

AMBITIE CONVENANT DUURZAME REINIGINGSVOERTUIGEN: EMISSIEVRIJ VANAF 2030

In 2019 introduceerde Rijkswaterstaat het convenant 'duurzame voertuigen en brandstoffen in de reinigingsbranche'. Het convenant is een opgave die voortvloeit uit het Klimaatakkoord. Een aantal NVRD-leden ondertekenden het convenant, dat als hoofddoel heeft: vanaf 1 januari 2030 moeten alle nieuw aan te schaffen reinigingsvoertuigen volledig emissievrij (aan de uitlaat) zijn. Hans Brink en Wilco Fiechter (Rijkswaterstaat) zijn kartrekkers van het convenant. Waar staat het convenant nu, wat zijn de lessons learned en wat zijn de ambities voor de komende jaren?

TEKST: MARTIJN KREGTING

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert de afdeling duurzame mobiliteit, energie en klimaat van Rijkswaterstaat delen van het Klimaatakkoord uit, om te zorgen dat verkeer en vervoer in Nederland zero emissie wordt. Bijvoorbeeld door fietsen en auto delen te stimuleren.

In het Klimaatakkoord is met een aantal sectoren, waaronder de afval- en reinigingssector, afgesproken dat er een convenant zou komen. "Het Klimaatakkoord vormt het belangrijkste uitgangspunt van het convenant", benadrukt Wilco Fiechter, net als Hans Brink adviseur duurzame mobiliteit bij Rijkswaterstaat. "Maar we zijn als Nederland natuurlijk al langer bezig met klimaatverandering en CO₂-reductie. Zo werd er vóór het convenant al met partijen in de reinigingsbranche gekeken naar verduurzaming van voertuigen."

Het convenant telt enkele piketpaaltjes richting het einddoel. Vanaf 1 januari 2025, of eerder waar mogelijk, worden reinigingsvoertuigen die nog rijden op fossiele brandstoffen of Drop-in-Fuels (bio-brandstoffen zoals HVO) bijvoorbeeld uitgefaseerd. Het uiteindelijke doel is en blijft: volledig emissievrij (aan de uitlaat).

VERDUURZAMING IN DNA

Verduurzaming zit volgens Fiechter in het DNA van de afval- en reinigingssector. Het convenant duurzame reinigingsvoertuigen is dan ook - net als het eerder gelanceerde convenant voor OV-bussen - een koplopersconvenant. "De overheid vervult een voortrekkersrol om maatschappelijke opgaves zoals CO₂-reductie op te pakken. We krijgen regelmatig vanuit het bedrijfsleven te horen dat wij vooral zeggen wat bedrijven moeten doen. ↪



Een elektrisch aangedreven zylader van ROVA, die hiermee sinds begin 2020 op proef rijdt.

Vanuit de reinigungssector kunnen we laten zien dat we zelf ook verduurzamen. Practice what you preach. Gemeentelijke dienstverlening die je overal en elke dag in de praktijk tegen kunt komen."

Het convenant duurzame reinigungsvoertuigen telt inmiddels een breed pallet aan deelnemers. Naast afval-inzamelaars en reinigers bijvoorbeeld gemeenten die breder aan de slag zijn of willen met duurzaamheid, en voertuigleveranciers. De deelnemers zitten in diverse fasen van verduurzaming, schetst Hans Brink. "Je hebt afval-inzamelaars en reinigers die al voertuigen met een alternatieve aandrijving hebben rondrijden en hier veel praktijkervaring mee opdoen, terwijl andere organisaties nog in het voorportaal staan. Maar elke deelnemer heeft wel dezelfde mindset: toewerken naar zero emissie voertuigen."

STROOMVERSNELLING

Het afgelopen jaar zijn volgens Brink een aantal zaken in een stroomversnelling geraakt. Bijvoorbeeld de vervanging van en keuzes voor nieuwe voertuigen en het investeringsbeleid op dit gebied. "Er komt steeds meer kennis en ervaring beschikbaar, waardoor dit soort keuzes ook sneller en beter gefundeerd gemaakt kunnen worden. De vragen die wij van deelnemers aan het convenant krijgen, worden steeds concreter en praktischer, ook een duidelijk signaal dat zaken versnellen."

Zo loopt ondertussen al een aantal projecten en pilots met zero emissie voertuigen, zowel met waterstof als met batterij elektrische voertuigen. Een voorbeeld is het Europese REVIVE-project, waar ook een aantal Nederlandse partijen aan meedoet. Daarnaast is er een aantal nationaal gesubsidieerde projecten vanuit de regeling DKTI (Demonstratie Klimaat technologieën en -innovaties in transport, zie bijvoorbeeld het artikel 'Eerste resultaten met zero emissie-voertuigen afvalsector positief' in GRAM, augustus 2020).

LESSONS LEARNED

"We hebben TNO gevraagd om uit relevante DKTI-projecten de lessons learned op te halen", vertelt Fiechter, "zodat we die met alle convenantpartners en de hele sector kunnen delen. Wat kan er al, waar zitten nog knelpunten en barrières in het opschalen? Denk aan de laadinfrastructuur, of het kostenplaatje van alternatieve aandrijving."

Beide adviseurs zetten alle verzamelde kennis zoveel mogelijk om in concrete handvatten voor de convenantdeelnemers. Enkele voorbeelden:

- Hoe maak je een plan van aanpak voor verduurzaming van het wagenpark? Daarvoor is nu een handreiking opgesteld;
- Welke rol spelen transitiebrandstoffen? De vragen die leven onder de convenantdeelnemers zijn via een kennisdelingsbijeenkomst, waarin een gemeente en brandstoffenexpert ervaringen deelden, verwerkt in een memo voor de leden;
- Hoe zit het met laadinfrastructuur? Brink en Fiechter nemen die mee in de taakgroep logistieke laadinfrastructuur (onderdeel van de nationale agenda laadinfrastructuur) om zo ook vanuit dit kanaal deelnemers gericht van kennis te kunnen voorzien.

TRANSITIEFASE

Biobrandstoffen zoals HVO worden zoals eerder aangegeven ook wel transitiebrandstoffen genoemd. HVO is een Drop-in Fuel die nu al op grotere schaal mogelijk is, maar vormt volgens Brink en Fiechter vooral een overgang naar echte alternatieve vormen van aandrijving die zero-emissie zijn, zonder CO₂ en bijvoorbeeld NOx. "Vanaf 1 januari 2030 zijn de nieuw aan te schaffen reinigungsvoertuigen waarvoor ondertekenende partijen direct verantwoordelijk zijn, volledig emissievrij, of zoveel eerder als mogelijk."

Fiechter snapt dat deze transitie niet van vandaag op morgen te realiseren is. "Je kunt wel als koploper op waterstof of elektrisch willen rijden. Maar als er in de buurt geen waterstof te verkrijgen is of voldoende laadpunten mogelijk zijn, houdt het op. Wat helpt, is koplopers zoeken in sectoren waarvan de voertuigen een vaste route hebben en terugkeren naar hetzelfde punt. Zoals OV-bussen, vuilnis- en reinigungs-wagens. Als aanbieder van waterstof of laadstations weet je dan dat je altijd vaste klandizie hebt. Dat maakt dit soort sectoren tot aantrekkelijke klant."

NULMETING

Beide adviseurs werken samen met de RVO (Rijksdienst Voor ondernemend Nederland) aan een nulmeting, om dat naast de ambities uit het convenant te leggen. RVO gebruikt hiervoor informatie over grote vuilnis- en reinigungs-wagens (N3) uit de kentekenregistratie van de RDW. "We willen weten hoe het wagenpark is opgebouwd, welke percentages rijden op traditionele brandstoffen en met alternatieve aandrijving", vertelt Brink. "Maar ook: wat is de leeftijd van het wagenpark, zodat we kunnen zien wanneer er een grote verschuiving te verwachten is."

Een uitdaging is hierbij wel dat er landelijk geen onderscheid te maken is in traditionele brandstoffen, blends en 100 procent HVO. Brink: "Misschien kunnen we gegevens hierover gaan ophalen bij afval- en reinigungsbedrijven zelf, maar het zal nog wel wat slagen vergen om dit mogelijk te maken."

Mede op basis van de nulmeting is een eerste versie van een monitor uitgebracht. Die wordt de komende tijd verdiept om zo de ontwikkeling van duurzame voertuigen in de sector te blijven volgen.



Het convenant 'duurzame voertuigen en brandstoffen in de reinigungsbranche' is op twee momenten ondertekend. Op de foto het tweede tekenmoment in oktober 2019, tijdens de Nationale conferentie Duurzame Mobiliteit.

Convenantdeelnemers kunnen zo ook benchmarken: waar staan zij ten opzichte van de branche, ten opzichte van de andere convenantdeelnemers.

ZERO EMISSIE-ZONES

Steeds meer steden werken toe naar zero emissie-zones. Een geplande zone is ook voor een gemeente een stimulans om sneller het eigen wagenpark te verduurzamen, stelt Fiechter. "Wanneer je als gemeente wil dat ondernemers duurzame voertuigen inzetten in binnensteden, dan moet je het goede voorbeeld geven. Bijvoorbeeld door zelf zero emissie-voertuigen in te zetten voor afvalinzameling en reiniging."

Met gemeenten met zero emissie-zones - niet allemaal deelnemer aan het convenant - willen Fiechter en Brink het gesprek aangaan. Om hen te helpen met het vernieuwen van hun wagenpark. Maar ook om met een goed verhaal over de noodzaak hiervoor richting burger en lokale ondernemer te komen. Fiechter: "Dat is bij uitstek een rol van de overheid. Collega's van de afdeling duurzame mobiliteit helpen gemeenten ook met de uitrol van die zero emissie-zones."

AMBITIES VOOR TOEKOMST

Vooruitkijkend, hopen beide adviseurs in de afval- en reinigungssector op eenzelfde ontwikkeling als bij OV-bussen. Zo is er een vergelijkbaar aantal voertuigen - 5.000 OV-bussen, 6.000 voertuigen

bij de afval- en reinigungssector. Er rijden inmiddels ruim 1.200 zero emissie OV-bussen rond, schetst Fiechter.

Het convenant telt nu 21 deelnemers. Er is ruimte voor meer, dus Fiechter en Brink roepen alle leden van de NVRD op om deel te nemen aan het convenant. Fiechter: "We mikken op een officieel tekenmoment half november. Daar willen we dan alle nieuwe deelnemers een podium geven om hun ambities toe te lichten. Maar aanmelden kan natuurlijk al vanaf nu." ↔

OVER HET CONVENANT

Meer weten over of meedoen met het convenant? Neem contact op met Wilco Fiechter (wilco.fiechter@rws.nl) of Hans Brink (hans.brink@rws.nl).

Of kijk hier voor informatie over het Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigungsbranche: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/publicaties/convenant-presentatie-duurzame-voertuigen/>

Meer weten over het Europese Revive-project en DKTI-projecten: REVIVE: <https://h2revive.eu/>
DKTI: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/publicaties/convenant-presentatie-duurzame-voertuigen/>

VAN HUISAANSLUITING TOT EN MET ASSETMANEGEMENT...

Geen reinigungs- of beheerprobleem is ons te groot. Krapte op de arbeidsmarkt, onderbezetting op de afdeling, te veel zaken die snel een oplossing vergen. Iedere beheerder van natte infrastructuur loopt wel eens tegen deze zaken op. Wij helpen u graag met kwalitatieve en snelle oplossingen. Of het nu gaat om huisaansluitingen, uitwerken van maatregelplannen of het maken van lange termijnplannen, vandervalk+degroot beheerst de hele keten van dienstverlening in het reinigen en onderhouden van natte infrastructuur. Of het nu om reinigen van straatkolken gaat, rioleringen, waterzuiveringsinstallaties of verkeerstunnels, met 11 vestigingen in Nederland zijn wij nooit ver weg.

INTERESSE IN ONZE VOLLEDIGE SERVICE?

Maak eens een afspraak met een van onze specialisten om te bespreken hoe we u van dienst kunnen zijn.



vandervalk+degroot
innovatief ondergronds

ABC-Westland 231, 2685 DC Poeldijk • postbus 62, 2685 ZH Poeldijk • tel. 0174-247474 • www.valkdegroot.nl • info@valkdegroot.nl