



U bent een duizendpoot, een creatieve denker die ook kan doen, een constructieve onderhandelaar die ook strikt kan handhaven, een wetenschapper op technisch vlak, een jurist ook in het woud van regelgeving – o ja, en u beschikt over ‘goede communicatieve vaardigheden’. Het is bekend: de moderne duurzaamheidsspecialist is niet van deze wereld. Soms heb je al die kwaliteiten meer nodig dan anders: in dit nummer van *VR in Mokum* twee voorbeeldbedrijven die de inspecteurs prettig verrasten; maar ook twee voorbeelden van situaties waar optreden niet te voorkomen is. En zelf blijven we werk maken van besparingsmogelijkheden: op een ‘natuurlijk moment’ bij de nieuwe huisvesting van een grote dienst, en structureel waar het gaat om mobiliteit: de vervoercoördinator van de gemeentelijke diensten en stadsdelen, en aan de Zuidas. Ook onze aanpak van controles is vernieuwd. Dat en meer in deze *VR in Mokum* – kun u het er nog bij hebben?

KORT EN GOED

Mobiel in de zorg

Mobiliteit in de zorgsector is meer dan een looprek of een rollator: blijkt uit de brochure *Vervoermanagement in Verpleeg- en Verzorgingshuizen*. De sociale partners in de sector hebben een brochure uitgebracht over vervoermanagement in deze branche: een handleiding voor

kunnen vragen en verwijzen, en controleren of de maatregelen zijn ingevoerd.

ISO 14001 en de vergunning op hoofdzaken

Steeds meer bedrijven voeren een ISO 14001-milieu-zorgsysteem in, een praktisch instrument om milieudoelstellingen te halen. Het systeem is gebaseerd op het *plan-do-check-act*-principe, en certificatie biedt dus ook verbetermogelijkheden voor de toekomst. Bedrijven voldoen daarmee aan regelgeving, én verbeteren hun imago. En vergunningverleners krijgen de mogelijkheid vergunningen op hoofdzaken te schrijven, gebaseerd op het zorgsysteem. In het verleden heeft de Raad van State dergelijke vergunningen echter verworpen. Aanpassing van de *Wet milieubeheer* moet er nu voor zorgen dat die in de toekomst wel worden geaccepteerd. Dat betekent dat inspecteurs goed moeten omgaan met bedrijven die zo'n systeem hebben of willen invoeren. Wij denken er over daarvoor een handleiding uit te brengen. Meer informatie hierover in een volgend nummer.

management en leden van ondernemingsraden in de instellingen om de CAO-afspraken over vervoermanagement uit te voeren. De auto is niet taboe, aldus de brochure, maar het draait ook niet alleen om filebestrijding en aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden als de ‘fiets van de zaak’ of OV-kaart: het gaat er om de alternatieven te kennen. De eigen branche stimuleert: uiteindelijk is het de bedoeling dat zorginstellingen degelijke vervoerplannen opstellen. Zodat inspecteurs daar naar

Uw mening

Wat vindt u van *VR in Mokum*? Mist u dat interessante bedrijf dat u ‘in uw portefeuille’ heeft? Laat het ons weten. Heeft u tips voor andere

inspecteurs, zodat we niet allemaal telkens weer het wiel moeten uitvinden? Geef het door. Weet u nieuwtjes of ontwikkelingen? Zeg het ons. We horen graag wat u vindt, wat u

mist, waar u meer over wilt lezen! Stuur een mailtje aan Elly van den Braak van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht: evdbraak@dmb.amsterdam.nl.



Colofon
VR in Mokum is een nieuwsbrief van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam over de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer, en versijnt 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 Elly van den Braak: E.vdbraak@dmb.amsterdam.nl, (020) 551 39 37.

Tekst en samenstelling: Swanborn Taal en Tekst/ Emile Daale
Vormgeving: dastudio Fema Westerdiep (hno)
Foto's: Peter Streltski
Pictogram: Robert Vullkers
Cartoon: emdcartoons.nl

BESPAREN? KIES JE MOMENTEN!

Een natuurlijk moment in een nationaal monument: in gebouw De Bazel (waar in maart de Klimaatbeurs werd gehouden) komt een Amsterdamse dienst: het Gemeentearchief. In het historische gebouw worden energiebesparingsmaatregelen getroffen met terugverdientijden tot tien jaar.

Inspecteur Eddy Steenmijer: 'De planfase is bij uitstek geschikt voor overleg tussen DUBO- en energiespecialisten, beleidsmakers en uitvoerders.' Het voorlopige resultaat: HR++-glas, een u-waarde van 1,2 W/m²; een speciaal folie in het glas dat wel het licht, maar niet de warmte doorlaat; geschakelde, hoogfrequente verlichting. 'Het mooiste is warmte/koude-opslag, met warm en koud water in gescheiden kanalen: het *mono well*-systeem.

Inclusief boren en installatie levert dat een kostenbesparing op van 35.000 euro per jaar – met subsidie binnen vijf jaar terugverdiend!

Wat doen we zelf?

Enkele stadsdelen gaan het energieverbruik in hun gebouwen monitoren. Systematische monitoring in bijvoorbeeld scholen, sporthallen en buurthuizen levert al snel vijf tot tien procent besparingsmogelijkheden op. Via een *on line* - monitoringssysteem volgt de beheerder het verbruik, krijgt bericht als de norm wordt overschreden, en vervolgens advies over besparingsmogelijkheden. We willen gedurende drie jaar zo'n tweehonderd gebouwen betrekken bij dit project. Totale kosten per gebouw: zo'n € 3.000,-. We verwachten dan ook dat er spoedig meer stadsdelen zullen volgen. Meer informatie in ons productblad *Energiebesparing in gemeentelijke gebouwen*, te bestellen bij de DMB.

VERTEGENWOORDIGERS IN DUURZAAMHEID

Ons project *Duurzaamheid 2004*: een nieuwe aanpak, met nieuwe medewerkers en nieuwe procedures. Want duurzaamheid vereist specialisatie. Daarom hebben we de Stichting Collusie ingehuurd, die milieu-advies geeft aan ondernemers in het midden- en kleinbedrijf, die onder de grenswaarden van de *Wet milieubeheer* opereren. Vijf Collusied medewerkers inventariseren besparingsmogelijkheden en voeren vooroverleg bij AmvB-bedrijven. Projectleider Eddy Steenmijer: 'Ze passen hun kennis en ervaring met kleinere bedrijven nu toe voor onze wettelijke taken. De checklists en hun 'bezoekverslag' leveren een heldere conclusie op: zijn er besparingen mogelijk, ja of nee. Vervolgens gaan onze inspecteurs daarmee verder.'

Jan Hendrik Bennik van Collusie: 'Ik heb er veel zin in. Bij Collusie adviseerde ik het MKB. De kunst is: motiveren en overtuigen. In het begin waren ze vaak bang dat ik een of andere vertegenwoordiger was - dan zei ik: "Die komen geld halen, maar ik kom het brengen!"'

Zie ook: www.collusie.org



Willemse en Marengo: Nadere Eis als stok achter de deur

Het binnenkrijgen van degelijke besparingsrapporten is vaak een lange en moeizame weg. Door onwil of ongeluk, uiteindelijk zit je soms niet langer samen met ondernemers rond de tafel. De Nadere Eis kan uitkomst bieden. Zodat je later ook kunt handhaven. Want we zijn wel redelijk, maar niet gek.

DE NADERE EIS: STOK ACHTER DE DEUR

Onwil

Inspecteur Guno Marengo had keurig uitgelegd dat de overheid ook verlangt dat ondernemers besparingsmogelijkheden onderzoeken. Maar al snel zei de beheerder van het bedrijfsverzamelgebouw: 'Ik doe niks.' Niet onbegrijpelijk, immers: eventuele winst gaat in eerste instantie naar de gebruikers, terwijl hij investeringen zou moeten plegen. Marengo: 'Uiteindelijk wilde hij de cv-installatie vervangen door twee nieuwe VR-ketels, want voor HR-ketels zou het schoorsteenkanaal voor 50.000 euro moeten worden aangepast. Dat hebben wij toen zelf laten onderzoeken, en wij kwamen op een investering van slechts 2.000 euro om de schoorsteen te laten voeren! Dat is inderdaad nodig, want bij een HR-ketel koelen de rookgassen dermate af dat er condens ontstaat in het kanaal. Maar de ondernemer wilde zelfs geen officiële offerte laten maken. Toen heb ik aangekondigd dat ik een nadere eis ging opleggen, waarin staat dat de huidige installatie op de afgesproken datum moet zijn vervangen door een combinatie van een VR- en een HR-ketel.' Overigens staat het de verhuurder van het gebouw natuurlijk vrij zo'n investering te verdisconteren met zijn huurders.

Ongeluk

Soms willen ondernemers wel, maar kunnen ze gewoon niet. Een gebouwbeheerder leverde bij inspecteur Hans Willemse een besparingsrapport in van een gerenommeerd bureau. Het was echter zwaar onder de maat, maar had het bedrijf wel zeer veel geld gekost. De beheerder was zelf ook 'ziek' van het rapport, maar weigert vooralsnog met een gedegen plan van aanpak te komen. Een eenvoudige controle bracht al snel forse besparingsmogelijkheden aan het licht. Willemse: 'Samen met ECN onderzochten we zelf het gebouw, dat uit de jaren zestig stamt. Het gebruikt nu vijf keer zoveel energie als een vergelijkbaar modern gebouw. Het wordt verwarmd met ventilatielucht, die op zo'n 25°C wordt ingeblazen. Als werknemers het te warm vinden, koelen ze die lucht na. Er wordt veel meer geventileerd dan nodig is, én er wordt te vroeg gestart met opwarmen. Kortom: de ondernemer moet op basis van ons onderzoek met een goed plan komen. Zo niet, dan gaan we op zijn stoel zitten en leggen in een Nadere Eis precies vast wanneer hij welke maatregelen moet nemen.'

Wordt vervolgd.

STRATEGISCH DENKEN: DUURZAAM DOEN

De droom van de VR-specialist: bedrijven die strategisch denken en duurzaam doen. Twee voorbeelden van Amsterdamse ondernemers die niet incidenteel maar structureel besparingsmogelijkheden onderzoeken, en ook in moeilijke tijden kleine maatregelen treffen: het Floraparkbad en vervoerder Fetim.

De inspecteur: ook tevreden kunnen zijn

Fetim levert bouwmaterialen aan groothandels, en heeft – op haar website – oog voor ‘respecting the world in which we live’. Het bedrijf levert daarom FSC-hout. Vraag aan inspecteur Hans Willemse: waarom heeft dit bedrijf dat wel, en vinden andere dat zo moeilijk? - ‘Fetim kijkt constant naar verbetermogelijkheden: niet eenmalig, maar structureel. Ze onderzoeken verschillende besparingsmogelijkheden, met name op gebied van vervoer, en vergelijken die, en staan ook open voor onze ideeën. Het bedrijf gebruikt bijvoorbeeld vervoer over water, en hoewel het zelf geen auto’s heeft bemoeit het zich we degelijk met de ritplanning, de regie, het type wagens.’ Heeft hij helemaal geen kritiek dan? Glimlachend: ‘Je moet ook tevreden kunnen zijn, denk ik.’

De ondernemer: blijven investeren

Hoewel het Floraparkbad in Amsterdam-Noord een energieverlinder is, en hij jarenlang met jaarbudgetten moest werken, probeerde hoofd Facilitaire Zaken Peter van der Krol steeds duurzaam te investeren en energie en water te besparen: ‘De investeringen - en de besparingen - gaan door.’ Onlangs werd duidelijk dat het zwembad nog zeven jaar op de huidige locatie blijft, en kwam er een groter budget vrij. Meteen liet Van der Krol een besparingsonderzoek uitvoeren en een plan van aanpak energiebesparing voor de komende jaren maken. Inspecteur Esther Koehoorn: ‘Het leuke van dit bedrijf is: ze hebben én geen budget én ze mogen niet blijven bestaan en dan doen ze toch al die moeite. In moeilijke tijden zoeken ze naar kleine maatregelen, en nu ze wat zekerheid hebben, verschijnt er meteen weer een besparingsrapport.’ Het 33 jaar oude 50-meter wedstrijdbad is ‘s winters overdekt met een luchtdraaghal: een ouderwets ogend, ballonvormig dak dat met luchtdruk overeind blijft. Van der Krol: ‘Het energieverbruik is bizar: € 72.000 voor acht maanden luchtdraaghal, plus het verwarmen van het buitenwater. Hoe dat kan? Omdat we in het verleden vonden dat energie-

verbruik onder de “vaste exploitatiekosten” vielen. Investeren in een duurzamer type is nu niet meer rendabel.’

Het is eind mei, maar ‘s nachts vriest het nog. Hoewel het water wordt verwarmd, wordt het bad ‘s nachts niet afgedekt. Van der Krol: ‘De terugverdiendtijd van een afdekken is te lang; hij gaat maar acht jaar mee.’

Zet eens een stapje meer!

‘Maar we doen wat we kunnen. We hebben afsluiters en kranen geïsoleerd. De verlichting is gerenoveerd door in plaats van van vier buizen één buis – hoogfrequent – te plaatsen. Met 98 armaturen zet dat zoden aan de dijk. De open-lattenplafonds moesten we vanwege de brandveiligheid vervangen door brandwerende vezelcementplaten. Zo ontstond een extra isolerende buffer: onze dakverwarming kan sindsdien uit! En tegenwoordig winnen we met behulp van een *reverse osmosis*-filter zo’n zestig procent geloosd water terug! De winst van hergebruik zit ook in de temperatuur. En we hebben een WKK-installatie geplaatst. Het koelwater van de motor wordt gebruikt voor de verwarming van zwemwater.’

En inmiddels ziet van der Krol weer nieuwe besparingskansen. Nu alle schakelkasten sowieso worden vervangen vanwege NEN-eisen, kiest hij voor een geïntegreerd ventilatiesysteem dat alle 36 (!) ventilatiesystemen softwarematig bedient. Fabrikant Siemens voorspelt een daling van de ventilatiekosten met zo’n vijftien tot twintig procent. ‘Als je toch een stap moet maken, is een iets grotere stap niet zo moeilijk.’ Ondanks de koude spoeden enkele *diehards* zich naar het water. Houdt hij zelf eigenlijk van zwemmen? Van der Krol, gedecideerd: ‘Zwembadtechnenuten zwemmen niet.’ Achter ons klinkt een luide plons.

Meer informatie:

Hans Willemse (020) 551 39 32,
Esther Koehoorn (020) 551 39 47.
Floraparkbad: Sneeuwbalweg 5
(020) 6368121

MOBIEL AAN DE ZUIDAS

In de vorige VR in Mokum kon u lezen over stadskoeling aan De Zuidas. Maar hoe staat het met mobiliteit in dat nieuwe woon- en kantorengedebied? Waar de DMB let op duurzaamheid, staat Rob Soeters van Verkeer.advies voor het zo efficiënt mogelijk maken van mobiliteit. Vraag aan Soeters: hoe bereikbaar is het ideaal van duurzaamheid én bereikbaarheid?

‘Niet wachten tot problemen groot zijn’

‘We trekken niet in lange gewaden door het land om het heil van mobiliteitsmanagement te verkondigen. Maar het is wel een cruciaal stukje van de puzzel. We zeggen ook niet: over drie jaar staat de hele Zuidas vast - maar je hoeft geen wiskundige te zijn om te zien dat er druk op de bereikbaarheid komt.’ Op instigatie van mobiliteitsspecialist Elly van den Braak van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht is een initiatiefgroep opgericht met stadsdeel Zuideramstel, de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (divv), de DMB, én ondernemersvereniging ORAM. Met die groep probeert Soeters de mobiliteit in het gebied te ‘managen’. ‘Overheid én bedrijfsleven erbij betrekken is belangrijk. Bedrijven er van bewust maken dat je niet kunt wachten tot eventuele problemen heel groot zijn. Want zij kunnen het mobiliteitsgedrag van hun werknemers beïnvloeden. Nieuwe kantoren betekent nieuwe werknemers. En als mensen veranderen van werkplek, zijn ze ook meer geneigd na te denken over hun vervoerwijze. Sommige ondernemers willen graag meedoen, denken zelf ook bewust na over de vervoersproblematiek, anderen zeggen: “we zien het wel”. Maar wij willen voorkomen dat ze pas wat doen op het moment dat hun bedrijf niet optimaal bereikbaar is.’

Koehoorn en Van der Krol:
kleine maatregelen in moeilijke tijden





Daarom is hij ingenomen met de inzet van ORAM. 'Zo'n mobiliteitsmanagementplan zal ondernemers worst wezen. We benaderen ze daarom heel concreet: dit is het probleem dat we verwachten, dit zijn mogelijke oplossingen, doen jullie mee?' De ontwikkeling van de Zuidas zal nog jaren duren. Kortetermijnproblemen rond woon-werk-, zakelijk en logistiek (bouw)verkeer moeten worden opgelost, én mobiliteitsmanagement moet structureel worden ingebed in het gebied. De initiatiefgroep werkt daarom aan een 'mobiliteitsmanagementplan' met maatregelen voor nu, en de middellange termijn. Soeters: 'Denk aan hoogwaardige reisinformatie, voor- en natransport van werknemers, en hopelijk ook innovatieve vervoerwijzen die een voorbeeld voor anderen kunnen zijn.' Het plan moet eind dit jaar klaar zijn, en binnenkort gaat een zogenoemde bereikbaarheidsmakelaar rondes langs bedrijven maken om draagvlak voor die maatregelen te krijgen. Wij houden u op de hoogte.

Meer informatie:

Kijk op www.zuidas.nl
of www.verkeeradvis.nl

Rob Soeters:

(020) 430 25 99

soeters@verkeeradvis.nl

VERVOERCOÖRDINATOR OP WEG

Zoals in de vorige VR in Mokum aangekondigd een interview met de vervoercoördinator voor Amsterdamse diensten en stadsdelen Machiel Kleingeld, en directeur Wouter Verkerk, beide van Verkeer.advies. Uit onderzoek bleek dat er bespaard kan worden op vervoer, en de gemeente heeft tenslotte een voorbeeldfunctie. In opdracht van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en in nauwe samenwerking met onze vervoerspecialist Elly van den Braak probeert de kersverse coördinator de vervoerstromen van de gemeente in kaart te brengen en te verbeteren, door maatregelen die met name het woon-werkverkeer van zo'n 45 gemeentelijke diensten optimaliseren. Uiteindelijk moeten zo de druk op leefbaarheid en bereikbaarheid, én de CO₂-uitstoot dalen. Hoe doe je dat? Kleingeld begint met *quick wins*: makkelijk in te voeren maatregelen die snel aantoonbaar resultaat geven, zoals de *mobility card* en rijstijltrainingen.



Vervoercoördinator Machiel Kleingeld neemt de metro

Gehecht aan de file

Volgens Kleingeld ziet Amsterdam het belang van het uitwerken van hun gemeentebrede vervoerplan. 'Nu al reist een groot deel van de medewerkers met het openbaar vervoer en de fiets. Ze zijn behoorlijk milieubewust. Bovendien wonen ze veelal binnen de regio.' Toch zijn er nog resultaten te boeken. Voor de groep die zich nog wel per auto verplaatst, is het zoeken naar een goed alternatief. Verkerk: 'En vervolgens moeten we mensen zo ver krijgen dat ze daar gebruik van maken. Nou is het reizen per trein bijvoorbeeld veel betrouwbaarder dan velen denken, maar mensen blijken erg gehecht aan de file.' Kleingelds hoofddoel is het terugdringen van vermijdbaar autogebruik. 'Door mensen de handen ineem te laten slaan.'

Op zoek naar het redelijk alternatief

Dat kan door medewerkers hun woon-werkverkeer goed en efficiënt te laten inrichten, net zoals intern vervoer en zakelijk verkeer. 'We zetten het plan in eerste instantie in bij de grotere diensten. In totaal gaat het om ongeveer 22.000 mensen! We richten ons ook op de stadsdelen. We inventariseren eerst waar werknemers vandaan komen en hoe ze reizen, en onderzoeken vervolgens alternatieven. Via onze contacten zorgen we er voor dat directies uiteindelijk een concreet voorstel doen. Een fietsplan bijvoorbeeld kan het treingebruk en carpoolen ondersteunen. De fiets kan als arbeidsvoorwaarde worden opgenomen in het cafetaria-model, en de keuze om op de fiets te stappen is dan aan de medewerker. En bij het inhuren van lease-auto's kijk je naar het energielabel. Voor dienstreizen is de mobiliteitskaart een goed alternatief, bijvoorbeeld die van Mobility Mixx, of de NS-Business Card: systemen die meerdere vervoerwijzen combineren, en streven naar landelijke dekking. In de trein laat je in plaats van een kaartje je *mobility card* aan de conducteur zien. Vervolgens stap je in een taxi (die tegen gereduceerd tarief rijdt) of huur je voor € 2,75 per dag een OV-fiets - alles met dezelfde kaart. In Alkmaar is zo het zakelijke autogebruik met 27 procent gedaald, en het treingebruk met 127 procent toegenomen.'

Door succes overmand

Een middel om de keuze van werknemers te beïnvloeden, is het aanpassen van de reiskostenvergoedingen. Hilversum boekte succes met een vermindering van de autovergoeding en gelijktijdige verhoging van de fiets/OV-vergoeding. Overigens ontstond toen wel een gat in de begroting, zodat niet alleen de autovergoeding nog verder is verlaagd, maar ook die voor alternatieve vervoerswijzen. Verkerk: 'Ik weet niet of zo'n maatregel hier gaat lukken. Binnen Amsterdam liggen de arbeidsvoorwaarden redelijk vast, en het is moeilijk om dat te veranderen.'

Het Nieuwe Rijden

Efficiënter rijden is vaak mogelijk, en daarom omvat het vervoerplan een training voor chauffeurs: *Het Nieuwe Rijden* van het Novem. Met tips en training kan door bijvoorbeeld sneller op te schakelen het brandstofverbruik en daarmee ook de CO₂-uitstoot tot zo'n tien procent dalen. En dat is kassa natuurlijk. Een uur theorie, een kwartier in de simulator, en 'je rijdt er niets langzamer door.' Kleingeld: 'We hebben subsidie aangevraagd voor 750 rijstijltrainingen. Nog voor het eind van dit jaar willen we daarmee beginnen en de mobiliteitskaart breed invoeren.'

www.dmb.amsterdam.nl

(onder projecten in de stad)

www.hetnieuwewerijden.nl

www.verkeeradvis.nl