

Woningcorporaties en duurzame mobiliteit



Jos Thomaes,
Green Mobility Partner

Marlou Boerbooms,
Energieambassadeur



'Duurzame mobiliteit zorgt voor schonere lucht die wij inademen. Het helpt ons op weg naar een langer en gezonder leven. Daaraan werken wij graag mee'.

Dit inspiratieboekje 'Woningcorporaties en duurzame mobiliteit' helpt corporaties om duurzame mobiliteit te benutten voor betaalbaar wonen, eigen bedrijfsvoering en ten bate van de huurder. Het toont hoe corporaties en gemeenten samen met bewoners en partners kansen verzilveren in gebiedsontwikkeling. Een lagere parkeernorm bespaart niet alleen op kosten maar biedt ruimte. Ruimte voor een groenere woonomgeving met meer gezonde lucht. Ruimte voor bewoners om samen oplossingen te organiseren voor betaalbare elektrische (deel)auto's en fietsen. Ruimte voor het stallen van fietsen en scootmobielen, de tijd dat elke bewoner één fiets bezit, ligt achter ons. Ruimte kortom voor meer kwaliteit van leven.

In dit boekje vind je daarnaast voorbeelden van corporaties die duurzame mobiliteit onderdeel maken van de eigen bedrijfsvoering. Dit door slimmere bevoorrading en routeplanning van de bestelbus waarmee de vakman technisch onderhoud bij huurders aan huis uitvoert. Maar ook door elektrisch vervoer in te zetten zoals de e-bus voor de vakman of een elektrische bakfiets. Ook komen corporaties aan het woord die het woon-werkverkeer gezonder en duurzamer maken. Zij laten zien hoe zij de huidige cao en cafetaria-model hiervoor inzetten en acties organiseren zoals 'Trap eens wat vaker naar je baas'.

Tenslotte komt de huurder aan bod. Een corporatie stelt de eigen laad-infrastructuur beschikbaar voor de gemeenschap. Een andere brengt elektrische bedrijfsauto's onder in een coöperatie die auto's deelt. Een corporatie faciliteert huurders die overstappen op elektrisch vervoer en een laadpaal aan huis installeerden. Bijna elke huurwoning heeft inmiddels internet, wordt de laadpaal aan huis de nieuwe standaard voorziening?

In opdracht van de Provincie Zuid-Holland maakten wij dit inspiratieboekje. Wij danken de collega's vanuit de corporaties die ons hebben ontvangen om de inspiratie te delen. Wij genieten van de mooie voorbeelden. Wij wensen jou niet alleen leesplezier toe maar vooral lef en plezier om de mooie voorbeelden in de eigen praktijk te brengen. Goed voorbeeld doet goed volgen!

Jos Thomaes, Green Mobility Partner en Marlou Boerbooms, Energieambassadeur

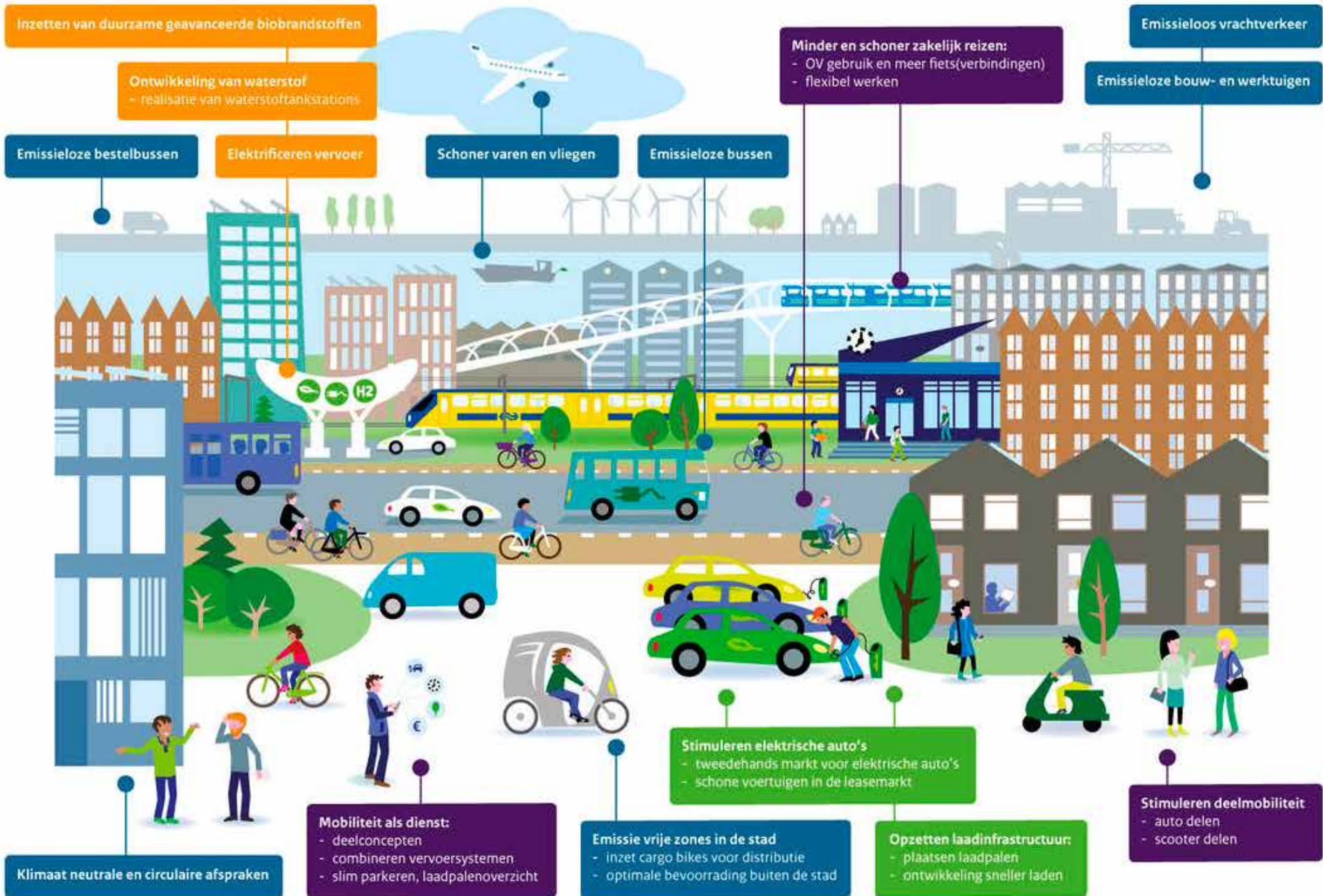
Februari 2020



'Duurzame mobiliteit maakt het mogelijk om vrijwel emissievrij te rijden door wind-, water- en zonne-energie te benutten. Smart grids in combinatie met accu's zijn beschikbaar. Een accu van een elektrische auto kan stroom bufferen voor een woning. De energie-opslagcapaciteit in de batterijen van elektrische auto's vergemakkelijkt de inzet van niet altijd beschikbare zonne- en windenergie. Als de elektrische auto 100% rijdt op duurzame energie, is de CO₂ uitstoot bijna nihil geworden.'

Inhoudsopgave

Waarom?	7
Hoe?	9
Wat? Praktijkvoorbeelden	13
Gebiedsontwikkeling	13
Haag Wonen, Tasmanstraat, Den Haag: Parkeren bij de burens	
Wonion, Heuvelstraat, Silvolde: Wonen in het groen	
Staedion, Energiekwartier, Den Haag: Wonen in de stad	
De Alliantie, Molenwijk, Amsterdam: Van ruimte voor de auto naar woonruimte	
Bedrijfvoering	23
Woonlinie, Zaltbommel: Naar een wagenpark met elektrische leaseauto's	
Mitros, Utrecht: Bus van de toekomst	
BrabantWonen, Den Bosch: elektrische servicefiets	
Woon-werkverkeer	31
Portaal, Amersfoort: Trappen naar de baas	
Eigen Haard, Amsterdam: Ik kies en reis bewust	
De bewoner	35
De Alliantie, Amsterdam: Bewoners Buiksloterham in duurzaam deelvervoer	
Area, Uden: Duurzaam Op Weg	
Woonbedrijf, Eindhoven: de elektrische laadpaal voor huurders	
Andere voorbeelden	43
Meer weten?	45
Colofon	



'Meer betaalbare woningen en betere luchtkwaliteit.'

De overgang naar duurzame mobiliteit biedt kansen om meer betaalbare woningen te realiseren in onze steden, stadjes en dorpen. Naast betaalbaar wonen biedt het kansen om gezonder en langer te leven dankzij een betere luchtkwaliteit. Het KNMI² meet voortdurend de luchtkwaliteit. Nederland heeft de slechtste luchtkwaliteit³ van Europa. Fossiele brandstof, met name diesel en benzine zijn belangrijke veroorzakers van hoge stikstof concentraties en fijnstof in de lucht die wij inademen. Deze stoffen tasten onze gezondheid aan en schaden het milieu. Onderzoek van de Gezondheidsraad⁴ toont aan dat luchtverontreiniging een belangrijke bijdrage levert aan ziekte en sterfte. Blootstelling aan fijnstof is verantwoordelijk voor zo'n 4% van de ziektelast in Nederland. Een schonere lucht zal gezondheidswinst opleveren. Wanneer duurzame mobiliteit leidt tot een groenere leefomgeving heeft dit een positief effect op de vastgoedwaarde. Het biedt ruimte aan klimaatadaptatie waardoor extreme buien, hitte en droogte beter opgevangen kunnen worden. Bewoners waarderen bovendien het wonen in een groenere omgeving.

Om de opwarming van de aarde te beperken, zijn er afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord om de CO₂ uitstoot terug te dringen. Woningcorporaties dragen hieraan bij door verduurzaming van het vastgoed. Het Klimaatakkoord zet ook in op mobiliteit⁵ met afspraken onder het motto 'Schoner, slimmer en anders'. De helft van het aantal autokilometers is werk gerelateerd. De overheid⁶ stimuleert om minder autokilometers en de overstap naar duurzame mobiliteit financieel aantrekkelijk te maken.

Waarom?

Ook corporaties kunnen gebruikmaken van de stimuleringsregelingen voor de eigen bedrijfsvoering en woon-werkverkeer. Zij kunnen huurders helpen overstappen naar duurzame mobiliteit. Om voor 2050 aan de EU-doelstellingen te voldoen, is voor het wegvervoer een CO₂-afname van maar liefst 95 procent noodzakelijk. Vervoer in Nederland is op dit moment goed voor ongeveer 32% van het totale oliegebruik en verantwoordelijk voor circa 20% van de CO₂-uitstoot.

Voor corporaties is leegstand in parkeergarages een kostenpost. Een lagere parkeernorm geeft een kostenbesparing die kan worden ingezet voor betaalbaar wonen. Projectontwikkelaars hebben dit voordeel al langer ontdekt. Zij bouwen met name in de steden projecten waar deelmobiliteit wordt gerealiseerd. Ook corporaties kijken kritisch naar de parkeernorm. Zij realiseren steeds meer projecten met een hogere parkeernorm voor fietsen en scootmobielen én een lagere norm voor auto's. In wijken met een lage parkeernorm ontstaan mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan de sociale cohesie en lagere lasten voor bewoners. De voorbeelden tonen goede resultaten.

²<https://www.luchtmeetnet.nl>

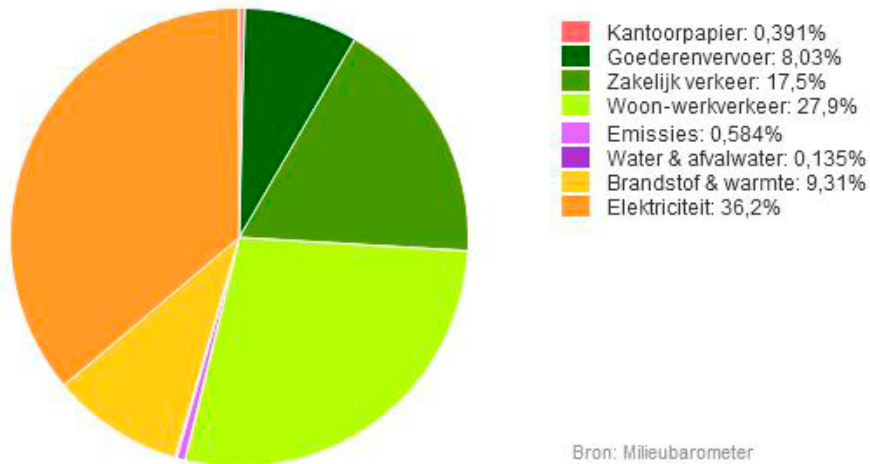
³<https://www.nemokennislink.nl/publicaties/satelliet-brengt-luchtvervuiling-in-kaart/>

⁴<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinst-door-schonere-lucht>

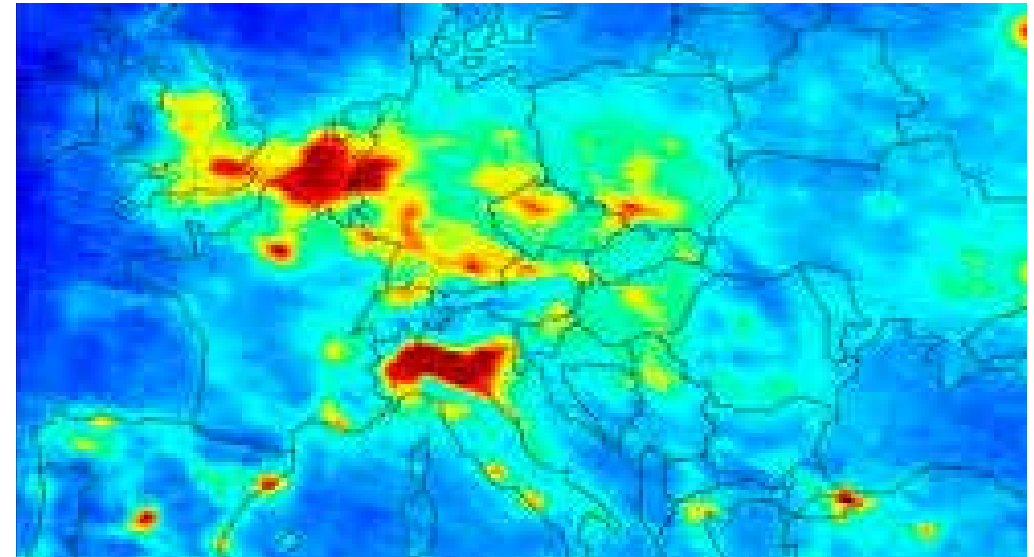
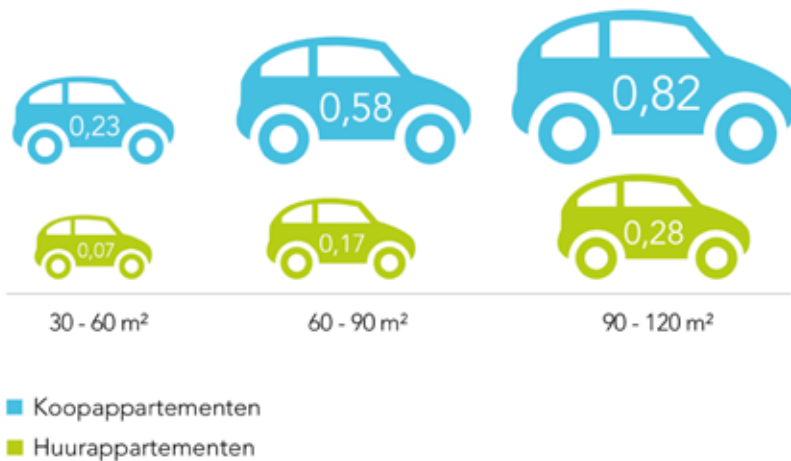
⁵<https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

⁶<https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanduurzamemobiliteit/2019/01/index>

CO₂ verbruik bedrijfvoering corporaties



Figuur 7: Gemiddeld autobezit naar eigendomsvorm voor appartementen in het centrumgebied van Utrecht



Uit deze illustratie van het KNMI blijkt dat Nederland de slechtste luchtkwaliteit van Europa heeft.

Hoe roder het gebied des te hoger de concentratie van fijnstof in de lucht.

Het autobezit⁷ is lager in stedelijke gebieden dan in landelijke gebieden, is lager bij bewoners van appartementen dan grondgebonden woningen, is lager bij bewoners van kleine woningen dan grote woningen, en is lager bij bewoners van huurwoningen dan koopwoningen.

Het autobezit onder huurders en jongeren met name in de stad neemt steeds meer af. De kosten van een eigen auto en parkeren zijn relatief hoog. Er zijn alternatieven die goedkoper zijn. Elektrische auto's bieden voordelen als onderdeel van een integraal mobiliteitssysteem, waarvoor de gebruiker betaalt op basis van gebruik. Betalen voor bezit maakt in toenemende mate plaats voor het betalen voor gebruik van mobiliteit. In figuur 1 is het autobezit te zien in de stad Utrecht per m² woonoppervlak voor kopers en huurders. Van de mensen met een laag inkomen heeft twee van de drie geen auto.

Stimular maakte in 2019 voor 14 corporaties een footprint van het CO₂ verbruik⁸ voor de eigen bedrijfvoering. Gemiddeld gaat meer dan 50% van de CO₂-uitstoot naar vervoer, zo blijkt uit de benchmark. Bij corporaties in landelijke gebieden kost vervoer meer dan tweederde van de CO₂ footprint. Dit motiveerde een aantal corporaties om aan de slag te gaan met slimmer en schoner woon-werkverkeer en vervoer voor de dienstverlening bij huurders thuis. Hiervan vind je voorbeelden in dit boekje: Area, BrabantWonen, Talis, Eigen Haard en De Alliantie deden mee aan de benchmark.

⁷https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf

⁸<https://www.aedes.nl/artikelen/bouwen-en-energie/energie-en-duurzaamheid/samenwerking-en-programmas/co2-voetprint-kennissessie-verslag.html>

'De mooie voorbeelden tonen aan hoe corporaties bijdragen aan duurzame mobiliteit.'

De overgang naar duurzame mobiliteit gaat gepaard met heel wat vragen. Hoe reageren huurders op een woning waarbij je je auto niet voor de deur kan parkeren? Zijn corporaties 'van mobiliteit'? Hoe om te gaan met steeds meer scootmobielen en fietsen van huurders? Hoe vallen de kosten uit voor een elektrische bedrijfsbus? Hoe te kiezen tussen allerlei nieuwe elektrische leaseauto's? Is de range voldoende? Hoe regelen we het elektrisch laden? Welke mobiliteitspas sluit het beste aan op onze situatie? Welke subsidies en fiscale maatregelen zijn van toepassing? Op welke manier kunnen we collega's stimuleren om te kiezen om naar het werk te fietsen of duurzamer te reizen? Past het in de cao en zijn er fiscale regelingen van toepassing? Hoe om te gaan met de aanvraag door een huurder van een laadpaal aan huis? Hoe kunnen we bijdragen aan de overstap van huurders naar duurzame mobiliteit?

Corporaties doen ervaring op met gebiedsontwikkelingen met een lage parkeernorm. Er blijken meer oplossingen voor mobiliteit te zijn dan verwacht. De kostenbesparing door het niet realiseren van parkeervoorzieningen wordt ingezet voor betaalbare woningen. Tegelijkertijd is er meer ruimte nodig voor het stallen van fietsen en scootmobielen. Het flexibel kunnen ombouwen van parkeergarage naar woningen is een inspirerend voorbeeld.

Hoe?

Steeds meer corporaties stappen over op elektrische auto's. Niet alleen voor de directeur-bestuurder maar ook als bedrijfsauto. De vakman rijdt met een elektrische bus of bakfiets. De fiscale voordelen worden benut.

In het woon-werk verkeer is met de fiets naar het werk een mooi voorbeeld van duurzame mobiliteit. De corporaties die dit stimuleren, zetten de eigen cao-afspraken en cafetaria-mogelijkheden in. Vanaf 1 januari 2020 geldt voor het leasen van fietsen eenzelfde gunstige fiscale regeling die geldt voor leaseauto's.

Ook huurders staan voor een omslag naar duurzame mobiliteit. De voorbeelden van het delen van auto's en fietsen spreken aan. De corporatie speelt hierin een rol door huurders ruimte geven voor een laadpaal aan huis of stimuleren gebruik te maken van mobiliteitsoplossingen. Hoe je dat regelt, vind je in de praktijkvoorbeelden.



119

119

greenwheels

‘Maatwerk voorkomt dat we te veel betalen aan parkeren ten koste van woningbouw’.

Parkeernorm: van norm naar nodig

Uit onderzoek⁹ blijkt dat veel gemeenten ervoor kiezen om cijfers van het CROW te gebruiken als leidraad voor het vaststellen van parkeernormeringen. Normering op basis van autobezit is een methode die verrassend genoeg minder vaak wordt toegepast. Bij vrijwel alle gemeenten zijn de verschillen tussen het gemiddelde autobezit en parkeernormen groot tot zeer groot. De gemeente Amsterdam heeft het goede voorbeeld gegeven door de normen wél af te stemmen op het autobezit. Het is geen wondermiddel, maar het kan wel helpen om parkeernormeringen vraaggerichter en gedifferentieerder op te stellen. Dit neemt niet weg dat een parkeereis idealiter een proces is van maatwerk en een dialoog tussen gemeente en initiatiefnemer. Als men er niet uitkomt kunnen de parkeernormen gebaseerd op autobezit een achtervang zijn. Het zal de betaalbaarheid van woningen en haalbaarheid van binnenstedelijke gebiedstransformaties ten goede komen.

Meer maatwerk

Barend Jansen¹⁰, beleidsmedewerker bij de provincie Zuid-Holland, reageert op het onderzoek van Bouwfonds Property Development, BPD naar parkeernormen die de gemeenten van de G4 en G40 hanteren. Jansen deed eerder onderzoek¹¹ naar de invloed van de bouw van parkeergarages op de kosten voor stedelijke transformatie projecten. ‘De conclusies in het BPD-onderzoek zijn belangrijk: de parkeereis van gemeenten gaat ten koste van de betaalbaarheid van woningen omdat parkeerplaatsen veel geld kosten. En daarnaast blijkt dat goedkope woningen vaak ook niet eens gebouwd worden als gevolg van dure parkeereisen. Simpelweg omdat vooraf al duidelijk is dat ontwikkelingen niet haalbaar zijn door wat gemeenten aan parkeernormen verplicht stellen.’ Mobiliteit en stedelijke ontwikkeling zijn op allerlei vlakken sterk met elkaar verbonden, zegt Jansen. ‘Bewoners beoordelen gebieden waar auto’s minder dominant aanwezig zijn als de meest leefbare woonomgevingen. Over de hele linie zou de parkeernorm voor nieuwbouw naar beneden kunnen. Zeker in de directe omgeving van stationslocaties, maar ook in buitenwijken. Ik zou wat dat betreft nog een stapje verder willen gaan dan het

onderzoek van BPD. Waar in uitleglocaties vaak nog wordt uitgegaan van twee auto’s per huishouden, is naast één auto een elektrische fiets of een deelautohelemaal niet zo’n vreemd idee meer.’

Leefbare buurten

Volgens Jansen leggen gemeenten relatief hoge parkeernormen op uit vrees dat bewoners elders gaan parkeren met overlast in de omgeving tot gevolg. De realiteit is echter steeds vaker dat voor leegstand gebouwd wordt, zeker in stedelijke omgevingen met goed openbaar vervoer in de buurt en voorzieningen in de nabijheid, aldus Jansen. ‘Minder parkeerplekken is ook goed voor de leefbaarheid van buurten. Het stimuleert mensen alternatieven te overwegen en het levert een bijdrage aan de betaalbaarheid van onze steden. Vooral in de grote steden is juist betaalbaarheid op dit moment een hot issue. Meer op het gebruik afgestemde parkeernormen kunnen voor bewoners van nieuwe woningen echt een belangrijk financieel verschil maken, dat is wel duidelijk. Een volgende stap is inzichtelijk te maken wat het schrappen van een ondergrondse parkeergarage betekent voor het woningbouwprogramma en de huur of hypotheeklasten van de bewoners.’

De bewoner betaalt de rekening

‘Zoals in het BPD-onderzoek wordt gesuggereerd – en vanuit de Omgevingswet ook wordt beoogd – zouden we eerst moeten bedenken wat voor wijk we voor wie willen creëren om vervolgens te bekijken wat daarvoor nodig is. Dat betekent dat gemeenten – in samenwerking met ontwikkelaars – veel meer per wijk en per gebouw uit zouden moeten gaan van maatwerk. Op die manier kun je veel integraler kijken naar wat ergens nodig en wenselijk is. De business case begint nu met een hoge standaardkostenpost voor parkeerplaatsen die zo goed als zeker niet allemaal nodig zijn. Zowel de lokale overheid – die meestal de onrendabele top betaalt – als de ontwikkelende partij kost dit onnodig veel geld. Het is de bewoner die uiteindelijk de rekening betaalt.’

Barend Jansen is beleidsmedewerker Ruimte bij de Provincie Zuid-Holland. Hij houdt zich onder meer bezig met parkeren, autodelen en right sizing streets met het doel ruimte te maken voor binnenstedelijke woningbouw en een hogere ruimtelijke kwaliteit van onze leefomgeving te bereiken.

⁹https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf

¹⁰<https://www.bpd.nl/actueel/blog/betaalbaarheid/grote-invloed-parkeernormen-op-betaalbaarheid-woningen>

¹¹Provincie Zuid-Holland (2017), Parkeren en verstedelijking

1. De Kroon (Den Haag)

- 125 sociale huurwoningen
- 75 (verdiepte) parkeerplaatsen à €27.500 per stuk
- 3 parkeerplaatsen worden verhuurd aan bewoners



Bron: Provincie Zuid-Holland

De Kroon

Uit onderzoek¹² blijkt dat het vrijwel onmogelijk is niet-commerciële parkeergarages te exploiteren zonder verlies. Haag Wonen deed deze ervaring op in De Kroon. Bij de ontwikkeling van de Kroon was voor de parkeernorm al uitgegaan van dubbel gebruik van parkeerplaatsen die nodig zijn voor 8500 m2 kantoor, 128 vrije sector koop en 125 sociale huurappartementen. Uiteindelijk zijn in de parkeergarage 280 parkeerplaatsen gerealiseerd waarvan 75 plaatsen gefinancierd zijn door Haag Wonen.

Tariefstelling voor het parkeerabonnement is voor alle plekken hetzelfde. Dit om te voorkomen dat huurders goedkopere plekken met winst verhuren. Dit fenomeen is zichtbaar in de steden waar de parkeertarieven onderling verschillen. Autobezitters wijken uit naar gebieden met gratis parkeren of een lager parkeertarief. Het tarief voor de bewoners van de 128 vrije sector koop en de 125 sociale huurappartementen was bij aanvang in 2011 € 110 euro per maand. Van de 125 huurappartementen huren slechts 3 huurders, via de Wet Maatschappelijk Ondersteuning, WMO, een parkeerplek. Van de koopappartementen (WOZ-waarde boven de € 350.000,-) huurt een deel van de bewoners ook geen parkeerplaats. Ook hier is de afspraak met de gemeente dat geen parkeervergunning voor de straat wordt verstrekt.

Het autobezit neemt steeds verder af. Autobezitters zoeken naar goedkopere, alternatieve oplossingen. Voor Haag Wonen is het investeren in parkeergarages niet langer te verantwoorden. In nieuwe projecten na de Kroon is besloten om niet langer te investeren in parkeervoorzieningen. De 75 plaatsen in de Kroon heeft Haag Wonen inmiddels verkocht aan de eigenaar van de kantoren.



¹²https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf

'Parkeren in de garage bij de burens is een mooie oplossing. Minder blik op straat vindt iedereen fijn. Wonen in het groen is populair. In de Tasmanstraat is ruimte voor een prachtige tuin waar kinderen spelen en bewoners samen tuinieren.'

Gebiedsontwikkeling

Haag Wonen, Tasmanstraat, den Haag: Parkeren bij de burens

Contactpersoon Haag Wonen: Arthur Pronk, a.pronk@haagwonen.nl

Parkeernorm nul voor ontwikkeling sociale huurwoningen

Haag Wonen kocht in 2005 grond aan in de Tasmanstraat in Den Haag waar een school was afgebrand die elders in de stad, is teruggebouwd. Haag Wonen ontwikkelde een plan voor 36 sociale huur- en een aantal koopappartementen. In 2009 zijn de plannen gewijzigd. Een aantal buurtbewoners wilde het voormalige schoolplein benutten voor een buurttuin genaamd De Zeeheldentuin. Het programma is teruggebracht naar 24 sociale huurappartementen die in 2014 opgeleverd zijn.

Gemeente gaat mee in parkeernorm van nul

De gemeente Den Haag eiste aanvankelijk dat het parkeren op eigen terrein zou worden opgelost met voor elk appartement een plek. Een onredelijke eis voor een project dat zich richt op één- en tweepersoonshuishoudens midden in de stad. Het project zou er diep onrendabel van worden, helemaal omdat corporaties hun bewoners niet kunnen dwingen de plek af te nemen. Uiteindelijk mocht zonder parkeerplaatsen worden gebouwd mits bewoners met een auto een plek in de nabijgelegen parkeergarage konden huren. Met de gemeente is afgesproken dat voor de nieuw te bouwen woningen geen parkeervergunning voor parkeren op straat zal worden afgegeven.

Parkeren bij de burens

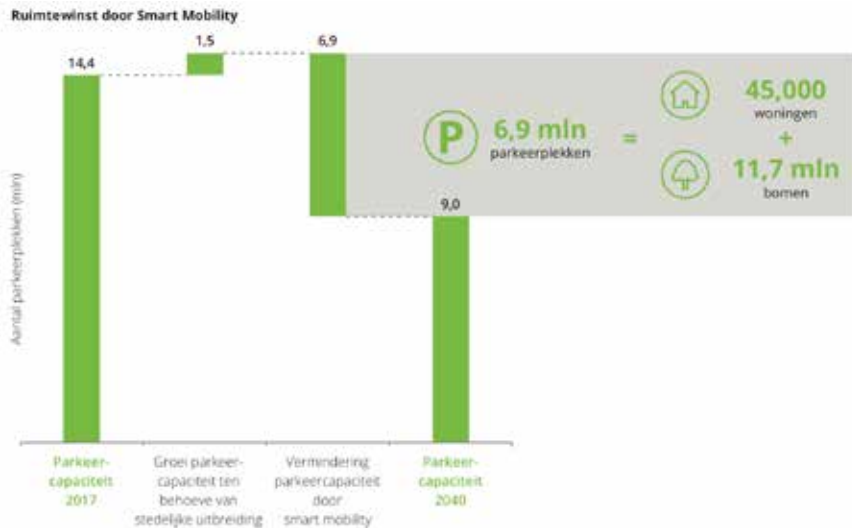
Vanaf de start van de ontwikkeling aan de Tasmanstraat was er samenwerking met een particulier die een parkeergarage in de buurt beheert. Deze garandeerde 24 parkeerplaatsen voor de huurders. De gemeente gaf geen vergunning voor parkeren op straat. Dat was een voorwaarde voor de bouw van de parkeergarage. Uiteindelijk hebben er vier bewoners een abonnement op parkeergarage genomen.

Geen geld investeren in parkeerplaatsen voor auto's

Haag Wonen heeft als beleid dat zij geen geld investeert in parkeervoorzieningen voor auto's. Zij heeft eerder verliesgevende parkeervoorzieningen gebouwd (zie kader). Het autobezit blijft dalen. Arthur Pronk, Ontwikkelmanager Haag Wonen geeft aan: 'Leegstandskosten wil je niet op huurders afwentelen. Het is af en toe een strijd om een project voor elkaar te krijgen zonder te investeren in parkeren voor auto's. Maar we komen er steeds uit. We ervaren dat de gemeente steeds meer inziet dat je naar oplossingen op maat zoekt'. Haag Wonen werkt via partners mee aan oplossingen zoals deelauto's zonder daarin te investeren. Bewoners die deze voorzieningen gebruiken, betalen de reguliere, commerciële tarieven.

Wel investeren in brandveilige stalling voor scootmobielen en veel fietsen

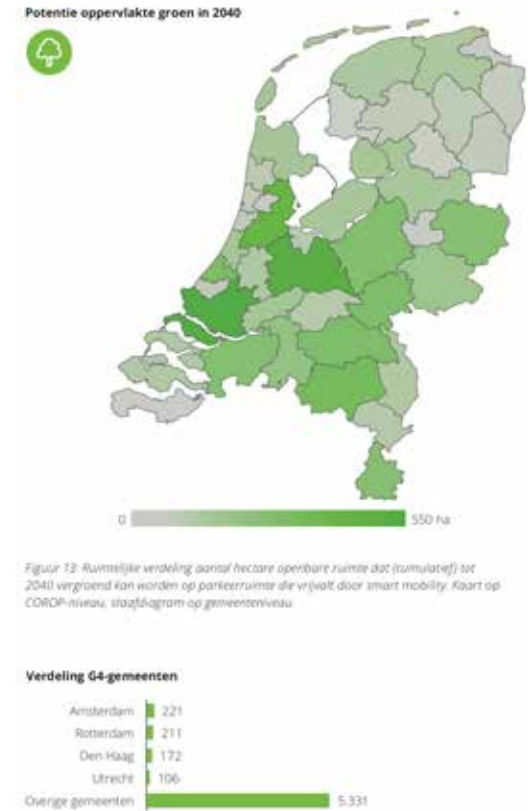
Haag Wonen bouwt wel stallingen voor scootmobielen en fietsen. De parkeernorm voor het stallen van fietsen stijgt nog steeds. Haag Wonen heeft de norm verhoogd van 1,5 naar 3 fietsen bij een nieuw te bouwen complex woningen. Huurders bezitten steeds meer fietsen. Ook het aantal bewoners met een scootmobiel neemt toe. Dit is een landelijk beeld. Haag Wonen investeert bij nieuwbouw daarom in brandveilige plaatsen waar scootmobielen en e-bikes opgeladen kunnen worden.



Figuur 2: Ruimtewinst in Nederland door smart mobility tot 2040 (uitkomst basis-scenario)



Figuur 1



Figuur 3

6,9 miljoen parkeerplaatsen zullen verdwijnen

Ruimte is schaars in Nederland. Deloitte¹³ berekende dat er in 2017 14,4 miljoen parkeerplaatsen zijn in Nederland. De capaciteit neemt toe met 1,5 miljoen door stedelijke uitbreiding. Door smart mobility kunnen er 6,9 miljoen parkeerplaatsen verdwijnen. Dit geeft (financiële) ruimte voor 45.000 woningen of 11,7 miljoen bomen.

In figuur 1 is te zien dat er momenteel 8 miljoen auto's zijn op een bevolking van 17 miljoen Nederlanders. Voor deze auto's zijn nu 14,4 miljoen parkeerplaatsen beschikbaar. De gemiddelde auto staat 23 uur per etmaal stil. In figuur 2 zijn de aantallen parkeerplaatsen in de tijd uitgezet. In figuur 3 is de potentie aan vergroening door daling van het aantal parkeerplaatsen in Nederland in beeld gebracht.

¹³<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/deloitte-analytics/deloitte-nl-sots-2017-smartmobility.pdf>

'Wonen in een groene omgeving spreekt aan. In de loop van de tijd was dit wijkje steeds meer versteend, maar met de herontwikkeling kunnen bewoners comfortabel wonen in groene omgeving'.

Gebiedsontwikkeling

Wonion, Heuvelstraat, Silvolde: Wonen in het groen

Contactpersoon Wonion, Ingrid Pierik, I.Pierik@wonion.nl

Circulair bouwen

Aan de Heuvelstraat in Silvolde werkt Wonion aan de herontwikkeling van een wijkje met sociale huurwoningen. Ingrid Pierik, Beleidsadviseur Techniek: 'De bewoners zijn vanaf het begin bij de plannen betrokken en ook de gemeente en andere partijen zitten aan tafel. De woningen uit de jaren 20 en een aantal uit de jaren 50, hebben technische gebreken. De woningplattegrond is verouderd. Het wijkje wordt aardgasvrij en klimaatadaptief. Dankzij een circulaire aanpak worden sloopmaterialen hergebruikt in de nieuwbouw. Het wordt comfortabel wonen in een groene omgeving met centrale parkeervakken uit het zicht.'

Versteende woonomgeving wordt groen

Het oorspronkelijke wijkje is ruim opgezet met een brede doorgaande weg met langsparkeren. De woningen hebben voortuintjes en zeer ruime achtertuinen. In de loop der jaren zijn de tuinen en het openbaar groen steeds meer versteend en verwaarloosd. In de nieuwe inrichting wordt de doorgaande weg voorzien van groenvakken en bomen. Auto's staan niet langer in de straat. Er komen parkeervakken langs de kopgevels van de bouwblokjes. De bewoners leveren hiervoor zijtuintjes in.

Groen, comfortabel en levensloopbestendig

Een gedeelte van de huidige bewoners keert terug in de nieuwe woningen. Velen zijn op leeftijd en een aantal slecht ter been. Dit is de belangrijkste reden dat het volledig weren van auto's uit het straatbeeld een stap te ver is in deze gebiedsontwikkeling. Om de bewoners hierin tegemoet te komen, blijft het parkeren beperkt mogelijk. Maar wel gecentreerd en uit het zicht. Blijkt het aantal auto's in de toekomst af te nemen dan zijn de parkeervakken simpel te vergroenen. De nieuw te bouwen woningen zijn levensloopbestendig.

Illustratie Staedion Esperantoplein¹⁴

Het ontwerp voor het nieuwe Esperantoplein is gemaakt door een aantal buurtbewoners, samen met een ontwerpbureau.

Het bijzondere ontwerp geeft het plein een tuinachtige en intieme sfeer.



¹⁴<https://energiekwartier.nl/hart-van-energiekwartier-krijgt-vorm>

'Ruimte voor deelauto's past in ontwikkeling naar deeleconomie. De impact op het totale programma van te realiseren woningen is positief. Hiermee maak je ontwikkeling van (meer) nieuwe woningen makkelijker mogelijk, inclusief sociale huurwoningen, alsook een hogere stedelijke kwaliteit.'

Gebiedsontwikkeling

Staedion, Energiekwartier Den Haag: Wonen in de stad

Contactpersonen Staedion: Erwin Westra en Maarten Lindeboom, erwin.westra@staedion.nl, mli@staedion.nl

Samen Duurzaam

Duurzaamheid is een belangrijke doelstelling voor Staedion. Via het programma Samen Duurzaam werkt Staedion op verschillende gebieden aan duurzaamheid. Daarom investeert Staedion in zaken als isolatie, zonnepanelen, duurzame materialen, groen en klimaatadaptatie. Staedion wil dat haar woningvoorraad in 2050 CO₂-neutraal is. Staedion zoekt hierbij nadrukkelijk naar innovatie en samenwerking.

Energiekwartier

Staedion is één van de partners van de gebiedsontwikkeling van het Energiekwartier. Met bouwbedrijf Heijmans en gemeente Den Haag sloot Staedion in 2012 een samenwerkingsovereenkomst voor de ontwikkeling van dit gebied. De locatie ligt op een voormalig Gemeentelijk industrieterrein. Het centrum, het station Den Haag CS en HS liggen op fietsafstand. Het is zeer goed bereikbaar met OV. Op initiatief van de provincie Zuid-Holland wees de gemeente Den Haag Energiekwartier aan als pilotproject met een lagere parkeereis. De stedenbouwkundige kwaliteit wordt hoger doordat er minder auto's op straat staan en meer ruimte en groen is in het plangebied.

Parkeernorm nul voor ontwikkeling sociale huurwoningen

In 2017 leverde Staedion 72 sociale huurappartementen op met daarbij 55 parkeerplaatsen. Begin 2020 gaat de eerste paal de grond in voor nog eens 38 appartementen. Staedion realiseert daarbij geen parkeerplaatsen. Erwin Westra, Projectmanager: 'Wij weten nog niet hoe huurders reageren op het ontbreken van parkeerplaatsen. De gemeente geeft geen nieuwe parkeervergunningen af voor parkeren op de openbare straat.'

De huurder met een auto is aangewezen op een commerciële parkeergarage die door Heijmans elders in het Energiekwartier ontwikkeld wordt. Natuurlijk kan de huurder betaald parkeren in de buurt maar dat is kostbaar. Dankzij de pilot, hoeft Staedion niet langer te investeren in parkeervoorzieningen voor auto's. Zij heeft het geld hard nodig voor nieuwbouw van sociale huurwoningen. De sociale huurprijs is niet kostendekkend.'

Parkeerabonnementen op elektrische deelauto's

Heijmans heeft al een groot aantal woningen opgeleverd in het Energiekwartier. In de periode 2020 tot medio 2021 ontwikkelt en verkoopt Heijmans nog ruim 150 appartementen en eengezinswoningen. De eengezinswoningen krijgen allemaal één parkeerplaats op een afgesloten binnenterrein. De toekomstige bewoners van de koopappartementen krijgen geen parkeerplaats maar kunnen gebruikmaken van een abonnement voor elektrische deelauto's van WeDriveSolar. Heijmans is voor dit project een samenwerking aangegaan. De elektrische deelauto's komen in het openbaar gebied op speciaal daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. Ook huurders van Staedion kunnen hiervan gebruik maken als ze een abonnement afsluiten. Dit geldt ook voor de bewoners van de eengezinswoningen. Staedion koopt zich niet in, maar promoot het initiatief onder huurders.



'Parkeren is geen corebusiness van De Alliantie, wij zijn niet van het parkeren maar kunnen wel helpen bij de omslag naar duurzame mobiliteit zonder daarin te investeren. De ruimte die dat oplevert, hebben we hard nodig om nieuwe sociale huurwoningen te ontwikkelen. Nieuwe mobiliteit gaat pas echt vliegen wanneer het goedkoper wordt dan de huidige alternatieven. De pilot in Molenwijk draagt hieraan hopelijk bij.'

Gebiedsontwikkeling

De Alliantie, Molenwijk, Amsterdam: Van ruimte voor de auto naar woonruimte

Contactpersoon De Alliantie: Jurgen Klaassen jklaassen@de-alliantie.nl

Nieuw Molenwijk in ontwikkeling

De Molenwijk in Amsterdam-Noord is eind jaren '60 gebouwd en ingericht voor een levensstijl met autogebruik. De parkeergarages staan letterlijk centraal in het woonconcept. De woonomgeving is ruim van opzet maar vooral gericht op de auto. De herontwikkeling van het gebied zal bijdragen aan meer woningen maar ook meer groen en een aantrekkelijker leefomgeving. De parkeergarages worden getransformeerd naar wonen. Het inleveren van drie parkeerplaatsen geeft ruimte om één betaalbare woning te ontwikkelen. Méér betaalbare woningen met minder parkeerplekken in Molenwijk. Maar ook lagere maandelijkse vervoerskosten en meer vervoersopties voor de deur voor bewoners. De Alliantie zet in Molenwijk in op een vrijwillige duurzame gedragsverandering op het vlak van mobiliteit zonder zelf te investeren in mobiliteitsoplossingen. Iedere m2 meter parkeren, iedere auto kost onevenredig veel materialen en ruimte die niet efficiënt gebruikt wordt. Dit kan beter! Jurgen Klaassen, Gebiedsontwikkelaar en adviseur circulaire economie Amsterdam-Noord licht toe: 'We willen dat iedereen in de nieuwe Molenwijk betaalbaar kan blijven wonen. Maar ook de vrijheid heeft om zich van A naar B te verplaatsen. Via mobiliteit verbreden we onze horizon en kunnen we kansen grijpen op het gebied van gezondheid, onderwijs, werk en ontspanning. Door samen slim mobiel te zijn houden we een groeiend Amsterdam leefbaar en bereikbaar.'

Van autobezit naar bewegingsvrijheid

Mobiliteit is een gewoontegedrag. Een beperking in autobezit of -gebruik roept weerstand op. Het voelt alsof je iets kwijtraakt dat al jaren van jou is. Alternatieven voor het bezitten van een auto is voor sommige mensen een 'ver van hun bed-show'. Maar feitelijk hebben steeds meer huurders al geen auto. Mobiliteit toegankelijk maken voor iedereen geeft hen bewegingsvrijheid. Minder autobezit creëert ruimte voor meer betaalbare woningen. De kloof tussen de beleefwereld van bewoners van Molenwijk en die van (deel)mobiliteit aanbieders is groot.

Om de kloof te verkleinen werkt De Alliantie samen in een consortium met de gemeente Amsterdam, externe adviseurs XTNT, Volg en mobiliteitsaanbieders. Zij maken (deel)mobiliteit in de Molenwijk aantrekkelijk via een challenge.

Buurtscan Molenwijk

Een buurtscan is de eerste stap. Met de buurtscan komen fans en lopende initiatieven in beeld en ontstaat draagvlak. De Alliantie helpt bij het vormgeven van spelregels voor een challenge.

Creatieve broedplaats

De creatieve broedplaats vindt onderdak in een parkeergarage in het pilotgebied van de Molenwijk. In deze huiskamer gaan bewoners uit de wijk gaan zelf aan de slag. Zij werken met partners de behoefte en beelden over mobiliteit uit. De Alliantie en haar adviseurs schrijven een artikel waarin zij de mobiliteitsbehoeftes en beleefwereld van bewoners van sociale huurwoningen spiegelt aan de wereld van mobiliteitsvormen en diensten. Dit om de mobiliteitstransitie binnen deze doelgroep op korte termijn mogelijk te maken. Deze transitie draagt bij aan het sneller behalen van de doelen op het gebied van CO₂-reductie, verdichten en het tegengaan van mobiliteitsarmoede.

Pilot 'eigen mobiliteit in Molenwijk'

In bijeenkomsten gaan de bewoners, mobiliteitsaanbieders, gemeente en corporatie aan de slag. Het resultaat is een blauwdruk voor een 'TriVaGo-achtig' concept hoe opkomende mobiliteitsvormen te ontsluiten naar bewoners van de Molenwijk. De Alliantie draagt bij aan het proces tussen bewoners en partijen om te komen tot kaders en afspraken voor de pilotperiode. Na de pilot volgt een evaluatie.

3. Plan van Aanpak!

- Fans verzamelen
- Show don't tell
- Communities vormen
- Mobiliteitsprofielen
- Creatieve broedplaats
- Transparant speelveld



Verwacht effect pilot Molenwijk¹⁵

- Het realiseren van 1 parkeerplek van 24 m² kost 11 ton CO₂ x 3 parkeerplaatsen per jaar (doelstelling pilot) = 33 ton CO₂ besparing (Winket, 2019)
- Een Greenwheelauto wordt gebruikt door gemiddeld 24 gebruikers. Acht daarvan verkopen de auto en drie besluiten geen auto aan te schaffen. Een Greenwheelauto bespaart 11 auto's. Dat levert 120 m² ruimte op en maakt 12 parkeerplaatsen overbodig (Oldenburger et al., 2019)
- Mobility-as-a-servicegebruikers rijden gemiddeld 1600 km minder per jaar ten opzichte van hun periode vóór de deelauto. Zij gebruiken vaker het OV en de fiets (Whimpact, 2019)
- Autobezitters van een middenklasse formaat die minder dan 13.000 km per jaar rijden, besparen gemiddeld 2.000 euro per jaar als ze overstappen naar de combinatie openbaar vervoer, fiets, deelauto en huurauto (MilieuCentraal, 2019)

Molenwijk in transformatie

Uitgangspunten



Verleidende buurtaanpak

De rol van De Alliantie is het prikkelen van bewoners voor nieuwe mobiliteit. Bestaande mobiliteitsinitiatieven worden uitgedaagd mee te denken en doen en fans worden geactiveerd. Bewoners dragen zelf bij aan het programma en gaan op excursie naar bijvoorbeeld het Move Mobility Center in Amsterdam van PON, het moederbedrijf van Greenwheels, Swapfiets en Volkswagen. Bewoners ervaren samen hoe nieuwe mobiliteit werkt. Groepjes welwillende bewoners werken opties uit: 1. elektrische mobiliteit auto/fiets/step; 2. deelmobiliteit auto/(e)fiets/ritdelen of 3. openbaar vervoer + lopen/fiets.

¹⁵Deze cijfers wijken mogelijk af voor de doelgroepen in Molenwijk, maar geven een indicatie van de potentie en het effect op schaalniveau van de gehele stad.

Ook de besparing op kosten kan variëren per situatie.

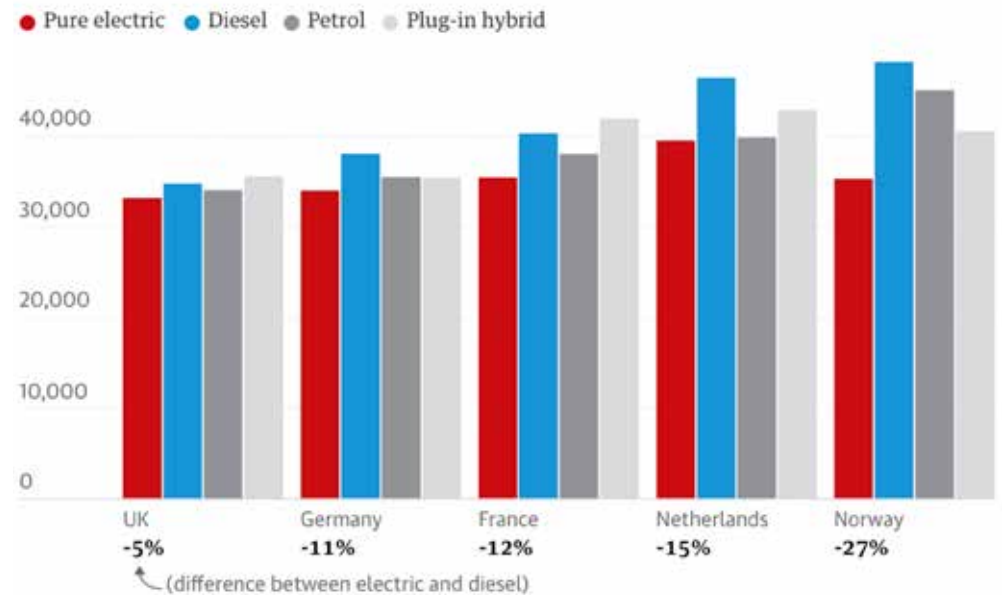




Elektrische auto nu al goedkoper dan diesel¹⁶

Mensen die overwegen om de overstap te maken naar elektrisch rijden noemen als tegenargument de aanschafprijs van een elektrische auto die hoger is vergeleken met een diesel of benzineauto. Maar, los van het feit dat de aanschafprijs van de elektrische auto steeds meer zakt, blijken de totale kosten van de auto: de Total Cost of Ownership (TCO) lager bij standaard elektrische auto's. TCO geeft inzicht in alle kosten die horen bij het rijden van een auto. Naast aanschaf gaat het om verzekering, wegenbelasting, brandstof, etc. Een studie van International Council on Clean Transport (ICCT) zette de TCO van een Volkswagen Golf in vijf Europese landen af tegen die van een benzine of dieselauto. In Noorwegen, Duitsland, Frankrijk, Engeland en Nederland, overall is de TCO van de elektrische Golf lager. Milieucentraal¹⁷, ANWB en de leasemaatschappijen komen tot vergelijkbare conclusies. De EV-revolutie in Europa is steeds meer zichtbaar.

De onderstaande grafiek toont het verschil tussen de elektrische en brandstofauto's, waarbij de verticale as de kosten van de VW Golf over vier jaar in alle vijf landen weergeeft. De studie onderzoekt de aankoopprijs, brandstofkosten en belastingtarieven van de VW Golf in vier versies: volledig elektrisch, plug-in hybride, benzine en diesel. In Nederland is het voordeel van elektrisch ten opzichte van diesel 15%.



¹⁶ https://newmotion.com/nl_BE/elektrisch-rijden-vs-benzinewagen

¹⁷ <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/>

'Gewoon doen en omschakelen naar elektrische auto's. Draag het ook uit, in gesprekken met collega's, leveranciers, huurders en stakeholders. Zo vragen we aanbieders en leveranciers hoe zij het vervoer regelen en bespreken we duurzame alternatieven. Het is beter voor ons allemaal en het rijdt zuiniger en comfortabeler'.

Bedrijfvoering

Woonlinie, Zaltbommel: Naar een wagenpark met elektrische leaseauto's

Contactpersoon Woonlinie: Thijs Voncken, t.voncken@woonlinie.nl

Uitgestrekt Rivierenland

Woonlinie is een corporatie in de Bommelerwaard en het Land van Heusden en Altena. De ruim 4.100 woningen en zo'n 300 andere (verhuur)eenheden staan in 17 kernen, verdeeld over de gemeenten Zaltbommel en Altena. Daarnaast biedt Woonlinie volkshuisvestelijke ondersteuning op Bonaire, Saba en Sint-Eustatius in Caribisch Nederland. Deze bijzondere corporatie met een hechte en enthousiaste groep medewerkers legt heel wat kilometers af voor de dienstverlening bij de huurders aan huis, de projecten verspreid in het werkgebied, de overleggen met de gemeenten en partners. De medewerkers kunnen bij vernieuwen van de leaseauto kiezen voor een elektrische leaseauto. Dat bevalt uitstekend. Bij de kantoren zijn voldoende laadpalen en medewerkers kunnen ook thuis laden. Daarnaast zet Woonlinie op het activeren van medewerkers om te fietsen. Er zijn Woonlinie fietsen beschikbaar. Ook af en toe thuiswerken maakt Woonlinie mogelijk.

The Natural Step inspireert

Thijs Voncken, Teamleider Vastgoed licht toe: 'In 2018 zijn wij met een groep van 16 collega's opgeleid tot ambassadeur The Natural Step. Dat geeft veel positieve energie. Het parkeerterrein bij het kantoor is in die periode opnieuw ingericht. Wij besloten hier meteen veel laadpalen te plaatsen. Dat was een eerste stap. In het jaarplan 2019 heeft elke medewerker acties gepland en uitgevoerd die bijdragen aan vergroening van Woonlinie. Wij genieten ervan en inspireren elkaar. Uit onze CO₂ footprint blijkt dat vervoer het allergrootste deel van onze footprint inneemt en daarop hebben wij geacteerd. Wij hebben geen leasecontracten opengebroken maar op het natuurlijke moment van vervanging de medewerker een elektrisch alternatief aangeboden. Dit werkt heel goed. Ook mij bevalt elektrisch rijden uitstekend.'

Elektrische middenklas auto's goedkoopste in de lease

Elektrische auto's met een standaard range van 350 km 's winters tot 400 km in de zomer, kwamen als goedkoopste uit de bus. Collega's kunnen kiezen voor een Hyundai KONA, Kia e-Nero of Tesla Model 3. Sommige collega's kiezen voor de KONA vanwege de hoge instap. En in 2020 komen er meer modellen van bijvoorbeeld Volkswagen en Seat op de markt die in dezelfde prijsrange vallen. Thijs: 'Het was even wennen aan de Tesla omdat deze auto een duurdere uitstraling heeft, maar uiteindelijk is het de goedkoopste. Voor de medewerker en voor het bedrijf. De leasekosten van een middenklasser op diesel of benzine zijn hoger. Het laden bevalt ook goed. Tijd verliezen in een tankstation is verleden tijd, nu laadt de auto terwijl ik aan het werk ben.'

Bouwlinie BOS

Woonlinie en dochteronderneming Bouwlinie, doen meer voor het milieu. Het bouwen van huizen is belastend voor het klimaat. Daarom laat Woonlinie sinds 2019 voor elke opgeleverde woning tien nieuwe bomen planten. In bossen in ons eigen land én daarbuiten. Zo komt in de komende jaren een Bouwlinie Bos tot stand. Een reductie van de hoeveelheid CO₂ met 24.000 kg elk jaar en jaarlijks 1.200 nieuwe bomen! Dat zijn 10 bomen voor elk van de 120 huur- en koopwoningen die Woonlinie jaarlijks bouwt.



Stimulering van elektrisch vervoer ten opzichte van brandstofauto's¹⁸

De accijns op benzine/diesel

Er zit per hoeveelheid energie een vergelijkbare belasting op elektriciteit maar omdat de efficiency van een elektrische auto circa driemaal zo hoog is, werkt accijns per saldo sterk in het voordeel van de elektrische auto.

MIA en Vamil

De Milieu-investeringsaftrek (MIA) levert een fiscaal voordeel op voor investeringen in milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen, waaronder elektrische voertuigen of een oplaadpunt. Er zijn mogelijkheden binnen de MIA en Vamil voor investeringen in elektrisch rijden.

BPM-vrijstelling

Volledig elektrische auto's, zowel batterij-elektrisch als waterstof elektrisch zijn vrijgesteld van BPM.

MRB-vrijstelling

Auto's zonder CO₂-uitstoot zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB).

Bijtellingsvoordeel

Wanneer u een auto leaset moet u belasting betalen, de zogenaamde bijtelling. Stoot de auto geen CO₂ uit? Dan is de bijtelling voor het privégebruik van die auto lager. In 2020 is de bijtelling 8% over de aanschafwaarde tot maximaal € 45.000,-. De inkomensbijtelling is hoger naarmate een auto meer CO₂ uitstoot. Meer informatie: Belastingdienst.

Verlaagd belastingtarief laadpalen

Voor de energiebelasting voor openbare laadpalen met een vaste aansluiting geldt tijdelijk een verlaging van het tarief. Het tarief over de eerste 10.000 kWh elektriciteit (eerste schijf) die wordt geleverd aan een elektrische voertuigen is verlaagd tot die in de tweede schijf.

Lokale subsidies

Er zijn vaak ook regionale subsidies beschikbaar voor de aanschaf van elektrische voertuigen en/of oplaadpunten. Informeer hiernaar bij uw gemeente of provincie. De subsidies van een aantal gemeenten staan op Nederland Elektrisch.

¹⁸<https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/financiële-ondersteuning>

'Bussen gaan 8 jaar mee, dus stap over op elektrisch, dan weet je zeker dat je bij de tijd blijft. Maak tijd vrij voor het goed begeleiden van collega's die met een elektrische bus op pad gaan. En benut de kans om bevoorrading, de routing en de service in één keer uit te voeren. Maak er een 'Bus van de toekomst' van.'

Bedrijfvoering

Mitros, Utrecht: Bus van de toekomst

Contactpersoon Mitros: Daan Peters, dpeters@mitros.nl

Jarenlange ervaring bij Mitros

Mitros heeft in het afgelopen jaar ervaring opgedaan met twee elektrische bussen voor de vakman. Daan Peters, Manager I&A en facility formeerde een Klein Slim Groepje met vijf mensen met mandaat om de overstap op de bus van de toekomst voor te bereiden. Aanleiding was het beleid van de gemeente Utrecht om diesels te verbannen uit de stad. De inzet van een elektrische bus is een oplossing. Deze omslag biedt kans om het proces te optimaliseren. De innovatie zit hem in de hele organisatie van bevoorrading, indeling in de bus, de routing langs huurders, de service aan huis met als inzet de dienstverlening in één keer uit te voeren, de inzet van de bus, het trainen van de vaklieden etc.

Bus van de toekomst

De bus van de toekomst is niet alleen elektrisch maar staat ook voor optimale dienstverlening tegen minder kosten en meer waardering van huurders en vaklieden. Mitros besloot om ketenpartners te betrekken om het proces van klachtenonderhoud bij de huurder aan huis te optimaliseren. Het Klein Slim Groepje bestaat uit Mastermate en PostNL voor de bevoorrading van de bus, Athlon, de leasemaatschappij voor de keuze van elektrische bus en Mitros. Vanuit Mitros waren er naast Daan Peters, twee vaklieden en de adviseur Inkoop en wagenparkbeheerder betrokken.

Optimalisatie voorraadbeheer met Mastermate

Mitros werkt met Mastermate als technische groothandel en schakel richting de leveranciers. Uit een inventarisatie van het materiaalgebruik bleek dat sommige materialen al jaren ongebruikt in de bus lagen. In het verleden werd een nieuwe bus ingericht zoals de oude en materialen en gereedschap overgezet naar de nieuwe bus. Nu is gekeken wat de vakman in de praktijk veelvuldig gebruikt en daarvoor is plek gemaakt in de bus. Door een slimme registratie neemt de vakman alleen materiaal mee wat verbruikt wordt. Het gewicht van de bus is nu veel lager, waardoor de vervoerskosten dalen. PostNL zat in het Klein Slim Groepje om de bussen 's nachts te laten bevoorraden. Door het lean maken van het proces was dat niet nodig.

De juiste bus via de leasemaatschappij

De juiste bus vinden was niet eenvoudig. Een elektrische bus is nu nog kleiner dan de standaard bus. Het was een uitdaging een goede oplossing te vinden. Nissan lag niet goed bij de vaklieden maar uiteindelijk is daarvoor gekozen. Enige nadeel is dat een standaard deur van 2,11 tot 2,33 m hoogte niet past in de bus. Hiervoor wordt nu nog een oude bus ingezet. Mitros heeft via shortlease twee bussen, Nissan e-NV200 aangeschaft bij Athlon, de leasemaatschappij. Mitros wilde de ruimte om na twee jaar de bussen in te kunnen wisselen. De Totale Cost of Ownership (TCO) bij shortlease is nu vergelijkbaar met een bus op diesel met een leasetermijn van 8 jaar. De bussen bevallen goed. Achteraf gezien was een langere leasetermijn goedkoper geweest. De afschrijftermijn van deze elektrische bussen is 8 jaar. Jaarlijks rijdt de vakman 12.500 km met de bus.



‘Collega’s zien nu het rijden op de elektrisch bus als toekomst. De bus is een automaat, luxer, sneller en meer van deze tijd.

De vakman als ambassadeur

Mitros heeft twee vaklieden gevonden als ambassadeur. Elektrische vervoer was eerst niet populair onder de vaklieden. De vaklieden werden eerst uitgelachen en door collega’s gezien als watjes met een kleinere bus. Nadat de mannen met de elektrische bus op weg gingen, sloeg de stemming om. Collega’s zien nu het rijden op de elektrisch bus als toekomst. De bus is een automaat, luxer, sneller en meer van deze tijd. Bij vriesweer hoeft je ruiten niet te krabben en de bus wordt aan de laadpaal voorverwarmd. Na het werk rij je met de bus naar huis om op te laden. Ook dat wordt als een voordeel ervaren.

Hogere klantwaardering tegen lagere kosten

Daan Peters, geeft aan dat naast de kostenefficiëntie, het proces is verbeterd. ‘Uit ervaring van Miele blijkt dat een kleinere bus efficiënter is doordat de score op de First Time Rate (FTR) hoger is. Dit betekent dat de vakman vóór de rit ervoor zorgt dat hij de benodigde materialen meeneemt. Bij een hoge FTR-score hoeft de vakman geen extra rit te maken en handelt hij de klus ineens af. Dit is de belangrijkste besparing in tijd en in vervoerskosten. En belangrijk voordeel is dat de klantwaardering toeneemt’.

De wagenparkbeheerder als spil

Helen Bloemendaal, wagenpark beheerder en facilitair medewerker bij Mitros heeft een belangrijke spilfunctie.

Het proces na aanschaf moet goed begeleid worden zodat er draagvlak ontstaat bij collega’s. De vaklieden hebben een rijtraining gevolgd. Tijdens de rijtraining kwam naar voren dat de ladder op het dak extra stroom kost en dat de bus daardoor minder range heeft. Dit geldt natuurlijk ook voor dieselbussen maar dat had nooit iemand opgemerkt. De vaklieden hebben nu een inklapladder die in de bus ligt.

Om het risico op diefstal te verminderen, is besloten dat de vakman na het werk de bus nabij zijn huis parkeert. Helen is met gemeenten Maarssen en Driebergen in gesprek gegaan om ervoor te zorgen dat de vaklieden nabij hun huis kunnen opladen.

Dankzij de inspanning van Helen is dit gelukt. Inmiddels is er een gewenning om te laden en angst voor een lege accu is weggenomen. Het is wel belangrijk om hier aandacht aan te besteden en collega’s mee te nemen in deze omslag.



The Natural Step¹⁹, een non-profitorganisatie die helpt om wereldwijd een duurzame samenleving te creëren. Van de corporaties in dit boekje zijn een aantal van hen bekend met de vier spelregels (zie afbeelding). Dit zijn naast BrabantWonen, Area, De Alliantie, Haag Wonen, Woonbedrijf, Wonion en Woonlinie.

DUURZAME WAARDEN

- NIET MEER EN SNELLER STOFFEN UIT DE AARDKORST IN HET MILIEU BRENGEN DAN DE NATUUR KAN VERWERKEN
- NIET MEER EN SNELLER NATUURVREEMDE STOFFEN IN HET MILIEU BRENGEN DAN DE NATUUR KAN VERWERKEN
- DE NATUUR NIET SNELLER AFBREKEN DAN DE TIJD DIE NODIG IS OM TE HERSTELLEN
- GEEN DINGEN DOEN WAARDOOR WE MENSEN BEPERKEN IN HET VERVULLEN VAN HUN BEHOEFTE

Vervoer is goed voor 2/3 van de CO₂ uitstoot van de bedrijfsvoering van BrabantWonen. De vier thema's uit de duurzaamheidsvisie van BrabantWonen zijn:

- Verduurzamen van energie
- Hergebruik van materialen
- Ruimte voor groen
- Bewustwording bij onszelf, onze partners en onze bewoners



¹⁹<https://thenaturalstep.nl>

'Wij vinden dat het leuk om zelf bij te dragen aan een betere toekomst. Het is hartstikke mooi om wat je kan doen ook te doen. Huurders vinden het mooi. En collega's willen ook meer gaan doen met deze servicefiets. Het maakt je veel bewuster welke materialen je nu echt nodig hebt en hoe je die slim kan vervoeren.'

Bedrijfvoering

BrabantWonen, Den Bosch: De elektrische servicefiets

Contactpersonen BrabantWonen: Joris van Lokven en Tom van Grunsven, j.van.lokven@brabantwonen.nl, t.van.grunsven@brabantwonen.nl

BrabantWonen duurzaam

Duurzaamheid is een onlosmakelijk onderdeel van de werkwijze en strategie van BrabantWonen. Zij werkt volgens de principes van The Natural Step en stimuleert medewerkers zelf aan de slag te gaan met duurzaamheid. Joris van Lokven, Manager Dagelijks Onderhoud: 'Bij BrabantWonen werken mensen die zin hebben zich in te zetten voor duurzaamheid. Het geeft ons positieve energie. Ook de onze mensen van het dagelijks onderhoud willen bijdragen. Zo gaf collega Tom van Grunsven, een van de vaklieden aan dat hij graag met een elektrische servicefiets bij huurders langs wilde voor de onderhoudskussen in plaats van met een busje. Hij kreeg de ruimte om met een fietsenbouwer een speciale elektrische servicefiets op maat te bouwen. Wij vinden het prachtig idee en we zien dat ook andere vaklieden de wens uitspreken voor een elektrische servicefiets. BrabantWonen faciliteert en stimuleert dit soort initiatieven. Het past helemaal in onze strategie en laat zien dat onze dienstverlening duurzamer kan'.

Dit smaakt naar meer

De vaklieden willen graag een bijdrage leveren in de verduurzamingsambities en dit ook zichtbaar maken in de wijken. In 2019 startte een pilot in Oss. Kleine en goed te berijden klussen worden georganiseerd met een elektrische bakfiets. De ambitie is in 2020 het aantal bakfietsen uit te breiden.

Fietsen op de elektrische servicefiets geeft fun

Tom van Grunsven, vakman is trots op zijn elektrische servicefiets. Hij licht toe: 'De fiets is naar mijn eigen inzicht ontworpen. We hebben heel kritisch gekeken naar de bevoorrading. Het mooie is dat de meeste materialen waarmee ik werk, prima in de bak passen. Voor grotere klussen stap ik nog steeds in de bus. Maar dat is een bewuste keuze. Toch ga ik meestal op pad met de fiets, want de meeste klussen kan ik prima aan. Parkeerproblemen heb ik niet meer en ook bewoners vinden het prachtig. Het is hartstikke mooi dat ik nu kan fietsen. Het geeft mij plezier. Heb je interesse, kom kijken, want ik wil dit graag delen.'



Duurzaam leven, CO₂-uitstoot terugdringen. Wereldwijde thema's die ook voor ons belangrijk zijn. Zelf duurzamer leven zit 'm in allerlei kleine dingen. Eén van die dingen is de auto laten staan en de fiets pakken.

Een paar voordelen van fietsen op een rij:

- Goed voor het milieu
- Goed voor je lijf
- Lekker je kop leegmaken op weg naar huis
- Financieel aantrekkelijk bij Portaal
- Geen zoek meer naar een parkeerplaats

Financieel aantrekkelijk: zet je energiebudget vol in

De oude fietsenregeling bestaat niet meer in onze CAO. Om het fietsen toch te stimuleren, mag je jouw 'vol energie' budget inzetten voor de aanschaf van een (elektrische) fiets. Sterker nog: je mag jouw overgebleven budget van 2018 en dat van 2019 bij elkaar optellen en inzetten voor de aankoop van een fiets. Een unieke kans! Stel je hebt nog € 200,- over uit 2018 en je volledige budget van 2019, dan is de rekensom als volgt:

Budget 2018*	200
Budget 2019	420
Totale budget	620
Kosten fiets**	1500
Jouw eigen bijdrage	880

*Dit budget is tot 1 juli 2019 te gebruiken.

**We zijn voor het gemak maar even uitgegaan van de aanschaf van een e-bike.

Kilometervergoeding voor gefietste kilometers

Ja, je leest het inderdaad goed. Je hebt ook recht op een kilometervergoeding als je op de fiets naar je werk komt. Bij ons is deze vergoeding € 0,19 per gefietste kilometer. Dat tikt dus best lekker aan.

Jouw eigen bijdrage voor jouw fiets kun je terugverdienen met de kilometers die je fietst. Stel je woont op 10 kilometer van je werk, dan kost het je 230 fietsdagen om jouw eigen bijdrage uit het rekenvoorbeeld terug te verdienen. Niet gek toch? We gaan ervoor! Jij ook?

'Fietsen is gezond. Het helpt wanneer fietsen dezelfde kilometervergoeding oplevert als rijden met een auto. Dat stimuleert om te fietsen'.

Woon-werkverkeer

Portaal, Utrecht: Trappen naar de baas

Contactpersonen Portaal: Marc Sluiter en Grietje Doevendans, marc.sluiter@portaal.nl, grietje.doevendans@portaal.nl

Fietsactieplan durf, faciliteer en verleid

Met een fietsactieplan stelt Portaal de fiets centraal aan de hand van drie thema's: 'durf', 'faciliteer' en 'verleid'. Medewerkers worden uitgedaagd de auto te laten staan. Portaal faciliteert de fietser door optimale condities zoals stallingsruimte, kleedruimte, douches en uiteraard de fiets zelf. De woon-werk regeling van Euro 0,19 per kilometer geldt ook voor fietsen. En dat helpt om collega's te verleiden. In een werkgroepje is de actie voorbereid en via intranet gecommuniceerd. Collega's zijn er goed bij betrokken maar de kunst is de boodschap te herhalen en er tijd voor vrij te maken.

Animo is groot

Marc Sluiter, Riskmanager opperde in 2018 het idee om te starten met een fietsenplan binnen de arbeidsvoorwaarden van Portaal. 'Het is mooi om te zien dat fietsen naar het werk goed aanslaat. Nu fietsen er zelfs soms collega's tussen de vestigingen van Portaal in Amersfoort en Utrecht. Collega's die in Leiden werken, stappen lokaal net zo goed op de fiets. Fietsen is goed voor de gezondheid en nog leuk ook!' Marc werkt samen met Grietje Doevendans, Strategisch adviseur aan één van de vier pijlers van Portaal rondom duurzaamheid. Deze pijler richt zich op Duurzaamheid van de eigen organisatie.

Vol energiebudget besteden aan een fiets

De regeling bij Portaal is simpel. Medewerkers kunnen elk jaar 425 euro inzetten voor activiteiten op het gebied van sport en welzijn onder het motto 'vol energie'. Het fietsenplan valt binnen dit budget. Voor het fietsenplan is maximaal 850 euro beschikbaar door samenvoeging van het budget van twee jaren. In 2018/2019 kochten 78 collega's met het 'vol energie' budget een nieuwe fiets. Dankzij een korting op de fiets van maximaal 20% door collectieve inkoop, is het nog aantrekkelijker. Het 'vol energie' budget blijft ook de komende jaren beschikbaar voor de aanschaf van een fiets. De verwachting is dat er steeds meer collega's overstappen op de fiets.

²⁰<https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsen-naar-het-werk/waarom-fietsen/>

Vergoeding van de fietskilometers helpt

Medewerkers leggen hun woon-werk fietskilometers vast in de ForenZo app. Nu is dat alleen nog voor informatieve en competitieve doeleinden geschikt. Op termijn hoopt Portaal dat deze app helpt bij het declareren via Talent&Salaris. De vergoeding van de fietskilometers is gelijk aan de reguliere kilometervergoeding voor auto's. De CO₂ besparing is meteen zichtbaar in de app en wordt daardoor ook door Portaal geregistreerd en gedeeld via het intranet. Het is mooi te zien hoeveel er naar het werk gefietst wordt. Een enquête onder de gebruikers gaf aan dat de ForenZo app gebruikersvriendelijker kan worden, hierdoor zouden potentieel nog meer collega's de app gaan gebruiken. Hierover gaat Portaal in gesprek met ForenZo. Via <https://mobilityanalyst.com/nl/> heeft Portaal inzicht gekregen wat de woon werkafstanden zijn die goed te fietsen zijn.

Faciliteren en aansluiten op landelijke acties

Portaal bouwt extra fietsenstallingen. Uit de enquête bleek dat medewerkers hieraan behoefte hebben. Douches en kleedruimte waren al beschikbaar maar worden nu meer gebruikt. Portaal verleidt medewerkers te fietsen door nieuwtjes en oproepjes op intranet. Zij sluiten aan op landelijke fietsactiviteiten²⁰ zoals 'Trappen naar de baas'. Zo deden medewerkers mee aan de landelijke Fietsdag.

Grietje Doevendans, Strategisch adviseur, is één van de collega's die nu regelmatig fietst: 'Mooi dat deze actie groeit. Fietsen bevalt mij prima. In het voorjaar starten we opnieuw met communicatie dan wordt het mooier weer. Het is belangrijk dat we tijd blijven vrijmaken om dit te promoten'.



Werkgevers mogen helpen bij aanschaf van een fiets²¹

Een werkgever kan een fiets schenken aan de medewerkers. Dat is voor de werknemer het meest voordelig. De werkgever moet er rekening mee houden dat deze gift meetelt in de Werkkostenregeling. Vanaf 1 januari 2020 is de ruimte om belastingvrij te schenken beperkt tot 1,7% van het fiscaal loon van alle werknemers tot een loonsom van € 400.000 en 1,2% voor alles boven de € 400.000. Wordt er meer geschonken, dan betaalt de werkgever daarover 80% loonheffing. Als werkgever wil je binnen het maximum van de belastingvrije som blijven, anders wordt het wel een hele dure fiets! Het voorbeeld van Portaal valt onder deze regeling.

Lening

Als werkgever kun je een lening aan je medewerker geven. Dat mag voor een (elektrische) fiets renteloos. De werknemer kan daarmee een fiets aanschaffen. De lening kan vervolgens via inhouding op het loon afbetaald worden. Een optie is om dat te doen via het verstrekken van een reiskostenvergoeding van € 0,19 per kilometer (voor zover dit nog niet gebeurt). Die mag belastingvrij gegeven worden.

Fiets ter beschikking stellen

Als werkgever kun je een fiets kopen en die aan je werknemer ter beschikking stellen. De werkgever blijft eigenaar van de fiets, de medewerker mag hem gebruiken. Vertrekt de medewerker, dan levert hij de fiets in, of neemt hij hem over tegen de waarde op dat moment. De bijtelling is 7% over de aanschafwaarde van de (elektrische) fiets. Bij uitsluitend zakelijk gebruik is er geen bijtelling.

Betaling uit overuren

Als een werknemer een fiets wil kopen en hij heeft daar geen geld voor, dan kan de werkgever die voor hem betalen. De kosten kun je verrekenen via het inleveren van over- of vakantie-uren. Voordelig voor de werknemer: die heeft het voordeel dat hij brutoloon omzet in geld zonder aftrek van belasting. Voor de werkgever kan deze manier nadelig uitpakken: de kosten van een fiets die op deze manier betaald wordt, moeten meegenomen worden in de werkkostenregeling. Als de ruimte daarvan al gevuld is door bijvoorbeeld een duur personeelsfeest, dan betaalt de werkgever 80% loonheffing over de aanschafkosten van de fiets.

Leaseregeling

Een leaseregeling voor een fiets kan onderdeel van arbeidsvoorwaarden zijn. De werkgever betaalt de leasekosten, de werknemer krijgt een bijtelling voor privé gebruik. Per 1 januari 2020 moet 7% van de aanschafwaarde bij je inkomen worden opgeteld, de zogeheten bijtelling. Voorheen werd de volledige waarde bij je inkomen opgeteld. De leasefietsregeling is echt gunstig. Maar als je nu een kilometervergoeding van 19 cent woon-werkverkeer ontvangt, ook als je fietst dan is dit nog gunstiger. Deze kilometervergoeding is onbelast.

²¹<https://www.fietsersbond.nl/nieuws/kosten-leasefiets/>

'Ik kies en reis bewust is een mooie manier om mobiliteit samen met collega's te vergroenen. Mijn advies aan corporaties is: zoek hulp bij een professional die kan inspireren, motiveren, inzicht heeft in de mogelijkheden en ervoor zorgt dat je er echt mee aan de slag gaat. Het heeft ons geholpen om het leuk te maken. Een aantal leden van de werkgroep en de bestuurder van Eigen Haard rijden nu al elektrisch'..

Woon-werk en zakelijk verkeer

Eigen Haard, Amsterdam: Ik kies en reis bewust

Contactpersoon Eigen Haard: Veronique van Trirum, v.van.trirum@eigenhaard.nl

Flexibele mobiliteitsoplossingen

Duurzamer, duidelijker, eenvoudiger en met meer keuzevrijheid voor de collega's. Dat is de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid van Eigen Haard. In de loop van de jaren was een flink aantal losse regelingen op het gebied van mobiliteit ontstaan. Een overkoepelende visie ontbrak. Samen met Syndesmo is in 2018 het thema mobiliteit opgepakt. Ook de medewerkers zijn hierbij betrokken. Door middel van een enquête naar mobiliteit onder alle medewerkers en een aantal workshops en inspiratiesessies. De nieuwe lijn is 'Ik kies en reis bewust.' Als medewerker kies je de manier van reizen die het beste bij de situatie van die dag past. Eigen Haard faciliteert dit met flexibele mobiliteitsoplossingen.

Werkgroep Mobiliteit met externe ondersteuning

Veronique van Trirum, Manager bestuurszaken, werkt met samen Annelies Burger, Manager HR en Ron Zadelaar, Hoofd Facilitaire zaken en de interne werkgroep Mobiliteit aan een samenhangend pakket van voorzieningen en regelingen voor woon-werk verkeer en zakelijk verkeer. Het motto is 'Ik kies en reis bewust'. Veronique: 'Collega's dragen bij aan de uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Zij doen ervaring op in drie praktijkpilots. Door mee te doen aan een pilot en feedback te geven, oefenen collega's zelf invloed uit op de regelingen.'

De mobiliteitspas maakt reizen simpel

In de eerste pilot doen medewerkers vanaf januari 2020 ervaring op met het gebruik van een mobiliteitspas. We zetten hiervoor de mobiliteitspas in van Reisbalans. Deze pas maakt verschillende vormen van vervoer mogelijk en biedt ook een platform om kilometers te declareren. Reizen per trein, bus, tram, metro, Greenwheels, OV-fiets en gebruik van een fietsenstalling kan met één pas. Dit maakt het reizen met OV en het declareren van kilometers veel eenvoudiger. Medewerkers kunnen de pas tegen betaling ook gebruiken voor privéreizen.

Elektrische bussen voor onze vakmensen

In de tweede pilot doen vaklieden vanaf medio maart 2020 ervaring op met twee elektrische bussen, de Saic EV80 en VW E-crafter. Een klein groepje trekkers wordt begeleid door de externe adviseur. Zij bereiden de omslag naar elektrische vervoer voor. Dit gaat stap voor stap. Eigen Haard betreft de vaklieden en leveranciers die de bussen bevoorraden. De voorbereiding is in volle gang.

Stimuleren van de fiets

De derde pilot richt zich op fietsen en vitaliteit. Deze pilot is nog in voorbereiding en start naar verwachting in het voorjaar van 2020. Een professional heeft vorig jaar tijdens een fietsclinic alle mythes over weer en wind ontkracht en de interne werkgroep Mobiliteit geïnspireerd. Eigen Haard onderzoekt voor deze pilot de mogelijkheden voor een (elektrische) fiets van de zaak, in plaats van bijvoorbeeld een auto. Zodat ook vitaliteit (het thema Sterk in je werk van Eigen Haard) een extra duw krijgt.

De meest duurzame reis is de reis die niet wordt gemaakt

Veronique van Trirum: 'We zetten in op verkorten, veranderen en verschonen van onze mobiliteit. Verkorten gaat over de bewuste afweging: is deze reis wel nodig? De meest duurzame en efficiënte reis is immers de reis die niet wordt gemaakt. Veranderen gaat over de keuze van je manier van reizen. Kan deze autoriteit ook met fiets of het OV? Of kan ik met iemand samen reizen? Verschonen gaat over schonere autokilometers. Binnen onze regelingen willen we het voor medewerkers aantrekkelijk maken om te verkorten, te veranderen en/of te verschonen.' De werkgroep mobiliteit heeft een eigen mailadres en is aanspreekpunt op de werkvloer. Door dit samen te doen, ontstaat draagvlak. Zo komen de beste ideeën boven die een kans verdienen.



Laden bij bedrijf of aan huis is veruit het goedkoopst²⁵

De kosten voor het opladen van een elektrische auto hangt af van de laadtarieven die zijn ingesteld door de eigenaar van de laadpaal

- In Nederland ligt het gemiddelde tarief van een laadpaal tussen de 22 en 59 cent per kWh.
- Het hogere tarief is voor snelladen.
- In de app vind je waar laadpalen staan, of de laadpaal vrij is, wat het vermogen en het tarief is.

Als je ervoor kiest om thuis een laadpaal aan te schaffen of op het bedrijf te laden dan zijn de kosten het laagst.

- De kosten van een eenvoudige enkele laadpaal van 3,7 kW kost in aanschaf € 699,00 (prijspeil 2020).
- Een zwaardere laadpaal met meer mogelijkheden kost € 999,00 (prijspeil 2020).
- De installatiekosten hangen af van de locatie van de laadpaal en de huidige stroomvoorziening.
- Het tarief per kWh hangt af van de energieleverancier. Het tarief is lager dan bij een publieke laadpaal.
- Stel je je laadpaal beschikbaar voor derden dan mag je zelf je tarief bepalen.
- Een accu opladen is en blijft vele malen goedkoper dan het voltanken van een benzineauto.
- Een volle tank kost al snel zo'n €70,00.

²⁵https://newmotion.com/nl_NL/financiele-ondersteuning-voor-elektrisch-rijden

‘Help bewoners over te stappen op duurzame mobiliteit. Uiteindelijk komt er een omslag naar elektrisch vervoer dat nu al goedkoper is. Nieuwe vormen van mobiliteit hoef je als corporatie niet te organiseren maar je kan het wel faciliteren.’

De bewoner

De Alliantie, Amsterdam: Bewoners Buiksloterham in duurzaam deelvervoer

Contactpersoon De Alliantie: Jurgen Klaassen jklaassen@de-alliantie.nl

Circulair Buiksloterham²²

Buiksloterham is de eerste circulaire wijk van Nederland en is op vele vlakken uniek. Zo ook op gebied van mobiliteit. Bewoners van nieuwe appartementen krijgen geen eigen parkeerplaats in het gebied. Dit zorgt ervoor dat zij creatief omgaan met mobiliteit. Bewoners kunnen op centrale plekken in de wijk elektrische auto's, (bak)fietsen en scooters 'huren'. In Buiksloterham zijn meerdere van deze zogeheten Hubs voor mobiliteit. Marktpartijen zoals Hely²³ bieden de diensten aan maar ook bewoners organiseren het zelf.

De bewoners regelen het zelf

De aanleiding bij de bewoners om het deelvervoer zelf te regelen is kostenreductie. Daarnaast is het zekerheid van belang, de bewoner wil dat een auto beschikbaar is op het moment dat deze een rit plant naar familie of anderszins. De bedrijven werken met abonnementskosten. De bewoners vragen een vergoeding voor daadwerkelijk gebruik van het vervoer. Naast grote of kleine deelauto's is er een deelscooter of e-bike bakfiets beschikbaar. De Hub heeft een sociale functie. De bewoners regelen het vervoer samen.

Meer keuze

De bedrijven bieden nu meer keuze aan. Naast abonnementen kan een bewoner per uur vervoer regelen. Ook de keuze van vervoermiddelen is uitgebreid. Natuurlijk blijven er particuliere initiatieven waarbij bewoners via een simpel app-groepje vervoersmiddelen met elkaar delen. Slimme app's om een auto te delen en nieuwe vormen van leasen die autodelen stimuleren, helpen hierbij.

Ruimte voor sociaal werkplaats die deelfietsen repareert

Jurgen Klaassen, Gebiedsontwikkelaar en adviseur circulaire economie Amsterdam-Noord licht toe: 'In Buiksloterham is de parkeernorm 0,3. Een deel van deze ruimte is beschikbaar voor mobiliteitsdelen. De gemeente geeft de bewoners geen vergunning voor parkeren op straat. Zij kunnen een parkeerplaats huren in een parkeergarage. Voor elektrische deelauto's zijn er nu hubs van Hely en ook bewoners hebben plaatsen voor deel mobiliteit. De Alliantie faciliteerde de bewoners om te komen tot meerdere keuzes in het delen van mobiliteit. Jurgen: 'Wij helpen draagvlak te creëren maar zijn verder niet betrokken bij de organisatie. Dat doen mensen zelf met hun organisaties. De Alliantie heeft in het gebied sociale circulariteit geïntroduceerd, waarmee de dagbesteding van Philadelphia cliënten (LVB) in de wijk wordt ingezet. In de wasbar wordt kleding gewassen en op verzoek gestreken en gerepareerd. Er komt een technische werkplaats waar ook fietsen worden gerepareerd. Dit past in de visie van levensduurverlenging en het zet mensen centraal.' Ook de gemeente Amsterdam²⁴ zet in het gebied in op sociale samenhang, minder auto's, meer groen en meer woningen.

²²<http://groenehuisvesters.nl/2019/06/>

²³<https://www.hely.com/amsterdam?lng=en>

²⁴<https://www.nul20.nl/aanpassingen-plannen-buiksloterham-meer-woningen-meer-groen-minder-autos>



Zodra een laadpaal is aangesloten op het net, kan een gebruiker laden. Om de kosten toe te rekenen aan degene die laadt, moet de laadpaal eerst geactiveerd worden.

De keuzen hier zijn:

- Wie mag de laadpunten gebruiken: mag elke EV-rijder met een laadpas laden of wil je dit beperken tot huurders?
- Wat wordt het tarief per afgenomen kWh: je kan via de app zien wat de publieke laadpalen in de buurt kosten en willen we hierop het tarief voor de gastgebruikers baseren of kiezen we zelf?
- Vloeit de vergoeding voor de verbruikte elektra door de gastgebruikers terug naar het complex als onderdeel van de servicekostenafrekening of houd je dit erbuiten en vormt het de vergoeding voor de investering in de laadinfrastructuur?

Deelnemende bedrijven worden lid van de coöperatie

De coöperatie Uden Duurzaam op Weg wil in Uden 'Mobility as a Service' aanbieden aan inwoners en bedrijven, tegen een zo laag mogelijk tarief. We staan met z'n allen voor de opgave om op een meer verantwoorde, duurzame wijze met ons milieu om te gaan. Het verduurzamen van onze mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Duurzame mobiliteit gaat over zuiniger rijden, auto's huren of delen, vaker per fiets of openbaar vervoer. Met dit deelauto-concept zetten we een stap op weg naar een duurzamer Uden.

Deelnemende bedrijven worden lid en hebben geen eigen wagenpark meer nodig. Alles wordt voor u geregeld, u bespaart kosten en beschikt over de nieuwste generatie elektrische auto's!

Voordelen elektrische deelauto's

- Een nieuwe vorm van individueel openbaar vervoer (verbetering mobiliteit);
- Geen uitlaatgassen, dus een schonere lucht;
- Vervoer zonder zorgen; geen gedoe met onderhoud, verzekeringen, etc.;
- Minder auto's in de wijken verbetert de leefbaarheid;
- Elektrisch rijden reduceert de uitstoot van CO₂ (op termijn) tot 0, dat helpt bij het terugdringen van de opwarming van de aarde;
- Door het autodelen daalt het aantal gereden autokilometers, dus minder verbruik van grondstoffen;
- De accu van de auto biedt een opslagreservoir voor duurzame energie.

Word lid van de coöperatie

Als lid van de coöperatie beschikt u over een elektrische auto (met laadpaal) op of nabij uw eigen terrein. De auto is tijdens uw werktijden exclusief voor uw bedrijf beschikbaar. Buiten deze tijden is de auto als deelauto voor alle klanten en leden beschikbaar. U betaalt een eenmalige bijdrage aan de ontwikkelkosten van de coöperatie. U betaalt daarna uitsluitend een bepaald bedrag per kilometer. Dat is inclusief onderhoud, schoonmaak, wegenbelasting, verzekering, laadpassen, laden, all-weather banden, etc.

Vaste tarieven

- U betaalt een vast tarief per kilometer. Geen kosten per uur of per rit en geen instaptarief.
- Lagere prijs per kilometer door hogere bezettingsgraad.
- Lagere kosten elektriciteit in vergelijking tot fossiele brandstoffen.
- Geen eigen wagenpark meer nodig.
- Geen onderhoudskosten: u hebt altijd goed onderhouden auto's tot uw beschikking.

Word klant van de coöperatie

Als klant van de coöperatie kunt u gebruik maken van auto's die op vaste laadplaatsen in Uden staan. U betaalt een kilometervergoeding.

'Kom eens kijken in Uden! Onze coöperatie stelt ons eigen wagenpark beschikbaar aan particulieren, medewerkers of bedrijven. Dit levert niet alleen een kostenbesparing op. Het is een win-win voor schonere lucht en minder CO₂ uitstoot. Voor de toekomst wellicht minders auto's in de wijken. Wij ervaren het als het verzilveren van laaghangend fruit en trekken hierin graag met andere bedrijven en de gemeente op. Het past helemaal in onze visie op duurzaamheid'.

De bewoner

Area, Uden: Duurzaam Op Weg

Contactpersoon Area, John Slegers, jslegers@areawonen.nl

Elektrische deelauto's tegen lage kosten

In Uden is een heel mooi initiatief ontstaan. De gemeente Uden, Area en Integrale Bedrijven Noordoost-Brabant, IBN vormen een coöperatie 'Uden Duurzaam op Weg'²⁶. Doel is om de eigen zakelijke kilometers, particulieren en bedrijven tegen een zo laag mogelijk tarief te helpen aan een elektrisch deelauto. De pilot begon klein met de inbreng van veertien elektrische auto's vanuit gemeente Uden, Area en IBN. De pilot is inmiddels succesvol afgerond. Het werken via de coöperatie stemt tot volle tevredenheid. Bedrijven sluiten zich aan als lid van de coöperatie. Particulieren kunnen gebruik van een deelauto buiten kantooruren.

Laaghangend fruit verzilveren

John Slegers, Inkoopadviseur en projectmanager duurzaamheid is enthousiast: 'Vanuit bedrijfsvoering bezien is deze oplossing echt voordelig. De bedrijfskosten van het wagenpark voor Area daalden met 50% ten opzichte van het oude systeem met kilometervergoeding. De declaraties voor zakelijk verkeer met een eigen auto zijn gehalveerd. Medewerkers reizen meer samen en vaker met een elektrische auto. Het aandeel fossiele brandstof van de bedrijfsauto's is gehalveerd.'

Groeimodel

Area heeft zes van de veertien B&W i3 beschikbaar in de coöperatie. De exploitatiekosten worden gedragen door de coöperatie en Area betaalt een kilometervergoeding aan de coöperatie. De auto's bevallen goed. In de praktijk is de range ruim 200 km en dat voldoet. De range van nieuwe auto's is groter. De goede ervaring met de elektrische auto's en het kostenvoordeel door het onderbrengen van het wagenpark in de coöperatie versnellen de omslag naar elektrisch.

Succesverhalen binnen de eigen gemeenschap delen

Direct voordeel van een deelauto boven een eigen auto verlaagt de drempel om mee te doen. Ook al is het goedkoper, niet iedereen stapt meteen over. Autodelen is nog onbekend. En onbekend maakt onbemind. De app om te reserveren en kosten af te rekenen, is simpel in het gebruik. Dat helpt. De auto's staan in de buurt en zijn beschikbaar. Dat is ook belangrijk. Er start in februari een campagne gericht op particulieren om automobilisten te laten kennismaken met elektrisch rijden. In Uden heeft het initiatief veel aandacht gekregen en zelfs uit handen van de Provincie een deelauto award gewonnen. De succesverhalen zorgen ervoor dat mensen aansluiten.

Nederland elektrisch

Brabant elektrisch is betrokken om deze vorm van autodelen uit te rollen over de Provincie. Corporaties in Den Bosch, Eindhoven en Breda tonen interesse. Ook gemeenten en bedrijven zijn bereid hierin samen op te trekken. Ook buiten Brabant ontstaan dit soort initiatieven.

²⁶www.udenduurzaamopweg.nl



Eén van de buurtbewoners die meewerkte aan het ontwerp van het plan, heeft de naam Havenhof bedacht. Samen met buurtbewoners, Woonbedrijf en bouwer onthulde hij de naam als start van de bouw.



Bewoners nemen het bijenhotel in ontvangst dat een plek krijgt op het groene dak.

De aanleg van infrastructuur voor laadpalen is vanaf 10 maart 2020 verplicht bij renovatie of nieuwbouw:

- Bij nieuwbouw van een woongebouw met meer dan tien parkeervakken binnen of buiten het gebouw voor ieder parkeervak loze leidingen voor oplaadpunten
- Bij nieuwbouw van een niet-woongebouw met meer dan tien parkeervakken binnen of buiten het gebouw minimaal één olaadpunt. Plus loze leidingen voor ten minste één op de vijf parkeervakken
- Bij grootschalige renovatie zijn punt 1 en 2 ook verplicht. De verplichting geldt niet als de kosten voor het aanleggen van de laadinfrastructuur meer dan 7% zijn van de totale renovatie
- Alle bestaande niet-woongebouwen met meer dan 20 parkeervakken in of buiten het gebouw moeten in 2025 over minimaal één oplaadpunt beschikken

'Elektrische auto's hebben de toekomst en het is goed om daarop beleid te maken. Hoe gaan we om met aanvragen voor laadpalen aan huis? En laadpalen in onze eigen parkeervoorzieningen. Zetten we die slim in? Hoe zorgen we ervoor dat dit duurzame investeringen worden die bijdragen aan schone lucht en minder CO₂'

De bewoner

Woonbedrijf, Eindhoven: de elektrische laadpaal voor huurders

Contactpersoon Woonbedrijf, Dennis van de Vinne, d.vandevinne@woonbedrijf.com

Gewoon de goede dingen doen

Woonbedrijf zet zich in voor een betere kwaliteit van leven. Zij formuleert het aldus: 'Als grootste woningcorporatie van de regio Eindhoven heeft Woonbedrijf de verantwoordelijkheid en het vermogen om te bouwen aan een duurzame leefomgeving. Dit begint bij onszelf, in de eigen organisatie. In ons dagelijkse denken en doen, kiezen we telkens voor de meest duurzame oplossing. En dat voelt logisch, ook voor onze klanten en samenwerkingspartners.'

Stadswonen in Havenhof

Medio 2018 leverde Woonbedrijf 56 studentenwoningen en 38 stadswoningen in binnenstad op. De locatie ligt midden in het centrum op een voormalige bedrijfslocatie. De Werkgroep Oude Haven, een klankbordgroep van buurtbewoners is betrokken op de plannen, de woningen, het parkeren, het groen en het beheer. Zo is het parkeerterrein aan de Havenstraat bijvoorbeeld afgesloten, wat overlast van uitgaanspubliek voorkomt.

Duurzaamheid en biodiversiteit

Havenhof heeft zonnepanelen en de verwarming en warmwatervoorziening zijn deels elektrisch. De stadswoningen hebben een dakbedekking van sedum, dat isoleert beter en het is koeler in de zomer. De bewoners hebben samen een plan gemaakt voor de inrichting van hun binnenhof. Ze hebben eerst alle wensen en ideeën verzameld. En daarmee zijn ze samen aan de slag gegaan, met een hovenier om het aan te planten. Nu is er een hof met groen en planten die veel vlinders en bijen aantrekken, net als het groene dak, wat zorgt voor natuur in de stad. In het hof is ook ruimte om te zitten en elkaar te ontmoeten. De bewoners zorgen ook samen voor de binnenhof.

Laadpalen voor huurders

Op verzoek van de huurders is geïnvesteerd in twee laadpalen in de parkeergarage. Voor Woonbedrijf was dit nieuw. Zij schakelde New Motion in voor de aanschaf, installatie en het ontzorgen. Voor 2 laadpalen²⁷ bedragen de investeringskosten € 3.849, - ex BTW (prijspeil 2020). Deze kosten zijn opgenomen in de stichtingskosten. Woonbedrijf is eigenaar van de voorziening. Bij afname van een maandelijks abonnement van € 4,-²⁸ (prijspeil 2020) verzorgt New Motion de facturering aan de gastgebruikers en betaalt zij in een maandelijks factuur de opbrengsten aan Woonbedrijf. Het abonnement regelt het toelatingsbeheer voor de laadpassen, geeft inzicht in de data en er is ondersteuning. De corporatie moet de facturen van zowel het maandelijks abonnement als inkomsten van de gastgebruikers op de juiste kostenplaatsen boeken. Dit levert werk op maar er staat een vergoeding tegenover.

Beleidskeuzen

Zowel bij de keuze van de laadpalen als in het gebruik zijn er een aantal beleidsvragen.

- Is het aantal laadpalen uit te breiden en wat betekent dit voor installatie?
- Is de opgewekte stroom uit zonnepanelen te bufferen via de laadpalen en de accu's van elektrische auto's?
- Maken we gebruik van Dynamic Power Sharing om de oplaadcapaciteit te verdelen over de oplaadpalen? Dat voorkomt overbelasting van het elektriciteitsnet en verzwaring van de elektriciteitsaansluiting.
- Waar brengen we investeringskosten onder?

²⁷https://assets.ctfassets.net/ulfvrfp1itxm/2SYz1J4kjKemuQqKsaGoMa/a1ff93b99e6d9c088b50edeed26f0fee/T_C_Business_Propositions_NL_Dutch.pdf

²⁸https://newmotion.com/nl_NL/abonnementen-voor-laadpunten



Andere voorbeelden

DeltaWonen, Zwolle: Autodelen voor de toekomst

Toekomstige huurders en kopers van het in aanbouw zijnde appartementencomplex aan de Harm Smeengekade in Zwolle krijgen de mogelijkheid om gebruik te maken van leenauto's. Zij kunnen straks tegen betaling gebruik maken van een aantal auto's van Athlon Carlease. De auto's kunnen gereserveerd worden door huurders, kopers en werknemers van de naastgelegen Rabobank. Evert Leideman, directeur-bestuurder van deltaWonen²⁹ : " Het delen van auto's biedt meerwaarde voor onze huurders en draagt door efficiënt gebruik bij aan verlaging van kosten en een reductie van de CO₂-uitstoot. "

City Deal elektrische deelmobiliteit³⁰

De ondertekening van de City Deal is het startpunt van een driejarig programma, waarbij ervaring wordt opgedaan met het delen van elektrische auto's in combinatie met door woningen opgewekte zonne-energie. Door de kennis te delen, kunnen innovaties voor meer bouwprojecten in Nederland worden ingezet. De City Deal is ondertekend door de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Zuid-Holland, steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Amstelveen, Amersfoort en Apeldoorn, NEPROM, BPD, de Smart Solar Charging, ElaadNL en private partijen.

In elke stad doen de komende drie jaar minimaal twee bouwprojecten mee. In totaal gaat het om de oplevering van meer dan 5.000 woningen en 200 elektrische deelauto's.

²⁹<https://www.deltawonen.nl/over-deltawonen/publicaties/nieuws/autodelen-voor-toekomstige-huurders-van-de-hsk20-in-zwolle/>

³⁰<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2018/02/06/city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling>

³¹https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf

Innovatieve oplossingen voor lege parkeergarages

Wat te doen met parkeergarages die voor een groot deel leeg staan? BPD³¹ werkt samen met ParkBee om parkeerruimte slimmer en efficiënter te gebruiken. Zo wordt het voormalige SNS-bankgebouw aan de stadsring in Amersfoort getransformeerd naar woonruimte. Het ligt op een goede locatie tussen het station en de binnenstad. In tussentijd wordt de parkeergarage opengesteld tegen een lager tarief dan in reguliere garages. Minder auto's op straat en een lagere parkeerdruk in de stad is voor iedereen meerwaarde.

Strijp-S, Eindhoven: "Van Norm naar Nodig"

In Eindhoven werken Trudo en Woonbedrijf op Strijp-S samen met Mobility-S. De corporaties zitten in de stuurgroep. Naast de corporaties tekenden de ontwikkelaars en Park Strijp Beheer met daarin de gemeente Eindhoven en Volker Wessels, de samenwerkingsovereenkomst. Mobility-S realiseert en exploiteert de openbaar parkeerplaatsen, Daarnaast investeert zij in elektrische deelvervoer van auto's, fietsen en scooters en zorgt voor een goede elektrische laad infrastructuur. In het gebied is er een dynamische routeverwijzing die zichtbaar maakt waar je kunt parkeren of gebruik kunt maken van deelvervoer. De integratie van mobiliteit met openbaar vervoer zorgt ervoor dat Strijp-S nu en in de toekomst bereikbaar blijft en leefbaar blijft.

Conrad Winkelmolens, Mobility-S licht toe: 'Wij richten ons op 'Ontvangen, Ontdekken & Ontzorgen'. De theoretische normen en ervaringen uit het verleden hebben we hier losgelaten. Wij kijken niet per gebouw maar per gebied en gebruikersgroep wat nodig is. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen maakt het niet alleen efficiënter. Het parkeren is hier veel mooier ingepast in de openbare ruimte. Het aantal werkelijke benodigde parkeerplaatsen is veel lager dan de theoretische normen. Door deelmobiliteit daalt het aantal benodigde parkeerplaatsen in de toekomst nog verder. Data over parkeer- en laadgedrag van elektrische auto's en gebruik van deelmobiliteit geven inzicht wat "nodig" is op Strijp-S. Bij alles geldt dat de behoefte van de gebruiker voorop staat.'



Meer weten?

Samenwerkingspartners

Green Mobility Partner

<https://greenmobilitypartner.com/over/>

Groene Huisvesters

<http://groenehuisvesters.nl/category/nieuws/>

Provincie Zuid-Holland mobiliteit

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/energie/mobiliteit/>

Onderzoek

Das, M. & Jansen, B., Slimme mobiliteit vraagt om slimmere parkeernormen, Parkeer24 (2016)

<https://www.parkeer24.nl/nieuws/291116/slimme-mobiliteit-vraagt-om-slimmere-parkeernormen>

BPD, Whitepaper Parkeren in relatie tot toekomstig autobezit en gebruik, (2018)

https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf

Deloitte, Ruimte in de stad door smart mobility, (2017)

<https://www.parkeer24.nl/nieuws/291116/slimme-mobiliteit-vraagt-om-slimmere-parkeernormen>

Deloitte (2017). Future Mobility, GREXpert, 43, p. 1-4.

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/real-estate/deloitte-nl-real-estate-grexpert-april-2017.pdf>

Jansen, B., Provincie Zuid-Holland, Parkeren en verstedelijking (2017)

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/verstedelijking/parkeren/>

Jansen, B., Grote invloed parkeernormen op betaalbaarheid woningen (2018)

<https://www.bpd.nl/actueel/blog/betaalbaarheid/grote-invloed-parkeernormen-op-betalbaarheid-woningen>

Financiële regelingen

Fietsersbond, Kosten leasefiets (2019)

<https://www.fietsersbond.nl/nieuws/kosten-leasefiets/>

MilieuCentraal, duurzaam vervoer versus elektrische auto (2019)

<https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/>

Nederland elektrisch: overzicht financiering (2019)

<https://nederlandelektrisch.nl/subsidies-financiering/subsidies-en-regelingen>

New Motion, International Council on Clean Transport, Elektrisch rijden versus benzinewagen (2018)

https://newmotion.com/nl_BE/elektrisch-rijden-vs-benzinewagen

RVO.nl, Financiële ondersteuning elektrisch rijden (2020)

<https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/financiële-ondersteuning>

Beleid

Agenda Stad green deal autodelen en City deal elektrische deelmobiliteit

<https://agendastad.nl/green-deal-autodelen-en-city-deal-tekenen-bij/>

Regerakkoord mobiliteit, Rijksoverheid

<https://www.rijksoverheid.nl/regering/regerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst/3.-nederland-wordt-duurzaam/3.2-mobiliteit>

Werken aan duurzame mobiliteit, ministerie I en W

<https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanuurzame-mobiliteit/2019/01/index>



provincie **HOLLAND**
ZUID

 green mobility
partner



Dit boekje is tot stand gekomen dankzij een financiële bijdrage van de provincie Zuid-Holland.

Met bijzondere dank aan:

De geïnterviewden: Barend Jansen (Provincie Zuid-Holland), Arthur Pronk (Haag Wonen), Ingrid Pierik (Wonion), Erwin Westra en Maarten Lindeboom (Staedion), Jurgen Klaassen (De Alliantie), Thijs Voncken (Woonlinie), Daan Peters (Mitros), Joris van Lokven en Tom van Grunsven (BrabantWonen), Marc Sluiter en Grietje Doevendans (Portaal), Veronique van Trirum (Eigen Haard), John Slegers (Area) Conrad Winkelmolen (VolkerWessels).

Foto's:

Area, Beeldbank www.autodelen.info, BrabantWonen, Helder en Duidelijk, Jos Thomaes, Marlou Boerbooms, MEES, Mitros, Portaal, Eigen Haard, Woonbedrijf, Wonion, Woonlinie.
fotograaf Pim Hendriksen

Illustraties:

De Alliantie, Eigen Haard, Klimaatakkoord, KNMI, Staedion, stichting Stimular, Wonion, New Motion.
Niet alle rechthebbenden konden worden achterhaald.
Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen.

Colofon

Dit boekje is gemaakt door Jos Thomaes, Green Mobility Partner in samenwerking met Marlou Boerbooms, energie-ambassadeur.

Vormgeving:

Provincie Zuid-Holland
Onderdelen mogen gekopieerd worden onder vermelding van Woningcorporaties en duurzame mobiliteit, Jos Thomaes.

Oplage 500

Jos Thomaes
j.thomaes@greenmobilitypartner.nl
00 31 6 18 66 34 31

Marlou Boerbooms
marlou@energieambassadeur.nl
00 31 6 51 22 54 42



