

> Nieuwe schepen met een grotere capaciteit moeten het afvaltransport langs de binnenvaart echt rendabel maken.



## OPPORTUNITEIT: Vlaanderen als draaischijf voor afval

Vlaanderen wil uitgroeien tot een draaischijf voor nationale en internationale afvalstromen. De eerste proefprojecten van deze Flanders Recycling Hub, met onder andere een piloot rond afvaltransport via de binnenvaart, zijn veelbelovend. Dé bottleneck is momenteel de import van afvalstoffen. "Binnen de maritieme sector moet de afvalsector duidelijk nog aan haar imago werken", zegt Steve Sel van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL).

Het project Flanders Recycling Hub, dat van Vlaanderen een internationaal speerpunt voor recyclage wil maken, zag drie jaar geleden het levenslicht.

Steve Sel, projectleider bij VIL: "Na dertig jaar actief beleid scoren we in Vlaanderen bijzonder goed op het vlak van afval- en materialenbeleid. Internationaal behoren we zelfs tot de koplopers. Ook binnen de logistieke sector doen we het goed: we kunnen bogen op een gunstige ligging en performante zeehavens. Het leek ons interessant om die twee troeven samen uit te spelen, in de vorm van een internationale recyclagehub. Die hub zou een aanzuigpunt kunnen zijn voor inkomende afvalstromen en een vertrekpunt voor uitgaande grondstofstromen." >





**Als de afvalinstroom vanuit het buitenland niet vlot verloopt, kom je als recyclagehub niet ver”**

Steve Sel (VIL)

### **Circulaire boost**

Daarnaast kan zo'n recyclagehub de Vlaamse circulaire economie een boost geven. "Onze economie evolueert volop van lineair naar circulair, waarbij grondstoffen zoveel mogelijk hergebruikt worden. Dat is niet alleen duurzaam – onze grondstoffen worden steeds schaarser – maar ook economisch interessant. Bedrijven die de circulaire economie omarmen, zullen in de toekomst veel sterker staan. Binnen de recyclagehub willen we dus ook inzetten op grondstoffen die we uit ons eigen afval halen."

Voor dit ambitieuze project zette VIL een partnerschap op met twee andere grote spelers. "We vertrekken altijd vanuit een logistieke insteek, maar voor dit project hadden we ook knowhow rond materialen en regelgeving nodig. Daarom werken we samen met de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) en de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). VLAIO, het Agentschap Innoveren en Ondernemen, heeft onze case voor een groot deel gefinancierd

en 25 bedrijven gezocht die aan de projecten wilden meewerken. Die 25 bedrijven, waaronder Umicore en Fost Plus, dragen ook financieel hun steentje bij."

### **77.700 minder vrachtwagenritten**

Samen met de bedrijven ging VIL rond de tafel zitten. Steve Sel: "We wilden vooral zien welke circulaire projectideeën zij zelf hadden. Uit die brainstorm zijn een hoop bruikbare ideeën gekomen, die we uiteindelijk in vijf cases hebben gegoten. Een eerste project draaide rond een duurzaam alternatief voor houten en plastic pallets. Daarbij onderzocht het bedrijf Sureca (Sustainable Reusable Carriers) of het mogelijk was om pallets uit gerecycleerd afval te maken. Daarnaast was er ook een project rond de import van gevaarlijk edelmetaalhoudend afval. Umicore verwerkt dagelijks duizenden afgedankte smartphones en batterijen, en recupereert de waardevolle edelmetalen die ze bevatten."

Naast twee andere projecten, een rond nuttige toepassingen voor SRF (Solid Recovered Fuel)

en RDF (Refuse Derived Fuel) en een rond metaalschroot en End of Life Vehicles, springt vooral het proefproject rond afvaltransport in het oog. "Voor dat vijfde proefproject werkten we samen met Vanheede Environmental Logistics, en onderzochten we of het mogelijk is om afvalcontainers via de binnenvaart naar verwerkers te transporteren. Afval is vaak zeer geschikt om via een multimodaal netwerk te transporteren, omdat het niet tijdsgesloten is. Bovendien zouden we door meer transport op het water de overbelaste Vlaamse (snel)wegen kunnen verlichten."

Voor het pilootproject zette Vanheede, samen met Blue Line Logistics, een schip met afvalcontainers in van Laakdal over Antwerpen naar Izegem, en omgekeerd. Op termijn, zo bleek, kan het transportproject rendabel zijn. Bovendien kan het als blauwdruk dienen voor soortgelijke afvalvaarten via Antwerpen van en naar andere bestemmingen. Op die manier zou Vlaanderen per jaar maar liefst 77.700 vrachtwagenritten over de Antwerpse ring kunnen uitsparen.

### **Stroeve instroom**

Hoewel meerdere proefprojecten veelbelovend zijn, botsten VIL en zijn partners ook op struikelblokken. Die moeten worden weggewerkt om het potentieel van Vlaanderen als internationale recyclagehub voluit te kunnen verzilveren. Steve Sel: "Soms waren die knelpunten praktisch van aard. Zo moeten we bijvoorbeeld nieuwe schepen met een grotere capaciteit bouwen om het afvaltransport langs de binnenvaart echt rendabel te maken. Op andere momenten speelden de onderlinge verschillen tussen de Belgische beleidsniveaus – federaal, regionaal, gewestelijk – ons dan weer parten."

De grootste bottleneck is op dit moment echter de instroom van afval naar Vlaanderen. "Je kan hier nog zo veel goede recyclagebedrijven hebben, als de afvalinstroom vanuit het buitenland niet vlot verloopt, kom je als recyclagehub niet ver. Die import verloopt momenteel vaak moeilijk, omdat er bij de meeste rederijen nog veel onduidelijkheid heerst. Zo weigeren veel rederijen pertinent om gevaarlijke afvalstromen te vervoeren. En dat terwijl gevaarlijk afval niet per definitie gelijkstaat aan gevaarlijk. De term 'gevaarlijk afval' verwijst eerder naar de risico's bij verwerking. Veel rederijen zien dat onderscheid helaas niet. Zelfs over het vervoer van 'gewone' afvalstromen doen ze soms moeilijk."

### **Negatief imago**

Daarnaast verschilt de interpretatie van wat al dan niet (gevaarlijk) afval is van land tot land. Dat maakt een vlotte import en export niet makkelijk. Steve Sel:

"Er zijn wel degelijk algemene richtlijnen over afvaltransport, maar die worden per land in een individuele, nationale wetgeving gegoten. In de praktijk interpreteert elk land de richtlijnen dus anders. Daardoor kan het gebeuren dat eenzelfde afvaltransport tussen land A en B als gevaarlijk wordt beschouwd, maar tussen land C en D als niet-gevaarlijk. Bijgevolg kan eenzelfde lading op de ene as geweigerd worden en op de andere niet. Behoorlijk kafkaïaanse toestanden, dus."

Om dat complexe kluwen van knelpunten te ontwarren, is het nodig dat rederijbedrijven meer voeling krijgen met de afvalsector. Afval kampt bovendien nog steeds met een negatief imago, zeker binnen de maritieme wereld. "Er is dan ook nog werk aan de winkel. Als sector moeten we dus in gesprek durven gaan met de rederijen. Ook voor de havens is een belangrijke rol weggelegd om rederijen en andere betrokkenen in een haven te sensibiliseren."

### **Succesvolle start-ups**

Ondanks de werkpunten is Steve Sel optimistisch over de toekomst

van Flanders Recycling Hub. "Vlaanderen fungeert vandaag eigenlijk al als recyclagehub: verschillende Vlaamse bedrijven importeren tegenwoordig al afval en extraheren de grondstoffen, om die stoffen daarna weer te exporteren. Ook verschillende kleinere start-ups in de circulaire economie zagen onlangs het levenslicht. In november startte in Oostende bijvoorbeeld Aerocircular, dat oude vliegtuigen wil ontmantelen om de grondstoffen eruit te halen."

Hoe groot het bereik van de Vlaamse recyclagehub zal zijn, valt natuurlijk nog af te wachten. "Op welke schaal Flanders Recycling Hub actief kan zijn, zal de toekomst moeten uitwijzen. Dat hangt ook af van de waarde van de materialen in kwestie en het aanbod van verwerkers. Voor sommige afvalstromen, zoals de edelmetaalstroom van Umicore, gaat het over een intercontinentale actieradius. Voor andere stromen lijkt het me realistischer dat Vlaanderen als recyclagehub opereert voor de omringende landen." ●

## **Bedrijven die deelnemen aan Flanders Recycling Hub**

3M, Agfa Graphics, Alders Internationaal Transport, BASF, Bebat, Belgian Scrap Terminal, Bollegraaf Recycling Solutions, Fost Plus, Havenbedrijf Antwerpen, Group GTS, Havenbedrijf Gent, Haven van Zeebrugge, Indaver, IOK, IVBO, Kunnig, Maatschappij Linkerscheldeoever, POM West-Vlaanderen, Ravago Production, Recmix, Renewi, Sureca, Umicore en Vanheede Environmental Logistics.