



Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht

VR in



jaargang 3, nummer 3, december 2004

Er bestaan vele mooie woorden voor: verinnerlijken, implementeren, inbedden... Deze VR in Mokum staat in het teken van het verankeren van duurzaamheid. Niet alleen bij ondernemers, ook bij ons zelf: in toezicht, handhaving en vergunningverlening. En in onze eigen gebouwen natuurlijk, zoals basisscholen en het gemeentearchief. Maar we nemen ook een kijkje bij een grote rubberverwerker. En u leest hoe het staat met energie- en waterbesparing, afvalpreventie en mobiliteit in de fast food- en de hotelbranche, bij een vastgoedbedrijf, en in supermarkten. Het gaat steeds beter, en dat is een landelijke ontwikkeling. Waarbij kennisuitwisseling en samenwerking cruciaal zijn. Vandaar dat we cursussen geven en projecten met andere gemeenten uitvoeren. Waarbij ondernemers best willen meewerken – zij zoeken zelf voortdurend naar besparingen. Het milieu heeft alleen niet de eerste prioriteit. En daar moet je ze even op wijzen!

Mokum

Energieke gemeentegebouwen

De gemeente is verantwoordelijk voor veel gebouwen in de stad, met zeer uiteenlopende functies. Speciaal in die eigen gebouwen willen de stadsdelen zoveel mogelijk energie besparen en duurzame energie toepassen.

lees verder op pagina 2

Colofon
VR in Mokum is een nieuwsbrief van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam over de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer, en verschijnt vier keer per jaar in een oplage van 250 exemplaren. Hij is ook beschikbaar op www.dmb.amsterdam.nl onder nieuws en actueel. Suggesties, vragen en opmerkingen kunt u richten aan Elij van den Braak: Evdbrack@dmb.amsterdam.nl, (020) 551 39 37.

Tekst en samenstelling: Swanborn Taal en Tekst
Vormgeving: dousstudio Fenna Westerdiep (bno)
Foto's: Peter Srejtiski
Pictogram: Robert Vullers
Cartoon: emdelcartoons.nl

Jonge geleerd, oud gedaan: project basisscholen

Kunnen scholen ook nog iets leren over duurzaamheid? Onze medewerkers van Stichting Collusie inventariseren besparingsmogelijkheden en voeren vooroverleg bij basisscholen. De checklists en hun 'bezoekverslag' wijzen uit of er besparingen mogelijk zijn. Vervolgens gaan onze inspecteurs daarmee verder. Soms kunnen zij meteen praktische tips geven. Installeer bewegingsmelders in de gymzaal, bijvoorbeeld: als je maar de helft van de zaal gebruikt, hoeft ook alleen maar dat deel verlicht te zijn. In totaal bezoeken we zo'n 250 scholen. Voor het einde van het jaar kennen we de besparingskansen. En dan vragen we de schoolbesturen om besparingsrapporten en een plan van aanpak. Komen die niet, of deugen ze niet? – Ja, dan wordt er gehandhaafd. Want jong geleerd is oud gedaan.

Frans Nielke, directeur van de Sint Antoniuschool in hartje Amsterdam: 'Prima dat dit gebeurt. Na een verhelderend gesprek hebben we nuttige tips gekregen. Onze computergestuurde verwarmingsketel wordt opnieuw afgesteld, want die blijkt ook tijdens vakanties en in weekends door te draaien. Dubbelzijdig printen deden we niet, dus dat was ook een handige tip. Alleen jammer dat we zo veel enkel glas hebben: het is te duur dat allemaal te vervangen door dubbel glas. Maar met deze maatregelen besparen we al flink, én dragen bij aan een beter milieu!'

waterzijdig inregelen

Een van de mogelijkheden is 'waterzijdig inregelen' van cv-installaties. Een maatregel die vooral rendabel is bij grotere installaties. Kwestie van de cv-installatie zo instellen dat die zo zuinig mogelijk werkt. Als radiatoren ver van de ketel niet goed warm worden, ben je snel geneigd de thermostaat een graadje hoger te zetten. Met als resultaat dat het dicht bij de ketel weer veel te warm wordt: minder comfort en inefficiënt energiegebruik. Waterzijdig inregelen gebeurt niet met de knop waarmee de radiator open en dicht kan worden gedraaid, maar met de instelschroef onder deze knop, of een apart ventiel. Die opening wordt zodanig vergroot of verkleind dat de radiator de optimale hoeveelheid warmte afgeeft. Een eenvoudige maatregel met als resultaat: gelijkmatige verwarming van verschillende vertrekken, en besparing voor milieu en portemonnee!



Het belang van goede timing: WKO in gebouw de Bazel

Rijksmonument De Bazel, vernoemd naar haar architect K.P.C. de Bazel (1869-1923), is gebouwd tussen 1926 en 1929 voor de Nederlandsche Handelmaatschappij, de latere ABN-AMRO. Nu staat het leeg, maar in 2006 zal het Amsterdamse Gemeentearchief zich er vestigen. Eerst moet het gebouw worden aangepast aan de wettelijke eisen voor het onderbrengen van de 35 kilometer archieven en de miljoenen objecten. Een goed moment om ook duurzaamheid aandacht te geven. Toen onze dubbe (duurzaam bouwen)-medewerkers hoorden van de verhuizing, namen zij dan ook meteen contact op met het projectbureau. We weten inmiddels dat er op duurzaamheidsgebied veel te bereiken is, als je maar op tijd bent. Gelukkig was dat hier het geval. Het resultaat: De Bazel gaat gebruik maken van warmte-koude-opslag in de bodem. Omdat het gebouw midden in de stad staat, is gekozen voor het *mono well*-systeem, met één bron voor zowel de warmte als de koude – want de NoordZuidlijn neemt hier veel ondergrondse ruimte in beslag. We krijgen dus een duurzaam archief in meerdere opzichten.



Hoe staat het eigenlijk met...

... duurzaam toerisme en besparingen bij fast food-restaurants in Amsterdam? Een update.

Happy Deal

Besparingsmogelijkheden in de fast food-branche, van energiemonitoring tot duurzaam serviesgoed, van servetten tot sensoren... Daar lagen mogelijkheden voor een happy deal, constateerde afvalspecialist Edgar Zonneveld eerder. Vandaar dat hij de drie ketens in zijn fast food-project uitdrukkelijk wees op de marketingmogelijkheden die duurzaam ondernemen biedt: Burger King, McDonalds en Kentucky Fried Chicken. 'Kentucky heeft maar

één vestiging in de stad, maar heeft nog geen besparingsonderzoeken laten uitvoeren. Daar gaan we dus handhaven. McDonalds heeft tientallen zaken, en daar is men nog intern de mogelijkheden aan het onderzoeken. We wachten even af. Het goede nieuws is dat we een mondeling akkoord hebben met Burger King, op basis van een lijst maatregelen in oud-, ver- én nieuwbouw! We wachten op de schriftelijke bevestiging. Het bedrijf is sterk aan het uitbreiden,

en we baseren de maatregelen op het ALARA-principe – de milieubelasting moet *as low as reasonably achievable* zijn. Overigens zag ik in mei, in de volle zon, alle buitenverlichting branden bij een vestiging langs de snelweg. Dat bood meteen een ingang om eens te praten over sensoren.'
Wordt dus weer vervolgd.

Duurzame hotels

De Milieubarometer is een soort mini-milieuzorgsysteem voor de horeca, met organisatorische en inhoudelijke maatregelen. Een keurmerk voor bedrijven in de toerisme- en recreatiebranche die serieus en controleerbaar milieuzorg invoeren. Een 'beloning' voor de ondernemer die meer aan het milieu doet dan de regelgeving verlangt, én een middel om een milieubewust imago uit te dragen. De barometer kent drie niveaus: brons, zilver en goud. Het gouden niveau staat gelijk



aan het landelijk gewaardeerde Milieukeur. 211 recreatiebedrijven hebben in 2003 de Milieubarometer gehaald. 94 daarvan zijn goud. Zonneveldt: 'We willen er voor zorgen dat de barometer aan onze eisen voldoet, én dat ondernemers ermee gaan werken. Er moeten nog een paar concrete maatregelen bij, vooral op het gebied van vervoer. Als dat lukt, zullen duurzaamheidscontroles snel afgerond zijn, en hebben hoteliers en inspecteurs meer tijd voor andere zaken.'



Gebiedskwaliteit in vergunningen

Hoe waarborg je alle duurzaamheidsaspecten bij verschillende inrichtingen in een gebied? Soms kan dat via een gebiedsgerichte vergunning, waarin bijvoorbeeld bereikbaarheidsafspraken en centrale energie-inkoop worden vastgelegd: goed voor het milieu en de kwaliteit van het gebied, handig voor beheerder en huurders. Er moet dan wel sprake zijn van een 'technische en organisatorische binding'. Bij bestaande gebiedsvergunningen heeft meestal één instantie zeggenschap. Maar wat als een terrein meerdere eigenaars heeft?

Vrees voor verantwoordelijkheid

Science Park Amsterdam is eigendom van de Universiteit van Amsterdam (UVA), de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en de gemeente: zo'n zeventig hectare onderzoeksinstituten en bedrijven, veelal in de biotechnologiesector. In het leven geroepen om kennisoverdracht tussen kennisinstellingen en bedrijfsleven te stimuleren, en naar verwachting sterk groeiend in de toekomst. De eigenaars hadden gezamenlijk flinke milieudoelstellingen geformuleerd. Zo wilde men 25 procent zuiniger met energie omgaan dan wettelijk vereist. Vergunningverlener Hans Leenknecht van de DMB: 'Er was veel samenwerking en uitwisseling tussen de gebruikers, en ze dachten over een centrale energievoorziening. Een van de twee grote gebruikers had veel koeling over, die de ander weer kon gebruiken. Ik concludeerde dat er sprake was van een organisatorische én technische binding. Een goede reden om te streven naar één milieuvergunning voor het hele gebied, waarin we de ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen konden overnemen.' Wat aanzienlijke voordelen zou opleveren. Een duidelijk milieu-ambitieniveau, vastgelegd in de aanvraag. Geen tientallen vergunningsprocedures voor vergelijkbare inrichtingen, dus tijd- en kostenbesparing. En de mogelijkheid uitbreidingen en veranderingen te bewaken door middel van meldingen en aanpassingen. Overzicht en gemak voor beheerders, gebruikers en bevoegd gezag. Leenknecht: 'Helaas schrokken de gezamenlijke eigenaars uiteindelijk terug voor de gedeelde verantwoordelijkheid, en ketste de centrale energievoorziening ook af. Mede omdat men vreesde dat de hoge milieuambities verkoop in de weg zouden staan.' Gelukkig worden nu – in plaats van tientallen - twee vergunningsaanvragen voorbereid, die het grootste deel van het gebied omvatten. Het ALARA-principe is daarbij uitgangspunt. In de loop van volgend jaar moeten de vergunningen van kracht zijn.





'O, dus ik heb te veel verbruikt?' Amsterdams milieuwethouder Hester Maij testte onlangs de rijnsimulator waarin haar ambtenaren het Nieuwe Rijden leren.

Bij de DMB geeft Maij het startsein voor het Nieuwe Rijden voor zo'n vijfhonderd Amsterdamse ambtenaren. Het is even wachten op de bus met simulator, waaruit wordt gebeld dat men wat later is – fileproblemen... Amsterdam wil de CO₂-uitstoot sterk reduceren, en het Nieuwe Rijden past perfect bij die ambitie. Omdat de gemeente het goede voorbeeld wil geven, leren om te beginnen de medewerkers van onze dienst schoner, stiller en veiliger rijden. Andere diensten en stadsdelen volgen. De demonstratiebus waarin de training wordt gegeven gaat die instellingen de komende tijd langs. En hopelijk zal dat niet alleen tijdens het werk, maar ook privé effect hebben!

Wethouder en ambtenaren leren zuinig rijden

De belangrijkste tips

- 1: Schakel zo snel mogelijk naar een hogere versnelling. In benzine- en LPG-auto's bij maximaal 2500 toeren, in dieselauto's bij maximaal 2000 toeren.
- 2: Rijd zo veel mogelijk met gelijkmatige snelheid en een laag toerental, in een zo hoog mogelijke versnelling.
- 3: Kijk zo ver mogelijk vooruit en anticipeer op het overige verkeer.
- 4: Ziet u dat u snelheid moet minderen, laat dan tijdig gas los en laat de auto in de versnelling van dat moment uitrollen.
- 5: Zet de motor ook af bij korte stops. Start zonder gas te geven.
- 6: Controleer elke maand de bandenspanning.
- 7: Gebruik die toerenteller, boardcomputer en cruise control! Kijk eens op www.hetnieuwerijden.nl, www.verkeeradvies.nl of www.dmb.amsterdam.nl: onder projecten > vervoercoördinator.



Rijles

Dat de kleine tijdsinvestering (de training neemt een uurtje in beslag) loont, blijkt als de wethouder plaatsneemt achter het stuur van de rij-simulator. Eerst 'rijdt' zij een stukje door een virtuele stad, ziet dat haar brandstofgebruik boven de norm is, krijgt een korte instructie en probeert het opnieuw. 'Ik hoop dat ik kan besparen.' Snel opschakelen, de koppeling sneller laten opkomen, rustig rijden. Voortdurend krijgt ze aanwijzingen. 'Nog verder, nu al in zijn vier?' Dat de test even wordt onderbroken omdat de wethouder zich niet helemaal aan de verkeersregels houdt mag de pret niet drukken: 'Ik wil nog een keer.' En dat gaat al beter. Wat ze ervan vindt? 'Best lastig, maar hartstikke leuk en nuttig. Ik reed in de stad meestal hooguit in z'n drie. Ik wist niet eens dat dat kon, in de vijfde!' De ramen van de simulator zijn beslagen als Maij naar buiten komt. En dan is het de beurt aan de medewerkers, die enthousiast de virtual reality van de simulator binnenstappen.

Tien procent minder brandstof

De landelijke campagne het Nieuwe Rijden bevordert een milieuvriendelijke, energiezuinige en kostenbesparende rijstijl. De trainingen worden georganiseerd door Verkeer.advies in opdracht van DMB. Doelen: ontspannen achter het stuur zitten, meer gelegenheid om op de weg te letten, flink besparen op de autokosten, en bijdragen aan een beter milieu. Belangrijk: je bent nooit te oud om efficiënter te leren rijden. Door de trainingen kun je gemiddeld tien procent minder brandstof gebruiken en dalen je onderhoudskosten. De nieuwe rijstijl heeft ook een positief effect op de verkeersveiligheid en er zijn schadereducties haalbaar van dertig tot veertig procent. De investering verdient zich dus terug!

Milieu-inspecteur Maarten Steenbergen was een van de eerste deelnemers. 'Vooral dat snelle doorschakelen was nieuw voor mij. Sta ik nu voor een stoplicht en ik trek op, dan schakel ik door bij het geluid van tweeduizend toeren, en voor de kruising rij ik al in z'n drie. En omdat ik dat hier heb geleerd, pas ik het ook privé toe.'

Branchegerichte aanpak super stuit op verzet

Amsterdam en de regio IJmond wilden regionaal samenwerken om besparingsmogelijkheden bij supermarkten te benutten. Op basis van brancheafspraken, om individuele trajecten per vestiging te voorkomen. Supermarkten zijn een interessante doelgroep met hun relatief hoge energieverbruik. Een maatregel die tot grote energiebesparing zal leiden is afdekking van de koel- en vriesmeubelen: 55 respectievelijk 40 procent. De zogenoemde dagafdekking van koel- en vriesmeubelen schoot de branche echter in het verkeerde keelgat. Het Centraal Bureau Levensmiddelen (CBL) vreest inkomstenderving. Om te voorkomen dat we per vestiging moeten handhaven, komt er nu overleg tussen de directeurs van de twee betrokken diensten, de voorzitter van het CBL en het Ministerie van Economische Zaken. We blijven de dialoog zoeken, want bij handhaving per vestiging heeft niemand baat. Ons doel is een pilot bij een aantal bedrijven, die - naast het milieuvoordeel - de bedrijfseconomische aspecten in beeld brengt. We hopen dat zo'n pilot voor meer draagvlak zal zorgen. Ook DCMR en ISMH (regio Gouda) gaan op de dagafdekking handhaven, maar wachten het overleg met de branche nog af. *Wordt vervolgd.*

Kijk voor meer informatie over de meerjarenaafspraken op: www.mja.novem.nl.



Milieu-inspecteur en ondernemer – soms vinden ze elkaars wegen nog steeds ondoordringbaar. Ook al staat het zwart op wit, voor de inspecteur is het zaak niet blindelings ‘kleine’ maatregelen na te streven; soms zijn onverwacht grote besparingen mogelijk, als de ondernemer creatief meedenkt. Het redelijkheidsbeginsel en de milieuwinst in het hoofd houden dus. En laat je niet uit het veld slaan doordat ondernemers ook wel eens creatief met de waarheid omgaan. Want in de praktijk blijken ze zelf heel goed te weten waar de grootste besparingen mogelijk zijn.

Peter Bentvelsen en Maarten van Randerdaat



zegt. Dus Bentvelsen vroeg langs zijn neus weg: ‘Zeg, die armaturen en die pomp, zijn die er eigenlijk?’ Directeur Maarten van Randerdaat dacht van wel. Bentvelsen: ‘Maar ik zag die lampen knippen, en dat gebeurt niet met hoogfrequente armaturen. Dus kreeg hij een sommatiebrief aan zijn broek, dat alles in orde moest worden gemaakt conform de vergunning.’

Redelijkheid

Bentvelsen kreeg een briefje terug: ‘Het vervangen van die verlichting heeft een terugverdientijd van twaalf jaar. Onze verwarmingsketel is goed afgesteld, en draagt bovendien maar een verwaarloosbaar deel bij aan het totale energieverbruik. Kunnen we daar niet eens over praten?’ Bentvelsen las sceptisch door. Maar bij de laatste alinea lichtten zijn ogen op: ‘Ik wil het granulaat koud gaan persen. Dat levert een besparing op van 129.000 kWh per jaar. Dat is dertig keer zo veel als u nu eist met de kleine maatregelen.’ Bentvelsen krabde zich eens achter de oren: ‘Ik ben handhaver, maar toch... Hier moest ik inderdaad iets mee doen! Want hoewel ik in mijn recht stond de eisen te stellen die ik stelde, had de toenmalige vergunningverlener eigenlijk vooraf een energiebesparingsonderzoek moeten eisen, en dat vastleggen in de vergunning.’ In overleg met energiespecialist Patrick Teunissen zei Bentvelsen: kom maar op met die plannen! ‘De ondernemer moest een energiebesparingsonderzoek naar het koud persen van tegels laten uitvoeren en binnen drie maanden een plan van aanpak met concrete maatregelen en termijnen indienen. Vanwege deze wijziging heb ik gezegd dat hij een revisievergunning moest aanvragen.’



NUCHTER DENKEN, KLAPPERS MAKEN

De grondstof: auto-, motor-, vrachtwagen-, vliegtuig-, shovel-, tractor- en fietsbanden en andere rubberproducten. Het product: half- en eindproducten van granulaat (een soort rubberkorrels). De inrichting: Granuband, een vijfdaagse-continu-bandenrecyclingbedrijf in het Amsterdamse westelijk havengebied. Waar die rubber trottoirtegels rond de glasbak en die veiligheidstegels onder schommel en wip vandaan komen: creatief met rubber.

Sinds de provincie begin jaren negentig een stortverbod afkondigde, komen oude banden bij Granuband: daar worden ze verwerkt tot granulaatrollen en -tegels, en het granulaat wordt verkocht aan derden voor verdere verwerking. Een kwestie van malen, zeven, magnetiseren - en hergebruiken. Alles tot twee meter gaat eerst de breker in, waar een grove maling plaatsvindt. Vervolgens worden de fracties gescheiden in twee fabriekshallen, voorzien van stroom door een eigen traforuimte. Het rubber wordt verder gemalen, gezeefd, geschud, en langs een magneet gehaald, er worden textieldeeltjes afgezogen en door een wet filter gehaald.

De aanleiding: verlichtingsarmaturen

DMB-inspecteur Peter Bentvelsen kreeg het verzoek een integrale controle uit te voeren bij het bedrijf, en ging op pad. ‘Ik kwam er al snel achter dat de ondernemer een vrij recente vergunning voor dat productieproces had, maar dat er veel veranderd was. Zo had hij sinds het in werking treden van het bedrijf twee veranderingsvergunningen gekregen voor respectievelijk een propaantank en een verandering in het productieproces.’

In die ‘oude’ vergunning stond onder meer dat er hoogfrequente verlichtingsarmaturen moesten hangen, en dat de circulatiepomp voor de cv-installatie frequentiegeeregeld moest zijn. Volgens het dossier had de ondernemer dat bij de vergunningaanvraag toege-

Tachtig procent besparing

Uit het rapport dat volgde bleek dat koud persen maar liefst tachtig procent elektriciteit bespaart. Ook heeft de ondernemer inmiddels een onderhoudscontract voor zijn persluchtcompressor afgesloten, zodat die zuiniger draait, en een offerte voor bewegingsdetectie op de tl-armaturen laten maken. Verwachte besparing: twintig procent. Bentvelsen: ‘In de nieuwe aanvraag voor de vergunning laten we vastleggen dat hij die maatregelen invoert.’

Directeur Maarten van Randerdaat: ‘Ik dacht al: hou op met dat geneuzel, moet ik die TL-bakken er soms uitslaan, en wat maakt die pomp met 0,75 kWh nou uit op een totaal van vier gigawatt op jaarbasis? De techniek staat niet stil, en wij innoveren! Dat rubbergranulaat wordt gelijmd, en wanneer we het verwarmen hardt de lijm sneller uit. Inmiddels heeft onze lijmlieferancier op ons verzoek een betere lijm ontwikkeld, waardoor verhitte persers niet meer nodig is. En we blijven gewoon werken met dezelfde achttien persen in carrousselopstelling.’

‘Niet met oogkleppen op doorstruinen’

Voor Bentvelsen was het een aangename verdieping van zijn werk: ‘Techniek en energie zijn gewoon ontzettend leuk en interessant. Werken aan duurzaamheid betekent dat je niet met oogkleppen op door bedrijven struint, brieven stuurt en pv's opmaakt, maar dat je op basis van argumenten iemand overtuigt. Want ons uitgangspunt is het milieu!’

KORT EN GOED

1. Voorkom transport

- P: Telewerken, gebruik telefoon, e-mail of video
- G: Bedrijven in één keten bij elkaar plaatsen

2. Voorkom (vracht)autogebruik

- P: Gebruik de fiets en het OV
- G: Gebruik spoor en water

3. Verbeter vervoermiddel

- P en G: Gebruik zuinige auto's, *boardcomputer* en *cruise control*

4. Verbeter gebruik vervoermiddel

- P: Kies het beste vervoermiddel, carpool, en gebruik mobiliteitskaarten
- G: Gebruik lichte, multifunctionele wagens, optimaliseer de beladingsgraad en zorg voor lichte en compacte producten
- P en G: Let op brandstofverbruik en rijstijl

Kilometers en kosten besparen? Op Personen- en Goederenvervoer? Volg de **Kilometersweg!**



VR in Waterland: leren door doen

Hoe kan ik op basis van de *Wet milieubeheer* maatregelen eisen, of een plan van aanpak vragen? Te weinig tijd, ik weet er te weinig van... Een VR-training door specialisten van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht geeft inzicht in het proces, de procedures en de praktijk. Zo verzorgen we nu een training voor het interregionaal samenwerkingsverband Waterland (ISW). Met veel aandacht voor de rol van de inspecteur: hoe krijg je een goed beeld van het bedrijf, en met wie voer je gesprekken? Vanzelfsprekend komen alle thema's inhoudelijk aan bod, speciaal afval en energie. En de cursisten krijgen een *training on the job* bij twee bedrijfsbezoeken. Want leren door doen is het motto! Meer informatie over de trainingen? Mail Elly van den Braak: e.vdbraak@dmb.amsterdam.nl.

Mobiliteitskaart succes bij DMB

Sinds zo'n twee jaar maakt ook de DMB (zo'n driehonderd medewerkers) gebruik van de *Mobility Card*. Die biedt zakelijke reizigers gemakkelijk en snel toegang tot (combinaties van) verschillende vervoersvormen: trein en treintaxi, en eventueel ook taxi, huurauto's en besloten P+R-locaties bij NS-stations. Reizen worden telefonisch of via de website geboekt. De kosten rekent *Mobility Mixx* een keer per maand met af met de werkgever. Op die manier kun je losse reiskostendeclaraties voorkomen en kosten besparen. We begonnen heel bescheiden met vijf kaarten, wat al snel werd uitgebreid tot tien, vijftien, en nu zijn het er 21. 'En we hebben er alweer bijbesteld, omdat we vaak nee moeten verkopen!' De medewerkers kunnen in de trein rustig hun afspraken voorbereiden, en zijn verlost van de files. Zie ook: www.mobilitymixx.nl

Andere kijk op mobiliteit

De Utrechtse Natuur- en milieufederatie pleit

ervoor mobiliteit te bezien als energievraagstuk. Een interessante invalshoek, naast het oogpunt van emissie, geluid en ruimtebeslag. De grens van 50.000 kWh om besparingsonderzoeken te vragen voor elektriciteit komt in joules (energie) overeen met 5000 liter diesel, het verbruik van een ijverige vertegenwoordiger. Daarom, zo betoogt de federatie, verbruiken enkele werknemers al snel meer brandstofenergie dan elektriciteit. Reden te meer om brandstofverbruik en CO₂-uitstoot terug te dringen door mobiliteitsmanagement. Vandaar de tip voor de handhaver: behandel mobiliteit als elk ander duurzaamheidsaspect. En maak de handhaving niet ingewikkelder dan die is! Kijk ook eens op: www.verkeerenmilieu.nl.

Transportbedrijven

Besparingen op goederenvervoer betrekken bij vergunningverlening en handhaving: de *Wet milieubeheer* biedt ons sinds 1993 al de mogelijkheid, maar er is landelijk nog weinig ervaring mee. Terwijl files, bereikbaarheid, geluidsoverlast, ruimtegebruik en uitstoot schreeuwen om maatregelen. In het kader van de MeerjarenAfspraken (MJA's) met de branche controleren onze inspecteurs besparingsmogelijkheden bij vijftien transportbedrijven die veel kilometers maken. Samen met de ondernemers willen we de beste methode vinden om diesel te besparen en de milieubelasting te verminderen. Als blijkt dat ze kunnen besparen, moeten de transporteurs een plan van aanpak laten opstellen. Dat kan bijvoorbeeld aan de hand van een TMS(Transport Modal Shift)-scan. Bij zo'n tweehonderd Nederlandse bedrijven leverde dat tien tot vijftien procent kilometerbesparing op. Deelnemers kunnen daar dus ook financieel baat bij hebben! In Amsterdam laat afvalinza-

melaar Icova een TMS-scan uitvoeren. Voor scan en uitvoering van maatregelen is subsidie beschikbaar. Meer informatie over het project Transportbedrijven bij Elly van den Braak: e.vdbraak@dmb.amsterdam.nl. Zie: www.transactie-modalshift.nl.

Linksom of rechtsom: dubbelzijdig winst!

Vastgoedbeheerder Dynamis ABC heeft veel kantoorruimte in Amsterdam onder zijn hoede, waar de helft van het afval uit papier en karton bestaat. Wat daar aan afvalpreventie gebeurde, vroegen onze inspecteurs. Waarop Dynamis zei: 'Dat lijkt ons de verantwoordelijkheid van onze huurders.' U bent ook verantwoordelijk voor het afval van uw huurders, betoogden de inspecteurs. Want volgens het *Besluit Woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer* heeft de beheerder van bedrijfsverzamelgebouwen een 'inspanningsverplichting' om de huurders op afvalpreventie te wijzen, en dat te stimuleren. En dat betekent meer dan een mailtje aan de huurders. Het was even doorzetten en zoeken naar mogelijkheden, maar nu verspreidt de beheerder een folder voor huurders met concrete maatregelen en hun terugverdientijden. Robert de Pruysenaere van Dynamis: 'Een goede manier om onze huurders de mogelijkheden van afvalpreventie te laten zien. We gaan dat ook bij onze andere gebouwen doen. En we hebben een adviesbureau aangesteld als vraagbaak voor onze huurders.' Maatregelen zoals minder inkopen en minder afval produceren verlagen de kosten. En consequent dubbelzijdig printen en kopiëren scheelt al snel miljoenen A-viertjes op de duizenden kilo's papier en karton per jaar.