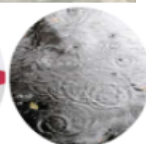


Duurzaamheidsaspecten

Sorteercentrum PostNL Ouder-Amstel



juni 2016





Voorwoord

Geacht College van B&W en betrokken projectmedewerkers van de gemeente Ouder-Amstel,

PostNL werkt samen met uw gemeente aan de mogelijke vestiging van een sorteer- en distributiecentrum voor Pakketten in "De Nieuwe Kern". Deze ontwikkeling binnen de gemeente Ouder-Amstel biedt ruimte aan bedrijvigheid, wonen en recreatieve voorzieningen. Het sorteer- en distributiecentrum van PostNL vormt een eerste stap in het realiseren van deze ambities. Met uw positieve reactie van 21 mei 2015 op het door ons, samen met de grondeigenaar NS ingediende principe verzoek, over een mogelijke vestiging van PostNL in dit gebied, zijn we dan ook zeer verheugd.

Wij hebben in diverse gesprekken met uw gemeente onze duurzame ambities kenbaar gemaakt. Ook in uw antwoord op het principe verzoek wordt duidelijk dat duurzaamheid voor uw gemeente een belangrijk thema en zelfs een vestigingscriterium is.

Met de nodige trots hebben wij uw college van B&W op 23 juni 2015 mogen ontvangen op een soortgelijke vestiging van PostNL in Halfweg op het bedrijventerrein Polanenpark voor een werkbezoek. Tijdens dit bezoek hebben wij o.a. onze duurzame ambities van onze bedrijfsvoering met u mogen delen, in de breedste zin van het woord. Van mensen tot gebouwen en voertuigen, als onderdeel van de totale logistieke keten die pakketbezorging in Nederland met zich mee brengt.

PostNL is uitgegroeid tot een van de meest duurzame ondernemingen en als één na hoogste logistiek bedrijf genoteerd aan de Dow Jones Sustainability Index. PostNL uit dit in de inzet van mensen, haar bedrijfsvoering, energie inkoop, huisvesting en wagenpark. Deze positie wil PostNL graag behouden en verbeteren.

Met de notitie die voor u ligt proberen wij inzicht te geven in het duurzame karakter van deze vestiging en het daarbij behorende sorteer- en distributie proces, welke een regionale functie heeft. Graag zouden wij gedurende het project zoveel mogelijk van onze ambities omzetten in concrete lokale resultaten.

U zult lezen dat het ontwerp van de logistieke keten een duurzaam karakter heeft. Ook zult u lezen dat op enkele duurzame aspecten we afhankelijk zijn van derden. Denkt u hierbij aan financiële zaken als subsidies, maar ook aan de beschikbaarheid en de technologische ontwikkelingen als het gaat om de inzet van elektrische voertuigen. PostNL volgt deze ontwikkelingen zeer nauw, we doen pilots, en lopen graag voorop. Om nu en op de lange termijn succesvol te blijven opereren, richten we ons – waar dat mogelijk is – op de ontwikkeling van duurzame oplossingen voor onze voertuigen, gebouwen, materialen en innovaties. Het streven is om in onze markten het post- en pakkettenbedrijf te zijn dat een tastbare bijdrage levert aan een duurzame wereld.

Wij zien er dan ook naar uit om samen met u duurzame ambities waar te maken en zijn ervan overtuigd dat u in PostNL een duurzame partner en werkgever zult vinden waar u trots op zult zijn!

*Nikaj van Hermon
PostNL Real Estate*



Inhoudsopgave

Voorwoord	1
1. Inleiding	3
2. De duurzame onderneming PostNL	4
3. Locatiekeuze	6
4. Gebouw en energie	9
4.1 Duurzaamheidsaspecten	9
4.2 BREEAM-NL	12
4.3 Energie	12
5. Social return	14
5.1 Werknemers	14
5.2 Flexibele en duurzame partnerships	15
6. Logistiek	16
6.1 Bedrijfsvoering en verkeer	16
6.2 Duurzaam wagenpark	17
6.3 Duurzame innovatie: stadslogistiek van PostNL	19
Colofon	21



2. De duurzame onderneming PostNL

PostNL is als post- en pakkettenbedrijf marktleider in de Benelux, en beschikt daarnaast over post- en pakketnetwerken in Duitsland, Italië en het Verenigd Koninkrijk. Het bedrijf kent twee divisies: mail en pakketten. Het sorteercentrum valt onder de divisie pakketten, dat zich richt op de logistieke diensten en pakketbezorging.

PostNL heeft duurzaamheid en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen tot speerpunten benoemd van haar bedrijfsvoering. Dit heeft inmiddels haar vruchten afgeworpen en PostNL is erg trots op de (internationale) erkenning die zij geniet als duurzaam bedrijf. Zo is PostNL als een na hoogste logistiek bedrijf genoteerd aan de Dow Jones Sustainability Index.



Duurzame lidmaatschappen en certificeringen PostNL

PostNL heeft daarnaast een leidende rol als het gaat om de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Zo is zij een van de founding partners van de Dutch Green Building Council. Al in 2006 was zij verantwoordelijk voor de realisatie van het eerste CO₂ emissie vrije kantoorgebouw van Europa van ca 15.000 m² welke gerealiseerd is in Hoofddorp (TNT Green Office) en beschikt zij sinds 2008 over het eerste CO₂ emissievrije bedrijfsgebouw welke gerealiseerd is in Veenendaal .

Voor een uitgebreide toelichting op de wijze waarop het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen door PostNL in de praktijk wordt gebracht, verwijzen wij naar de website: www.postnl.nl/over-postnl/over-ons/maatschappelijk-verantwoord-ondernemen/

Voor de onderhavige locatie is onder meer het volgende van belang:

Onze mensen

Wij zijn een van de grootste particuliere werkgevers van Nederland. Wereldwijd hebben we meer dan 56.000 mensen in dienst. We bevorderen diversiteit binnen de organisatie en zorgen voor een veilige werkomgeving waar mensen gewaardeerd en gerespecteerd worden en zichzelf durven zijn. We bevorderen duurzame inzetbaarheid en creëren een omgeving waar mensen zich gedurende hun loopbaan kunnen ontwikkelen. Ons beleid is een werkplek te creëren waar mensen goed opgeleid, vaardig en productief zijn en gemotiveerd blijven om te werken, of dit nu binnen of buiten PostNL is. Wat onze mensen met elkaar verbindt, is dat ze met trots post en pakketten bezorgen.

Onze visie op mensen omvat de volgende onderdelen (samenvatting):

- *Diversiteit en inclusie*
- *Mensen met een beperkte toegang tot de arbeidsmarkt (zie ook social return verderop in deze notitie)*



- *Werving en loopbaanontwikkeling, PostNL Academy*
- *Gezondheid en veiligheid*
- *Sport, gezondheid en voorkomen van ongelukken*
- *Verantwoordelijke herstructurering*
- *Flexibele en duurzame partnerships*

Impact op het milieu

Als groot logistiek bedrijf dat in een aantal Europese landen actief is, hebben onze activiteiten gevolgen voor het milieu. Alhoewel veel van onze post per fiets of te voet wordt bezorgd – beiden CO2-neutrale vervoersopties – zijn veel van onze activiteiten niet CO2-neutraal. Om nu en op de lange termijn succesvol te blijven opereren, richten we ons – waar dat mogelijk is – op de ontwikkeling van duurzame oplossingen voor onze voertuigen, gebouwen, materialen en innovaties. Het streven is om in onze markten het post- en pakkettenbedrijf te zijn dat een tastbare bijdrage levert aan een duurzame wereld. We proberen onze CO2-voetafdruk te verminderen door duurzaam in te kopen en helpen ook onze klanten om hun CO2-uitstoot te beperken.

Duurzame innovatie

Het is ons streven om door de ontwikkeling van nieuwe distributiediensten een bijdrage te leveren aan het realiseren van duurzame vitale steden. We beogen het aantal transporten in stadscentra te beperken door onze goederen samen te voegen met die van externe vervoerders. Daarnaast ontwikkelen we nieuwe producten voor klanten en vervoerders in stadscentra – zoals degenen die werkzaam zijn in de renovatie-, bouw- of voedingssector – door nieuwe duurzame voertuigen te introduceren. We hebben een aantal stappen in die richting ondernomen (...). We zijn in Delft met een pilotproject gestart, Stadslogistiek Delft genaamd. Het doel van dit project is de CO2-voetafdruk te verminderen van post- en pakketbezorgingen in de binnenstad. Dat bereiken we door het aan de rand van de stad consolideren van post- en pakketzendingen die naar de binnenstad moeten. In de stad maken we gebruik van elektrische voertuigen, waardoor de luchtkwaliteit en de algehele leefbaarheid van de stad verbeterd wordt.

Partnerships en sponsoring

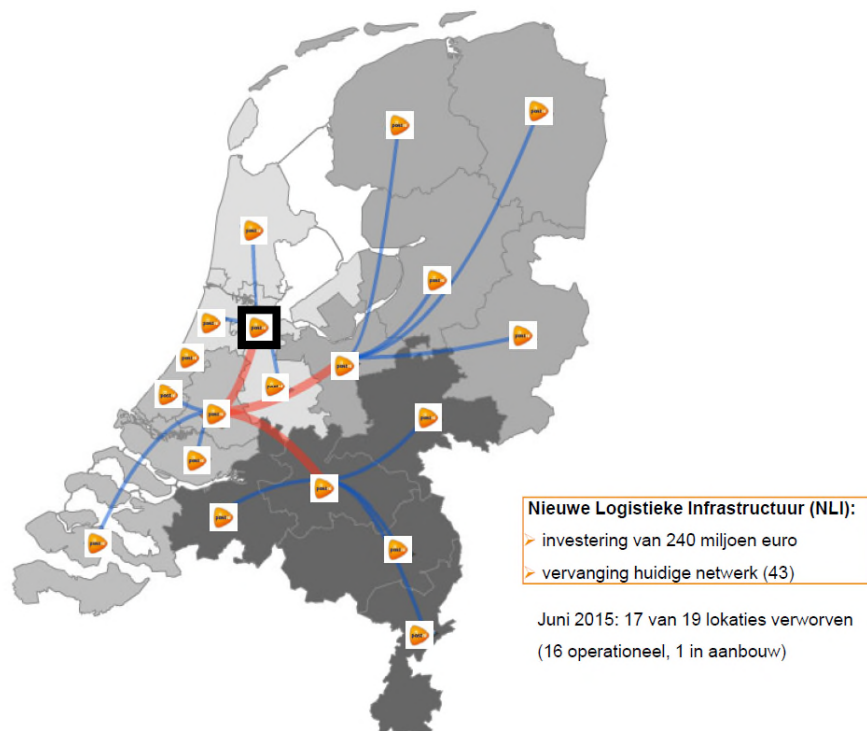
We schakelen onze mensen, ons netwerk en onze expertise in om kinderen te helpen die het minder goed hebben getroffen. We zijn bij een hele reeks projecten betrokken, waarvan de twee belangrijkste zijn:

- *De Koningssspelen: Als onderdeel van de jaarlijkse viering van Koningsdag eind april, hebben we in 2014 de bezorging gesponsord van 1,1 miljoen Koningssspelen-t-shirts aan 7700 basisscholen in Nederland.*
- *Partnership WFP: We werken sinds 2002 samen met het Wereldvoedselprogramma (WFP) van de Verenigde Naties. Een van de projecten die we steunen is een schoolvoedselprogramma in Malawi. Hierbij krijgen kansarme kinderen een gratis lunch op school. Het doel is om jaarlijks 350.000 kinderen te bereiken.*

3. Locatiekeuze

Het netwerk van PostNL Pakketten bestaat uit 19 depots. Regio Amsterdam is een zeer forse woonkern met bijbehorend zeer fors pakketvolume. In het netwerk is voorzien dat alle pakketten voor regio Amsterdam worden bezorgd met distributiebussen die geladen worden op twee depots: depot Halfweg aan de westkant van Amsterdam, en het nieuw te realiseren depot aan de oostkant. De delen van Amsterdam die vanuit het nieuw te realiseren depot beleverd moeten gaan worden, worden op dit moment grotendeels beleverd vanuit depot Sassenheim en deels vanuit depot Utrecht en Amersfoort. Gevolg hiervan is dat de distributiebussen die deze delen van Amsterdam beleveren zeer lange aan- en afrijroutes hebben, met forse milieubelasting en kosten tot gevolg. Tevens loopt het netwerk tegen de grenzen van haar capaciteit. Hierdoor is een extra depot noodzakelijk, die vanuit milieu- en logistiek perspectief zo dicht mogelijk tegen de oostkant van Amsterdam moet liggen.

Deze locatie ligt op de optimale plek binnen het zoekgebied, beschouwd vanuit het totaal aantal transportkilometers. Om de pakketten af te leveren is dit de locatie die resulteert in de minimale hoeveelheid transportkilometers, en daardoor tot de minimale milieubelasting.



Het nieuwe logistiek netwerk van PostNL met de nieuwe sorteercentra pakketten, waar zowel het sorteer- als het distributieproces plaatsvindt. Sorteercentrum Ouder-Amstel is omkaderd.

In de locatiekeuze is ook de omgeving van belang: de karakteristiek van de vestiging van het logistiek centrum sluit naadloos aan bij die van het Amstel Business Park aan de Noordzijde en het ontwikkeling van De Nieuwe Kern aan de zuidzijde. Daarbij is in de verkenning naar de beste locatie een verkavelingsverkenning opgesteld door Movares, welke uitgaat van gradiënten van kleinschalige (bedrijfs-) panden met een publieksfunctie aan de zijde van station Duivendrecht, tot de meer grootschalige logistieke voorzieningen aan de westzijde van de Holterbergweg. Op deze manier is niet een dwingende verkaveling afgegeven: de ambities voor de structuur van De Nieuwe Kern zijn nog volop in ontwikkeling. Hiermee is een toekomstvaste locatie voor PostNL gevonden.



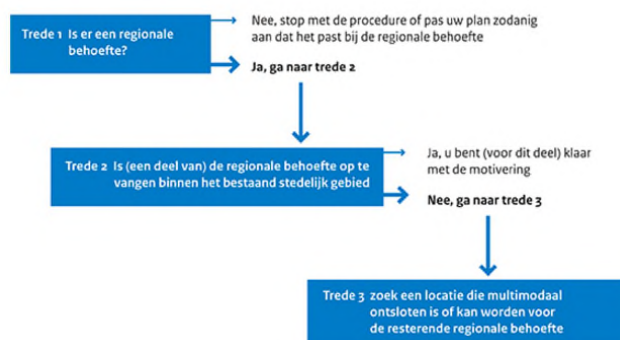
Schematische weergave ladder duurzame verstedelijking (Ministerie Infrastructuur en Milieu)

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is vastgelegd aan welke nadere regels bestemmingsplannen moeten voldoen. Voor dit bestemmingsplan is, naast de algemene bepalingen waar rekening mee wordt gehouden, van belang dat de ladder voor de duurzame verstedelijking voor dit plan wordt toegepast. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

De ladder

Versie 2: november 2013



Schematische weergave ladder duurzame verstedelijking (Ministerie Infrastructuur en Milieu)



Voor de locatie van PostNL is de afweging via de ladder inzichtelijk gemaakt. De tredes uit de ladder duurzame verstedelijking worden positief doorlopen:

Trede 1: ja, er is een regionale behoefte:

PostNL ambieert een landelijk distributienetwerk, waarbij de consument zo effectief mogelijk bediend wordt. Hierbij gelden uitgangspunten van bereikbaarheid, rijroutes en ligging als belangrijke randvoorwaarden om de totale hoeveelheid transportkilometers tot een minimum te beperken. Het netwerk van PostNL Pakketten bestaat uit 19 depots. Regio Amsterdam is een zeer forse woonkern met bijbehorend zeer fors pakketvolume. In het netwerk is voorzien dat alle pakketten voor regio Amsterdam worden bezorgd met distributiebussen die geladen worden op twee depots: depot Halfweg aan de westkant van Amsterdam, en het nieuw te realiseren depot aan de oostkant. De delen van Amsterdam die vanuit het nieuw te realiseren depot beleverd moeten gaan worden, worden op dit moment grotendeels beleverd vanuit depot Sassenheim en deels vanuit depot Utrecht en Amersfoort. Gevolg hiervan is dat de distributiebussen die deze delen van Amsterdam beleveren zeer lange aan- en afrijroutes hebben, met forse milieubelasting en kosten tot gevolg. Tevens loopt het netwerk tegen de grenzen van haar capaciteit. Hierdoor is een extra depot noodzakelijk, die vanuit milieu- en logistiek perspectief zo dicht mogelijk tegen de oostkant van Amsterdam moet liggen. DNK Noordwest is een zeer goede locatie en zorgt voor een minimum aan rijkilometers van de distributieroutes.

Trede 2: ja, deze behoefte is op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied:

Het gebied ligt in het stedelijk gebied van Ouder-Amstel, aansluitend op bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid. Aan de zuidkant ligt Amsterdam Zuid Oost. Het gebied waar nu nog ruimte is voor ontwikkeling (zoals het kavel van het sorteercentrum) valt nu al binnen stedelijk gebied, maar zal in de verdere ontwikkeling van De Nieuwe Kern getransformeerd en verdicht worden.

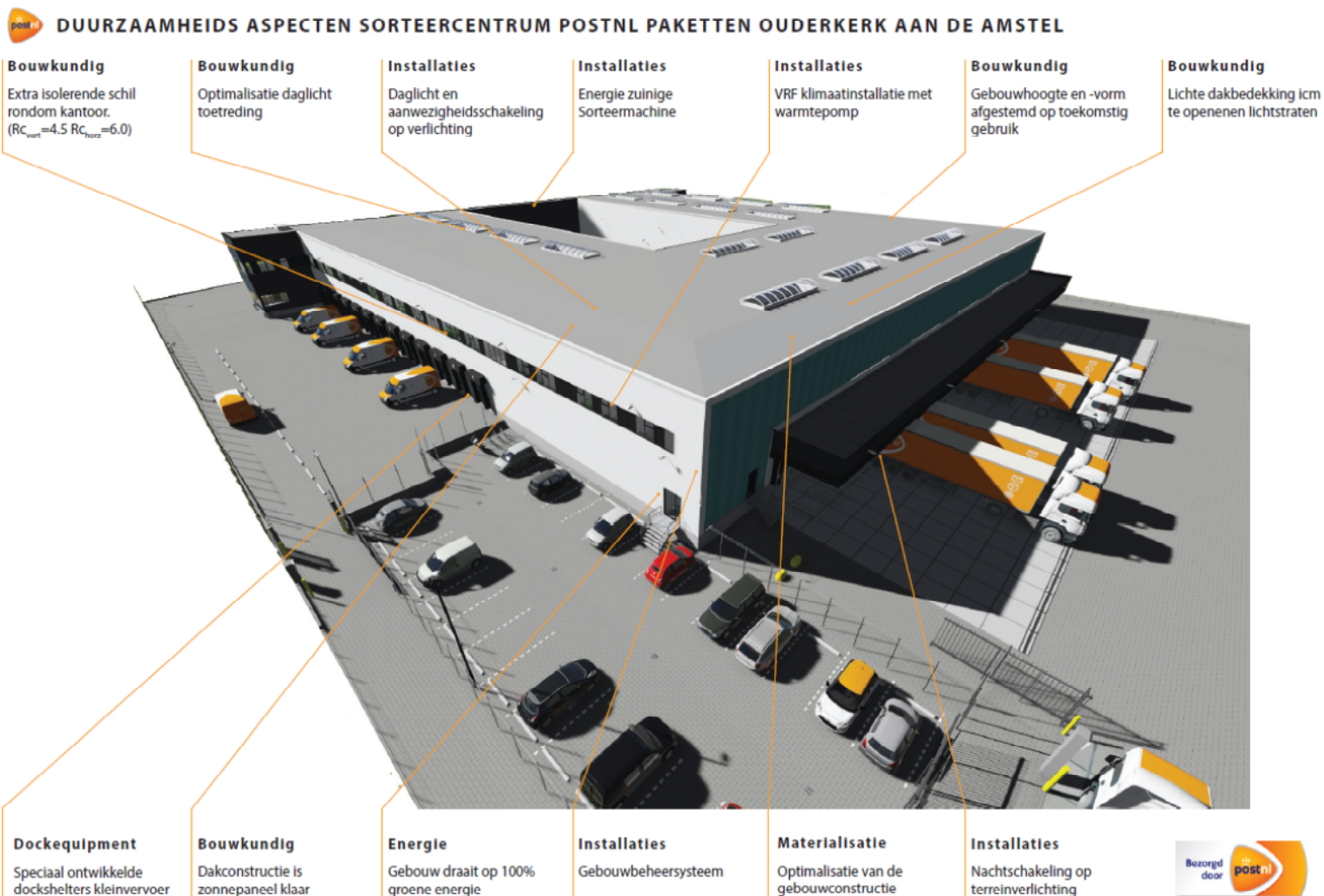
Indien trede 2 positief beantwoord is, is voldaan aan de ladder. Hierbij wordt opgemerkt dat de locatie ook multimodaal ontsloten is (trede 3): de bereikbaarheid over de weg is optimaal, maar ook de bereikbaarheid met het OV is door de ligging op loopafstand van station Duivendrecht zeer goed. Ook per fiets is de locatie prima bereikbaar.

4. Gebouw en energie

PostNL vertaalt haar duurzaamheidsdoelstellingen ook in de realisatie en het gebruik van haar gebouwen. In het ontwerp van nieuwe gebouwen wordt gestreefd naar toepassing van duurzaamheidsmaatregelen, waarbij bijvoorbeeld veel aandacht is aan de isolatie van het gebouw en de situering van het gebouw op de beschikbare ruimte. Gestreefd wordt naar toepassing van de meest moderne duurzame inzichten. Per locatie wordt afgewogen wat haalbaar en realiseerbaar is, zodat een optimale toepassing van duurzame oplossingen wordt gevonden. Dit duurzaamheidsconcept is voor alle nieuwbouwlocaties van PostNL het uitgangspunt.

Hiermee wordt aangesloten op de ambities van de trias energetica die zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten voor De Nieuwe Kern (oktober 2013).

4.1 Duurzaamheidsaspecten



Duurzaamheidsconcept op gebouwniveau voor het sorteercentrum in Ouder-Amstel



Voor de onderhavige locatie is het duurzaamheidsconcept als volgt toepasbaar:

Extra isolerende schil rondom het kantoor

Het kantoor wordt gerealiseerd door een “doos” te creëren in de hal. De wanden en het dak van dit inpandige kantoor worden uitgevoerd met een Rc 4,5. Door deze extra isolerende schil rond het kantoor hoeft er 's winters minder verwarmd en 's zomers minder gekoeld te worden, wat zorgt voor een aanzienlijke reductie van het energieverbruik.

Optimalisatie daglichttoetreding

De daglichttoetreding van de hal wordt optimaal door het toepassen van lichtstraten en een translucente voorgevel. Hierdoor wordt er aanzienlijk op het energieverbruik bespaard: in de dagsituatie is geen of slechts beperkte aanvullende verlichting noodzakelijk.

Daglicht- en aanwezigheidsschakeling op de verlichting

Een andere energiebesparende maatregel is het toepassen van daglichtschakeling en van aanwezigheidsschakeling op de verlichting. De aanwezigheidsschakeling zorgt er voor dat verlichting alleen ingeschakeld wordt als er daadwerkelijk iemand aanwezig is. De daglichtschakeling stemt de hoeveelheid kunstlicht af op het lichtniveau ten gevolge van de daglichttoetreding door de gevels en lichtstraten. De E-installatie is voorzien van een “veegpuls” welke gekoppeld is aan het Gebouw Beheer Systeem (GBS) zodat buiten werktijden de verlichting automatisch wordt uitgeschakeld.

Nachtschakeling op de terreinverlichting

De nachtverlichting wordt automatisch met minimaal 50% gereduceerd wanneer het sorteercentrum niet in gebruik is.

Lichte dakbedekking in combinatie met te openen lichtstraten

Het dak wordt voorzien van een dakbedekking met een lichte kleur. Hierdoor warmt het dak in de zomersituatie veel minder op. Daarnaast worden de lichtstraten voorzien van automatische dakluiken die geopend worden om te voorkomen dat de hal te ver opwarmt. Hierdoor hoeft de hal niet voorzien te worden van koeling wat weer leidt tot aanzienlijke besparingen op het energieverbruik.

Speciale dockshelters ten behoeve van de laaddeuren voor de busjes

PostNL heeft samen met een fabrikant een nieuw type dockshelter ontwikkeld ten behoeve van de busjes. Deze dockshelters zorgen ervoor dat wanneer de overheaddeur geopend wordt, de ruimte tussen het gebouw en de busjes is afgedicht. Hierdoor worden tochtverschijnselen gereduceerd en wordt het binnenklimaat in met name de wintersituatie minimaal verstoord. Hierdoor is het mogelijk om met slechts twee hoogrendement heaters in geval van extreme koude de hal op temperatuur te houden. Deze shelters helpen ook om in de zomersituatie de warmte buiten te houden.

VRF klimaatinstallatie met warmtepomp

Het kantoor zal gekoeld en verwarmd worden door een zogenaamd VRF systeem. Hiermee kan het warmte/koude overschot in één ruimte worden gebruikt in een andere ruimte in het gebouw. Het VRF systeem wordt gevoed door een warmtepomp op lucht. De ventilatie lucht is aangesloten op een WTW installatie die is aangesloten op het VRF systeem. Dit systeem heeft een COP van onder de 4,0, waardoor het in aanmerking komt voor de Energie Investerings Aftrek (EIA) vanwege het energiebesparende concept. Deze subsidie zal dan ook



door PostNL aangevraagd worden. Om de warmtelast te beperken zijn aan de buitenzijde van het gebouw screens aangebracht en is zonwerend glas toegepast.

Vanwege de minimale warmtebehoefte en gasverbruik ligt een aansluiting op het warmtenet van NUON niet voor de hand.

Energiezuinige sorteermachine

De meeste energie op de locatie wordt gebruikt door de sorteermachine. Samen met de logistieke optimalisatie is het minimaliseren van het energieverbruik daarom één van de belangrijkste criteria geweest voor het ontwerp van de sorteermachine. De nieuwe sorteermachine verbruikt ca. 75% minder energie dan de bestaande sorteermachines. Voor de onderhavige locatie is een sorteermachine van het nieuwe type voorzien.

Gebouwhoogte en -vorm afgestemd op toekomstig hergebruik

Ten behoeve van het sorteerproces is een hal met een vrije hoogte van 5 meter ruim voldoende ten behoeve van toekomstig hergebruik. Het gebouw wordt echter kolomvrij uitgevoerd met een vrije hoogte van 8 meter, waardoor het geschikt is voor meerdere doeleinden, bijvoorbeeld opslag. Daarnaast is het gebouw zo ontworpen dat de binnenplaats (waar de bussen laden en lossen) dicht gelegd kan worden, waardoor er een grote multifunctionele hal ontstaat, geschikt voor diverse gebruiksdoeleinden.

Optimalisatie van de gebouwconstructie en materiaalgebruik

Het ontwerp van de hoofddragconstructie van het gebouw is maximaal geoptimaliseerd om materiaalgebruik te minimaliseren. Het gebouw is voornamelijk opgetrokken uit staal en beton. Deze materialen zijn goed te scheiden en te recycleren. De staalconstructie is volledig te demonteren en de dakbedekking is van 100% recyclebaar PVC. Het hout dat wordt toegepast heeft het FSC keurmerk.

De kozijnen zijn van kunststof en aluminium, welke een lange levensduur hebben en weinig milieubelastend onderhoud nodig hebben. Dakbedekking van PVC heeft een lange levensduur. De geveldelen zijn van staal.

De staal constructie van het pand is vergaand geoptimaliseerd met vakwerkliggers waardoor de dimensionering van de profielen zo minimaal mogelijk is. Hierdoor wordt er minder staal gebruikt.

Het vloerpeil van het depot wordt zo gekozen dat er geen grond van de locatie afgevoerd dient te worden.

Dakconstructie is zonnepaneel klaar

PostNL houdt bij de bouw van het sorteercentrum rekening met het mogelijk in de toekomst plaatsen van zonnepanelen (PV-cellen). De dakconstructie wordt hier qua draagvermogen op voorbereid. PostNL onderzoekt momenteel het toepassen van zonnepanelen op bestaande panden, zie ook paragraaf 4.3.

Besparing op vrachtwagenbewegingen door optimalisatie van het logistieke proces

Het logistieke proces wordt voortdurend geoptimaliseerd, om het aantal transportkilometers zo beperkt mogelijk te houden. Hierbij wordt tevens de afweging gemaakt tussen de optimale keuze van het transportmiddel: de inzet van de zware transportmiddelen wordt tot een minimum beperkt.

Gebouw Beheer Systeem (GBS) t.b.v. bewaken energieverbruik

De nieuwbouw zal uitgevoerd worden met een GBS installatie. Met dit systeem wordt automatisch het energieverbruik van de gebouwgebonden installaties geoptimaliseerd. Door dit systeem kan het energieverbruik van de verschillende sorteercentra vergeleken worden en kunnen afwijkingen worden bijgesteld.

Groene energie

Het sorteercentrum wordt voor 100% gevoed met groene energie. Daar waar mogelijk zal energie lokaal worden opgewekt met behulp van zonnepanelen. De mogelijkheid hiervan is niet alleen afhankelijk van de locatie en de inrichting, maar ook van de subsidies (SDE) die hiervoor benodigd zijn om het ook financieel rendabel te maken.

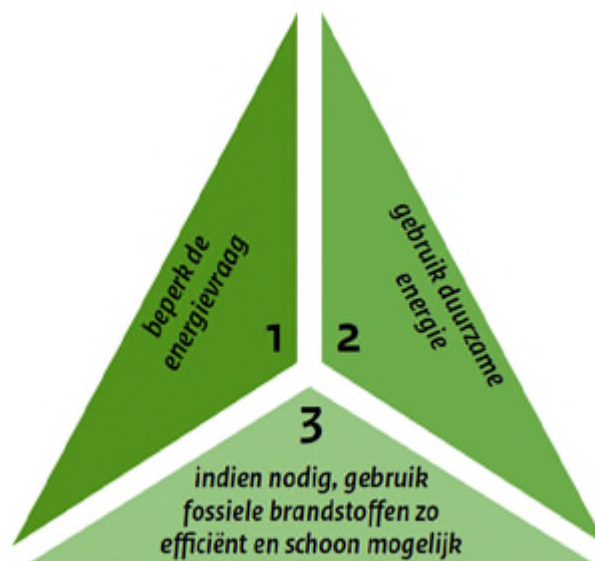
4.2 BREEAM-NL

BREEAM Certificering is de meest gangbare en waardevaste duurzaamheidcertificering in de gebouwde omgeving. Echter voor nieuwbouw van bedrijfs/logistieke gebouwen is de methodiek nog onvoldoende eenduidig, en daarom minder goed toepasbaar op het sorteercentrum. Maar bovenal gaat de aandacht van PostNL voor een duurzaam gebouw uit naar het duurzame gebruik en beheer ervan. Tijdens de exploitatie wordt doorgaans 80% van de totale milieubelasting veroorzaakt. Hierin voorziet het label van *BREEAM-NL Nieuwbouw* niet.

PostNL neemt met een tweetal logistieke gebouwen deel aan de pilot van de Dutch Green Building Council, van het label *BREEAM-NL In Use*, de certificeringsmethodiek voor bestaande gebouwen. Eén van die pilots voor logistieke gebouwen betreft een soortgelijk sorteergebouw welke gerealiseerd is in Den Hoorn. Daar waar mogelijk zullen verbetermaatregelen meegenomen worden in het definitieve ontwerp voor de nieuwbouw in Ouder-Amstel.

4.3 Energie

De trias energetica wordt toegepast bij het gebouw en de bedrijfsvoering van het sorteercentrum van PostNL in Ouder-Amstel.



Trias Energetica



1. Als eerste wordt het energieverbruik beperkt, *zoals in de duurzaamheidsaspecten is beschreven, met onder de energiezuinige klimaatinstallatie (waarvoor PostNL EIA subsidie aan zal vragen).*
2. Daarnaast wordt maximaal gebruik gemaakt van duurzame energie, *zie toelichting zonnepanelen hierna.*
3. Fossiele brandstoffen worden zo efficiënt mogelijk gebruikt, *door een kruiswisselaar in de luchtbehandelingskast (met warmtewiel), en zie ook de toelichting bij het wagenpark.*

Zonnepanelen

PostNL houdt bij de bouw van het sorteercentrum rekening met het in de toekomst plaatsen van zonnepanelen. De dakconstructie wordt hierop qua draagvermogen op voorbereid. Anno oktober 2015 beschikt PostNL over 17 nieuw gebouwde locaties. Voor 15 van deze locaties is reeds een SDE subsidie ontvangen voor de plaatsing van zonnepanelen (PV cellen). Eind november is het aanbestedingstraject afgerond voor de aanschaf en installatie van zonnepanelen voor in totaal van 19 locaties (inclusief de beoogde vestiging in de gemeente Ouder Amstel. Uit haalbaarheidsstudies is gebleken dat zonder een SDE subsidie de aanleg van zonnepanelen niet rendabel is. PostNL heeft inmiddels positief besloten waar mogelijk zonnepanelen te plaatsen op voorwaarde dat er subsidie verstrekt wordt.

Het is ook de bedoeling dat de beoogde locatie in Ouder-Amstel van zonnepanelen wordt voorzien (afhankelijk van ligging circa 1200 PV cellen). Het verkrijgen van de SDE subsidie is hier voorwaardelijk voor. Deze kan aangevraagd worden nadat er een onherroepelijke omgevingsvergunning is verkregen. Voor 2016 is het voortbestaan van de SDE regeling bevestigd. Met de energie-opbrengst van zonnepanelen kan het sorteercentrum in Ouder Amstel voor >50% in de eigen energiebehoefte voorzien.

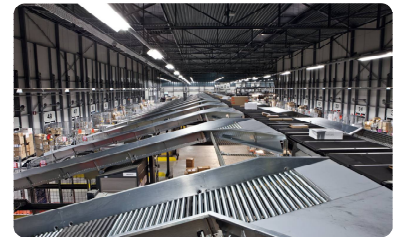
De SDE subsidie wordt door PostNL aangevraagd. Dit kan zodra de omgevingsvergunning is goedgekeurd. Het volledige dakoppervlak wordt, voor zover mogelijk, voorzien van zonnepanelen. Ook bij de aanvraag van de SDE subsidie voor Amsterdam ZO wordt er van uit gegaan dat het hele dak wordt vol gelegd met zonnepanelen. Op het terrein is hiervoor geen ruimte.

Voor de resterende elektriciteitsbehoefte wordt groene stroom ingekocht.

5. Social return

5.1 Werknemers

PostNL neemt geschikte werknemers aan ongeacht hun ras, geslacht, leeftijd of seksuele geaardheid in dienst. PostNL is ervan overtuigd dat het cruciaal is dat het personeelsbestand en management net zo divers zijn samengesteld als de samenleving. Diversiteit creëert een gezondere, duurzamere werkomgeving.



Werkomgeving in het sorteercentrum

Speciale aandacht gaat uit naar mensen met een beperkte toegang tot de arbeidsmarkt. PostNL geeft mensen met een beperkte toegang tot de arbeidsmarkt de kans om werkervaring op te doen. PostNL richt zich op mensen met een arbeidsbeperking. Ze kunnen via deeltijdwerk de vereiste werkervaring opdoen binnen de nieuwe sorteer- en distributiecentra of als bezorgers. Dit gaat ook gelden voor de sorteerwerkzaamheden in Ouder-Amstel.

Om deze doelgroep te bereiken treedt PostNL in overleg met de lokale sociale werkbedrijven, om zo invulling te geven aan de Social Return afspraken. PostNL ziet mogelijkheden om minimaal 20-30 arbeidsplaatsen te creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het betreft voornamelijk werkzaamheden die door 20-30 personen in de ochtenduren verricht dienen te worden (opvoerwerkzaamheden). Aanvullende afspraken voor bijvoorbeeld sorteerwerkzaamheden in de avonden zijn bespreekbaar. Exacte invulling van het aantal arbeidsplaatsen is mede afhankelijk van de uiteindelijke locatie en kan wellicht oplopen naar 30-40 arbeidsplaatsen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Eventuele sorteerwerkzaamheden in de avonden zijn afhankelijk van het aanbod van de lokale sociale werkbedrijven. Zo werken er in de vestiging van Hengelo ca 90 mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Definitieve invulling van de Social Return afspraken zijn mede afhankelijk van de verlening van de Omgevingsvergunning en heeft een relatie met de populatie van werknemers in het betreffende bezorggebied. Bij realisatie van gelijksoortige vestigingen elders in het land is het overleg met de sociale werkbedrijven gestart na aanvang van de bouw.



Het beleid en de uitvoering hiervan ten aanzien van de inzet van werknemers met een arbeidsbeperking is in november 2015 gewaardeerd met de AAVN-trofee Inclusief Werkgeven. Deze trofee is een blijk van waardering van AAVN, de grootste werkgeversvereniging van Nederland, voor organisaties die zich succesvol kansen bieden aan mensen met een arbeidsbeperking.

PostNL gebruikt preventieprogramma's die medewerkers bewuster moeten maken van hun gezondheid. Zo worden gezondheidstesten uitgevoerd en worden de mensen aangemoedigd om gebruik te maken van de sportverenigingen binnen het bedrijf.

5.2 Flexibele en duurzame partnerships

Aangezien een deel van de distributie wordt uitgevoerd door zakenpartners, richt PostNL zich op het aangaan van langdurige partnerships. PostNL verdiept zich goed in de behoeften en wensen van haar zakenpartners. Er zijn stappen ondernomen om bepaalde kwesties aan te pakken. PostNL is regelmatig bijeengekomen met hun belangenbehartigers om gezamenlijk te werken aan de ontwikkeling en implementatie van een nieuw compensatiesysteem en PostNL heeft de zakenrelatie met hen versterkt.



6. Logistiek

6.1 Bedrijfsvoering en verkeer

Werktijden

Met de huidige pakketvolumes en procesvoering geldt dat vanaf het depot dinsdag t/m zaterdag ca. 150 tot 200 distributieroutes worden gereden met bestelbussen. Op maandag en zondag wordt een fors lager aantal distributieroutes gereden. De uitwisseling van pakketten tussen de depots vindt plaats met grootvervoer. Indicatief zijn dit 50 tot 100 vrachtwagens per dag.

Het laden van de bussen vindt ongeveer plaats tussen 07:30 uur en 12:00 uur, de terugkomst van de distributieroutes is ongeveer tussen 16:00 en 22:00 uur. Sortering van de pakketten vindt indicatief plaats tussen 19:00 en 01:00 uur.

Woon werk verkeer

PostNL stimuleert medewerkers om met openbaar vervoer of fiets naar het werk te komen. De beoogde locatie ligt op zeer korte afstand van station Duivendrecht. Hiermee is het depot uitstekend bereikbaar met trein, metro en bus. De meeste medewerkers zullen daarom naar verwachting met het openbaar vervoer of de fiets naar het depot komen. Ook na 01:00 uur rijdt 3x per uur een nachtbus vanaf bushalte aan de Holterbergweg naar centrum Amsterdam. Subcontractors (ZZP-ers) komen met de eigen distributiebus naar het depot.

Verkeersroutes

Uitwisseling tussen de depots met groottransport altijd via de snelwegen. Dit zal in de regel via één van de drie directe aansluitingen met A2, A9 en A10 plaatsvinden.

Collectie van pakketten zal deels ook in regio Amsterdam plaatsvinden met lokaal verkeer tot gevolg. Een groot deel van de distributieritten zal ook via deze drie aansluitingen met A2, A9 en A10 plaatsvinden aangezien dit qua afstand en tijd de beste manier is. Een relatief klein deel zal via binnenwegen naar het distributiegebied van de betreffende routes rijden. Een flink aantal ritten zal per definitie via de snelwegen aangereden worden aangezien deze zich op relatief grotere afstand van het depot bevinden. Een voorbeeld hiervan zijn de distributieroutes die Almere beleveren.

Groottransport wordt centraal georganiseerd. Hiermee worden ritten maximaal "doorgepland" zodat leeg vervoer maximaal voorkomen wordt. De indeling van de distributieritten wordt periodiek vanuit de centrale organisatie geëvalueerd en bijgesteld. Hierdoor wordt geborgd dat distributieritten volle werkpakketten bevatten en de aan- en afrijroutes zo kort mogelijk zijn. Dit leidt tot een minimum aan inzet van aantal bussen en minimum aan gereden kilometers en een optimalisatie van de kosten.



6.2 Duurzaam wagenpark

PostNL streeft er naar om haar logistieke processen zo duurzaam mogelijk te maken. Daarbij wordt naast de CO₂ uitstoot van de voertuigen ook op de emissie van NO_x (stikstof) en PM₁₀ (fijnstof) gelet. CO₂ is bekend vanwege de lange termijn effecten op het klimaat terwijl NO_x en PM₁₀ een direct effect hebben op de leefbaarheid van de omgeving.

Alle diesel pakketbussen zijn euro 5 of euro 5plus. De CNG bussen zijn euro 6. De bakwagens van transport euro 5 en de trekkers allemaal euro 6. Het vervangingsbeleid van PostNL is er op gericht om voertuigen tegen de hoogst mogelijke Euro norm te vervangen. Euro normen zijn gericht op de emissie van zowel CO₂, NO_x en PM₁₀. Voor groot vervoer zijn Euro 6 motoren de hoogst gangbare norm. Voor klein vervoer zijn Euro 6 motoren nog in beperkte mate leverbaar. Bij vervanging is PostNL altijd volop op zoek naar duurzame alternatieven, indien de business case en de technische specificaties aansluiten bij de ambities van PostNL worden deze alternatieven ingevoerd.

	Aantal	Groengas	Elektrisch	Gr.CO ₂ /KM	% Euro 6	% Euro 5	NOx gr/km	PM10 gr/km
Klein vervoer	1.753	139	2	241	1%	91%	0.29	0.01
Groot vervoer	203	0	0	711	53%	47%	1.52	0.02

Wagenpark PostNL

Klein vervoer

PostNL gebruikt klein vervoer hoofdzakelijk voor het transport van post en pakketten van en naar klanten en brievenbussen. Het gaat hierbij voornamelijk om bestelauto's en busjes. PostNL heeft ruim 1.700 eigen voertuigen op de weg in Nederland. Het streven is om daar waar mogelijk Groengas voertuigen in te zetten. Enkele Volkswagens Caddy zijn nu euro 5 maar worden dit jaar vervangen waar de voorkeur is om dan CNG, groengas in te zetten. Groengas verlaagt zowel de emissie van CO₂ als ook die van NO_x en PM₁₀ tot wel 90% in vergelijking met diesel voertuigen. Beschikbaarheid van Groengas (spreiding tankstations) en operationele eisen (actieradius, laadvermogen) maken dat de business case voor Groengas niet altijd en overal realiseerbaar is op dit moment. Doel is om in 2020 60% van het klein vervoer op Groengas te laten rijden.

PostNL doet proeven met elektrisch vervoer. Door de specifieke operationele eisen (laadvermogen, veel start/stop bewegingen, kleine afstanden), in combinatie met het financiële plaatje van elektrische voertuigen lijkt het op korte termijn niet realistisch om op grote schaal elektrische voertuigen in te zetten, vanwege de beperkte actieradius en het beperkt laadvermogen. Uiteraard worden de ontwikkelingen op de voet gevolgd en blijft PostNL de mogelijkheden onderzoeken. De voertuigen die ingezet worden voor stadsdistributie, zie ook verderop, zijn elektrische goupils.

Naast de technische mogelijkheden van alternatieve brandstoffen en schonere wordende motoren is er ook aandacht voor het rijgedrag van de PostNL chauffeurs. Het rijgedrag wordt gemonitord en gemanaged om daarmee het brandstofverbruik te beperken. De meeste pakketbezorgers in dienst van PostNL hebben een training "het nieuwe rijden" gehad.



Deze cursus wordt ook aangeboden aan de subcontractors (zzp-ers), maar is niet verplicht. De ervaring is wel dat ook de subcontractors goed letten op hun rijgedrag en hun voertuig, mede omdat ze zelf de brandstof- en onderhoudskosten zelf moeten betalen. Voor subcontractors geldt overigens dat ze minimaal met een Euro-4 motor rijden.

Ook de logistieke ontwikkelingen hebben impact op de mate van inzet van de voertuigen. Zo is PostNL er de afgelopen jaren in geslaagd om het aantal klein vervoer kilometers te reduceren. Door de daling van het volume in de postmarkt was het mogelijk transportbewegingen te combineren. De sterke groei in het aantal pakketten maakte het noodzakelijk om de gehele logistieke infrastructuur te vernieuwen. Afgelopen jaren zijn er daarom 17 nieuwe hightech sorteer locaties geopend. De locatie in Ouder-Amstel is de 18^e om in de huidige markt een goede en efficiënte landelijke bediening te realiseren. Als gevolg van deze verandering zijn ook de bijbehorende ritten verder geoptimaliseerd.

Resultaten klein vervoer in de afgelopen 4 jaar, voor het klein vervoer van PostNL

De absolute CO₂ emissie is 23% gedaald

- NO_x emissie is 43% gedaald
- PM₁₀ emissie is 80% gedaald

Groot vervoer

Groot vervoer wordt gebruikt voor het transport tussen de sorteercentra onderling en tussen sorteercentra en bestellocaties. Het gaat hierbij om vrachtwagens, zowel trucks met opleggers als bakkenwagens. Door de groei van het aantal pakjes worden steeds zwaardere voertuigen ingezet. Doordat deze zwaardere voertuigen meer brandstof verbruiken heeft dat een negatief effect op de CO₂ uitstoot.

De Euro 6 norm heeft gezorgd voor een grote daling van de uitstoot van NO_x en PM₁₀. De CO₂ uitstoot die rechtstreeks in relatie staat met de hoeveelheid verbruikte brandstof is voor deze categorie voertuigen veel moeilijker te verlagen. Alternatieven als Groengas en elektrisch rijden zijn in beperkte mate toepasbaar. PostNL verwacht de komende jaren ook voor het grootvervoer te gaan testen met Groengas.

Ook hier wordt het rijgedrag van onze chauffeurs actief gemonitord. Door prestaties van chauffeurs in de tijd en ten opzichte van elkaar te vergelijken worden verbetermogelijkheden duidelijk. Deze worden door de chauffeurscoaches besproken in werkoverleggen en in één op één coach gesprekken.

Ook worden er recreatieve wedstrijden gehouden onder de chauffeurs wie het meest energiezuinig kan rijden. Tussen de depots is bovendien een doorlopende strijd om de EFQM-beker (European Foundation for Quality Management). Deze wordt elk kwartaal uitgereikt. De ranking is onder andere gebaseerd op milieugerelateerde zaken zoals brandstofverbruik.

Resultaten groot vervoer PostNL in de afgelopen 4 jaar:

- De absolute CO₂ emissie is 9% gestegen NO_x emissie is 25% gedaald
- PM₁₀ emissie is 32% gedaald

6.3 Duurzame innovatie: stadslogistiek van PostNL

Snellere, slimmere en schonere logistieke dienstverlening in binnenstad

Stadslogistiek (www.stadslogistiek.nl) heeft als doel de logistieke diensten van de stad van morgen, vandaag al aan te bieden en daarmee tegelijkertijd de leefbaarheid van de stad te verbeteren. Op innovatieve wijze ontwikkelen we nieuwe diensten; zoals het opvangen van goederenstromen aan de rand van de stad om het gebundeld aan te leveren, het bezorgen in de avond van aankopen uit de stadswinkels bij de consumenten en het ophalen van oud papier en karton in de binnenstad. Dit doet Stadslogistiek allemaal met (kleine) elektrische, stille voertuigen. Zo houden we de stad schoon en leefbaar. Stadslogistiek is een initiatief van PostNL en is actief in Delft, Arnhem en Amsterdam.

Innovatie op markten en voertuigen

De stad van morgen laat veranderende logistieke behoeften zien. Leefbaarheid en economische vitaliteit worden steeds belangrijker en vormen de basis van stedelijke logistieke ontwikkelingen. In de sectoren bouw, food en zorg zien we grootse veranderingen op gebied van logistiek. Bouwlogistiek vraagt om volledige ketenintegratie en kleinere, just-in-time leveringen. Foodlogistiek polariseert naar lokale en (inter)nationale vervoersbewegingen. En senioren wonen langer in een thuissituatie, waarbij de zorg ook thuis geleverd dient te worden. Veranderende markten en steden vragen ook om innovatieve voertuigen.



Stadslogistiek - voertuig

Stadslogistiek is continue met verschillende voertuigenpilots aan het testen en innoveren. Hybride bakwagens, cargofietsen, kleine elektrische voertuigen, aanhangers, etcetera. In ontwikkeling is het Floating Depot, een mobiele hub die elektrisch over de grachten de binnenstad van Amsterdam in gevaren kan worden. Als eerste gebruik staat op de agenda het herladen van kleine elektrische bezorgvoertuigen met pakketten in de binnenstad. Het Floating Depot kan op termijn ook worden ingezet voor zware goederen op pallets of het ophalen van afval.



Verbeelding stadslogistiek in Amsterdam

Samenwerking in Amsterdam

Stadslogistiek is actief op zoek naar partners om binnenstedelijke logistieke markten open te breken en te vergroten. Door samen nieuwe diensten, voertuigen of processen te ontwikkelen, onze overtuiging is dat allianties de basis vormen voor innovatie. Het motto hierbij is dan ook: 'Alleen ben je sneller, samen kom je verder!'.



Colofon

Duurzaamheidsaspecten sorteercentrum PostNL Ouder-Amstel Brochure voor de gemeente Ouder-Amstel

Uitgave PostNL
N. van Hermon
Samengeteld door Movares, N. van der Waart en Y. van Liebergen i.s.m. Kader Vastgoed, T. Jansen
Versie 2.0
Datum juni 2016

