

Verduurzaming mobiliteit

Introductie

De afvalsector streeft er net als iedereen naar om broeikasgasemissies te minimaliseren. Dit wil de sector bereiken door het verminderen van emissies middels het verminderen van restafval en door verduurzaming middels optimalisatie en innovaties. Zo wordt er ook gekeken naar maatregelen voor verduurzaming van het wagenpark zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Het streven is om in 2050 als maatschappij vrijwel geen broeikasgas uit te stoten en vanaf 2030 moet al flink minder CO₂ uitgestoten worden. Dit houdt in dat er een overgang plaatsvindt van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energiebronnen, ook voor het wagenpark van de afdelingen Inzameling, Rioleringsbeheer en Gevaarlijke en Oliehoudende Afvalstoffen (GOA) van de Vereniging Afvalbedrijven (VA). Momenteel gaat deze ontwikkeling echter in wisselende tempo's. Zo zijn er vanaf 2025 in verschillende steden gebieden ingesteld waar geen uitstoot van schadelijke stoffen plaatsvindt, ook wel zero-emissie zones genoemd. De bedoeling is dat uiteindelijk al het vervoer in deze zones emissieloos rijdt. Echter, momenteel worden door de afvalsector nog te veel belemmeringen waargenomen om hun, voor de samenleving essentiële, werkzaamheden naar behoren uit te voeren.

Bijzondere voertuigen / Vrijgestelde vrachtauto's

Naast transportmiddelen beschikt de afvalsector ook over meerdere bijzondere voertuigen die werkzaamheden dienen uit te voeren, zoals bijvoorbeeld bij het uitvoeren van rioleringsbeheer, het inzamelen van (gevaarlijk) afval (met tankwagens), etc. Momenteel is er rondom het verduurzamen van ADR-voertuigen vanuit de huidige regelgeving nog geen mogelijkheid tot het elektrificeren van de voertuigen tot 2026, omdat de batterij mogelijk tot een vonk of brand kan veroorzaken. Grote voertuigen vanuit de rioleringsbranche met carrosseriecode 19 vallen momenteel nog binnen de lijst met vrijstellingen. De Vereniging Afvalbedrijven pleit ervoor dat deze voertuigen op de lijst met vrijstellingen blijven en de geldigheid van deze termijn verlengd wordt. Hierbij is het wenselijk om dit niet op kenteken te doen wegens levertijden.

Laadinfrastructuur en -capaciteit

Wat betreft inzamelvoertuigen zijn al de nodige investeringen gedaan wat betreft verduurzaming. Echter, er zijn wel maatregelen nodig om deze lijn door te kunnen zetten. Momenteel lopen bedrijven tegen problemen aan met het verzwaren en verkrijgen van aansluitingen op het stroomnetwerk die het mogelijk maken om zwaar materiaal op te laden. Gezien de omvang van de vloot en de gewenste snelheid van verduurzaming zal de ontwikkeling van de laadinfrastructuur en -capaciteit ook aanzienlijk versneld moeten worden. Het prioriteringskader wat de ACM hierbij heeft vastgesteld is een positieve ontwikkeling waarbij de VA pleit dat de afvalsector als essentieel beroep onder de derde categorie valt die voorrang biedt aan bedrijven die voorzien in basisbehoeften en rioolbeheer als vitaal gezien wordt in de tweede categorie. De huidige verwachtingen zijn dat dit echter niet voor 2035 is opgelost.

Vervolg

Naast laadinfrastructuur en -capaciteit zijn er nog de hindernissen als ongelijk speelveld, investeringskosten, leveringstijden, afschrijftijd van de huidige voertuigen en technische mogelijkheden. Naast dat bijvoorbeeld de actieradius van e-voertuigen vaak nog te beperkt is voor voldoende dagelijks gebruik, moet voor verschillende werkzaamheden binnen de sector ook vermogen geleverd worden naar verschillende onderdelen op het voertuig. Dit beperkt de productietijd van de voertuigen en vergt dat ze vaker geladen moeten worden. Om deze vraagstukken te bespreken en te kijken hoe we als sector en overheid vooruit kunnen op dit onderwerp zouden wij graag verder in gesprek gaan. Hiervoor en voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met Femke Jonker (Afdeling Inzameling en GOA) of Florian Feege (Afdeling Rioleringsbeheer) van de Vereniging Afvalbedrijven.