



Om vuilniswagens kun je moeilijk heen. Groot en onoverzichtelijk, zwaar en lawaaiig. Niet meer passend in een stedelijke omgeving die met steeds meer mensen gedeeld wordt.

36

Traditionele afvallogistiek op zijn retour: Samenwerking sleutel tot verfrissende aanpak grondstoffeninzameling in de stad.

Simon de Rijke, onderzoeker Stedelijke afvallogistiek, lectoraat Citylogistiek Hogeschool van Amsterdam

Om vuilniswagens kun je moeilijk heen. Groot en onoverzichtelijk, zwaar en lawaaiig. Niet meer passend in een stedelijke omgeving die met steeds meer mensen gedeeld wordt. Bovendien ontwikkeld voor bulktransport van laagwaardige afvalstoffen, terwijl aan de vooravond van de circulaire economie behoefte is aan fijnmazige inzameling van waardevolle grondstoffen. En het zijn er veel. 13% van de binnenstedelijke transportkilometers door zware voertuigen worden gemaakt door vuilnisverkeer en in sommige stadsbuurten zijn maar liefst 13 verschillende afvalinzamelaars actief. Er zijn alternatieven. Die vragen echter om een andere aanpak, waarbij samenwerking onmisbaar is.

37

Het lectoraat Citylogistiek van de Hogeschool van Amsterdam draagt met haar onderzoek bij aan het toekomstbestendig maken van afvalinzameling in stedelijke gebieden. Dit artikel is tot stand gekomen op basis van directe betrokkenheid bij en gesprekken met betrokkenen over nieuwe initiatieven voor duurzame afvallogistiek. Omdat het grootste deel van het onderzoek plaatsvindt in Amsterdam, wordt deze stad in dit artikel met grote regelmaat aangehaald. Amsterdam is echter niet uniek. Omdat andere Nederlandse (binnen)steden met soortgelijke uitdagingen te maken hebben, zijn de onderzoeksresultaten ook buiten de grenzen van de hoofdstad relevant.

Stadslogistiek is één van de actielijnen binnen de Topsector Logistiek om 68.700 ton CO2 per jaar in 2020 te besparen of te voorkomen. Van de zes belangrijke segmenten in de stadslogistiek die door de Topsector Logistiek worden onderscheiden, is afval er één. Uit een in 2016 door CE gepubliceerd onderzoek blijkt dat de afvalsector met 469.000.000 binnenstedelijke kilometers per jaar verantwoordelijk is voor ruim 13% van het zware binnenstedelijke vrachtverkeer. Omdat de techniek voor schone inzamelvoertuigen nog in de kinderschoenen staat, rijdt het gros hiervan op diesel. En aangezien vuilnisvoertuigen voor de uitvoering van hun werk veelvuldig moeten stoppen en daarnaast ook smallere straten aandoen, hebben deze voertuigen niet alleen een forse impact op de doorstroming maar ook op de veiligheid: van de ernstige ongevallen tussen een vrachtauto en een fietser heeft volgens informatie van SWOV 36% een dodelijke afloop. De groter wordende aandacht voor de gevolgen van geluidsoverlast, door onder andere de Europese Unie op de kaart gezet, moet ook de afvalsector zich aantrekken: zowel motor als opbouw van de klassieke zware vuilniswagen veroorzaken veel lawaai door het vele optrekken, de bediening van de kraan en het samenpersen van het afval.

Hoogwaardig hergebruik van grondstoffen veroorzaakt nog meer vervoersbewegingen

Uit een in 2016 voor de Vervoerslogistieke Werkdagen verschenen artikel van de Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN) en de Hogeschool van Amsterdam (HvA) blijkt dat de ontwikkeling van de circulaire economie het risico met zich meebrengt dat de hoeveelheid afvalgerelateerde vervoersbewegingen toeneemt. In de circulaire economie wordt uitgaan van een economisch systeem waarin waarde en nut van producten, onderdelen en materialen te allen tijde zo hoog mogelijk wordt gehouden. Dit betekent dat materialen die het eind van hun levenscyclus hebben bereikt niet meer gestort of verbrand worden, maar in de keten terugkeren om op hetzelfde of zelfs op hoger kwaliteitsniveau te worden hergebruikt. Om dit te kunnen doen dienen verschillende materiaalsoorten zo goed mogelijk van elkaar gescheiden te worden. Om afval als kwalitatief hoogwaardige grondstof te kunnen hergebruiken, is het vrijwel altijd gewenst om het afval direct na het ontstaan gescheiden te houden. Op die manier worden de meest zuivere en daardoor makkelijkst toepasbare afvalstoffen verkregen. Deze zogeheten bronscheiding heeft gevolgen voor de logistieke sector. Logistiek wordt hierdoor steeds fijnmaziger, waardoor zonder aanpassing het aantal vervoersbewegingen zal toenemen.

De openbare ruimte is geen vuilnisbelt

Tot slot staat de huidige wijze van afvalinzameling in de binnenstad staat om nóg een reden onder druk: het oneigenlijk gebruik van de openbare ruimte als opslagplaats voor afval (<https://www.parool.nl/opinie/-afvalbeleid-gemeente-amsterdam-rijp-voor-de-prullenbak~a4190571/>). Niet zelden zetten bewoners en ondernemers – gedwongen door ruimtegebrek of brandveiligheidseisen - hun afval aan de straat buiten de hiervoor door de gemeente vastgestelde tijdstippen. Het gevolg is dat de straat verrommelt. Ook trekt afval op straat meer zwerfvuil en ongedierte aan. Nu steden blijven groeien (<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/37/pbl-cbs-prognose-groei-steden-zet-door>) en de openbare ruimte met meer en meer mensen moet worden gedeeld, vormt dit een toenemend probleem.

Duurzamere inzameling van afval, door het verminderen van het aantal vervoersbewegingen van zware inzamelvoertuigen, het verhogen van de hoeveelheid afval die gescheiden wordt ingezameld en het voorkomen van gebruik van de openbare ruimte als afvalopslagplaats, vraagt in een meer en meer verstedelijkende leefomgeving om nieuwe maatregelen.

Wettelijk onderscheid huishoudelijk afval en bedrijfsafval beperkt ruimte voor oplossingen

De wijze waarop afvalinzameling in Nederland wettelijk is gereguleerd maakt het oplossen van deze problemen niet eenvoudiger. In Nederland geldt een strikt onderscheid tussen huishoudelijk afval en bedrijfsafval. Private huishoudens maken gebruik van het door gemeenten aangeboden systeem voor afvalinzameling. Bedrijven dienen zelf een contract af te sluiten met een commerciële inzamelaar (uitzondering hierop vormen bedrijven met zeer kleine hoeveelheden afval. Deze mogen tegen vergoeding, het zogenaamde “Reinigingsrecht”, gebruik maken van de gemeentelijke inzamelvoorzieningen voor huishoudens). De wet Markt en Overheid maakt het vanwege de administratieve complexiteit praktisch onmogelijk om huishoudelijk afval en bedrijfsafval gelijktijdig met hetzelfde voertuig in te zamelen. De inzameling van bedrijfsafval ligt hierdoor zo goed als volledig bij commerciële partijen, wat leidt tot een wildgroei aan vervoersbewegingen. Uit in september 2016 in opdracht van de Topsector Logistiek gepubliceerd onderzoek van onder andere de HvA blijkt dat in de Amsterdamse buurt de Oude Pijp, een gebied met een oppervlakte van nog geen vierkante kilometer en bijna dubbel zo dichtbevolkt als de grachtengordel, maar liefst 13 verschillende bedrijfsafvalinzamelaars actief zijn. Een problematiek die men in de ons omringende landen overigens niet kent, omdat de regelgeving daar het strikte onderscheid tussen bedrijfsafval en huishoudelijk afval niet kent. Met deze in ons land beperktere bewegingsruimte zullen Nederlandse steden echter vooral nog rekening moeten houden.

Beperkt aantal betrokkenen maakt vermindering logistieke impact huisvuil goed uitvoerbaar

Omdat de verantwoordelijkheid voor de inzameling van huishoudelijk afval in Nederland bij gemeenten zelf ligt, zijn maatregelen voor de vermindering van de impact van inzameling van huishoudelijk afval relatief gezien eenvoudig uitvoerbaar. Natuurlijk hebben gemeenten te maken met een grote diversiteit aan inwoners, met hun eigen belangen en bijbehorend gedrag. De gemeente Amsterdam laat echter zien dat er stappen richting duurzamere afvalinzameling genomen kunnen worden indien de politieke wil aanwezig is. Zo worden er in het dit jaar voor het eerst door de gemeente gepresenteerde Uitvoeringsplan Afval maatregelen aangekondigd om de genoemde problemen te verminderen. Er wordt geïnvesteerd in dynamische routeplanning op basis van de vulling van ondergrondse afvalcontainers. Niet vol genoeg? Dan hoeven we er ook nog niet langs. Uit onderzoek van studenten van de HvA blijkt dat met behulp van deze technologie het aantal ingezette voertuigen met bijna 25% kan worden teruggebracht. Op een wagenpark van bijna 60 zware inzamelvoertuigen is dit een aanzienlijke reductie. Deze werkwijze is niet nieuw is en bijvoorbeeld bij Twente Milieu al sinds 2013 met succes wordt toegepast. De kwaliteit van de openbare ruimte is hier ook bij gebaat, want omgekeerd werkt dit systeem ook: een te volle container kan tijdig worden gesignaleerd, zodat een extra ledigingsmoment kan worden ingepland en het bijplaatsen van afval in de openbare ruimte wordt voorkomen. Verder is er bij de aanschaf van nieuw materieel aandacht voor duurzame brandstoffen – zij het na enige politieke consternatie.

Inzameling bedrijfsafval complex door versnippering aan zowel ondernemers- als inzamelaarszijde

Het oplossen van de genoemde problemen voor bedrijfsafvalinzameling vereist het op één lijn brengen en houden van een groot aantal onafhankelijke partijen. Hierbij gaat het om zowel ondernemers en organisaties in de stad – in Amsterdam alleen al 34.000 – als om de in de stad actieve commerciële afvalinzamelaars. Beter niet aan beginnen? Diverse projecten, gericht op specifieke gebieden in binnensteden en daarom “gebiedsgerichte initiatieven voor duurzame bedrijfsafvalinzameling” genoemd, laten zien dat er met enthousiasme, inzet en een lange adem succes geboekt kan worden.

Gebiedsgerichte initiatieven voor duurzame bedrijfsafvalinzameling kunnen in drie categorieën worden onderverdeeld. Ten eerste zijn er initiatieven die tot doel hebben ondernemers en organisaties (“ontdoeners”) in de stad te verenigen om gezamenlijk één afvalinzamelaar te contracteren. Ook zijn er projecten die de oplossing juist vanuit de zijde van de inzamelaars benaderen en door middel van logistieke samenwerking de inzameling verduurzamen. De derde vorm is die van samenwerking tussen een collectief bestaande uit zowel ontdoeners als inzamelaars. Elke aanpak kent eigen kansen en beperkingen.

Ondernemers en organisaties met ambitie sluiten collectief contract met één afvalinzamelaar

Wanneer ondernemers of organisaties in een gebied zich verenigen om gezamenlijk een contract af te sluiten met één afvalinzamelaar, spreken we over een collectief contract. In onder meer de Amsterdamse Plantagebuurt, op het terrein van de Westergasfabriek en op de Nes is voor deze aanpak gekozen. De weg er naartoe en de gerealiseerde oplossingen verschillen echter van elkaar.

Bij 13 culturele instellingen in de Plantagebuurt wordt afval sinds afgelopen zomer door Renewi per elektrische boot opgehaald en door instellingen en inzamelaar gezamenlijk gewerkt aan “zero waste”. Deze aanpak voorkomt nu al tientallen stops van zware inzamelvoertuigen per week en moet het percentage restafval, nu nog zo’n 60% van het totaal, door samenwerking en kennisdeling in een periode van 5 jaar tot een minimum reduceren. Bij het realiseren van deze collectieve aanpak is men niet over één nacht ijs gegaan: van eerste initiatief tot aan de start van de operatie heeft ruim 1,5 jaar in beslag genomen. De tijd is besteed aan het scherp krijgen van de Ausgangssituatie, het realiseren van draagvlak onder de deelnemende instellingen en het uitgebreide oriëntatie- en contractonderhandelingsproces. Omdat het idee voor collectieve contractering van afvalinzameling bij de culturele instellingen al geruime tijd leefde, vormden nog lopende contracten met andere afvalinzamelaars geen belemmering voor de overstap naar een collectieve overeenkomst. In afwachting van de gezamenlijke oplossing hebben individuele instellingen deze slechts beperkt verlengd en waren geen nieuwe, langlopende contracten afgesloten. Drie bijzondere factoren die het project in de Plantagebuurt tot een succes hebben gemaakt waren de reeds aanwezige ervaring met samenwerking op andere gebieden, een gemeenschappelijke duurzaamheidsfilosofie die door elk van de deelnemende organisaties tot op directieniveau wordt gedragen en het – met behulp van subsidie van onder meer het KennisDC Logistiek Amsterdam - aantrekken een stevige, onafhankelijke projectmanager die over zowel de doelstellingen van het collectief als de gecontracteerde inzamelaar waakt. Deze projectmanager zal ook tijdens de uitvoering van de operatie betrokken blijven als liaison tussen instellingen en inzamelaar. De financiering hiervan is opgenomen in het afgesloten collectieve contract en daarmee gedurende de looptijd van de samenwerking geborgd.

Ook bij de Westergasfabriek is sinds juni 2016 nog maar één afvalinzamelaar aan het werk. Suez zamelt hier hoogfrequent met kleine, gedeeltelijk op elektriciteit aangedreven voertuigen afval in. Hiervoor is onder andere een speciaal afvaloverslagpunt op het terrein ingericht en wordt de organische fractie, een aanzienlijke hoeveelheid vanwege het grote aantal op het terrein aanwezige horecaondernemingen, op het terrein zelf met behulp van een kleine biovergistingsinstallatie omgezet tot energie en compost. De overlast van zware inzamelvoertuigen is hiermee tot nul gereduceerd. De verrommeling van het terrein als ge-

volg van afvalopslag in de openbare ruimte is verminderd doordat hoogfrequente inzameling opslag binnen de bedrijfspanden eenvoudiger maakt en grotere hoeveelheden op de afvalhub buiten het zicht verzamelt kunnen worden. Tegelijkertijd is de hygiëne sterk verbeterd. Of, zoals de directrice van de Westergasfabriek treffend verwoordde: "Het is niet alleen ineffectief, maar zelfs onethisch om ratten te bestrijden wanneer je ze tegelijkertijd aan het voeren bent." Ook het succes van dit initiatief kwam niet vanzelf. Omdat alle op het terrein actieve ondernemers bij dezelfde organisatie (Westergasfabriek B.V.) huren, is er sprake van een zekere mate aan verbinding tussen de individuele ondernemers. Westergasfabriek B.V. is dan ook de drijvende kracht geweest achter het in kaart brengen van de huidige situatie, het maken van collectieve afspraken met één inzamelaar en heeft waar nodig ondernemers met zachte dwang aangespoord tot medewerking. Dit allemaal zonder subsidie. Bijzonder aan dit initiatief is tevens dat Westergasfabriek B.V., teneinde de totstandkoming van een gezamenlijke oplossing te versnellen, namens de ondernemers de kosten voor het afkopen van lopende contracten op zich heeft genomen.

Het slagen van beide initiatieven kenmerkt zich door de aanwezigheid van een sterk collectief, ofwel gestoeld op een sterke, gezamenlijke visie (Plantagebuurt) dan wel op de aanwezigheid van een formeel verband (Westergasfabriek). Beide initiatieven hebben geïnvesteerd in een sterke projectorganisatie en de tijd genomen om de uitgangssituatie zeer goed in kaart te brengen, zodat een oplossing geformuleerd kon worden die recht doet aan de specifieke gebiedskenmerken. Een ander gemeenschappelijk kenmerk is dat de oplossing in beide gevallen niet eenzijdig tot stand gekomen, maar in nauwe samenwerking met de gekozen afvalinzamelaar. Tot slot draagt een onderscheidende oplossing bij aan draagvlak op de korte en lange termijn: vervoer over water en lokale verwerking spreken tot de verbeelding en zijn niet zonder meer kopieerbaar door derden.

Dat een fragiel collectief een langdurig succesvolle aanpak ondermijnt leert een soortgelijk project op de Amsterdamse Nes. Met veel energie van de winkelstraatmanager opgezet en vanwege een reductie van maar liefst 1.850 stops van zware vuilnisvoertuigen per jaar door de inzet van vervoer over water zeer geslaagd. Maar helaas is in maart 2015, na afloop van de pilotperiode van 1 jaar en 3 maanden, abrupt beëindigd omdat ondernemers en de uitvoerende inzamelaar er niet in slaagden elkaar te vinden bij het maken van afspraken over de voortzetting van de collectieve dienstverlening. Een onvoldoende solide collectief, waarbinnen onvoldoende duidelijkheid bestond over de verdeling van verantwoordelijkheden, in combinatie met het wegvallen van subsidie waardoor een gat in de operationele begroting ontstond is hier in dit geval debet aan.

Ook afvalinzamelaars onderling werken samen aan een leefbaardere straat of buurt

Het initiatief voor duurzamere inzameling van bedrijfsafval kan ook door inzamelaars genomen worden. Inzamelefficiency is hiervoor vaak de primaire drijfveer, maar zeker niet de enige. Ook afvalscheiding en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte kunnen meespelen. Twee op deze leest gestoelde initiatieven zijn op verschillende manieren ontstaan.

Op het Amsterdamse Damrak heeft CentrumXL, een publiek- privaatsamenwerkingsverband tussen de Gemeente Amsterdam en het (georganiseerde) Amsterdamse bedrijfsleven, in 2015 het initiatief genomen voor inventarisatie van de problematiek en het formuleren van een aantal kansrijke oplossingsrichtingen. Uit deze analyse bleken drie belangrijke zaken. Ten eerste dat het grote aantal van 120 ondernemingen die op het Damrak zijn gevestigd qua kenmerken zeer uiteenlopen. Tevens werd vastgesteld dat de gezamenlijkheid, ondanks lidmaatschap van de winkeliersvereniging, beperkt is. Tot slot bleek dat ruim 75% van de ondernemers al een commercieel contract had bij dezelfde bedrijfsafvalinzamelaar, namelijk de bedrijfsafvalinzamelingsorganisatie van de Gemeente Amsterdam. Deze op commerciële basis opererende organisatie is ooit opgericht met het doel meer grip te krijgen op bedrijfsafvalinzameling in het drukke centrumgebied, en opereert vanwege genoemde wettelijke beperkingen onafhankelijk van de huishoudelijke afvalinzamelingsdienst. Vanwege het grote aantal ondernemers en de beperkte binding tussen ondernemers onderling, zou een collectieve aanbesteding gecompliceerd worden. De dominante positie van de bedrijfsafvalinzamelingsdienst van de Gemeente Amsterdam bood juist een kans. Wanneer deze organisatie erin zou slagen de eigen logistiek te optimaliseren en voorts in opdracht van andere bedrijfsafvalinzamelaars inzamelingsdiensten te verrichten, zou het aantal vervoersbewegingen op het Damrak aanzienlijk kunnen worden teruggebracht en de hoeveelheid afval op straat kunnen worden beperkt. Wat volgt is een gezamenlijk traject tussen winkelstraatmanager en de bedrijfsafvalinzamelingsdienst van de Gemeente Amsterdam. Er is een aanpak in drie fasen.

Eerst wordt de inzameling van bedrijfsafval bij de door de gemeente gecontracteerde ondernemers geoptimaliseerd. Door een wildgroei aan individuele afspraken reed deze organisatie alleen al op sommige dagen maar liefst 7 keer over het Damrak. Voortaan wordt er nog maar twee keer per dag, in korte tijdvensters van één uur in de ochtend en één uur in de avond afval ingezameld. Verschillende fracties worden in "treintjes" ingezameld: de wagens voor restafval, papier en karton en glas rijden zoveel mogelijk direct achter elkaar aan, zodat deze als één voertuig worden ervaren en de overlast minimaal is. Afwijkende inzameltijdstoppen, die immers voor extra vervoersbewegingen zouden zorgen, worden ontmoedigd. Men slaagt erin ondernemers mee te krijgen door een duidelijke uitleg van de problematiek aan ondernemers, het zoeken naar voor alle ondernemers acceptabele inza-

meltijdstippen, in combinatie met het verduidelijken van bestaande regelgeving en strengere handhaving. De meeste ondernemers zien de voordelen en gaan zonder problemen overstag.

De tweede stap behelst het overnemen van de uitvoering van de dienstverlening de andere bedrijfsafvalinzamelaars. In verkennende gesprekken met commerciële inzamelaars geven deze aan hiervoor open te staan omdat de Gemeente Amsterdam, als nichespeler, niet als bedreigend voor de eigen bedrijfsvoering wordt ervaren. Ingezamelde volumes worden achter de schermen verrekend, zonder dat de individuele ondernemer hier iets van merkt. De derde stap, die parallel met de tweede wordt uitgevoerd, is het contracteren van ondernemers met geringe hoeveelheden bedrijfsafval die nu nog gebruik maken van de inzamelvoorzieningen van huishoudelijk afval (het eerder genoemde Reinigingsrecht). Deze stap zal weliswaar niet tot minder vervoersbewegingen leiden, maar moet wel de grote afvalbergen die ontstaan op de inzamelmomenten voor huishoudelijk afval op dinsdag- en vrijdagavond verkleinen.

In Haarlem werkt men aan een soortgelijke aanpak, zij het dat deze volledig vanuit de bedrijfsafvalinzamelbranche zelf tot stand is gekomen. Op initiatief van Spaarnelanden, een in Haarlem en omstreken actieve afvalinzamelaar, en de ondernemersorganisatie voor wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners Transport en Logistiek Nederland (TLN) wordt een pilot voor “white label collecting” opgezet. De merkloze “witte vuilniswagen” zal in opdracht van de gezamenlijke bedrijfsafvalinzamelaars in het oude centrum van Haarlem een collectieve dienstverlening uitvoeren, met als doel het aantal vervoersbewegingen en de daarmee gepaard gaande transportkilometers te verminderen. Alle in het gebied actieve bedrijfsafvalinzamelaars zijn inmiddels betrokken bij de voorbereidingen. De details voor de pilot, die volgens planning op 1 januari 2018 moet starten en in totaal zes maanden zal duren, worden op dit moment gezamenlijk uitgewerkt. Nog niet besloten is of - zoals op het Damrak in Amsterdam - de dienstverlening uitgevoerd zal worden door de partij met het grootste marktaandeel, lokale inzamelaar Spaarnelanden, of door een van de andere betrokken inzamelaars. Bijzonder voor dit initiatief is dat de lokale ondernemers niet betrokken worden bij de voorbereidingen. Men verwacht dat het tijdig informeren van ondernemers over start en uitvoering van de pilot voldoende is, omdat men wijzigingen in de dienstverlening tot een minimum denkt te kunnen beperken.

Ontdoeners en inzamelaars kunnen gezamenlijk tot nieuwe oplossingen komen

Een laatste voorbeeld laat zien dat duurzame concepten voor afvalinzameling ook door ontdoeners en afvalinzamelaars gezamenlijk ontwikkeld kunnen worden. Sinds afgelo-

pen jaar werken een aantal grote ondernemingen en instellingen in Amsterdam Zuidoost, waaronder de Johan Cruijff Arena, het Amsterdam Medisch Centrum en ING, onder leiding van TNO en ondersteund door de HvA aan het delen van inzamelcapaciteit en het lokaal verwerken van afvalstromen. Het delen van planningsinformatie en vervoerscapaciteit tussen de deelnemende afvalinzamelaars Renewi en Suez moet leiden tot een afname van het aantal transportkilometers, terwijl de dienstverlening wordt verbeterd door het verhogen van de inzamelfrequentie. Noodzakelijk voor de in een circulaire economie benodigde fijnmazige logistiek. Een stap verder gaat het voornemen van de betrokken partijen om organisch afval lokaal te vergisten. Hiermee is een afname van het aantal transportkilometers met maar liefst 90% haalbaar en kunnen opgewekte . Dit concept is vergelijkbaar met dat op het Westergasterrein, zij het dat deze technologie nog niet eerder op de voor Amsterdam Zuidoost benodigde grote schaal in de praktijk is gebracht. Dit stelt het collectief voor uitdagingen: onder andere specifieke eisen aan het schoonmaken van containers maken dit concept kostbaar. Samenwerking tussen zowel ontdoeners als inzamelaars is door het grote aantal deelnemers tijdrovend; het doel is om medio volgend jaar de plannen in de praktijk te kunnen brengen. Daartegenover staat dat een dergelijke samenwerking veel ruimte biedt om de risico's van innoveren met elkaar te delen, waardoor op termijn grotere stappen richting duurzame bedrijfsafvalinzameling gezet kunnen worden.

Succesfactoren en risico's van duurzame initiatieven voor bedrijfsafvalinzameling

Initiatieven voor duurzamere inzameling van bedrijfsafval, of het nu gaat om initiatieven aan de kant van ondernemers of samenwerking tussen inzamelaars, of beide, komen altijd tot stand op vrijwillige basis. Wanneer ondernemers of organisaties besluiten een collectief contract af te sluiten, is een solide collectief, dat een voortrekkersrol kan spelen bij totstandkoming en borging van de een alternatief concept voor afvalinzameling, een van de belangrijkste voorwaarden voor het slagen. Collectieven kunnen op verschillende leesten zijn gestoeld. Soms is een gezamenlijke visie datgene wat bindt, soms een gezamenlijke vastgoedeigenaar. Daar waar een degelijk collectief ontbreekt, komt het initiatief niet van de grond of de continuïteit in gevaar. Een concept dat zich duidelijk onderscheidt van de traditionele manier van afvalinzameling draagt bij aan draagvlak op korte en lange termijn. Voor alle initiatieven die tot doel hebben een collectief contract af te sluiten, is de omgang met lopende contracten een aandachtspunt. Het afkopen hiervan is een kostbare aangelegenheid en kan ertoe leiden dat van deelname wordt afgezien.

In situaties waar een collectief te kwetsbaar is, kan ook voor een andere benadering gekozen worden. Ook bedrijfsafvalinzamelaars kunnen zich onderling verenigen. Dit principe is niet nieuw in de branche, zij het tot dusver veelal alleen toegepast op incidentele basis

in gebieden waar men onvoldoende dekking heeft om de dienstverlening zelf rendabel te kunnen uitvoeren. Overdracht van dienstverlening op grotere schaal is nog ongebruikelijk. De besproken initiatieven, in combinatie met de tendens dat afvalinzamelaars meer en meer concurreren op innovatieve verwerkingsmethoden en inzamelingsdienstverlening in steeds grotere mate benaderen als een “noodzakelijk kwaad”, biedt echter perspectief.

Wie een lange adem heeft en echt wil innoveren, kan er tot slot voor kiezen om met ont-doeners en inzamelaars gezamenlijk aan het werk te gaan.

Welke aanpak ook bij de situatie past. De reeds in de praktijk gebrachte initiatieven laten zien dat bij ieder van de besproken invalshoeken de bijdrage aan een leefbare omgeving aanzienlijk is, of het nu gaat om het verminderen van het aantal vervoersbewegingen, het beter scheiden van afval of een opgeruimde openbare ruimte.

Opheffen onderscheid huishoudelijk en bedrijfsafval: vergezicht met potentie

Een logische vraag naar aanleiding van het door regelgeving geforceerde onderscheid tussen huishoudelijk afval en bedrijfsafval is natuurlijk: in hoeverre dient dit onderscheid de (stedelijke) samenleving? Of ze nu van huishoudens of bedrijven afkomstig zijn, papier en karton van particulieren wijkt niet wezenlijk af van papier en karton afkomstig van bedrijven. Vanuit logistiek perspectief pleit niets er daarom tegen deze gelijktijdig, in hetzelfde voertuig in te zamelen. Om deze reden biedt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu via de Crisis- en herstelwet gemeenten sinds kort ruimte voor tijdelijke initiatieven waarbij het onderscheid tussen huishoudelijk afval en bedrijfsafval mag vervallen. Het begrip tijdelijk is erg relatief. Er mogen “pilots” met looptijden van 20 jaar worden ingediend.

Voorkomen is beter dan genezen: meenemen van afval door leveranciers biedt nog vele kansen

Voorgaande initiatieven zouden - in ieder geval ten dele - overbodig zijn wanneer leveranciers de verantwoordelijkheid voor het verzamelen van afval op zich zouden nemen. Dit is een mogelijkheid voor met name verpakkingsafval, zoals karton en folies, en is met name voor gebieden met veel retail interessant, omdat uit onderzoek van de HAN is gebleken dat 99% van het afval in de retailsector uit verpakkingen bestaat. Het eerder genoemde in samenwerking met de HvA gepubliceerde artikel toont aan dat meenemen van verpakkingsafval door distributeurs kansrijk is om meerdere redenen. Ten eerste is de leverancier, zelf distributeur maar meestal opdrachtgever van de distributeur, medeveroorzaker van deze afvalstroom. De leverancier draagt dus (mede)verantwoordelijkheid voor het op duur-

zame wijze verzamelen van deze materialen. Daarnaast leent deze stroom zich voor transport in combinatie met beleving omdat deze relatief schoon is. Tot slot vertegenwoordigen dergelijke stromen waarde op de grondstoffenmarkt, wat inzameling tijdens distributie economisch interessanter maakt. Omdat het vaak niet tot de opdracht van de distributeur behoort en het overzicht in de vrachtwagen verstoord kan worden, weerhoudt dit veel distributeurs echter verpakkingsafval op grote schaal mee te nemen. Er zijn echter wel voorbeelden van partijen die dit succesvol doen. De Stichting Stadslogistiek Stedendriehoek, een lokale distributeur die in opdracht van ondernemers in de binnenstad een last-mile logistiek verzorgt, neemt in opdracht van Renewi verpakkingsafval retour. Ook CB Logistics doet dit via de eigen transportorganisatie al jaren en beschouwt dit tot een kerntaak van de dienstverlening. Het in toenemende mate uitbesteden van distributieactiviteiten bemoeilijkt dit echter wel. Door de flexibilisering keert de vrachtwagen niet terug naar het eigen distributiecentrum, waardoor verpakkingsafval niet gelost kan worden.

Traditionele afvallogistiek op zijn retour ten faveure van verfrissende gezamenlijke aanpak

Voorkomen is altijd beter dan genezen. Zeker als het om afval gaat. Daar waar voorkomen (nog) niet mogelijk is, werken afvalinzamelaars en distributeurs aan het vergroten van de leefbaarheid van de binnenstad door het optimaliseren van de eigen processen. Met name op het gebied van de inzameling van bedrijfsafval is dit echter niet altijd voldoende om problemen daadwerkelijk het hoofd te bieden. In die gevallen is samenwerken een oplossing. Verschillende samenwerkingsinitiatieven laten zien dat het realiseren van een leefbare stad door het verminderen van het aantal vervoersbewegingen van zware inzamelvoertuigen, het scheiden van afval en het voorkomen van hinder door afval op straat hand in hand gaan. Niet alleen omdat deze doelen vaak bij elkaar gebracht worden in innovatieve concepten voor grondstoffeninzameling, maar zeker ook omdat het hand in hand optrekken van betrokken partijen veelal een voorwaarde is om het gewenste resultaat te bereiken. Traditionele afvalinzameling is dus op zijn retour. Ten faveure van een letterlijk en figuurlijk verfrissende gezamenlijke aanpak.