

BOUW- EN SLOOPAFVAL HOOGWAARDIG



In Nederland is het bouw- en sloopafval met jaarlijks meer dan vijftien miljoen ton nog steeds een van de grootste afvalstromen, en de hoeveelheid bouw- en sloopafval neemt nog steeds toe. (Foto Albert Sier)

- ANNEMIEKE VAN ROEKEL - Negentig procent van het bouw- en sloopafval wordt inmiddels hergebruikt. Hiermee is de overheidsdoelstelling voortijdig gehaald. Het bouw- en sloopafval wordt grotendeels ingezet in de wegenbouw. Nu de kwantiteitsdoelstelling is gehaald, wil de branche zich gaan inzetten om het kwaliteitsniveau van bouw- en sloopafval op een hoger niveau te tillen.

Negentig procent van het bouw- en sloopafval wordt hergebruikt als funderingsmateriaal in de wegenbouw. Voorlopig zal de vraag naar bouw- en sloopafval vanuit de wegenbouw veel groter zijn dan het aanbod. Maar van een echte kringloop van grondstoffen is in die toepassing geen sprake. Na het halen van de kwantitatieve doelstellingen is een volgende stap het bouw- en sloopafval ook hoogwaardiger in te zetten. Inspanningen voor een verbetering van de kwaliteit van bouw- en sloopafval zijn daarom hard nodig. Dit kwam aan de orde tijdens het Nationale Congres Bouw- en Sloopafval, tijdens Ecotech Europe '99, georganiseerd door het Nederlands Studiecentrum op 13 april jongstleden in de

Jaarbeurs te Utrecht. Voor hoogwaardiger toepassingen is behalve de mate van verontreiniging ook de civieltechnische kwaliteit een punt van aandacht.

Ketenbeheersing en een goede handhaving van wet- en regelgeving liggen aan de basis van de productie van kwalitatief beter bouw- en sloopafval, aldus de diverse sprekers.

Overheid actiever

'De bouwbranche kent een ingewikkelde keten en de baten komen in het geval van bouw- en sloopafval niet altijd terecht bij de partij die voor de kosten opdraait', aldus congresvoorzitter prof. dr. ir. Ch. F. Hendriks, werkzaam bij de faculteit Civiele

Techniek van de Technische Universiteit Delft. Een goede marktverwerking acht hij cruciaal voor een optimaal gebruik van bouw- en sloopafval. Voorwaarde hiervoor is een verbetering van de handhaving van de bestaande wet- en regelgeving. Nu is het zo dat bedrijven de kans krijgen tussen de mazen van de wet door te glippen en zo een marktverstoringe invloed hebben. Verschillende deelnemers en sprekers waren van mening dat de overheid zich qua handhaving, maar ook als opdrachtgever, veel actiever zou moeten opstellen. Voor de bouwbranche is het vaak frustrerend dat de overheid (Rijk, provincies en gemeenten) in de rol van opdrachtgever vaak voor de goedkoopste oplossing kiest. De keuze voor de uitvoering gaat dan naar een niet-gecertificeerd bedrijf, terwijl de overheid in haar beleid juist het belang van certificering uitdraagt.

Certificering helpt

De branche staat positief ten aanzien van een brede inzet van certificering, hoewel dit niet voor alle bedrijven in eerste instantie financieel even haalbaar is. 'Maar met certificering heeft een ondernemer er een instrument bij om meer efficiënt en bewust te werken en de kosten zijn eenvoudig terug te verdienen', aldus F.H. Bottelier van BABEX, het verbond van aannemers in sloopwerken. Certificering moet vooral gezien worden als een proces dat de mogelijkheid biedt te diversificeren en de normen continu bij te stellen, om zo steeds een treetje hoger te klimmen.

Asbestnorm ter discussie

Verontreinigingen waar de sloopbranche vooral mee te maken heeft zijn pak's (uit teerhoudend asfalt) en asbestvezels. Het probleem van de pak's heeft de branche inmiddels redelijk onder de knie. Maar de aanwezigheid van asbestvezels is bedreigend voor het kwaliteitsimago van bouw- en sloopafval. Er zijn allerlei wettelijke regelingen die sloop en verwerking van asbest is goede banen zouden moeten leiden,

R INZETTEN

maar de uitvoering ervan laat nog veel te wensen over. Daar komt bij dat asbestinventarisaties en stoffenonderzoek niet altijd verplicht zijn en voor zover de onderzoeken worden uitgevoerd de kwaliteit behoorlijk uiteen kan lopen. Met name bij gemeenten - die met meerdere 'petten' op met asbestverwijdering te maken hebben - is handhaving en uitvoering van de asbestwetgeving een punt van zorg. Andere partijen in de keten krijgen te maken met onzorgvuldig werk uit eerdere fasen in de keten.

De discussie die momenteel wordt gevoerd gaat met name over een nieuwe normstelling voor asbestvezels in bouw- en sloopafval. De nul-norm voor asbest staat ter discussie, omdat deze niet meetbaar en moeilijk haalbaar zou zijn. Medio juni komen de ministeries VROM en Sociale Zaken met nieuwe voorstellen over de normstelling voor asbest.

Versnipperd beleid

Evert Schut van de Branchevereniging Recycling Bouw- en Sloopafval (BRBS) benadrukte dat het overheidsbeleid met betrekking tot bouw- en sloopafval eenduidiger zou moeten zijn. 'De bouw- en sloop en recyclingsector heeft behoefte aan meer duidelijkheid', aldus Schut. 'Ministeries en lagere overheden voeren een versnipperd en vaak tegenstrijdig beleid. Zo ziet het ministerie van VWS met lede ogen aan dat er nog meer grind- en zandgaten in het Nederlandse landschap verschijnen. VWS verwelkomt daarom secundaire materialen ter vervanging van grind en zand, terwijl het ministerie VROM geen duidelijke voorkeur heeft, als het maar niet gestort wordt'. Schut pleit daarom voor een harmonisatie van grondstoffen- en afvalbeleid.

Ladder van Lansink

In Nederland is het bouw- en sloopafval met jaarlijks meer dan vijftien miljoen ton nog steeds een van de grootste afvalstromen, en de hoeveelheid bouw- en sloopafval neemt nog steeds toe. Relatief nieuwe mogelijkheden om het bouwafval terug te




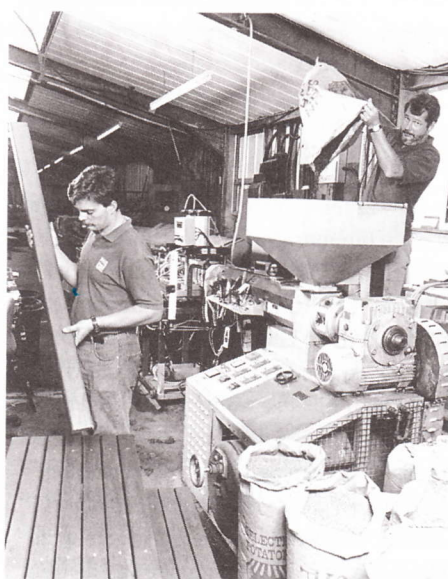
Menggranulaat en granulaatbeton, gemaakt van gerecycled beton. Het overgrote deel van het bouw- en sloopafval dat momenteel wordt verwerkt komt niet boven materiaalrecycling uit. (Foto Heembeton)

dringen zijn flexibel en demontabel bouwen, maar die opties gaan vooral op in de nieuwbouw. Bovendien is onzeker in hoeverre bouwonderdelen in de toekomst aan de dan geldende kwaliteitseisen zullen voldoen. Volgens de Ladder van Lansink, een begrip onder milieuonderzoekers en -beleidsmakers, is hergebruik van een gebouw

bovenal te verkiezen. Hergebruik van bouwdeelen en materiaalrecycling komen achtereenvolgens op de tweede en derde plaats, en verbranden en storten sluiten de rij. Steeds vaker wordt er bij het gebouwontwerp rekening gehouden met de sloopfase en er gaan zelfs stemmen op om in de bouwfase een 'sloopbestek' mee te leveren om sloop en sorteren als het gebouw 'op' is zo zorgvuldig mogelijk te kunnen uitvoeren. Het overgrote deel van het bouw- en sloopafval dat momenteel wordt verwerkt komt op de Ladder van Lansink niet boven materiaalrecycling uit.

Flexibel en kritisch blijven

Volgens industrieel ontwerpster Nelleke Guequierre, werkzaam bij de TU Delft, moet bij hergebruik van bouwcomponenten en producthergebruik een goede afweging plaatsvinden voor de milieu-implicaties als de te maken kosten. 'Want ook bij repareren en opwaarderen van producten vindt de nodige milieubelasting plaats', aldus Guequierre. 'Bij een eco-efficiënte werkwijze is hoogwaardig hergebruik niet voor alle producten altijd even wenselijk. Secundaire materialen kunnen verontreinigd zijn, aan kwaliteit inboeten of andere milieunadelen hebben.' Zij pleit ervoor kritisch te blijven en Lansink's ladder flexibel toe te passen. 



Recyclingproces van kunststoffen. De recycling- en bouw- en sloopsector heeft behoefte aan meer duidelijkheid. 'Ministeries en lagere overheden voeren een versnipperd en vaak tegenstrijdig beleid', aldus Evert Schut van de Branchevereniging Recycling Bouw- en Sloopafval (BRBS).