuyderland, die concreet de intentie hebben uitgesproken om het project te willen continueren. Daarnaast vragen ontwikkelingen in de gemeente Sittard-Geleen, zoals bijvoorbeeld de bouw en straks de in gebruik name van de Ligne, nieuwe vormen van mobiliteit. Het innovatieve E-car sharingproject voorziet in deze behoefte. Ook de onderlinge nabijheid van wonen en werken bij en rondom de Ligne zijn zeer kansrijk voor de inzet van elektrische deelauto's.

## 1.2 Resultaten tot nu toe (StaVaZa september 2015)

- In de gemeente zijn 10 deelauto's beschikbaar op 8 verschillende locaties;
- Er zijn 230 actieve deelnemers;
- Er zijn 1709 reserveringen gemaakt in de periode november 2014 – sept 2015;
- Tot nu toe zijn er 61.167 km 100% elektrisch afgelegd;
- De gemiddelde afstand van de geregistreerde ritten is 28 kilometer;
- Reductie van minimaal 9,2 ton CO<sub>2</sub>-emissie sinds start pilot<sup>1</sup>;
- Er is berekend dat op dit moment 1 e-car, minimaal 2 conventionele voertuig van de weg haalt (*voertuigen worden minimaal 2 keer per dag gebruikt door mensen die zelf de auto laten staan*)
- We zien enerzijds gestage maandelijkse groei bij veel locaties, maar tevens signaleren we incidenteel een terugval in het oude mobiliteitsgedrag wanneer het gebruik van eCARSHARE binnen een organisatie te weinig aandacht krijgt of te vrijblijvend is;
- Naar aanleiding van de resultaten in Sittard-Geleen, heeft de provincie Limburg besloten om ook 5 elektrische deelauto's in te zetten. Eveneens zijn er concrete gesprekken gaande met overige gemeentes en instellingen in de regio Zuid Limburg om eCARSHARE in te zetten. De doelstelling van de huidige pilot om te fungeren als vliegwiel voor opschaling, is daarmee behaald;

---

<sup>1</sup> Referentie: De gemiddelde uitstoot van het Nederlandse wagenpark is ca. 150 gram per km. Gebruikers van deelauto's gaan veel bewuster om met automobilititeit en rijden 15-20% minder autokilometers. De reductie van CO<sub>2</sub> is daarom eigenlijk 20% groter dan de feitelijke reductie zoals beschreven als gevolg van de gereden kilometers van een elektrische deelauto

## 2. Projectbeschrijving

### 2.1 Opschaling en verlening van de huidige e-car sharing pilot

De eerste resultaten zijn erg bemoedigend, maar de doelen zijn nog niet geheel behaald, continuering is nodig om resultaten beter te verankeren en te verbreden. Uiteindelijk doel is een structurele gedragsverandering bij de gebruikers, inbedding in reguliere mobiliteitsbeleid van de betrokken organisaties, inbedding in het reguliere wagenpark en een kostendekkend programma zonder aanvullende subsidies. Hiertoe zijn meer enthousiaste gebruikers nodig en een toename van kilometers. Als we in staat zijn om de pilot te verlengen en op te schalen wordt de haalbaarheid tot een zelfdragende business case stukken groter.

Het voorstel is om de huidige pilot, die eind 2015 afloopt, met 48 maanden voort te zetten. Dit met de huidige, als ook nieuwe gebruikers, die onder gunstige voorwaarden deelnemen in het vervolgproject. Zo kunnen we het aantal elektrische deelauto's in Sittard-Geleen laten groeien tot minimaal 16. Door deze langere, intensievere en getalsmatig grotere inzet van elektrische voertuigen worden tevens omvangrijke duurzaamheidsdoelstellingen behaald.

### 2.2 Doel van de pilot

“Het doel is om ook de komende jaren de uitstoot van schadelijke emissies in de gemeente Sittard-Geleen structureel te blijven verminderen; bij te dragen aan het structureel verminderen van parkeerdruk en verkeersintensiteit door met elektrische deelauto's conventionele auto's van de weg te halen en te houden; de elektrische deelauto's beter te benutten; medewerkers en burgers in de Gemeente Sittard-Geleen te stimuleren gebruik te maken van duurzaam vervoer (in combinatie met andere modaliteiten zoals fiets, e-bike, openbaar vervoer en eventueel e-scooter) en door schaalgrootte lagere mobiliteit kosten (per kilometer) te realiseren. En daarmee een gezondere en milieuvriendelijkere gemeente creëren.

Bijkomende doelen zijn het vereenvoudigen van / en het stimuleren tot gebruik van de deelvoertuigen. Daartoe zijn soepel werkende en laagdrempelig toegankelijke ICT hulpmiddelen nodig (in de vorm van een beter, sneller en transparanter reserveringssysteem voor gebruikers met meer realtime (voertuig) informatie (zoals batterij status, state-of-charge, realtime GPS positionering) waardoor efficiëntere inzet haalbaar is. Het gebruik moet ingebed worden in het mobiliteitsbeleid van deelnemers, met daarbij gedragsverandering van medewerkers die de deelvoertuigen gebruiken. Voor de inzet is het eveneens belangrijk dat auto's snel en efficiënt opgeladen kunnen worden, waardoor de inzetbaarheid verbetert, het aantal kilometers toeneemt en de kosten per km dalen.

## 2.3 Pakket van Eisen

Dit project, de verlenging en opschaling van het huidige e-car sharing project eCARSHARE, moet passen op de bestaande pilot e-car sharing Sittard-Geleen. Zowel de huidige documentatie als systemen moeten opnieuw gebruikt kunnen worden, waarbij er wel ruimte is voor verdere ontwikkeling.

## 2.4 Deliverables

### Deliverables

- Nieuw projectplan
  - Inleiding in het project en –beschrijving
  - Beheersing van het project middels het GOKIT principe
  - Voortbordurend op 'Projectplan e-car sharing pilot project, januari 2014'
- Acquisitie
  - Plan & uitvoer acquisitie om 6 nieuwe voertuigen in te zetten naast de bestaande 10 voertuigen
- Voor de duur van 48 maanden uitvoeren van de e-car sharing project:
  - Ingerichte onderhouds- en support-organisatie:
    - Monitoren van de voertuigen (opladen, beschikbaarheid, staat van het voertuig, GPS positie)
    - Er is een helpdesk waar berijders geholpen kunnen worden in geval van calamiteiten. (EV laad niet op, deur opent niet, hoe werkt het, etc.).
    - Als er service op de voertuigen moet worden uitgevoerd, regelt SLE dat.
    - De onderhouds- en supportorganisatie heeft als doel, het ontzorgen van de gebruikers / deelnemers. Coördinatie zal gebeuren door SLE.
    - Communicatie, marketing & PR
  - Constante monitoring en periodieke rapportages
    - Financiële voortgangsrapportage
    - Rapportage t.b.v. gebruik voertuig

### Non-deliverables

- Er worden geen particuliere deliverables (zoals een laadpaal aan huis of het volledig verhuren van voertuigen aan particulieren) meegenomen in de pilot. Wel wordt deelgebruik van en met burgers meegenomen;
- Binnen het budget wordt er geen infrastructuur uitgerold bij het bedrijfsleven, mits Sittard-Geleen een van de 5 gebudgetteerde laadpalen wil schenken aan een gebruiker.

## 2.5 Resultaten

Als de pilot goed verloopt zullen er al tijdens, deels na afloop van de pilot voor alle stakeholders meetbare resultaten behaald worden:

1. Een structurele daling van uitstoot van voor mens en milieu schadelijke schadelijke PM10 (Fijnstof), NOx (stikstofoxide) en SO<sub>2</sub> (zwaveldioxide) door het langer en intensiever inzetten van 100% elektrische voertuigen.
2. CO<sub>2</sub> reductie. Met de gemiddelde uitstoot van het Nederlandse wagenpark als referentie, wordt er minimaal 150gr CO<sub>2</sub> / km bespaard; Uitgaande van 16 voertuigen in 48 maanden tijd en 10.000 km per jaar is dat een reductie van 31 ton CO<sub>2</sub> per jaar, 124 ton in 4 jaar.<sup>2</sup>
3. Het structureel realiseren van meer spitsmijdingen binnen de gemeente Sittard-Geleen, waarbij er potentie is om de huidige verhouding (1 e-car haalt 2 conventionele auto's op de weg) te verhogen naar het van de weg halen van 3 tot 4 conventionele voertuigen;
4. In de toekomst structurele kostenverlaging door schaalgrootte waardoor ook deelnemers buiten het project straks profiteren van gunstigere voorwaarden om deel te nemen. Doel is om straks zonder subsidie elektrische deelauto's voor maximaal €0,29 / km aan te kunnen bieden maar bij voorkeur lager;
5. Groei van het aantal elektrische deelauto's tot in eerste instantie 16 binnen de gemeente en verdubbeling van het aantal bedrijven dat gebruik maakt van de elektrische deelauto, gezamenlijk goed voor minimaal 640.000 elektrische kilometers de komende 48 maanden;
6. In lijn daarmee een groei van 5 laadpalen / 10 laadpunten, inclusief een snellader, binnen de gemeente Sittard-Geleen. Daardoor versterking van publiek toegankelijke infrastructuur waar andere e-rijders gebruik van kunnen maken;
7. Voorbeeldwerking van elektrisch rijden, de elektrische deelauto's verlagen de drempel om elektrische mobiliteit te gebruiken en generen anderzijds aandacht;
8. Het bieden van een mobiliteitsoplossing die geïntegreerd kan worden in de Ligne en daarmee sterk bijdraagt aan de deelfilosofie, innovatieve- en milieubewuste karakter van de Ligne;
9. Lagere kosten per kilometer voor bestaande gebruikers en mogelijkheid tot directe kostenbesparing bij nieuwe deelnemende partijen. Op dit moment betalen de deelnemers bij 18.200km<sup>3</sup>, €0,27 / km met €0,10 subsidie van SLE. Tijdens de verlenging / opschaling van het e-car sharing project is de prijs van €0,27 bij 18.200km per jaar zonder subsidie van SLE haalbaar;

	Prijs per maand	Prijs per km	Prijs per km bij 18.200km (referentie haalbaarheidst lude)
Volkswagen Golf VII 1.4 TSI *	€ 688,00	€ 0,83	€ 0,45
Nissan Leaf Acenta *	€ 619,00	€ 0,74	€ 0,41
Nissan Leaf Acenta eCARSHARE (huidige pilot)	€ 487,50	€ 0,59	€ 0,32
Nissan Leaf Acenta eCARSHARE	€ 409,50	€ 0,49	€ 0,27
Voordeel t.o.v. Golf VII (per jaar)		€ 3.342,00	
Voordeel t.o.v. Leaf (per jaar)		€ 2.514,00	
Voordeel t.o.v. huidig		€ 936,00	

Tabel 1: Voorbeeld berekening van de voordelen voor bedrijven om deel te nemen met een Nissan Leaf aan het eCARSHARE programma onder de projectvoorwaarden. \* Internetofferte DirectLease

<sup>2</sup> CO<sub>2</sub> reductie op basis van tank-to-wheel. In combinatie met groenen stroom is 100% reductie per auto mogelijk

<sup>3</sup> In 2013 hebben Stichting Limburg Elektrisch en FIER een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor e-car sharing in Zuid Limburg. Daaruit bleek dat 18.200km het omslagpunt is waarop e-car sharing gelijk aan of goedkoper dan €0,29 zou worden (afhankelijk van de looptijd). €0,29 geldt als standaard referentie voor kilometervergoedingen die in de private sector worden uitgekeerd. In de publieke sector ligt dit veelal hoger.

De Nissan Leaf van eCARSHARE is in alle gevallen het meest gunstige voor bedrijven, zowel in maandbedrag als per kilometer berekend. Bij een kilometrage van 18.200km (in de feasibility study uit 2013 als break-even kilometrage berekend en uitgangspunt in huidige pilot project) ontstaat er een zeer interessante kilometerprijs van €0,27 per kilometer. Huidige gebruikers van de elektrische deelauto's zullen op jaarbasis nog eens €936,- gaan besparen. Het voordeel voor bedrijven die momenteel de referentie auto gebruiken (Volkswagen Gold VII) besparen tot wel €3.000 als zij deze 1-op-1 vervangen met een elektrische deelauto.

## 2.6 Spin-off

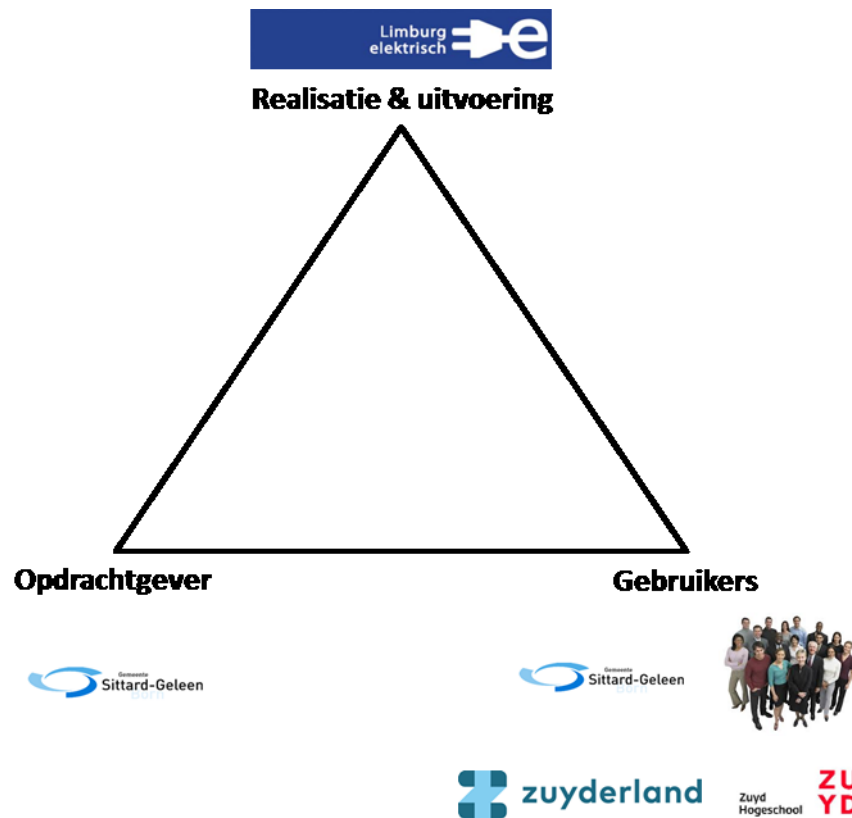
Wanneer is de pilot een succes en wat is de spin-off van het succes?

- De in paragraaf 2.5 genoemde resultaten zijn behaald;
- De ten doel gestelde 16 elektrische deelvoertuigen ook na het project als deelauto blijven rijden in de gemeente Sittard-Geleen;
- Na de eerste 24 maanden het concept in zoverre werkt en uit ontwikkelt is dat het 'marktrijp' is, dat wil zeggen het concept economisch en technisch haalbaar en zonder subsidie in de markt inzetbaar;
- De opschaling en verlenging zorgt voor betere condities waardoor omliggende gemeenten en –bedrijfsleven ook gebruik gaan maken van het concept. Waarbij het aannemelijk is dat die partijen ook regelmatig in / door Sittard-Geleen en zo bijdragen aan de lokale milieudoelstellingen;
- De deelauto's ook breed door burgers gebruikt worden waardoor resultaten zowel in zakelijke als privé sfeer behaald worden;

## 2.7 Afbakening

- verlenging en opschaling duur minimaal 48 maanden, omdat dit (in combinatie met verlenging van de huidige voorwaarden) het meest gunstige scenario creëert;
- Het pilot gebied beslaat in principe de gemeente Sittard-Geleen. Alleen bedrijven en overheden binnen de gemeentegrenzen kunnen deelnemen aan de pilot, dan wel moeten de stakeholders een vestiging hebben binnen de gemeente Sittard-Geleen. Belanghebbende buiten de gemeente of zonder vestiging in de gemeente kunnen deelnemen aan de pilot onder bepaalde voorwaarde, zoals inbrengen van additioneel budget.
- Binnen de pilot (dat wil zeggen, de voertuigen in combinatie met het systeem) worden geen andere voertuigen meegenomen dan Elektrische Voertuigen (EV 's) zoals elektrische auto's en secundair elektrische scooters en fietsen
- In de pilot rijden straks minimaal 16 elektrische deelauto's. Eventueel aangevuld met de bij stakeholders al in bezit / gebruik zijnde voertuigen, maar die vallen buiten de scope van dit project
- De voertuigen en systemen in de pilot zijn alleen toegankelijk voor stakeholders en geselecteerde gebruikers;

## 2.8 Samenwerking



- De gemeente Sittard-Geleen is opdrachtgever / facilitator van het e-car sharing pilot project
- De stichting Limburg Elektrisch (SLE) zal deze pilot namens de gemeente integraal gaan managen. SLE zal zorgen voor het faciliteren van de e-deel-auto's en systemen zodat gebruikers de e-deel auto kan reserveren en rijden. Evenzo zal de financiële afwikkeling volledig door SLE worden verzorgd.
  - SLE zal nauw samenwerken met de opdrachtgever teneinde de doelstellingen van de gemeente te behalen
  - SLE zal nauw samenwerken met de gebruikers om te zorgen dat de doelstellingen behaald worden
  - SLE faciliteert de gehele pilot. Voor een gedetailleerde uitleg over de structuur zie paragraaf 3.2
- De uiteindelijke gebruikers zijn de gemeente Sittard-Geleen, Hogeschool Zuyd, Zuyderland Ziekenhuizen en nieuw te acquireren bedrijven en burgers (definitie gebruikers: die paragraaf 5.2.3.).

## 3 Projectbeheersing

### 3.1 Geld & budget

Voorstel is om de nog beschikbare NSL gelden uit de 3e tranche inclusief de daarbij verplichte cofinanciering in te zetten om de huidige e-car sharing pilot te verlengen en op te schalen. Met het beschikbare totaalbudget van € 360.000,- (€ 180.000,- NSL-subsidie en € 180.000,- cofinanciering gemeente) wordt de pilot met 48 maanden verlengd en het aantal in te zetten e-voertuigen verhoogd naar 16.

Het budget wordt in hoofdzaak besteed aan de aanschafkosten van 16 auto's. De aanschafkosten van de auto's bedragen € 174.490,- voor de huidige auto's (10 á €17.490, ex lease van de huidige pilot)<sup>4</sup> en € 144.620,- voor de nieuwe auto's (6 á €24.103.43, nieuw)<sup>5</sup> is totaal € 334.000. Daarnaast is € 20.000 begroot voor nieuw te plaatsen laadinfrastructuur en €20.000 voor project management en technische ontwikkeling.

Voertuigen					
Huidige voertuigen		<i>opm</i>	Nieuw		<i>opm</i>
Voertuigen	10		Voertuigen	6	
Prijs	€ 17.449,00	<i>na 12 maanden</i>	Prijs	€ 24.103,43	<i>17% korting</i>
Som	€ 174.490,00		Som	€ 144.620,58	
<b>Laadinfra</b>					
Laadpaal	€ 4.000,00	<i>incl. grondwerk</i>			
Aantal	5				
Som	€ 20.000,00				
Totaal voertuigen	€ 319.110,58				
Totaal laadinfra	€ 20.000,00				
Project management	€ 20.000,00				
<b>totaal budget</b>	<b>€ 359.110,58</b>				

Vooralsnog gaan we er vanuit dat de gemeente zelf met minimaal 5 voertuigen gaat deelnemen de komende 48 maanden. De kosten voor de gemeente zijn daarbij nihil.

### 3.2 Organisatie

Voorgesteld wordt om, zoals in de thans lopende pilot e-car sharing, de Stichting Limburg Elektrisch het project te laten uitvoeren en verantwoordelijk te maken voor het onderhoud en de verzekering van de voertuigen, alsmede de dagelijkse begeleiding, monitoring, rapportage en ondersteuning van gebruikers.

#### Opdrachtgever

De gemeente Sittard-Geleen is opdrachtgever voor de implementatie en uitvoer van de pilot. Sittard-Geleen zal ook de beschikking krijgen over het grootste deel van de voertuigen.

#### Pilotomgeving

De pilot omvang omhelst het gehele wagenpark en alle stakeholders en gebruikers die aan de pilot meedoen, inclusief de opdrachtgever

<sup>4</sup> Opgegeven TKV door Nissan Nederland. Nader overeen te komen met ZuidLease

<sup>5</sup> Huidige prijsstelling van Nissan Nederland. Definitieve condities (o.a. korting) kunnen marginaal afwijken

### **Mini-fleet stakeholders**

Stakeholders kunnen een aantal voertuigen 'dedicated' gebruiken. Daarvoor wordt een vast bedrag per maand betaald. Binnen de organisatie van de stakeholders is iemand verantwoordelijk voor de 'mini-fleet'. (monitoring gebruik intern en derden, monitoren gebruik, etc.)

### **Gebruik Derden**

Derden zijn gebruikers van e-cars buiten de 'werktijden' van de stakeholders. Zij kunnen de voertuigen huren voor een commercieel tarief buiten de door de stakeholder gereserveerde time slot. Dit kunnen (geselecteerde) burgers zijn, maar ook bedrijven die met lage frequentie of incidenteel gebruik willen maken van een e-car.

### **Operationele uitvoerder**

Stichting Limburg Elektrisch is verantwoordelijke voor de uitvoering van de pilot. SLE Staat is de schakel tussen de pilot omgeving en de backoffice activiteiten.

### **Uitvoering, monitoring & backoffice**

Tijdens de uitvoering, backoffice & monitoring wordt het systeem bewaakt en beheerd, is er een helpdesk, wordt de pilot gemonitord en worden rapportages opgesteld.

### **Leveranciers**

Tijdens de pilot zijn er leveranciers van Infrastructuur, voertuigen en het systeem. Zij zijn indirect aan de pilot verbonden omdat ze formeel leveren aan SLE. SLE is dan ook het contact tussen de pilot omgeving en de leveranciers, als onderdeel van de backoffice activiteiten.

De stichting krijgt de opdracht van de gemeente om 11 voertuigen in te zetten bij andere / externe organisaties:

- Deelnemende organisaties dragen per voertuig € 409,50 per maand bij, conform de bijdrage voor deelnemende partijen in de huidige pilot.
- Deze opbrengsten vormen een dekking van de totale kosten van verzekering, onderhoud, service en support van alle 16 auto's.
- De maandelijkse kosten per voertuig bedragen:
  - € 125 servicefee voor support (helpdesk 24/7, rapportage & monitoring) en op maandelijkse basis schoonmaken
  - € 65 per maand voor all-risk verzekering
  - € 50 per maand onderhoud incl. banden
  - € 25 per maand voor incar hardware, software licentie en gebruik e-carsharing app.
  - In totaal € 265 per voertuig per maand
    - In totaal 16 voertuigen \* 48 maanden \* €265 = € 203.520

Deze kosten worden gefinancierd door de stichting Limburg Elektrisch middels de bijdragen van deelnemende organisaties (€409,50 per auto per maand). Het minimaal aantal extern in te zetten auto's (break-even voor SLE) is daardoor 10.

### 3.3 Kwaliteit

#### Intern

- Tussentijds is een aantal evaluatiemomenten met de opdrachtgevers voorzien waarbij bijgestuurd kan worden. (waar nodig met een go / no go moment)
- Er wordt maandelijks gerapporteerd over de voortgang, zowel financieel als inhoudelijk (gebruik, verbruik, etc. etc.)

#### Extern

- De stakeholders beslissen mee. Zo wordt gewaarborgd dat de stakeholders krijgen wat men vraagt.

#### Content

- Stichting Limburg Elektrisch kan inmiddels putten uit een jaar lang ervaring met het concept, de systemen en deelnemers. Deze kennis en ervaring wordt volledig benut tijdens de verlening en opschaling;
- Er wordt een samenwerking gezocht met partners en leveranciers die bewezen kennis en ervaring hebben in vergelijkbare projecten;
- Er wordt inhoudelijke input geleverd door Stichting Limburg Elektrisch, vanuit deelname en ervaring uit eerdere projecten op het gebied van elektrische mobiliteit;

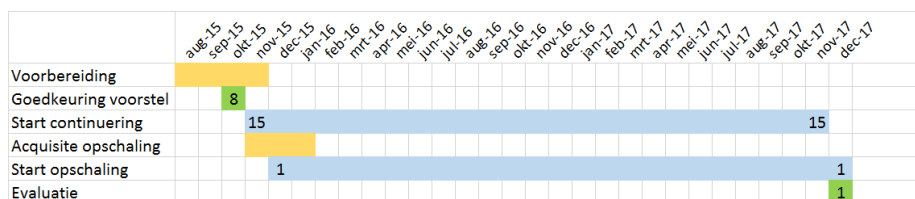
### 3.4 Informatie & communicatieplan

Volgt z.s.m.

### 3.5 Tijd / Planning & fasering

De volgende planning is voorzien:

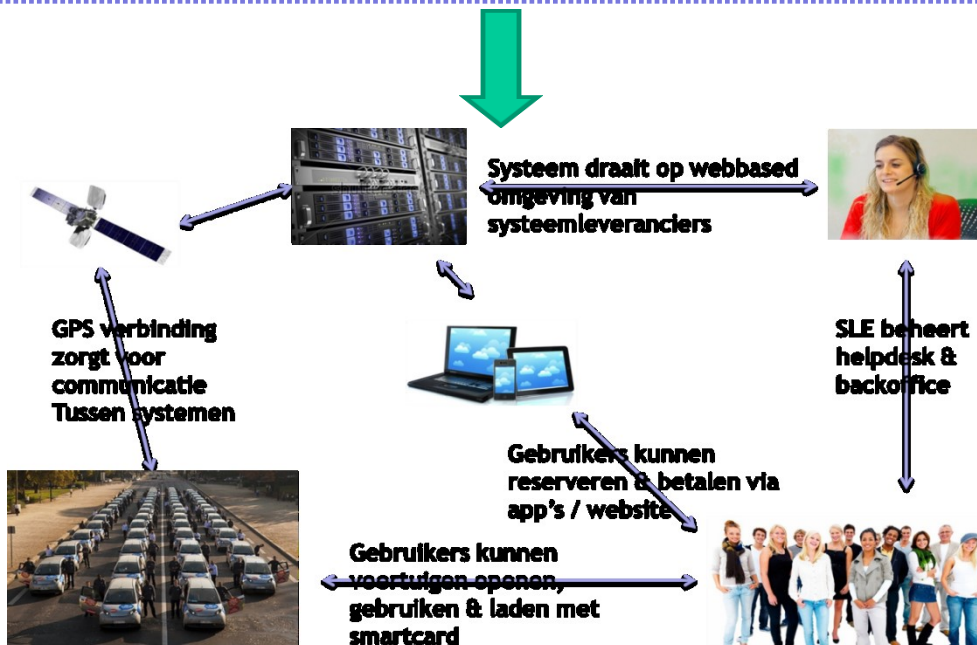
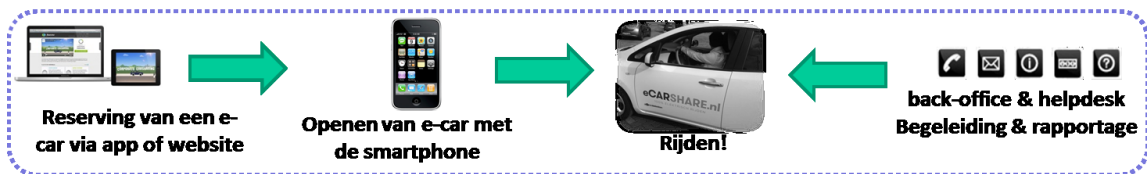
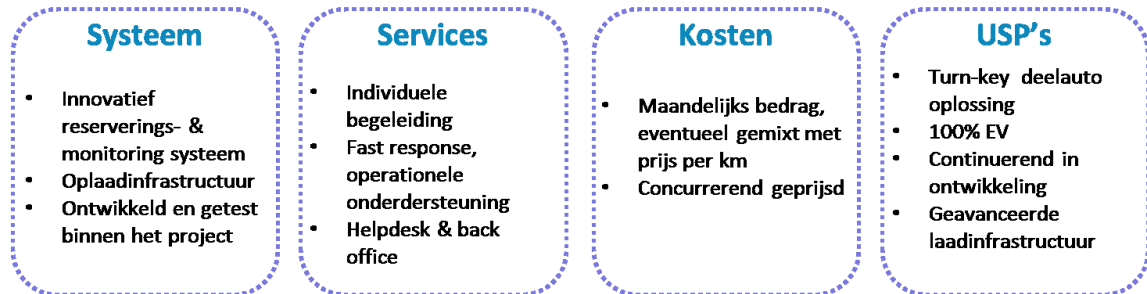
- De verlenging van de huidige pilot zal eind dit jaar (mede afhankelijk van besluitvorming bij de gemeente Sittard-Geleen) geëffectueerd worden met een extra looptijd van 48 maanden.
  - Dus de 10 huidige voertuigen worden dan opgekocht en aan de huidige gebruikers beschikbaar gesteld
  - Bij de opschaling zijn we afhankelijk van de besluitvorming bij nieuwe deelnemers. Acquisitie hiervoor start direct na goedkeuring project en het doel is om op 1 januari 2016 de 6 additionele voertuigen geplaatst te hebben bij nieuwe deelnemers, bovenop de 10 al rijdende voertuigen. Deze voertuigen zijn dan tot in ieder geval 31 december 2017 bij deelnemers in gebruik. Enkele partijen zoals Sitech en LED2020 hebben al serieuze interesse getoond in het inzetten van 4 voertuigen. Met andere partijen zijn er oriënterende gesprekken gaande. Mogelijk dat ook bestaande deelnemers meerdere voertuigen in willen zetten gezien de goede resultaten bij bijvoorbeeld Zuyderland;
- Vanaf 1 januari 2016 zullen er dus 16 eCARSHARE voertuigen in de gemeente Sittard-Geleen rijden



## 4 Systeem & uitvoering

Toelichting op het tot stand komen van de huidige uitvoering en het systeem is te vinden in bijlage 2; 'Projectplan e-car sharing pilot project, januari 2014'

### 4.1 Het systeem



## 4.2 Aanbesteding

In de voorbereidingen op de huidige pilot e-car sharing heeft Stichting Limburg Elektrisch de gemeentelijke aanbestedingsprocedure gevolgd, waarbij:

- met een 3-tal automerken is onderhandeld, waar uiteindelijk 1 merk uit is gekozen o.b.v. beschikbaarheid, geschiktheid en prijs;
- Vervolgens zijn met een 3-tal leasemaatschappijen onderhandelingen gevoerd en is de goedkoopste gekozen;
- Idem zijn diverse hardware/software systemen intensief geëvalueerd, alvorens een systeem is gekozen;
- Voor de laadinfrastructuur is gewerkt met een aanbesteding, waarop diverse aanbieders hebben ingeschreven en op basis van prijs en kwaliteit is gekozen;

Binnen het project “opschaling e-carsharing Sittard-Geleen” wordt, indien van toepassing, dezelfde werkwijze gehanteerd.

## 4.3 Uitvoering

Net zoals in het lopende e-car sharing pilot project, zal de Stichting Limburg Elektrisch het project uitvoeren en verantwoordelijk zijn voor dagelijkse begeleiding, monitoring, rapportage en ondersteuning van gebruikers.

Het onderliggende projectplan van de huidige pilot zal dan ook als basis dienen voor de uitvoer van de komende 48 maanden. Een korte greep uit de activiteiten die door Stichting Limburg Elektrisch uitgevoerd zullen worden:

- Met bestaande deelnemers afspraken maken over de continuering van het project;
- Werven van nieuwe deelnemers waarbij er 6 extra voertuigen ingezet gaan worden bovenop de 10 voertuigen die langer ingezet gaan worden;
- Maandelijkse rapportage over gebruik, per deelnemende organisatie en over-all;
- Dagelijkse monitoring, support en bemanning van een helpdesk voor gebruikers;
- Beheer en verdere ontwikkeling van het reservering en monitoring systeem;
- Schoonmaken van de voertuigen;
- Begeleiden van deelnemende organisatie en haar gebruikers om zo het gebruik van de e-cars te stimuleren;
- Proefopstellingen realiseren voor snellaad infrastructuur.

## 5 Contractafspraken

Er zal een opdracht van de Gemeente aan de Stichting Limburg Elektrisch worden verstrekt waarin opgenomen is hoe de Stichting het elektrisch deelauto project zal gaan exploiteren. In de overeenkomst zal in ieder geval geregeld worden:

- De aankoop, dan wel de opdrachtverstrekking aan SLE voor aanschaf van de 10 gebruikte en 6 nieuwe Nissan Leaf's alsmede de 5 laadpalen;
- De Gemeente Sittard-Geleen geeft Stichting Limburg de opdracht om de elektrische deelauto's te exploiteren. Met die opdracht is geen geldbedrag gemoeid, anders dan de gebudgetteerde €20.000 voor het project management;
- De Stichting Limburg Elektrisch exploiteert de elektrische deelauto's en laadpalen en int zelf de bijdrage van deelnemende bedrijven om de kosten van exploitatie te dekken (zie hiervoor ook de onderbouwing in paragraaf 3.2);
- De gemeente Sittard-Geleen kan zelf gebruik maken van de elektrische deelauto's zonder daarvoor nog extra te betalen;