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.

Bedrijfsvoering: mobiliteit
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 2019e 5(er s 3(e)-5)-4.9 (ot) dincie

‘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.’

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

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
- Woonin, Utrecht: Bus van de toekomst
- BrabantWonen, Den Bosch: De elektrische servicefiets

Woonwerkverkeer 35

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,

Duurzame energiedragers · Elektrisch (personen)vervoer · Verduurzaming logistiek · Verduurzaming personenmobiliteit

MOBILITEIT

Klimaatakkoord

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

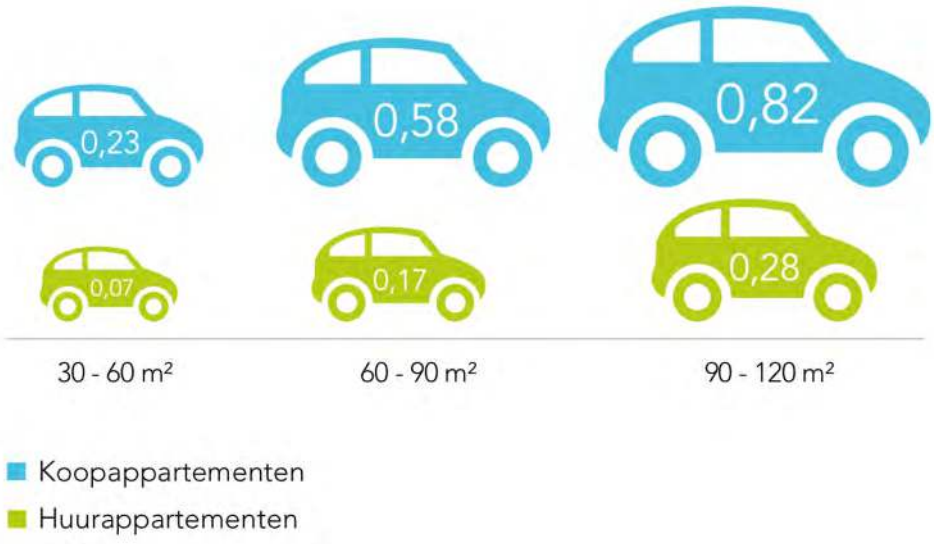
[2]

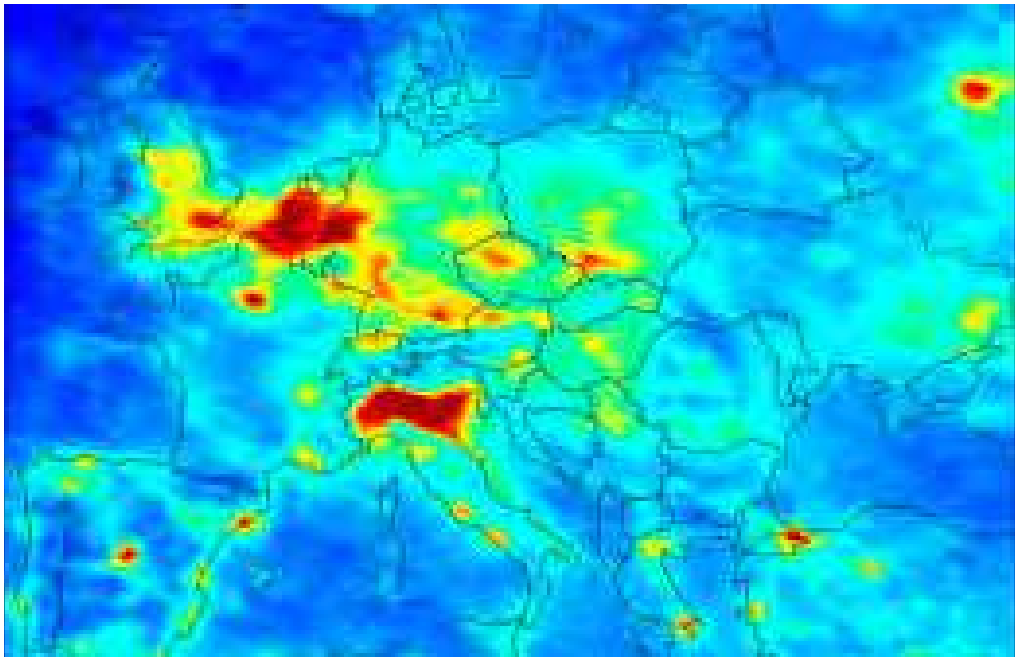
Milieugrafiek Woningcorporaties

- Elektriciteit 27%
- Brandstof & warmte 15%
- Water & afvalwater 0,39%
- Emissies 0,52%
- Bedrijfsafval 2,6%
- Gevaarlijk afval 0,37%
- Woon-werkverkeer 19%
- Zakelijk verkeer 10%
- Goederenvervoer 24%
- Kantoorpapier 0,42%

Bron: Milieubarometer

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 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.

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 woonwerkverkeer 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

119
greenwheels

‘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

Loosduinseweg
HTM
3004

‘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

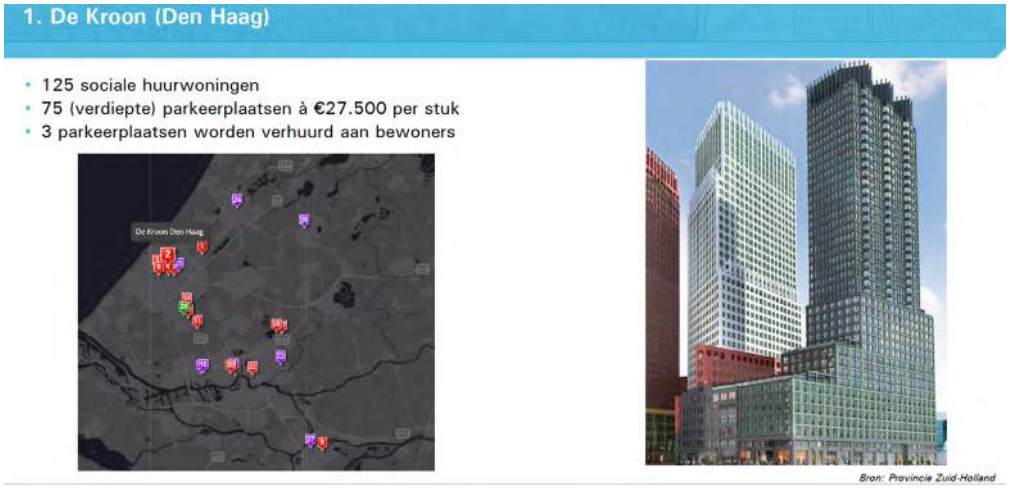
Haag Wonen, Tasmanstraat, den Haag: Parkeren bij de buren
Contactpersoon Haag Wonen: Arthur Pronk, a.pronk@haagwonen.nl

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



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

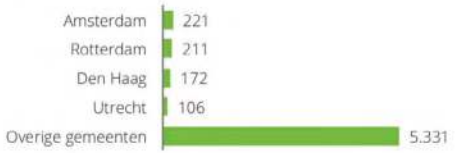
‘Wonen in een groene omgeving spreekt aan. In de loop van de tijd was dit wijkje steeds meer versteend, maar met de herontwikkeling kunnen bewoners comfortabel wonen in groene omgeving’.

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

Potentie oppervlakte groen in 2040

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

Verdeling G4-gemeenten



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

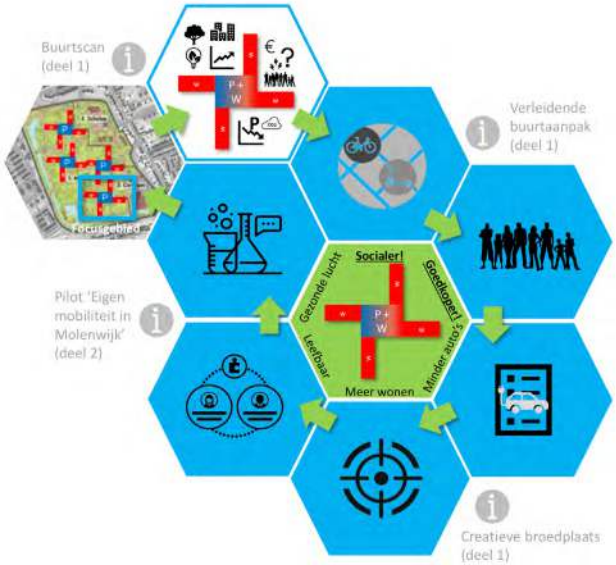
Duurzaamheid is een belangrijke doelstelling voor Staedion. Via het programma Samen Duurzaam werkt Staedion op verschillende gebieden aan duurzaamheid. Daarom investeert Staedion in zaken als isolatie, zonnepanelen, duurzame materialen, groen en klimaatadaptatie. Staedion wil dat haar woningvoorraad 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 stedenbouw-

3. Plan van Aanpak!

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



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.

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. Bewoners dragen zelf bij aan het programma en gaan op excursie naar bijvoorbeeld het Move Mobility Center in Amsterdam van PON, het moederbedrijf

‘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

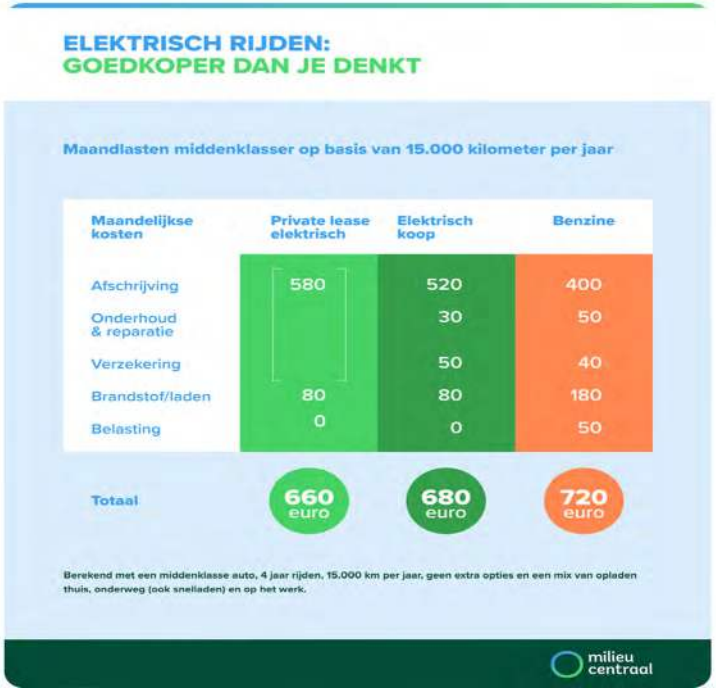
Gebiedsontwikkeling

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

newmotion
newmotion
20.0°
20.0°



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/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/wat-kost-een-elektrische-auto/
[19] https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/elektrische-auto/wat-kost-een-elektrische-auto/

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[22].

BPMvrijstelling[23]

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

MRBvrijstelling[24]

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

Bijtellingsvoordeel[25]

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[26].

[20] https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-rijden#subsidieregelingen

‘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.

Thuisvester
Wij rijden elektrisch

‘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

Woonin, Utrecht: Bus van de toekomst

Contactpersoon Woonin: Helen Bloemendaal, hbloemendaal@woonin.nl

Jarenlange ervaring bij Mitros

Vanaf januari 2023 draagt Woonin, na een fusie met Viveste, de naam Woonin. In de afgelopen jaren is het wagenpark van de woningcorporatie Woonin deels al omgezet naar elektrische bussen voor de vaklieden. Het was de voormalig manager I&A en facility van Woonin 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. Woonin besloot ketenpartners te betrekken om het proces van klachtenonderhoud 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 Woonin.

dvc sign
Ferry
Quik
Reklame
woonin
woonin.nl

‘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

Woonin 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 Woonin 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.

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

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

Werkgevers mogen helpen bij aanschaf van een fiets[28]

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 € 0,21 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.

‘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

Laden bij bedrijf of aan huis is veruit het minst kostbaar[29]

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.

[29] https://shellrecharge.com/nlnl/onderwegladen/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.’

n

Wat

De bewoner

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

Circulair Buiksloterham[30]

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[31] 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

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.
-

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**

UDEN DUURZAAM OP WEG

PS-696-H
UDEN
DUURZAAM
OP WEG

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

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 [33]

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[34]

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/

Groene Huisvesters Corporaties en mobiliteit

Inspiratieboekje corporaties en mobiliteit (2023)
Mobiliteit van de toekomst (2023)
Naar een parkeernorm op maat (2023)
Woon-werkverkeer: ik kies en reis bewust (2023)
Bedrijfsauto’s: deelmobiliteit ook voor huurders (2023)

De publicaties zijn te vinden op de website van Groene Huisvesters https://groenehuisvesters.nl/boekjes/.

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)
https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/duizenden-extra-woningen-zuid-holland-door-verlagen-van-de-parkeernorm/
BPD, Whitepaper Parkeren in relatie tot toekomstig autobezit en gebruik, (2018)
https://www.bpd.nl/media/1jhnansr/bpd-parkeernormen.pdf

provincie
Zuid-Holland

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 (Woonin), Marc Sluiter(Portaal), Grietje Doevendans (Portaal), Joris van Lokven (BrabantWonen), Tom van Grunsven (BrabantWonen), Annelies Burger en Patricia Overberg (Eigen Haard), John Sleegers (Area Wonen), Denis van de Vinne (Woonbedrijf), Cherryl Naarden, Sanne Kalshoven en Martien Das (RWS) en Wiebe Janssen (ministerie IenW).

Foto's: DUWO, Haag Wonen, Shell Recharge, Thuisvester, Staedion, Area Wonen, Beeldbank www.autodelen.info, BrabantWonen, Helder en Duidelijk, Jos Thomaes, Marlou Boerbooms, MEES, Woonin, Portaal, Eigen Haard, Woonbedrijf, Bazalt Wonen.

Illustraties: De Alliantie, Eigen Haard, Klimaatakkoord, KNMI, Staedion, stichting Stimular, Wonion, Milieu Centraal.
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