Woningcorporaties en duurzame mobiliteit

Voorbeelden uit de praktijk

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'.

In dit inspiratieboekje 'Woningcorporaties en duurzame mobiliteit' vind je voorbeelden van corporaties die duurzame mobiliteit in de praktijk brengen. In opdracht van de Provincie ZuidHolland maakten wij dit inspiratieboekje in 2019. Dankzij een bijdrage vanuit het Rijkswaterstaat (RWS) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben wij collega's vanuit de corporaties gesproken om het voorbeeld te actualiseren.

In de afgelopen drie jaar is er veel veranderd zoals blijkt uit de gesprekken. De huidige onzekerheid rondom energieprijzen, heeft ook invloed op duurzame mobiliteit. De brandstofprijzen zijn sterk gestegen. In 2019 was de Total Cost of Ownership van een elektrische auto, zowel voor privé als bedrijfsauto's al positief ten opzichte van brandstofauto. Dit voordeel is toegenomen, zeker voor corporaties met zonnepanelen op de bedrijfspanden. Een aantal trends willen we graag delen.

Gebiedsontwikkeling, parkeernorm omlaag
Corporaties investeren steeds minder in parkeervoorzieningen. De provincie ZuidHolland heeft een maximale parkeernorm van 0,7 plekken in de nieuwe omgevingsverordening opgenomen voor alle nieuwbouw. Een lage parkeernorm kan mogelijkheden creëren voor deelmobiliteit. Het merendeel van de huurders bezit geen auto. Zij maken gebruik van andere vormen van betaalbaar vervoer.

Werkwerk verkeer: vervoer van de toekomst
We zien een toename van het aantal elektrische bedrijfsauto's maar minder groot dat wij verwachten. De bakfiets als werkwerk vervoer heeft geen grote navolging gekregen. Corporaties stellen vaker bedrijfsfietsen en elektrische deelauto's beschikbaar. Er is meer keuze in elektrisch vervoer en de aanschafkosten zijn gedaald ten opzichte van 2019. En we zien de eerste corporaties die medewerkers laten rijden in microcars.

Woonwerkverkeer
Ik kies en reis bewust, het voorbeeld van Eigen Haard is inmiddels standaard onderdeel van de bedrijfsvoering en door meerdere corporaties opgepakt. Medewerkers waarderen de mobiliteitspas en de stimulans om naar het werk te fietsen. Geen vaste maandelijkse vergoeding meer, maar een werkgever die de reis faciliteert die wordt gemaakt, is steeds normaler. Steeds meer corporaties bevoordelen bij de reiskostenvergoeding woonwerk, fiets boven autokilometers. Leaseautos's komen in onze update niet meer voor, de corporaties lieten ons weten dat zij leaseauto's niet meer van deze tijd vinden.

De bewoners
Huurders hebben steeds meer fietsen en ook het aantal scooters en scootmobielen neemt toe. Corporaties investeren steeds meer in de stalling hiervan. De parkeernorm voor fietsen neemt toe terwijl de parkeernorm voor auto's afneemt. Deelmobiliteit zoals Uden duurzaam op weg, waarin ook huurders gebruik kunnen maken van bedrijfsauto's kent eveneens navolging. Het delen van bedrijfsauto's is economisch aantrekkelijk voor de corporatie als voor de huurders. De vraagstukken rondom laadpalen en laadinfrastructuur zijn nog niet opgelost. Corporaties worstelen met de eigen rol en de keuzes die zij kunnen maken.

We ontvingen vele nieuwe voorbeelden en dat heeft ons doen besluiten om naast dit boekje een reeks van bouwstenen te maken met de belangrijkste ontwikkelingen naar bovengenoemde thema's. Deze reeks bouwstenen publiceren wij via onze website en in de Groene Huisvesters Academie delen we de ervaring. Wij wensen jou lef en plezier om de mooie voorbeelden in de eigen praktijk te brengen. Wij horen graag hoe dat gaat en waar we kunnen helpen. Goed voorbeeld doet goed volgen!

Jos Thomaes, Green Mobility Partner en
Marlou Boerbooms, Energieambassadeur

November 2022

‘Duurzame mobiliteit kan ook ingezet worden om woningen van elektriciteit te voorzien. Dankzij de vehicletogrid technologie voorziet We drive Solar[1] in energieopslag via accu’s van 25 Hyundai IONIQ’s 5 in de Utrechtse wijk Cartesius. Dit aantal groeit naar 125 auto’s in 2023. De accu’s bufferen stroom voor de woningen. De energieopslagcapaciteit in de batterijen van elektrische auto’s vergemakkelijkt de inzet van niet altijd beschikbare zonne en windenergie.’

afbeel-
ding 2

Inhoudsopgave

Wat mooi! 7

Waarom? 9

Hoe? 11

Wat Praktijkvoorbeelden 15
- Haag Wonen, Tasmanstraat, Den Haag: Parkeren bij de buren
- 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 27
- Bazaltwonen, Zaltbommel: Naar een wagenpark met elektrische leaseauto’s
- Mitros, Utrecht: Bus van de toekomst
- BrabantWonen, Den Bosch: De elektrische servicefiets

Woonwerkverkeer 35
- Portaal, Amersfoort: Trappen naar de baas
- Eigen Haard, Amsterdam: Ik kies en reis bewust

De bewoner 39
- De Alliantie, Amsterdam: Bewoners Buiksloterham in duurzaam deelvervoer
- Area Wonen, Uden: Samen Duurzaam Op Weg
- Woonbedrijf, Eindhoven: de elektrische laadpaal voor huurders

Andere voorbeelden 45

Meer weten? 47

Colofon 49

[1] https://www.wedrivesolar.nl/actueel/wereldprimeurinutrechteersteinzetvanioniq-5voorzienvanvehicletogridv2gtechnologiedoorhyundaienwedrivesolar.

Wat mooi!

Beste lezer,

Wat een mooi initiatief om woningcorporaties en duurzame mobiliteit bij elkaar te brengen door middel van dit boekje. Leuk om alle verschillende praktijkvoorbeelden te lezen en hierdoor geïnspireerd te raken.

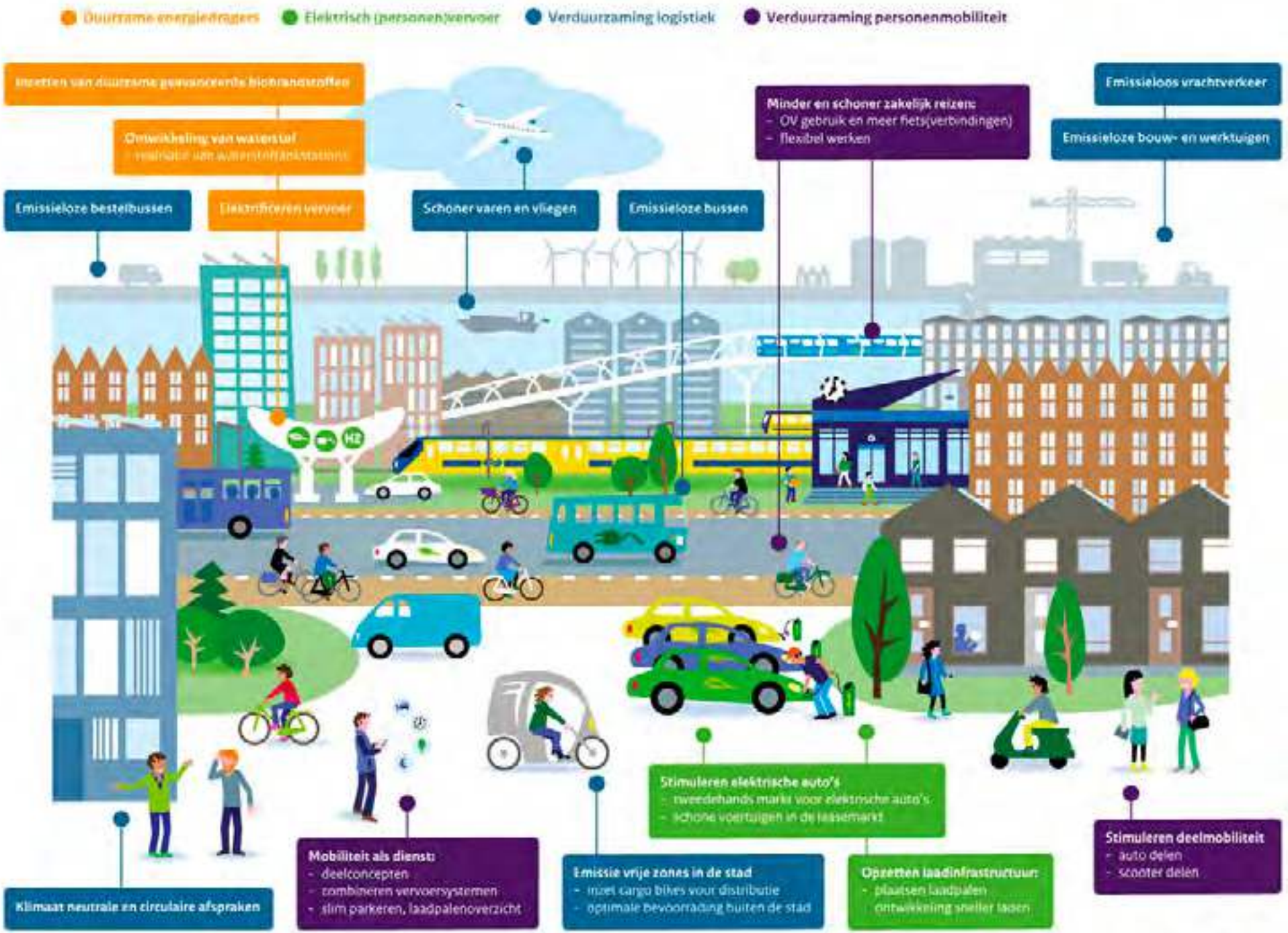
Op het gebied van duurzame mobiliteit houd ik mij bij de Rijksoverheid bezig met onderwerp autodelen. Deelauto's dragen bij aan meerdere beleidsdoelen op het gebied van duurzaam vervoer zoals CO2reductie en versnelling van de elektrificatie van het wagenpark. De afgelopen jaren zien we een behoorlijke groei van (elektrisch) autodelen en andere vormen van deelmobiliteit.

Deze ontwikkelingen sluiten goed aan bij de afspraken die in het Klimaatakkoord zijn gemaakt over stimulering van (elektrisch) autodelen. De overstap van (tweede) autobezit naar autodelen zorgt bovendien voor bewust reisgedrag (vaak wat minder autoritten en meer OV en fietsgebruik).

Het gebruik van deelauto's levert een positieve bijdrage aan de woningbouwopgave in stedelijk gebied doordat er minder parkeerplaatsen nodig zijn en de ruimte voor leefbaarheid, groen en woningen toeneemt. In nieuwbouwprojecten maken gemeenten en projectontwikkelaars steeds vaker afspraken over lagere parkeernormen in combinatie met het aanbod van deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit. Hier hebben we ervaring mee opgedaan in de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Het actief aanbieden van autodelen draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelen én aan de rijksdoelen die het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft rondom de woningbouwopgave.

Binnen het Rijk werken we als ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken op het gebied van deelmobiliteit en andere vormen van duurzame mobiliteit. Het zou fantastisch zijn als deze uitgave u als woningcorporaties inspireert ook (verder) samen te gaan werken aan duurzame mobiliteit met gemeenten, collega's en uw huurders

Veel leesplezier,
Wiebe Janssen, Beleidsmedewerker, Infrastructuur en Waterstaat


Duurzame energiedragers
Elektrisch (personen)vervoer
Verduurzaming logistiek
Verduurzaming personenmobiliteit
Inzetten van duurzame gewaarceerde biobrandstoffen
Ontwikkeling van waterstof
- realisatie van waterstoftankstations
Emissieloze bestelbussen
Elektrificeren vervoer
Schoner varen en vliegen
Emissieloze bussen
Minder en schoner zakelijk reizen:
- OV gebruik en meer fiets(verbindingen)
- flexibel werken
Emissieloos vrachtverkeer
Emissieloze bouw- en werktuigen
Klimaat neutrale en circulaire afspraken
Mobiliteit als dienst:
- deelconcepten
- combineren vervoersystemen
- slim parkeren, laadpalenoverzicht
Emissie vrije zones in de stad
- inzet cargo bikes voor distributie
- optimale bevoorrading buiten de stad
Stimuleren elektrische auto's
- tweedehands markt voor elektrische auto's
- schone voertuigen in de leasemarkt
Opzetten laadinfrastructuur:
- plaatsen laadpalen
- ontwikkeling sneller laden
Stimuleren deelmobiliteit
- auto delen
- scooter delen
MOBILITEIT

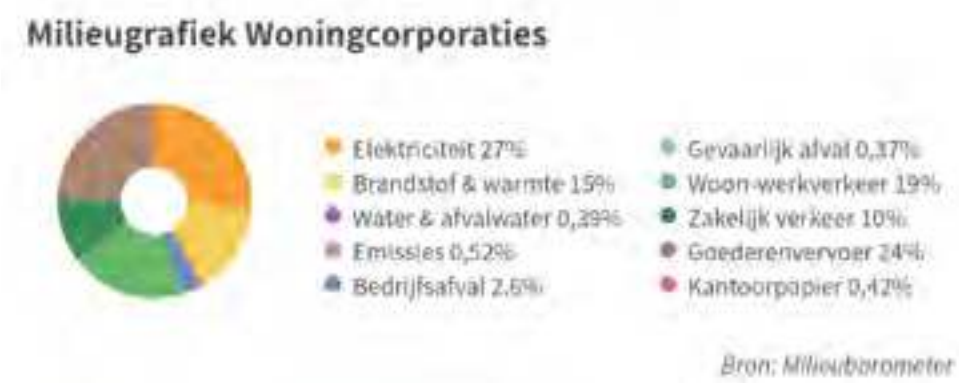
Waarom?

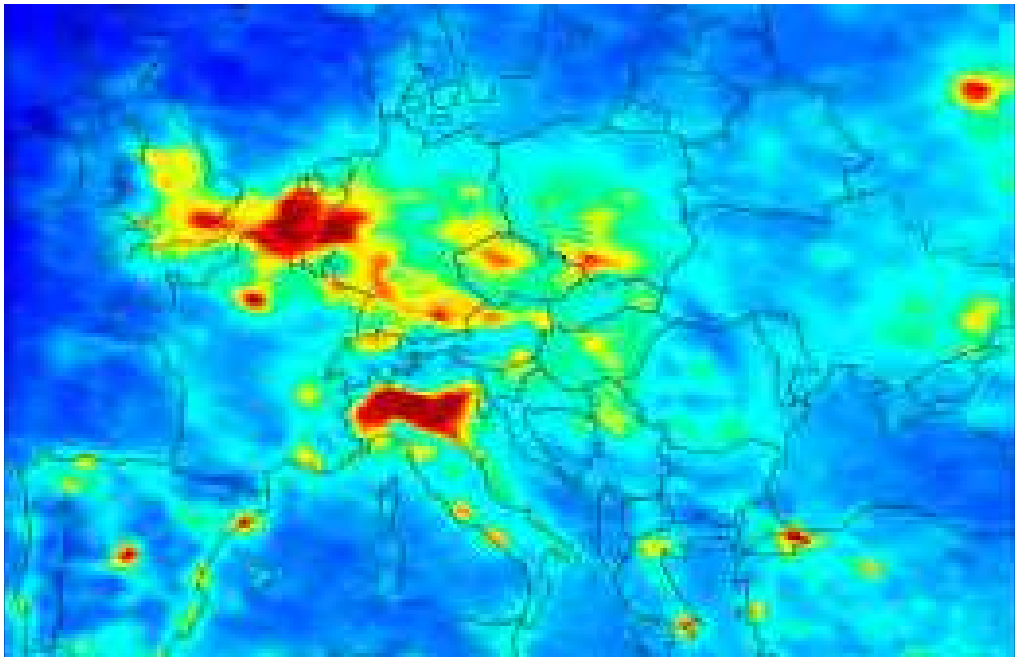
Een verlaging van de parkeernorm en de overgang naar duurzame deelmobiliteit biedt kansen om meer betaalbare woningen te realiseren in onze steden, stadjes en dorpen. Naast betaalbaar wonen biedt het kansen om gezonder en langer te leven dankzij een betere luchtkwaliteit. Het KNMI[2] meet voortdurend de luchtkwaliteit. Nederland heeft de slechtste luchtkwaliteit[3] 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 Gezondheidsraad[4] 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 maar meer beweging[5] door fietsen en lopen draagt hieraan bij. 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.

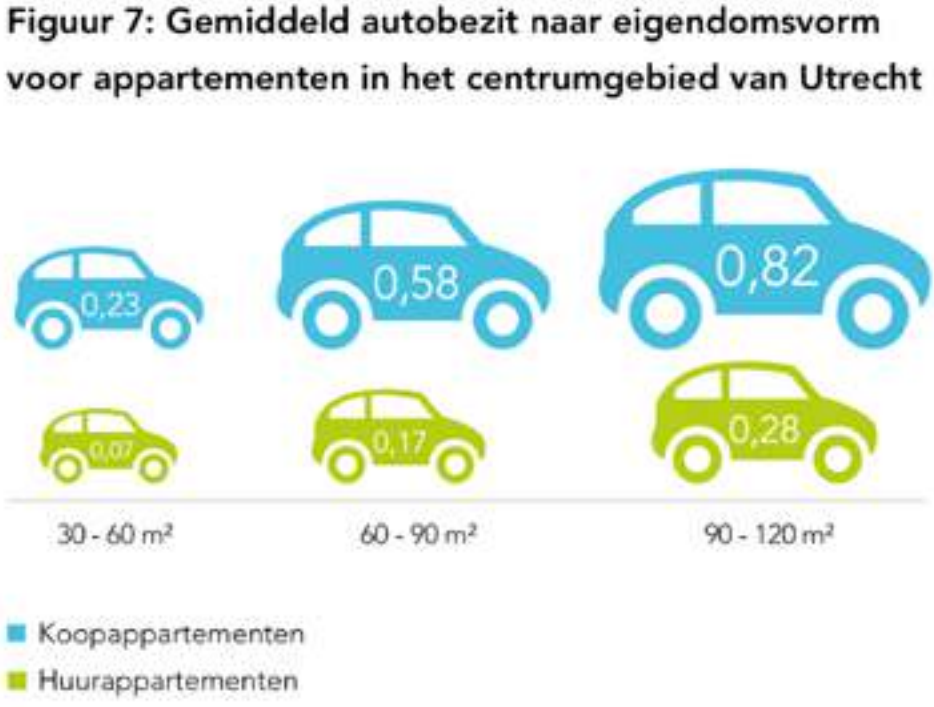
Om de opwarming van de aarde te beperken, zijn er afspraken gemaakt in het Klimaatakkoord om de CO2 uitstoot terug te dringen. Woningcorporaties dragen hieraan bij door verduurzaming van het vastgoed. Het Klimaatakkoord zet ook in op mobiliteit[6] met afspraken onder het motto 'Schoner, slimmer en anders'. De helft van het aantal autokilometers is werk gerelateerd. De overheid[7] stimuleert om minder autokilometers en de overstap naar duurzame mobiliteit financieel aantrekkelijk te maken. Ook corporaties kunnen gebruikmaken van de stimuleringsregelingen voor de eigen bedrijfsvoering en woonwerkverkeer. Zij kunnen huurders helpen overstappen naar duurzame mobiliteit. Om voor 2050 aan de EUdoelstellingen te voldoen, is voor het wegvervoer een CO2afname van maar liefst 95 procent noodzakelijk. Vervoer in Nederland is op dit moment goed voor ongeveer 32% van het totale olieverbruik en verantwoordelijk voor circa 20% van de CO2uitstoot.

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, scooters 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/satellietbrengtluchtvervuilinginkaart
[4] ttps://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/01/23/gezondheidswinstdoorschonereluc
[5] https://www.loketgezondleven.nl/gezondheidsthema/sportenbewegen
[6] https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit
[7] https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanduurzamemobiliteit/2019/01/index







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 autobezit[8] 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. In figuur 2 is het beeld van Nederland te zien. Meer dan de helft van de eenpersoonshuishoudens bezit geen auto. Van de mensen met een laag inkomen heeft twee van de drie geen auto.

Stimular berekent jaarlijks de gemiddelde CO2footprint en milieuimpact van de eigen bedrijfsvoering van woningcorporaties. Veertien woningcorporaties doen mee aan deze benchmark, zodat ze zich kunnen vergelijken met het branchegemiddelde. In 2021 werd meer dan de helft van de milieuimpact veroorzaakt door vervoer (*zie cirkelgrafiek Milieubarometer*) [9]. Dit aandeel is de afgelopen jaren flink gedaald als gevolg van thuiswerken, maar ook slimmer en schoner vervoer. De corporaties willen dit niveau vasthouden en scherpen hun mobiliteitsbeleid voor woonwerkverkeer, zakelijk verkeer en onderhoudsdiensten verder aan.

[8] https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpdparkeernormen.pdf
[9] https://www.stimular.nl/samenmetstimular/bedrijvenorganisaties/benchmarkwoningcorporaties/

Hoe?

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, scooters 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 niet realiseren van parkeervoorzieningen wordt ingezet voor betaalbare woningen. Tegelijkertijd is er meer ruimte nodig voor het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen. Het flexibel kunnen ombouwen van parkeergarage naar woningen is een inspirerend voorbeeld.

Steeds meer corporaties stappen over op elektrische auto's. We zien steeds vaker medewerkers die de wijken ingaan zoals woninginspecteurs en wijkbeheerders op de fiets of in (kleine) elektrische auto's rijden.

In het woonwerk verkeer is met de fiets naar het werk een mooi voorbeeld van duurzame mobiliteit. De corporaties die dit stimuleren, zetten de eigen caoafspraken en cafetariamogelijkheden. Voor het leasen van fietsen geldt 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. Toch zijn veel huurders nog niet bekend met de mogelijkheden van autodelen of hebben dit nog nooit geprobeerd. De corporatie speelt hierin een rol door huurders te stimuleren gebruik te maken van mobiliteitsoplossingen. Of toestemming te geven voor een laadpaal aan huis als zelf aangebrachte voorziening. Hoe je dat regelt, vind je in de praktijkvoorbeelden.

115

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

Parkeernorm: van norm naar nodig

Uit onderzoek[10] 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.
Veel gemeenten kiezen ervoor om de hoogste cijfers van het CROW te gebruiken als leidraad voor het vaststellen van parkeernormeringen. Normering op basis van het lokale autobezit ter plekke van woningbouw is een methode die verrassend genoeg minder vaak wordt toegepast. Bij vrijwel alle gemeenten zijn de verschillen tussen het gemiddelde autobezit en parkeernormen aanzienlijk. Steeds meer gemeenten geven het goede voorbeeld door af te stemmen op het lokale autobezit, het aandeel fietsritten en de aanwezigheid van HOV. Het is geen wondermiddel, maar het helpt de woningbouw wel om parkeernormeringen vraaggerichter of zelfs aanbod gestuurd op te stellen. Het zal de betaalbaarheid en haalbaarheid van binnenstedelijke gebiedstransformaties en nieuwe sociale woningbouw zeker ten goede komen.

Meer maatwerk

Barend Jansen[11], beleidsmedewerker bij de provincie ZuidHolland, reageert op het onderzoek van Bouwfonds Property Development, BPD naar parkeernormen die de gemeenten van de G4 en G40 hanteren. Jansen deed eerder onderzoek [12] naar de invloed van de bouw van parkeergarages op de kosten voor stedelijke transformatie projecten. De conclusies in het BPDonderzoek zijn belangrijk: de parkeereis van gemeenten gaat ten koste van de betaalbaarheid van woningen omdat parkeerplaatsen veel geld kosten.
‘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 deelbakfiets, een elektrische microcar zoals de Carver S+ of een deelauto helemaal niet zo’n vreemd idee meer. In het kader van de Citydeal elektrische deelmobiliteit is dat nu al in 18 projecten in uiteenlopende gemeenten succesvol toegepast.’

[10] https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpdparkeernormen.pdf
[11] https://www.bpd.nl/actueel/onderzoeken/invloedparkeernormenopbetaalbaarwonen
[12] https://www.zuidholland.nl/onderwerpen/ruimte/wonen/parkeren/

Leefbare buurten

Volgens Jansen leggen gemeenten relatief hoge parkeernormen op uit vrees dat bewoners elders gaan parkeren met overlast in de omgeving tot gevolg. In de steden is dit steeds minder een probleem doordat de gebieden met gereguleerd parkeren worden uitgebreid. Zo voorkomt een gemeente een ‘waterbedeffect’ in gebieden waar het parkeren nog gratis is. De (parkeer)leegstand neemt toe, zeker in stedelijke omgevingen met goed openbaar vervoer in de buurt en voorzieningen in de nabijheid, aldus Jansen. ‘Minder parkeerplekken is goed voor de leefbaarheid en gezonde lucht 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 financiers 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 provincie ZuidHolland heeft om die reden een maximale parkeernorm van 0,7 plekken voor bewoners en bezoekers in de nieuwe omgevingsverordening opgenomen voor alle nieuwbouw in HOVrail invloeds gebieden en voor alle nieuwe sociale woningbouw.’

De bewoner betaalt de rekening

‘Zoals in het BPDonderzoek 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.’

Deze norm verdient navolging in gebiedsontwikkeling van sociale woningbouw buiten ZuidHolland. Een goede stap in die richting is gemeenten te wijzen op het werkelijke autobezit per buurt en woning en eigendomstype. Deze gegevens zijn bekend en door Provincie ZuidHolland en GoudappelCoffeng gezamenlijk ontsloten via www.passendeparkeernorm.nl voor heel Nederland.

Barend Jansen is beleidsmedewerker Ruimte bij de Provincie ZuidHolland. 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.

‘Parkeren in de garage bij de buren 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.’

Wat

Gebiedsontwikkeling

Haag Wonen, Tasmanstraat, den Haag: Parkeren bij de buren
Contactpersoon Haag Wonen: Arthur Pronk, a.pronk@haagwonen.nl

Ruimte voor wonen en ontmoeting

Haag Wonen kocht in 2005 grond aan de Tasmanstraat in het Zeeheldenkwartier van Den Haag. Op de aangekochte grond was een school 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, ‘De Zeeheldentuin’. Haag Wonen gelooft dat een mooie stad, een stad is voor iedereen, waarin iedereen mee kan doen. En dat lekker wonen meer is dan alleen een goede woning. Een fijne buurt waarin iedereen mee kan doen en mensen elkaar ontmoeten, maakt je leven een stuk mooier! Daarom besloot Haag Wonen het aantal woningen terug te brengen naar 24 sociale huurappartementen en de buurt te ruimte te bieden voor hun gewenste ‘Zeeheldentuin’. Nieuwbouwproject Tasmanhof werd in 2014 opgeleverd.

Gemeente gaat mee in parkeernorm van nul

De gemeente Den Haag eiste eerst 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. Ook maakte die eis het onmogelijk om ‘De Zeeheldentuin’ te realiseren. 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 buren

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 vier bewoners een abonnement in de 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, scooters en fietsen. De parkeernorm voor het stallen van fietsen stijgt nog steeds. Haag Wonen heeft de norm verhoogd van 1,5 naar 3 fietsen per woning bij een nieuw te bouwen complex woningen. Huurders bezitten steeds meer fietsen. Ook het aantal bewoners met scooter of een scootmobiel neemt toe. Dit is een landelijk beeld. Haag Wonen investeert bij nieuwbouw daarom in brandveilige plaatsen waar scootmobielen, scooters en ebikes opgeladen kunnen worden.

De Kroon

Uit onderzoek[13] blijkt dat het vrijwel onmogelijk is nietcommerciële 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 (WOZwaarde 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.

[13] https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpdparkeernormen.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’.

Wat

Gebiedsontwikkeling

Wonion, Heuvelstraat, Silvolde: Wonen in het groen

Contactpersoon Wonion, Jorrit Herrera Farfán, j.herrerafarfan@wonion.nl

Circulair bouwen

Aan de Heuvelstraat in Silvolde heeft Wonion een herontwikkeling van een wijkje met sociale huurwoningen gerealiseerd. Barend Wassink, Manager Vastgoed bij Wonion: ‘De bewoners zijn vanaf het begin bij de plannen betrokken en ook de gemeente en andere partijen zitten aan tafel. Wonion vindt het belangrijk om bij herontwikkeling van haar vastgoed te kijken naar toekomstbestendig bouwen. Dat betekent dat we, naast betaalbaarheid, aandacht hebben voor duurzaamheid en leefbaarheid. In de Heuvelstraat komen al deze aspecten samen. Van circulair bouwen tot klimaatadaptief en van het sluiten van de waterkringloop tot een elektraverbruik van nulopdemeter. Duurzame mobiliteit hoort daar vanzelfsprekend bij.’

Van parkeerstraat naar parkstraat

Het oorspronkelijke wijkje is ruim opgezet met een brede doorgaande weg met langsparkeren. De woningen hadden voortuintjes en zeer ruime achtertuinen. In de loop der jaren waren de tuinen en het openbaar groen steeds meer versteend en verwaarloosd. In de nieuwe inrichting van het gebied staan auto’s niet langer in de straat. Maar komen er parkeervakken langs de kopgevels van de bouwblokjes. Hierdoor komt er ruimte vrij voor meer groen wat het straatbeeld verbeterd, gaat wateroverlast en hittestress tegen en draagt bij aan biodiversiteit.

Groen, comfortabel en levensloopbestendig

Een gedeelte van de huidige bewoners keert terug in de nieuwe woningen. Ook komen er nieuwe bewoners in de straat. Samen mogen de terugkerende en de nieuwe bewoners meebeslissen over de inrichting van het groen in de buurt. Het groen zal ook door de bewoners samen worden onderhouden. Dit zorgt voor een groter gevoel van eigenaarschap voor de bewoners en draag ook bij aan de sociale cohesie. Veel bewoners 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.

figuur 13 Ruimtelijke verdeling aantal hectare openbare ruimte dat (conservatief) tot 2040 vergroend kan worden op parkeerruimte die vrijvalt door smart mobility. Kaart op COROP-niveau, staafdiagram op gemeenteniveau.

Figuur 2: Ruimtewinst in hectares door smart mobility tot 2040 (uitleg over keus diameter)

6,9 miljoen parkeerplaatsen zullen verdwijnen

Ruimte is schaars in Nederland. Deloitte[14] 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.

Anno 2022 zijn er 8,9 miljoen [15] auto's zijn op een bevolking van 17 miljoen Nederlanders. Voor deze auto's zijn nu 14,4 miljoen parkeerplaatsen beschikbaar, zie figuur 1. De gemiddelde auto staat 23 uur per etmaal stil. In figuur 1 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.

[14] https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/deloitteanalytics/deloittenlsots2017smartmobility.pdf
[15] https://www.cbs.nl/nlnl/visualisaties/verkeerenvervoer/vervoermiddeleneninfrastructuur/personenautos

Staedion Esperantoplein[16]

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.

[16] https://energiekwartier.nl/hartvanenergiekwartierkrijgtvorm

‘Ruimte voor deelauto’s past in ontwikkeling naar deeleconomie. Daardoor zijn er minder auto’s en parkeerplekken nodig en komt er meer ruimte beschikbaar voor het bouwen van woningen. Deze ontwikkeling maakt het mogelijk om (meer) nieuwe woningen toe te voegen, waaronder sociale huurwoningen. Bovendien verbetert de stedelijke kwaliteit.’

Wat

Gebiedsontwikkeling

Staedion, Energiekwartier Den Haag: Wonen in de stad

Contactpersonen Staedion: Erwin Westra, erwin.westra@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 CO2neutraal 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 Energiekwartier is zeer goed bereikbaar met OV. Op initiatief van de provincie ZuidHolland 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. In september 2021 werden daar nog eens 38 appartementen aan toegevoegd, dit keer zonder 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 is ontwikkeld. 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 van nieuwe woningen is immers niet kostendekkend.

Abonnementen op elektrische deelauto’s

Heijmans heeft al ruim 300 woningen opgeleverd in het Energiekwartier. Tot 2025 ontwikkelt en verkoopt Heijmans naar verwachting nog ongeveer 100 appartementen en eengezinswoningen. De eengezinswoningen krijgen allemaal één parkeerplaats op een afgesloten binnenterrein. De bewoners van de koopappartementen krijgen geen parkeerplaats. Alle bewoners kunnen gebruikmaken van een elektrische deelauto’s van WeDriveSolar. Heijmans is voor dit project een samenwerking aangegaan. Deze deelauto’s komen op straat op speciaal daarvoor aangewezen parkeerplaatsen. Ook huurders van Staedion kunnen hiervan gebruik maken als ze een abonnement afsluiten.

Verwacht effect pilot Molenwijk [17]

- 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 Greenwheelsauto wordt gebruikt door gemiddeld 24 gebruikers. Acht daarvan verkopen de auto en drie besluiten geen auto aan te schaffen. Een Greenwheelsauto bespaart 11 auto's. Dat levert 120 m2 ruimte op en maakt 12 parkeerplaatsen overbodig (Oldenburger et al., 2019)
- Mobilityasaservicegebruikers 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)

[17]Deze 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.

Verleidende buurtaanpak

De rol van De Alliantie is het prikkelen van bewoners voor nieuwe mobiliteit. Bestaande mobiliteitsinitiatieven worden uitgedaagd mee te denken en doen. 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.

‘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. Het ombouwen van een parkeergarage naar wonen is tijdrovend. Door samen op te trekken met bewoners kunnen we het draagvlak hiervoor vergroten.’

Wat

Gebiedsontwikkeling

De Alliantie, Molenwijk, Amsterdam: Van ruimte voor de auto naar wonen
Contactpersoon De Alliantie: Jurgen Klaassen jklaassen@dealliantie.nl

Nieuw Molenwijk in ontwikkeling

De Molenwijk in AmsterdamNoord 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 aantrekkelijkere 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 AmsterdamNoord 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 bedshow’. Maar feitelijk hebben steeds meer huurders geen auto. Mobiliteit toegankelijk maken voor iedereen geeft 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 lopende initiatieven in beeld. De Alliantie helpt bij het vormgeven van spelregels voor een challenge.

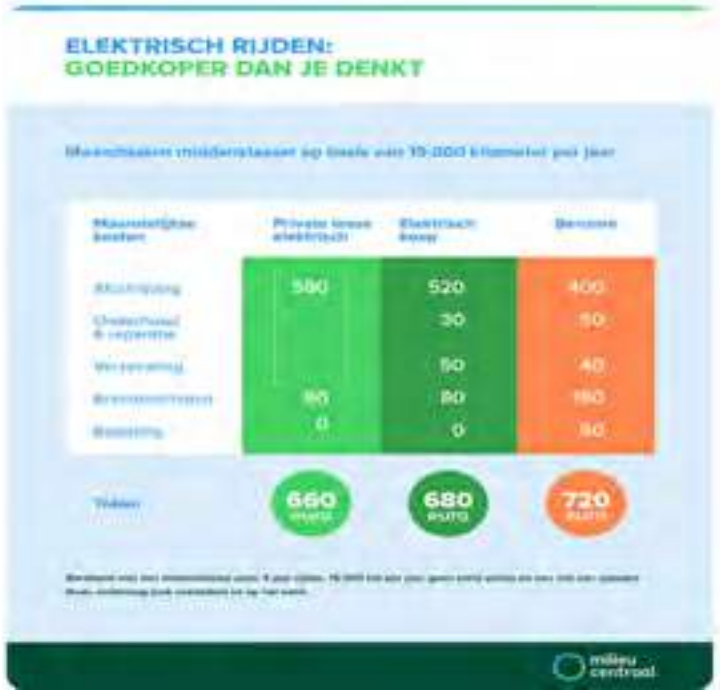
Creatieve broedplaats

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 CO2reductie, 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 ‘TriVaGoachtig’ 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.

newmotion



Elektrische rijden: Goedkoper dan je denkt[18]

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. Tegenwoordig is het private leasen van een Elektrische auto een goed idee. Los van het feit dat de aanschafprijs hoger is bij een elektrische auto, 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.
De bovenstaande grafiek toont het verschil tussen de elektrische auto in private lease, de elektrische auto koop en benzineauto koop, bron Milieu Centraal[19].

[18] https://www.milieucentraal.nl/duurzaamvervoer/elektrischeauto/watkosteenelektrischeauto/
[19] https://www.milieucentraal.nl/duurzaamvervoer/elektrischeauto/

Stimulering van elektrisch vervoer ten opzichte van brandstofauto's[20]

De accijns op benzine/diesel

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

MIA en Vamil[21]

De Milieuinvesteringsaftrek (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.

BPMvrijstelling[22]

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

MRBvrijstelling[23]

Auto's zonder CO2uitstoot zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB).

Bijtellingsvoordeel[24]

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 2022 is de bijtelling 16% over de aanschafwaarde van een volledig elektrische auto.

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.

[20] https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrischrijden/financieleondersteuning
[21] https://www.rvo.nl/subsidiesfinanciering/miavamil/ondernemers/mobiliteit
[22] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingenopautoenmotor/aanschafbelasting
[23] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingenopautoenmotor/motorrijtuigenbelastingautomrb
[24] https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/winst/inkomstenbelasting/veranderingenactueeljaar/bijtelling privegebruikauto2022

‘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’.

Wat

Bedrijfvoering

Bazalt Wonen, Zaltbommel: Naar een wagenpark met elektrische auto’s
Contactpersoon Bazalt Wonen: Gerrit Breeman, g.breeman@bazaltwonen.nl

Uitgestrekt Rivierenland

Bazalt Wonen is een corporatie in de Bommelerwaard en het Land van Heusden en Altena ontstaan uit de fusie tussen Woonlinie en Woonservice Meander in 2020. De ruim 6000 woningen en zo’n 300 andere (verhuur)eenheden staan in 17 kernen, verdeeld over de gemeenten Zaltbommel en Altena. Daarnaast biedt Bazalt Wonen volkshuisvestelijke ondersteuning op Bonaire, Saba en SintEustatius 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 gebruikmaken van een elektrische auto. Bij de kantoren zijn voldoende laadpalen en medewerkers kunnen ook thuis laden. Daarnaast zet Bazalt Wonen in op het activeren van medewerkers om te fietsen. Er zijn bij Bazalt Wonen elektrische fietsen beschikbaar. Ook is thuiswerken bij Bazalt Wonen mogelijk.

Bijdragen aan duurzaamheid inspireert

Gerrit Breeman, bestuurder licht toe: ‘Wij zijn samen gericht op een duurzame bedrijfsvoering. Na de fusie zijn we op zoek gegaan naar passende huisvesting. We onderzoeken de mogelijkheden voor een biobased flexkantoor. Het dak van het kantoor ligt vol met zonnepanelen om de auto’s overdag vooral als de zon schijnt, op te laden. Dat geeft veel positieve energie.’

‘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.’

Wat

Bedrijfvoering

Mitros, Utrecht: Bus van de toekomst

Contactpersoon Mitros: Helen Bloemendaal, hbloemendaal@mitros.nl

Jarenlange ervaring bij Mitros

Vanaf januari 2023 draagt Mitros, na een fusie met Viveste, de naam Woonin. In de afgelopen jaren is het wagenpark van de woningcorporatie Mitros deels al omgezet naar elektrische bussen voor de vaklieden. Het was de voormalig manager I&A en facility van Mitros die Klein Slim Groepje van vijf mensen formeerde 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 ketenpartners te betrekken om het proces van klachten-onderhoud bij de huurder aan huis te optimaliseren. De werkgroep bestond uit Mastermate voor de bevoorrading van de bus, Athlon, de leasemaatschappij voor de keuze van elektrische bus en Mitros.

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. Het aanbod elektrisch bussen was enkele jaren geleden nog beperkt. De afmetingen van de bus was 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. Eén van de vakmannen is daardoor op een ander werkgebied ingedeeld, omdat hij anders de werkdag niet kon voltooien zonder bij te laden.

Begin 2020 zijn er toch weer dieselbussen geleased terwijl ondertussen verder werd gezocht naar een geschikte elektrische bus. Die is gevonden in de Toyota Pro Ace, waarvan er sinds begin 2022 vier bussen van rondrijden. En zijn er nog drie besteld voor dit jaar, en zes voor 2023. In deze type bus zit een flinke laadruimte en genoeg actieradius. Jaarlijks rijdt de vakman ± 12.500 km met de bus.

Thuisvester

‘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. Elektrisch 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

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 uitvoerder vóór de rit ervoor zorgt dat de benodigde materialen worden meegenomen. Bij een hoge FTRscore hoeft de uitvoerder geen extra rit te maken en kan de klus ineens worden afgerond. 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.
Er is besloten dat de vakmensen na het werk de bus nabij huis parkeren. Helen is ook 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. Misschien ook wel leuk om te melden dat naast de bussen voor de vaklieden, ook onze pool inmiddels al uit tien elektrische Renault Twingo’s bestaat.’

Brabant Wonen
Brabant Wonen
www.brabantwonen.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.’

Wat

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. 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 om 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. Binnen Brabant-Wonen heb ik een collega die nu ook met een bakfiets service aan huis levert. Ook heb ik al wat collega’s die interesse tonen van andere corporaties ontvangen.’

Wervingstekst bij de start van het Fietsenactieplan Portaal

Duurzaam leven, CO2uitstoot 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 gezoek 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 vorige jaren bij elkaar optellen en inzetten voor de aankoop van een fiets. Een unieke kans!
Stel je hebt nog € 200, over uit een vorig jaar en je volledige budget van dit jaar, dan is de rekensom als volgt:

Budget vorig jaar	200
Budget dit jaar	420
Totale budget	620
Kosten fiets*	1500
Jouw eigen bijdrage	880

**We zijn voor het gemak maar even uitgegaan van de aanschaf van een ebike.*

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’.

Wat

Woonwerkverkeer

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 woonwerk 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.

Vergoeding van de fietskilometers helpt

Medewerkers leggen hun woonwerk 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. In overleg met ForenZo wordt de app gebruikersvriendelijker gemaakt. Via Mobility analyst 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 fietsactiviteiten[25] 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’.

[25] https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsennaarhetwerk/waaromfietsen/

Werkgevers mogen helpen bij aanschaf van een fiets[26]

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 vakantieuren. 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 privégebruik. 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 woonwerkverkeer ontvangt, ook als je fietst dan is dit nog gunstiger. Deze kilometervergoeding is onbelast.

[26] fietsersbond.nl/nieuws/kostenleasefiets/

‘Ik kies en reis bewust is een mooie manier om mobiliteit samen met collega’s te vergroenen. Ons advies aan andere 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 elektrisch’.

Wat

Woonwerk en zakelijk verkeer

Eigen Haard, Amsterdam: Ik kies en reis bewust

Contactpersonen Eigen Haard, Annelies Burger en Patricia Overberg
a.burger@eigenhaard.nl, p.overberg@eigenhaard.nl

Flexibele mobiliteitsoplossingen

Duurzamer, duidelijker, eenvoudiger en met meer keuzevrijheid voor de collega’s. Dat is de basis voor het mobiliteitsbeleid van Eigen Haard. Samen met Syndesmo is een aantal jaren geleden het thema mobiliteit opgepakt. De 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.

De mobiliteitspas maakt reizen simpel

In de vorm van een pilot is met een groep medewerkers ervaring opgedaan met de mobiliteitspas van Reisbalans. Na de pilot hebben we in 2020 de definitieve stap gezet naar de mobiliteitspas voor alle medewerkers. Deze pas maakt verschillende vormen van vervoer mogelijk en biedt ook een platform om kilometers te declareren. Geen vaste maandelijkse vergoeding meer, maar als werkgever de reis faciliteren die wordt gemaakt. Reizen per trein, bus, tram, metro, OVfiets en gebruik van een fietsenstalling kunnen 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.

Stimuleren van de fiets

Eigen Haard heeft een pilot gedaan met elektrische fietsen. ‘Naast de elektrische poolfietsen die we al hadden voor zakelijke ritten, konden medewerkers tijdelijk een elektrische fiets gebruiken voor woonwerkverkeer om ook hiermee ervaring op te doen. We hebben vervolgens een regeling afgesproken met een fietsleverancier. Via het portaal van de leverancier kunnen medewerkers met korting zelf een fiets aanschaffen’, aldus Annelies Burger.

Elektrische bussen voor medewerkers

We hebben samen met een klankbordgroep van medewerkers en Syndesmo gekeken naar de autoregeling én het objectiveren van de criteria voor het in aanmerking komen voor een functionele leaseauto of bus. We kiezen nadrukkelijk voor elektrische auto’s en bussen, tenzij dit vanwege externe factoren (zoals beperkingen in de oplaadcapaciteit en levertijden) nog niet mogelijk is. In dat geval kiezen we voor een zo schoon mogelijk passend alternatief.

De meest duurzame reis is de reis die niet wordt gemaakt

Eigen Haard zet in op verkorten, veranderen en verschonen van de 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 de manier van reizen. Kan deze autorit ook met fiets of het OV? Of kan ik met iemand samen reizen? Verschonen gaat over schonere autokilometers. Binnen onze regelingen wil Eigen Haard het voor medewerkers aantrekkelijk maken om te verkorten, te veranderen en/of te verschonen.

Laden bij bedrijf of aan huis is veruit het minst kostbaar[27]

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 40 en 83 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 ondanks de hoge KWh prijs het laagst. Het voordeel is het grootst als op de woning/bedrijf zonnepanelen worden geplaatst en wanneer zoveel mogelijk op de 'piekzonuren' wordt geladen, ook vanwege de relatief lage teruglevertarieven bij veel energiebedrijven.

- De kosten van een eenvoudige enkele laadpaal van 3,7 kW kost in aanschaf € 499,00 (prijspeil 2022).
- Een zwaardere laadpaal met meer mogelijkheden kost € 1099,00 (prijspeil 2022).
- De installatiekosten hangen af van de locatie van de laadpaal en de huidige stroomvoorziening.
- Het tarief per kWh hangt af van de energieleverancier.
- Stel je je laadpaal beschikbaar voor derden dan mag je zelf je tarief bepalen.

[27] https://shellrecharge.com/nlnl/onderweqladen/tarieven

‘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.’

Wat

De bewoner

De Alliantie, Amsterdam: Bewoners Buiksloterham in duurzaam deelvervoer
Contactpersoon De Alliantie: Jurgen Klaassen jklaassen@dealliantie.nl

Circulair Buiksloterham[28]

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 Hely[29] 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 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 ebike 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 appgroepje 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 AmsterdamNoord 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 Amsterdam[30] zet in het gebied in op sociale samenhang, minder auto’s, meer groen en meer woningen.

[28] http://groenehuisvesters.nl/2019/06/
[29] https://www.hely.com/amsterdam/?lng=en
[30] https://www.nul20.nl/aanpassingenplannenbuiksloterhammeerwoningenmeergroenminderautos

De coöperatie Samen 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 deelautoconcept zetten we een stap op weg naar een duurzamer Uden.

Deelnemende bedrijven worden lid en hebben geen een 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, allweather 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 kiest zelf het abonnement dat bij u behoefte past. www.udenduurzaamopweg.nl

‘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 winwin 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’.

Wat

De bewoner

Area Wonen, Uden: Duurzaam Op Weg
Contactpersoon Area, John Sleegers, jsleegers@areawonen.nl

Elektrische deelauto’s tegen lage kosten

In Uden is een heel mooi initiatief ontstaan. De gemeente Maashorst, Area Wonen en Integrale Bedrijven Noordoost-Brabant (IBN) namen het initiatief tot de coöperatie ‘Uden Duurzaam op Weg’ . 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 Wonen en IBN en is inmiddels flink gegroeid. Door met meerdere bedrijven samen te werken, zijn er veel standplaatsen waar leden een elektrische deelauto kunnen ophalen. Naast Uden, kunnen leden nu ook gebruik maken van deelauto’s in de gemeente Bergen (L), Geleen, Gennep, Horst aan de Maas, Mechelen, Mook en Middelaar, Peel en Maas, Reuver, Sittard, Valkenburg, Veghel, Venlo, Venray, Zoetermeer. Het werken via de coöperatie stemt tot volle tevredenheid. Bedrijven sluiten zich aan als lid van de coöperatie. Vooral zzp-ers hebben niet langer een eigen bedrijfsauto nodig. Particulieren kunnen gebruik van een deelauto buiten kantooruren. Zij waarderen de mogelijkheden en ook huurders zijn hierover tevreden. Meerdere woningcorporaties volgden het voorbeeld van Area Wonen.

Laaghangend fruit verzilveren

John Sleegers, teamcoach bedrijfsbureau is enthousiast: ‘Vanuit bedrijfsvoering bezien is deze oplossing echt voordelig. **De bedrijfskosten van het wagenpark voor Area Wonen 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 Wonen heeft zes van de 19 deelauto’s 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 starten regelmatig campagnes gericht op particulieren om automobilisten te laten kennismaken met elektrisch rijden. In Uden heeft het initiatief veel aandacht gekregen en zelfs uit handen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Autodeel 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.

‘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?’

Wat

De bewoner

Woonbedrijf, Eindhoven: de elektrische laadpaal voor huurders
Contactpersoon Woonbedrijf, Dennis van de Vinne,
d.vandevinne@woonbedrijf.com

Stadswonen in Havenhof

Medio 2018 leverde Woonbedrijf 56 studentenwoningen en 38 stadswoningen met parkeergarage met twee elektrische laadpalen in binnenstad. In 2019 ontving Woonbedrijf de eerste aanvraag van een bewoner in Havenhof voor het in gebruik nemen van de door Woonbedrijf geplaatste elektrisch laadpaal die bij oplevering in de garage is geïnstalleerd. Intern was zo’n aanvraag nieuw en niet geregeld in de werkprocessen. Woonbedrijf startte een zoektocht met vraagstukken als: Welke rol heeft de corporaties als het gaat om laadpalen, hoe regelen we dit in binnen onze organisatie? Hoe activeer je een laadpaal? Wie beheert deze laadpaal? Hoe bepaal je het tarief? En hoe worden de laadkosten verrekend met de bewoner? Etc. De laadpaal bleef tot 2022 niet geactiveerd en niet te gebruiken door bewoners omdat er te veel onduidelijkheden waren voor Woonbedrijf hoe dit te organiseren was. Het opladen aan een openbare laadpaal vormde een alternatief voor de bewoner.

Laadpalen voor huurders

In 2022 ontving Woonbedrijf opnieuw een aanvraag van één van de bewoners van Havenhof voor het in gebruik nemen van de laadpaal. Woonbedrijf pakte het vraagstuk opnieuw op. Dit keer met de intentie om dit intern voor eens en altijd goed in te regelen.

Stappenplan

Woonbedrijf doorloopt de volgende stappen:

- Woonbedrijf heeft een account aangemaakt bij Shell Recharge.
- Op dit account kan Woonbedrijf laadpalen toevoegen via het serienummer vande betreffende laadpaal. Dit kunnen laadpalen zijn die op andere locatie en complexen zijn geïnstalleerd;
- Bewoners zijn al in het bezit zijn van een laadpas en Woonbedrijf kan deze laadpas koppelen aan de betreffende laadpaal zodat de bewoner hiervan gebruik kan maken;
- Woonbedrijf verrekent de kosten voor het gebruikmaken van de elektrische laadpaal als nieuwe “servicekosten conditie”.
- In eerste instantie schiet Woonbedrijf de kosten voor het verbruik 1 maand á 2 maanden voorschieten om inzicht te krijgen in het verbruik zodat Woonbedrijf een goede inschatting kan maken welk bedrag de bewoner maandelijks aan servicekosten voor de elektrisch laadpaal gaat betalen. Uiteraard vindt er op het einde van het jaar een afrekening plaats.
- Vanuit de administratie start een proef om te bekijken of deze manier van werken werkbaar en praktisch is voor zowel Woonbedrijf als voor de huurder.
- Als de proef slaagt, komt deze aanpak in het werkproces met bijbehorende werkinstructie zodat dit uniform geborgd wordt binnen Woonbedrijf.

Woonbedrijf heeft een werkinstructie voor huurders die een aanvraag indienen om zelf een laadpaal of wallbox (accu) te plaatsen. Dit past binnen het beleid voor Zelf Aangebrachte Voorzieningen.

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 nietwoongebouw met meer dan tien parkeervakken binnen of buiten het gebouw minimaal één oplaadpunt. 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 nietwoongebouwen met meer dan 20 parkeervakken in of buiten het gebouw moeten in 2025 over minimaal één oplaadpunt beschikken

‘Groene Huisvesters ontvingen bij de update van dit boekje vele nieuwe voorbeelden en dat heeft ons doen besluiten een reeks van vier bouwstenen te maken: Mobiliteit van de toekomst, Naar een parkeernorm op maat, Woon-werkverkeer en Bedrijfsauto’s: deelmobiliteit ook voor huurders. In de Groene Huisvesters Academie organiseren we er sessies over.’

Andere voorbeelden

DeltaWonen, Zwolle: Autodelen

Huurders en kopers van het appartementencomplex aan de Harm Smeengekade in Zwolle hebben de mogelijkheid om gebruik te maken van een leenauto. Zij kunnen tegen betaling gebruik maken van een auto’s van Athlon Carlease. Evert Leideman, directeurbestuurder van deltaWonen: “ 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 CO2uitstoot. “

City Deal elektrische deelmobiliteit [31]

De City Deal elektrische deelmobiliteit is inmiddels afgerond. In het driejarig programma is ervaring 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. Aan de City Deal werkten de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie ZuidHolland, steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Amstelveen, Amersfoort en Apeldoorn, NEPROM, BPD, de Smart Solar Charging, ElaadNL en private partijen samen. De evaluatie van de Citydeal[32] is inmiddels gepubliceerd.

[31] https://agendastad.nl/content/uploads/2018/02/20180205-ELEKTRISCHE-DEELMOBILITEIT-IN-STEDELIJKE-GEBIEDSONTWIKKELING.pdf
[32] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/31/evaluatiecitydealelektrischedeelmobiliteitinstedelijkegebiedsontwikkeling

Innovatieve oplossingen voor lege parkeergarages

Wat te doen met parkeergarages die voor een groot deel leeg staan? BPD[33] werkt samen met ParkBee om parkeerruimte slimmer en efficiënter te gebruiken. Zo wordt het voormalige SNSbankgebouw 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.

[33] https://www.bpd.nl/media/ijhnansr/bpd-parkeernormen.pdf

Vastgoed Service (DUWO) zet Carver Cargo in

Een Carver Cargo wordt gezien als een (overdekte) brommobiel en kan een persoon en materiaal tot 100 kilogram vervoeren. Parkeren is in sommige steden gratis en in andere steden gelden de regels voor een brommobiel. De Carver mag ook op de stoep staan. Begin 2021 heeft Vastgoed Service de eerste Carver Cargo ingezet in Delft. De Carver is geschikt voor de kleinere onderhoudsklussen die worden ingepland in het centrum van Delft. De vakman rijdt met de materialen die nodig zijn voor de klus in zijn bus naar de Carver. Hij laadt het benodigde materiaal in het Cargo deel en rijdt naar de locatie. Peter Pronk, Vastgoed Service (DUWO): 'De evaluatie laat zien dat de Carver Cargo goed bevalt. De Carver is bij een inzet van vier keer per maand al kostenneutraal, dankzij het gratis parkeren. De vaklieden vinden het een goede oplossing. De reis, met name het zoeken naar een parkeerplaats, kost minder tijd. De Carver biedt beschutting dankzij de overkapping. Ook huurders vinden het een leuke oplossing. Vastgoed Service wil na Delft de komende jaren in Amsterdam, Den Haag en Leiden één Carver Cargo per stad inzetten.'

‘Wij zien dat corporaties die aan de gang gaan met duurzame mobiliteit het meest impact maken wanneer zij samenwerken met (commerciële) partijen. Een regierol vanuit de gemeente of Provincie helpt ook’.

Meer weten?

Samenwerkingspartners

Groene Huisvesters
http://groenehuisvesters.nl/category/nieuws/
Provincie ZuidHolland mobiliteit
https://www.zuidholland.nl/onderwerpen/ruimte/wonen/

Onderzoek

PBL: autodelen leidt tot minder uitstoot (2015)
https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-autodelen-op-mobiliteit-en-co2-uitstoot
Das, M. & Jansen, B., Slimme mobiliteit vraagt om slimmere parkeernormen, Parkeer24 (2016)
http://docplayer.nl/27788829-Slimme-mobiliteit-vraagt-om-slimmere-parkeer-normen.html
BPD, Whitepaper Parkeren in relatie tot toekomstig autobezit en gebruik, (2018)
https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpd-parkeernormen.pdf
Deloitte, Ruimte in de stad door smart mobility, (2017)
http://docplayer.nl/27788829-Slimme-mobiliteit-vraagt-om-slimmere-parkeer-normen.html
Deloitte (2017). Future Mobility, GREXpert, 43, p. 14.
https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/nl/Documents/realestate/deloittenlrealestategrexpertapril2017.pdf
Jansen, B., Provincie ZuidHolland, Parkeren en verstedelijking (2017)
https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/wonen/parkeren/
Jansen, B., Grote invloed parkeernormen op betaalbaarheid woningen (2018)
https://www.bpd.nl/actueel/onderzoeken/invloed-parkeernormen-op-betaal-baar-wonen/
Deelauto en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie, Jorritsma, P. Witte, J. Alonso González, M. en Hamersma, M. (2021)
https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/10/05/deelauto--en-deel-fietsmobiliteit-in-nederland-ontwikkelingen-effecten-en-potentie

Financiële regelingen

Fietsersbond, Kosten leasefiets (2022)
https://www.fietsersbond.nl/nieuws/kostenleasefiets/
MilieuCentraal, duurzaam vervoer versus elektrische auto (2022)
https://www.milieucentraal.nl/duurzaamvervoer/elektrischeauto/
Nederland elektrisch: overzicht financiering (2022)
https://nederlandelektrisch.nl/subsidiesfinanciering/subsidiesenregelingen
RVO.nl, Financiële ondersteuning elektrisch rijden (2022)
https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaamondernemen/energieenmilieu innovaties/elektrischrijden/financiëleondersteuning

Beleid

CROW, Evaluatie Citydeal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebieds-ontwikkeling (2022)
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/31/evaluatie-city-deal-elektrische-deelmobiliteit-in-stedelijke-gebiedsontwikkeling
Regeerakkoord mobiliteit, Rijksoverheid
https://www.rijksoverheid.nl/regering/coalitieakkoord-omzien-naar-elkaar-voor-uitkijken-naar-de-toekomst/2.-duurzaam-land/klimaat-en-energie
Werken aan duurzame mobiliteit, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanduurzamemobiliteit/
Passende parkeernormen: www.passendeparkeernorm.nl

provincie Zuid-Holland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

green mobility partner

Dit boekje is tot stand gekomen dankzij een financiële bijdrage van de provincie ZuidHolland, Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat.

Met bijzondere dank aan:

De geïnterviewden: Barend Jansen (Provincie Zuid-Holland), Arthur Pronk (Haag Wonen), Jorrit Herrera Farfán (Wonion), Erwin Westra (Staedion), Jurgen Klaassen (De Alliantie), Gerrit Breeman (Bazalt Wonen), Helen Bloemendaal (Portaal), Annelies Burger en Patricia Overberg (Eigen Haard), John Sleegers (Area Wonen), Cherryl Naarden, Sanne Kalshoven en Martien Das (RWS) en Wiebe Janssen (ministerie IenW).

Foto's: Area Wonen, Beeldbank www.autodelen.info, BrabantWonen, Helder en Duidelijk, Jos Thomaes, Marlou Boerbooms, MEES, Mitros, Portaal, Eigen Haard, Woonbedrijf, Wonion, Bazalt Wonen.

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

221000855

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