



Dit is het laatste nummer van *VR in Mokum*. Tijd voor een terugblik en een blik vooruit. De afgelopen drie jaar hebben wij praktische informatie en tips over die 'verruimde reikwijdte' van de *Wet milieubeheer* met u uitgewisseld. Al in het eerste nummer constateerden we dat er een mentaliteitsomslag nodig zou zijn om de besparingsmogelijkheden bij bedrijven optimaal te benutten – bij ondernemers, maar ook bij ons zelf! Want hoewel de wet al tien jaar mogelijkheden bood om besparingen te stimuleren en eventueel af te dwingen, was daar nog bar weinig ervaring mee. Inmiddels zijn we verder: er is jurisprudentie, ervaring met handhaving, het begrip duurzaam ondernemen is ook in het bedrijfsleven ingeburgerd, en inspecteurs hebben een schat aan praktijkervaring opgedaan. De nieuwste tendens is nu het delen van die ervaring met collega's, en meer ketengerichte en regionale samenwerking. En een koepelaanpak voor concerns, ketens en branches.

Zoals u gewend bent, komen de thema's energie- en waterbesparing, afvalpreventie en mobiliteitsmanagement aan bod. Leuke toepassingen van de *smartloggers* en de *ijsbuffer*. Een *Afvalwijzer* voor kantoren, een *Evenementenhandboek*. Een slimme ondernemer gebruikt de restwarmte van zijn koeling voor warm water. En weet u hoeveel CO₂-uitstoot u vermindert als u de trein neemt in plaats van de auto?

Er is een schat aan informatie en ervaring te delen, en wij willen dat graag grootschaliger aanpakken. Samen met verschillende diensten in Noord- en Zuid-Holland onderzoeken we daarom de mogelijkheden van een nieuwsbrief over besparingsmogelijkheden bij bedrijven, gericht op die samenwerking en kennisuitwisseling: *VR in Holland*. Vooralsnog is de financiering echter nog niet rond. Maar u hoort nog van ons!

Er is een schat aan informatie en ervaring te delen, en wij willen dat graag grootschaliger aanpakken. Samen met verschillende diensten in Noord- en Zuid-Holland onderzoeken we daarom de mogelijkheden van een nieuwsbrief over besparingsmogelijkheden bij bedrijven, gericht op die samenwerking en kennisuitwisseling: *VR in Holland*. Vooralsnog is de financiering echter nog niet rond. Maar u hoort nog van ons!

Smartlogger bewijst zijn nut

Ondernemers met harde verbruiksgegevens laten zien dat ze kunnen besparen, dat kan met smartloggers: onnodige verlichting, overactieve motoren, rare temperatuurschommelingen – de licht-, motor- en temperatuurregistratieapparaatjes registreren alles! Maar ze bewijzen hun nut ook op een heel ander terrein. Inspecteur Lykle de Graaf kreeg een klacht over geluidsoverlast door de koelinstallatie van een viswinkel. De buurvrouw had 's nachts last van het geluid van de motor. Bij normaal functioneren staat zo'n koeling niet de hele nacht aan. Buurvrouw beweerde echter van wel. De Graaf controleerde eerst de staat van onderhoud van de koeling – die bleek piekfijn in orde. Toen installeerde hij een motorlogger om te controleren hoe lang de motoren 's nachts draaiden. En inderdaad bleek één ervan niet goed te zijn afgesteld: die draaide de hele nacht. En het geluidsniveau overschreed de norm. Een verrassing voor de ondernemer: hem kost het onnodig stroom. De koelmotor wordt opnieuw afgesteld. Resultaat: klacht opgelost en geld verdiend!



Bij normaal functioneren staat zo'n koeling niet de hele nacht aan. Buurvrouw beweerde echter van wel. De Graaf controleerde eerst de staat van onderhoud van de koeling – die bleek piekfijn in orde. Toen installeerde hij een motorlogger om te controleren hoe lang de motoren 's nachts draaiden. En inderdaad bleek één ervan niet goed te zijn afgesteld: die draaide de hele nacht. En het geluidsniveau overschreed de norm. Een verrassing voor de ondernemer: hem kost het onnodig stroom. De koelmotor wordt opnieuw afgesteld. Resultaat: klacht opgelost en geld verdiend!

Inspecteur De Graaf logt in

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 Elijy van den Brak: E.ludbrak@dmbamsterdam.nl, (020) 551 39 37.

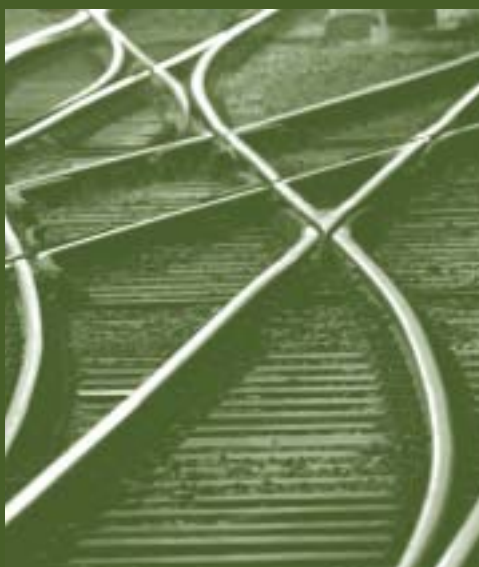
Tekst en samenstelling: Swanborn Tradl en Tekst
Vormgeving: dastudio Fenna Westerdiep (hno)
Foto's: Dina van der Wal
Pictogram: Robert Vullkers
Cartoon: emdcartoons.nl

HOE RUIM IS ONZE REIKWIJDTE?

Twaalf jaar 'verruimde reikwijdte' van de Wet milieubeheer: energie- en waterbesparing, afvalpreventie en mobiliteitsmanagement. Is de mentaliteit verbeterd, bij ondernemers en ons zelf? Delen we onze kennis en ervaring efficiënt? Hoe staat het met handhaving? Komt ketengerichte en regionale samenwerking van de grond? En wat doet Europa? Een inventarisatie.

Mobiliteit

Staat mobiliteitsmanagement nog steeds te boek als 'moeilijk'? Ja. 'Maar,' signaleert specialist Elly van den Braak: 'Het wordt steeds beter bespreekbaar. Zowel bij vergunningplichtige als bij AmvB-ondernemingen vragen onze inspecteurs zo nodig onderzoeksrapporten en plannen van aanpak, en maken op basis daarvan degelijke afwegingen en afspraken. Dat wordt steeds vanzelfsprekender. En ondernemers grijpen vaker de besparingskansen aan.' Nadenken over optimale vervoermethoden dus, de beladingsgraad verbeteren, en alternatief vervoer voor werknemers stimuleren. Mede doordat ook mobiliteit wordt gezien in het licht van energiebesparing en CO₂-emissiereductie, maakt de overheid steeds meer gebruik van mobiliteitskaarten en Het Nieuwe Rijden. En mobiliteit wordt steeds belangrijker in Europees perspectief, bijvoorbeeld om de luchtverontreiniging terug te dringen. Als het duidelijk geld oplevert, zijn bedrijven zeer geïnteresseerd, maar het blijft nodig uitvoerig te communiceren en te motiveren - ook bij onze eigen diensten. Van den Braak: 'Vroeger waren vervoerskosten vaak minder goed zichtbaar. Maar als je gebruikmaakt van mobiliteitskaarten zien financiële afdelingen ineens veel beter hoeveel kosten ermee zijn gemoeid!'



Energie



Het voordeel van energiebesparing hoeven we de meeste ondernemers niet meer uit te leggen. De *Trias Energetica* is genoegzaam bekend: beperk de energievraag, gebruik duurzame bronnen, en gebruik eindige bronnen efficiënt. Specialist Patrick Teunissen: 'Nu is het tijd de opgebouwde kennis en ervaring te borgen. En ondernemers te blijven wijzen op de mogelijkheden en de regelgeving.' Ook hier komt Europa er aan: de *Energy Performance of Building Directive* (EPBD) voorziet in een energiekeurmerk voor nagenoeg alle gebouwen. De richtlijn stelt eisen aan de energieprestatie van nieuwe gebouwen en renovatieprojecten, en aan cv-ketels, airconditioning en verwarming. Voordat met nieuwbouw wordt begonnen moeten alternatieve energiebronnen worden onderzocht, zoals WKK, stadsverwarming of -koeling en warmtepompen. Bij het 'natuurlijke moment' van bouw, verkoop of verhuur van woningen en bedrijfsruimten krijgen nieuwe eigenaars of huurders een tien jaar geldig energieprestatiecertificaat, waarmee ze de prestaties van gebouwen kunnen vergelijken. Teunissen: 'Alleen al in Amsterdam gaat het om zo'n veertigduizend gebruikerswisselingen per jaar, dus de impact van de maatregel is groot. Het verbruik doet niet ter zake - wél de bestaande voorzieningen en de toekomstige mogelijkheden van het gebouw.'

Want het certificaat gaat vergezeld van aanbevelingen voor verbetering van de energieprestatie. Overheidsgebouwen, groter dan duizend vierkante meter, moeten het certificaat op een goed zichtbare plaats voeren. Naar het zich nu laat aanzien, wordt het ingevoerd op 1 januari 2007.

Water

De tijd dat we de kraan lieten lopen terwijl we onze tanden poetsten is wel voorbij... toch? Inmiddels zijn ook ondernemers doordrongen van het grote effect van kleine maatregelen: waterbesparende douchekoppen en toiletspoelers, en gewoon een beetje letten op het verbruik van je medewerkers. Bij nieuwbouw worden standaard besparende maatregelen getroffen. En hier geldt eveneens: minder warm water gebruiken bespaart niet alleen water, maar ook energie! Zelf hebben we inmiddels een partnership met het Amsterdamse Waterleidingbedrijf, vanwege de *know how* op dat gebied. Want onze inspecteurs zien weinig waterbesparingsrapporten, omdat de meeste bedrijven de grens van vijfduizend kuub (vijf miljoen liter) per jaar niet overschrijden. Specialist Richard Rietveld adviseert onze inspecteurs en helpt bij het beoordelen van rapporten. Zo nam hij het verbruik van Shell in Amsterdam-Noord onder de loep. 'Dat bedrijf breidt uit en heeft



daarvoor een nieuwe milieuv vergunning nodig. In een rapport laat men zien wat men doet en wil gaan doen. Ik beoordeel het plan en plaats kanttekeningen. Daarna legt de DMB de besparingsmogelijkheden vast in de vergunning. Zo zorgen we er samen voor dat watersparing optimale aandacht krijgt.'

Afval

De afgelopen jaren is veel informatie via internet beschikbaar geworden. Langzaam verbreedt afvalbeleid zich van 'binnen de hekken naar een keten- en branchegerichte aanpak,' aldus afvalspecialist Edgar Zonneveldt. Sinds 1996 is de IPPC-richtlijn (*Integrated Pollution Prevention and Control*) van kracht. Doel: het gelijkschakelen van de eisen die in Europa gesteld kunnen worden aan een milieuv vergunning. Ook op afvalgebied daagt er in dat kader nieuw perspectief. Het bevoegd gezag zal eisen mogen stellen aan grondstoffengebruik, licht Zonneveldt toe: 'We kunnen dan iets zeggen over de ingaande in plaats van de uitgaande stroom. Je kunt denken aan eisen aan het gebruik van schone brandstof en duurzaam inkopen.' Maar afval is moeilijk in geld uit te drukken; en daarmee blijft het voor de inspecteur een uitdaging ondernemers op het belang van preventie te wijzen.



De verruiming: samenwerking en koepelaanpak

De trend van schaalvergroting via regionale samenwerking in bijvoorbeeld ons supermarktpject biedt vele voordelen – zowel voor ons als voor de ondernemer. Je voorkomt individuele trajecten per vestiging, en het is beter voor de rechtsgelijkheid. En niet elke gemeente hoeft zelf het wiel uit te vinden.

Een tweede tendens is één koepelaanpak voor verschillende vestigingen van een concern, keten of branche. Die gaan we ook toepassen bij banken, onderwijsinstellingen, bouwmarkten en nieuwbouwprojecten. Volgend jaar bijvoorbeeld bij de Universiteit van Amsterdam

(UvA), met tachtig panden, verspreid door de stad: schoolgebouwen, laboratoria, collegezalen en horeca. Doel: centraal beleid met consequenties voor individuele vestigingen - centrale afspraken met een decentraal keuzemenu. Ook die overkoepelende afspraken bevorderen de efficiëntie. Een aanpak die in de voorbereiding meer tijd kost dan gebruikelijk, maar uiteindelijk tijdswinst oplevert en de handhaving vergemakkelijkt.

Europa hanteert inmiddels het BAT-systeem (*best available techniques*) – de beste beschikbare technieken. Voor grote bedrijven worden B-refs opgesteld, op BAT gebaseerde referentielijsten met maatregelen. Voor Nederland betekent dit dat BAT het ALARA-principe zal vervangen. Hoewel de *Wet milieubeheer* nog niet is aangepast, anticiperen onze vergunningverleners daar al op. We zijn dus flink op weg naar Europese uniformiteit rond de stand der techniek - ondanks de altijd moeizame interpretatie van subjectieve begrippen zoals 'best' en 'reasonable'.

Kortom: er is al veel verbeterd - bij ondernemers, en bij ons zelf. Maar er wachten nog vele mogelijkheden. Concern-, branche- en ketengerichte aanpak biedt perspectieven voor een meer efficiënte werkwijze. Net zoals regionale samenwerking tussen gemeenten en diensten. Natuurlijk betekent dat ook intensievere samenwerking tussen specialisten, vergunningverleners en toezichthouders. En: Europa is zo gek nog niet - nieuwe regelgeving uit Brussel vergroot onze mogelijkheden. Het lijkt er op dat die reikwijdte van de *Wet milieubeheer* zo langzamerhand echt wordt verruimd... Om die ruimte te benutten moeten we zowel lokaal als regionaal de handen uit de mouwen blijven steken, consequent handhaven, structureel samenwerken en onze kennis delen!



WEETJE

De gemiddelde personenauto stoot per kilometer 0,2 kilo CO₂ uit. De trein slechts 0,1. Heen en terug van Amsterdam naar Rotterdam (154 kilometer) is dat respectievelijk 31 en 15,4 kilo. De trein pakken voor zo'n retourtje bespaart dus 15,6 kilo CO₂-emissie! Ter vergelijking: een gemiddelde woning stoot jaarlijks ongeveer 1900 kilo CO₂ uit door alleen al het verbruik van zo'n 3000 kWh elektra. Als u een half jaar lang dagelijks heen en weer reist van Amsterdam naar Rotterdam heeft u dat er ruimschoots uit!

MEETJE

Op de website van *Business for climate* kunnen bedrijven hun jaarlijkse emissie bepalen met behulp van de CO₂-meter. Ondernemers vullen hun energieverbruik en overige gegevens in en weten binnen een paar seconden waar ze aan toe zijn. De uitkomst geeft ook aan hoe veel bos moet worden aangeplant om deze emissie jaarlijks te compenseren. Meer weten? Kijk op: www.businessforclimate.nl/CO2.html.

KORT EN GOED

De kansen van de Heilige Koe

Het gemeentelijk wagenpark biedt veel kansen om te besparen en de CO₂-uitstoot te verminderen. Zo'n 2300 voertuigen, van grasmaaiers tot vuilniswagens. Naast de voertuigen van Politie en Brandweer zo'n 1500 personenauto's. Vaak zijn dat tweeliter-dieselauto's, soms zelfs *four wheel drives*. Verbruik: dertig miljoen liter diesel per jaar (inclusief negen miljoen liter door het gemeentelijk vervoerbedrijf). In de stad kunnen we gemakkelijk toe met de veel zuiniger 1.1-liter-benzineauto's. Er is dus een gigantisch besparingspotentieel; ook door beter onderhoud en gebruik. Maar de auto is nog steeds een Heilige Koe. Gelukkig hebben veel Amsterdamse stadsdelen een milieuvriendelijk eigen wagenpark opgenomen in hun klimaatplannen. Waarmee ze gezamenlijk veel, heel veel geld kunnen besparen!

Piekervaring: topje van de ijsbuffer



Er zijn verschillende manieren om energiezuinige gebouwen te realiseren, van warmte/koudeopslag tot warmtepompen. Koninklijk Theater Carré besloot tijdens de ingrijpende verbouwing vorig jaar een ijsbuffer te plaatsen voor koeling van de theaterzaal. Ideaal voor een piek-

behoefte aan koeling, omdat kan worden volstaan met een kleinere koelmotor. Want als het buiten warm is, en de zaal zit vol, kan het snel gaan. Als het gebouwbeheersysteem signaleert dat er behoefte is aan extra capaciteit naast die van de koelmachines, wordt de buffer op nachtstroom

geladen met een water-glycoloplossing, zodat er een ijsklomp aangroeit. Het gekoelde water wordt door leidingen naar een luchtbehandelingsinstallatie geleid die de koele lucht de zaal inblaast, en naar het watergekoelde plafond. Zo levert de buffer gedurende vier piekuren 150

kW koelvermogen om de temperatuur in theaterzaal aangenaam te houden. De installatie had wat wel wat voeten in de aarde: met een kraan moest het gevaarte over de gevel naar binnen worden getakeld.



Fastfood

We meldden eerder dat we een mondelinge overeenkomst over afvalpreventie hadden met de Burger King-keten. Helaas heeft het concern die niet bekrachtigd. Daarom hebben we bij McDonalds, Kentucky én Burger King het handhavingstraject voor individuele vestigingen ingezet. En toen liet McDonalds alsnog weten de maatregelen bij alle vestigingen te gaan inventariseren. De facto werkt het bedrijf zo toch mee aan een concernafspraken, want de mogelijke maatregelen worden vastgelegd in een plan van aanpak. Het is een lange en soms moeizame weg, maar die happy deal komt er wel!

Wild stromend warm water

Inspecteur Brenda Abma deed een leuke ontdekking bij een Amsterdamse groothandel in wild en gevogelte: de grootpoeier had goed nagedacht over zijn energierekening. Hoewel zijn verbruik onder de norm van 50.000 kWh per jaar lag – de grens om besparingsonderzoek te eisen – maakt hij al gebruik van de restwarmte van zijn koelcellen. Eigenaar Pieter van Meel: 'Mijn vijf koelmotoren produceren veel warmte om te koelen. Nou denk ik als ondernemer aan alle besparingsmogelijkheden, dus we leiden die warmte via een wisselaar naar een ketel, waar we water in verwarmen dat we gebruiken voor de dagelijkse schoonmaak. En ik betaal geen cent aan een warmwatervoorziening! De investering is even iets duurder dan bijvoorbeeld een geiser, maar dat had ik er zo weer uit.' Een even logisch als nuttig idee!

Evenementen

Met festiviteiten als Koninginnedag, de Uitmarkt, de Gay Pride, Bevrijdingsdag en grote dansfeesten hebben wij

zo'n tien keer per jaar te maken met zeer grootschalige evenementen, en daarnaast met vele kleinschalige festiviteiten, waarvoor ons *evenementendraaiboek* besparingsmogelijkheden biedt. Op basis daarvan kunnen in de vergunningen besparingsmaatregelen worden opgenomen: waterbesparende douchekoppen, het vaste net in plaats van generatoren, maar ook statiegeldbekers en pendelbussen. Het draaiboek bevat een checklist voor vergunningverlener, evenementenorganisator en handhaver. Te downloaden van onze website: www.dmb.amsterdam.nl – onder 'publicaties'.

Scholen besparen

We inventariseren besparingsmogelijkheden bij 249 basisscholen in de Amsterdamse stadsdelen – voornamelijk op energiegebied. Inmiddels is een groot deel daarvan gecontroleerd, en blijkt dat er bij maar liefst 113 scholen besparingen mogelijk zijn. Veel scholen hadden wel een besparingspotentieel, maar overstegen niet de wettelijke grenzen om onderzoeken te eisen. In die gevallen is het traject afgerond

met een integrale controle. De overige scholen sturen we nu het verzoek om een plan van aanpak. En waar nodig, zullen we ook hier handhaven.

Afvalwijzer Kantoren

Het project referentiebedrijven afval werpt vruchten af: één goed functionerend voorbeeldbedrijf voor de branche (de ABN, koploper op het gebied van afvalpreventie en gescheiden inzameling) leverde relevante kengetallen, een lijst met uitgevoerde preventiemaatregelen en wat die opleverden. Die gegevens bieden een handvat voor handhaver én ondernemer, waaruit blijkt wat mogelijk is voor een vergelijkbaar bedrijf – zeer nuttig bij vooroverleg. De maatregelen lopen uiteen van dubbelzijdig kopiëren en duurzaam inkopen tot duurzaam serviesgoed en wasbare handdoeken. Als deze *Afvalwijzer* kantoorgebouwen succesvol is, stellen we vergelijkbare documenten op voor bijvoorbeeld garage- en horecabedrijven. Binnenkort te vinden op onze website onder 'publicaties': www.dmb.amsterdam.nl.

Het begrip ‘grootkeuken’ krijgt een nieuwe dimensie tijdens een rondgang door het productiebedrijf van Medirest Amsterdam, de maaltijdleverancier in Amsterdam-Zuidoost. Geen instellingspannetjes waarin de soep staat te pruttelen, maar rijen ketels waarin per week zo’n 26.000 veelal kant-en-klare warme maaltijden worden bereid, zeven dagen per week, voor zorginstellingen en ‘penitentiaire inrichtingen’. Die zes dagen per week door vrachtwagens van een transportbedrijf op de plek van bestemming worden afgeleverd. In zo’n 25 gemeenten, met per gemeente verschillende afleveradressen: dat zijn nogal wat transportkilometers. Toen steeds meer afnemers vroegen om langer houdbare maaltijden, bood dat perspectieven om minder vaak te hoeven rijden. Maar is dat ook voordelig in de gehele productieketen?

KILOMETERS versus KOELING



Nederland loopt achter op de ons omringende landen: hier wordt slechts zo’n vier procent van de maaltijden in instellingen verzorgd door een externe cateraar. Tussen de rekken en bakken vertelt Charles Barink van de afdeling Kwaliteit: ‘Wij verpakken een deel van onze maaltijden met conserveergas. Dan zijn ze langer houdbaar: tien dagen in plaats van 72 uur. Zo kunnen onze afnemers een ruimer assortiment in voorraad hebben, en dus meer keuzemenu’s samenstellen.’ Want maatwerk is de trend bij de grote klanten: zo veel mogelijk keuze voor de klant. Joop van der Aa, hoofd Kwaliteit: ‘Je ziet steeds meer dat in bestaande keukens alleen nog wordt geassembleerd. Ze hebben dan minder personeel nodig, en gebruiken de bestaande koelingen om onze maaltijden op te slaan. Die koelingen staan toch aan. Momenteel hebben we drie klanten die gasverpakte bulkmaaltijden krijgen en zelf portioneren. Verder leveren we geportioneerde maaltijden een dag voor consumptie bij de instelling af. We hopen op meer klanten die onze gasverpakte maaltijden afnemen.’



Als dat gebeurt, kan dat grote gevolgen hebben. Theoretisch kan het betekenen dat er nog maar één keer per week moet worden gereden: een enorme kilometerreductie. Dan zou het ook rendabel zijn voor verafgelegen instellingen om maaltijden te bestellen: voor hen is dagelijks rijden te duur.

Maar wordt er niet – op andere plekken – veel meer gekoeld en dus energie verbruikt, als bedrijven eens per week een enorme hoeveelheid eten krijgen? Weegt dat wel op tegen die kilometerreductie? Milieu-inspecteur Theo Schrever: ‘Ik vond dit een verrassende optie, die inderdaad heel goed klinkt, maar we willen wel precies weten wat de consequenties zijn.’ Het is de vraag of minder kilometers niet resulteert in meer koeling. SenterNovem wil onderzoeken of deze optie daadwerkelijk energiewinst oplevert, met een rekenprogramma dat besparingsopties door de keten heen analyseert. Deelnemers aan het MJA-2 kunnen het kostenloos gebruiken (via een adviseur).

Zie ook www.mja.novem.nl.

Personen- en Goederenvervoer volgt de Kilometersweg!

1. Voorkom transport
2. Voorkom (vracht)autogebruik
3. Verbeter vervoermiddel
4. Verbeter gebruik vervoermiddel)



Mobiliteitsmotie

Kamerleden vroegen minister van Verkeer Karla Peijs 'de toepassing van de Wet milieubeheer ten behoeve van mobiliteitsmanagement [...] aan te scherpen'. Lokale overheden zouden meer mogelijkheden moeten krijgen om bedrijven te bewegen tot mobiliteitsmanagement, vanwege de forse investeringen in onderhoud en aanleg van infrastructuur. Bestaande mogelijkheden zouden te weinig worden benut, 'uit angst voor een concurrentienadeel ten opzichte van andere gemeenten'. De minister vindt de motie 'sympathiek': 'Ik heb de afgelopen anderhalf jaar werkgevers aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor het bevorderen van een meer bewust rijgedrag bij hun werknemers. Ik wil graag samen met mijn collega van VROM uitzoeken of het instrumentarium van de Wet Milieubeheer effectiever gemaakt kan worden.' Inmiddels worden de mobiliteitsmaatregelen uit de VNG-brochure over de verruimde reikwijdte verwerkt in een nieuwe Infomil-circulaire, rond de zomer te verschijnen.

Rondvaartboot vervoert bedrijfsvracht

Herman Journee van het Amsterdamse Havenbedrijf probeert al geruime tijd wegvervoer in de trein en op het water krijgen. 'Ons concept is een rondvaartschip, dat ladingen vervoert voor bedrijven in Noord-Holland en Flevoland. In Flevoland wor-

den goede wateraansluitingen opgezet, en ook bij Schiphol komt een terminal. Bedrijven die aan het water liggen kunnen gebruikmaken van de dienst om hun lading te vervoeren, en er komen tussenstops om de lading over te zetten op internationale binnenvaartschepen naar elders in Europa. Met zo'n vijftig geïnteresseerde bedrijven werken we nu aan contracten en logistiek.' Een flinke kluit, want bedrijven willen graag uit de file maar zijn voorzichtig met hun kostbare lading. Het schip wordt momenteel in het buitenland gebouwd. De eerste proef begint in juli. Weer een optie waarop onze inspecteurs bedrijven kunnen attenderen.

W-bus

Onze inspecteurs wijzen ondernemers op de Westpoortbus, die werknemers van bedrijven in het Westelijk Havengebied snel en comfortabel van en naar station Sloterdijk brengt. Momenteel maken ruim achthonderd mensen dagelijks gebruik van deze 24-uurservice. Sinds de bus in 2003 in gebruik is genomen is het aantal deelnemende werkgevers verdrievoudigd. Zij nemen de exploitatiekosten voor hun rekening en bepalen de vertrektijden. Een vervoersmakelaar plant het vervoer, en ziet toe op de naleving van de afspraken, en de financiële afhandeling. Een voorbeeld van succesvolle publiek-private samenwerking op het gebied van mobiliteit van personen. Meer weten? Mail naar info@wbus.nl.

Besparingsplan afvalinzamelaar

Wij vroegen afvalinzamelaar Icovia een onderzoek te laten doen om het aantal transportkilometers te beperken, en verwezen naar het programma Transactie-modalshift van VWS. Jan Haarman van Amsterdam Consultants deed een nulmeting en voerde een efficiëncyscan uit. 'Samen met het bedrijf bedachten we verbetermaatregelen. Ondernemers komen daar zelf vaak niet aan toe, maar samen met iemand van buiten wel. December vorig jaar lag er een jaarplan met zinvolle maatregelen.' Rob Bonnema van Icovia: 'De onderzoekskosten halen we er weer uit. Wij verdienen ons geld met efficiency, we rekenen constant in kilometers, tijd en brandstof. Daarom is het ook prima dat we het volgens de milieuwetgeving altijd beter moeten doen. We gaan meer afzetcontainers gebruiken, mobiele afvalbakken die we leeg bij klanten stallen en vol weer ophalen. En we hebben vergunning aangevraagd voor langere transportwagens, zodat de beladingsgraad omhoog kan. Met onze perscontainers voor de afvalverbrandingsinstallatie hebben we inmiddels een kilometerreductie van vijftig procent gerealiseerd. Maar efficiency blijft afhankelijk van de situatie: midden op de Dam mag je geen afval overslaan!'

Super

De samenwerking tussen Amsterdam en IJmond aan besparingsmogelijkheden in de

supermarktbranche kan rekenen op grote belangstelling. Bijvoorbeeld van het Interregionaal Samenwerkingsverband Midden-Holland, de regio Haaglanden, West-Holland, DCMR en Haarlem. Al snel bleek dat centrale afspraken over de zogenoemde dagafdekking van koel- en vriesmeubelen op verzet stuitte. Onlangs hebben de directeuren van de twee betrokken diensten daarom overlegd met de voorzitter van het Centraal Bureau Levensmiddelen en het Ministerie van Economische Zaken. Aangezien koel- en vriesmeubelen 62 procent van het energieverbruik van de supers voor hun rekening nemen, denken wij dat ze moeten afdekken. Dat kan tot 55 procent besparing opleveren! Binnenkort moet de branche in een plan met een looptijd tot 2010 aantonen hoe zij de in het convenant MJA-1 vastgelegde 32 procent energiebesparing wil realiseren. Daarnaast komt er een energiezuinige supermarkt, om de effectiviteit van maatregelen te onderzoeken. Wij gaan intussen het besparingspotentieel inventariseren. Overigens wijst de praktijk wijst uit dat klanten én ondernemers tevreden zijn met dagafdekking, dus de vrees van omzetsderving lijkt ongegrond. En uit onderzoek van de Voedings- en WarenAutoriteit bleek dat dertig procent van de levensmiddelen in open koelkasten niet de juiste temperatuur had – extra redenen voor actie!

WATERZUIVERING EN AFVALVERBRANDING:**een gesloten systeem**

De DMB heeft de verplichte MilieuEffectRapportage (MER) van de nieuwe rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) goedgekeurd. Die komt naast de Amsterdamse Afvalverbrandingsinstallatie AVI-West. Uit de MER bleek dat de nieuwe burens intensief kunnen samenwerken. Het slib dat vrijkomt bij de waterzuivering mag niet meer, zoals vroeger, worden 'uitgereden' over het land. Om de hoeveelheid te verkleinen, wordt het vergist, geparst, en vervolgens verbrand in de

ovens van de AVI. Tijdens dat vergisten komt methaangas vrij. Dat wordt verbrand in een biomotor bij de AVI, waarbij warmte en elektriciteit worden opgewekt. De elektriciteit wordt gedeeltelijk teruggevoerd naar de zuiveringsinstallatie, en gedeeltelijk naar het stroomnet. De vrijkomende warmte gebruikt de AVI voor stadsverwarming. Het verbranden van het slib is energieneutraal: de calorische warmte van het slib is voldoende om het verbrandingsproces gaande te houden zonder energie te hoeven toevoegen. Restwarmte bij de AVI die tot op heden te weinig warmte-inhoud heeft voor nuttige toepassing wordt straks gebruikt voor het opwarmen van het rioolwater, zodat er minder energie nodig is om dat te zuiveren.

1 januari 2006 moet de nieuwe zuiveringsinstallatie in werking zijn.