

Eindrapportage

Vervoer van circulaire reststromen over water 2022

TSL51.00.045.D04
31-1-2022

Onderzoek uitgevoerd door Bureau Voorlichting Binnenvaart:
Miranda Volker
Henk van Laar
Wilco Volker



Inhoudsopgave

1. Achtergrond / aanleiding
2. Aanpak
3. Conclusies / resultaten in vogelvlucht
4. Marktomschrijving
5. Actielijn Casussen
6. Actielijn aansluiten landelijk beleid
7. Aanbevelingen?

1. Achtergrond

De afval energiecentrales in Nederland verbranden jaarlijks zo'n 7,5 miljoen ton afval (2018).

Nederlandse gemeentes produceren in totaal zo'n 9,5 miljoen ton afval, waarvan 2,4 miljoen ton wordt verbrand.

Uit eerder onderzoek van het BVB in 2020 blijkt dat een deel van dit afval over langere afstanden wordt vervoerd. Gezien het type lading en het volume biedt dit kansen voor (intermodaal) vervoer over water. Intermodaal afvalvervoer via water zorgt voor name op vermindering van wegkilometers, filedruk en draagt bij aan de reductie van CO2 uitstoot.

Concreet zijn er op de goederencorridors Oost en Zuidoost een drietal logistieke ketens van afval geïdentificeerd die unimodaal via de weg worden vervoerd, maar ook potentie bieden om binnen een intermodale keten duurzamer vervoerd te worden. Dit kan door gebruik te maken van de combinatie van wegvervoer en vervoer via het water.

Het speelveld rondom de logistiek van huishoudelijk afval is vrij complex met vele stakeholders, te weten het rijk, lokale overheden, gemeentelijke diensten, afvalverwerkers, vervoerders, AEC's etc etc. Afspraken rondom de verwerking van afval worden vastgelegd in concessies en bieden niet altijd de ruimte om binnen lopende afspraken logistieke veranderingen door te voeren. Het al dan niet slagen van een grotere systeemverandering naar intermodaal vervoer van afval is daarmee niet alleen afhankelijk van de logistieke spelers maar hangt samen met (beleidsmatige) keuzes die gemaakt worden door de verschillende stakeholders. Die samenhang komt terug in het project afvalvervoer over water waarin niet alleen de logistieke /bedrijfsmatige bottlenecks worden aangepakt, maar ook op beleidsmatig vlak wordt gewerkt aan een integrale landelijke aanpak voor afvalvervoer.

2. Aanpak

In de periode april – november van 2022 is binnen het project duurzaam vervoer van afval over water gekozen om de focus te leggen op het concretiseren van eerder onderzoek. Dit concretiseren heeft zich gericht op 2 paden.

- Concretiseren casussen
- Concretiseren landelijke aanpak, aansluiting in beleid

Een projectteam van 3 professionals met ruime ervaring en een breed netwerk op het gebied van logistiek, binnenvaart en beleid zijn ingezet op deze paden.

Het contrast in de logistieke sector tussen 2020 en 2022 kon haast niet groter. Het was om die reden noodzakelijk om op basis van interviews met marktpartijen de inzichten uit 2020 binnen de casussen te actualiseren en waar nodig bij te stellen. Op basis van deze interviews is bepaald waar het zwaartepunt in begeleiding van de casussen moest liggen. De verschillende “bottlenecks” uit de praktijk casussen vormen daarbij input voor de aanpak op gebied van de landelijke aanpak.

Ten behoeve van deze landelijke aanpak zijn eveneens interviews gehouden met stakeholders. Vanuit het draagvlak om te komen tot duurzamer vervoer van afval via het water is met de rijksoverheid, provincies Gelderland, Brabant, Zuid-Holland en Limburg (tevens partners in de Goederenvervoercorridors), de branche organisaties en uitvoeringsorganisaties een brede werkgroep gevormd. Een unieke tafel waar kennis en kunde rondom beleid, infrastructuur en logistiek van afval wordt samengebracht. Binnen de werkgroep wordt een ambitie geformuleerd voor landelijke beleid als het gaat om intermodaal vervoer van afval.

3. Conclusies

- Er heeft een pilot plaatsgevonden met het vervoer van gebaald bedrijfsafval over water tussen Maastricht en Rotterdam. De pilot heeft inzicht gegeven in het proces van balen, vervoer over water, vermindering CO2 uitstoot, benodigde vergunningen en totale ketenkosten (meerkosten verballen vs besparing door pull concept van afvalverwerking op moment van grotere energiebehoefte t.o.v. push levering in huidige concept)
- De casus vanuit Noord-Brabant laat zien dat er kansen liggen om een pilot te gaan uitvoeren voor het huishoudelijk afval vanuit Oost Noord-Brabant naar Moerdijk.
- De casus Rijnmond – Noord Nederland is door de markt opgepakt. Hier wordt gewerkt aan een concept met een nieuw type duwcombinatie dat wordt voortgestuwd met het Biogas dat door de afvalverwerker wordt geproduceerd. Tevens worden de plannen uitgewerkt voor kade-ontwikkelingen in de regio Rijnmond en Noord-Nederland.
- De concessies voor huishoudelijk afval zijn op gebied van **inzameling** en **verwerking doorspekt met regelgeving** waarbij kosten en duurzaamheid een belangrijke afweging zijn. Het **vervoer** van de huishoudelijke afvalstromen tussen de inzamelpunten/overslagen en de verwerker/opwerker **vormt een blinde vlek** in deze regelgeving. De landelijke stakeholdergroep heeft nut en noodzaak uitgesproken om ook het **vervoer** mee te nemen in de overwegingen. Voorstel is om enerzijds het beleid/wet- en regelgeving aan te passen, zodat gemeenten een duurzame vervoerskeuze mee nemen in de overweging én dat zij door een landelijk loket / logistiek makelaar afval ondersteund kunnen worden.

Nut en noodzaak landelijk beleid



De keten voor het inzamelen, vervoeren en verwerken van huishoudelijk restafval bestaat uit een groot aantal stakeholders. Om te komen tot een structurele inzet van intermodaal vervoer over water in deze keten wordt ingezet op beleid dat alle partijen in de keten hiertoe stimuleert. Daarnaast begeleiden we in dit netwerk van stakeholders concrete casussen die op korte en midden-lange termijn de stap modal shift willen maken.

4. Marktomschrijving

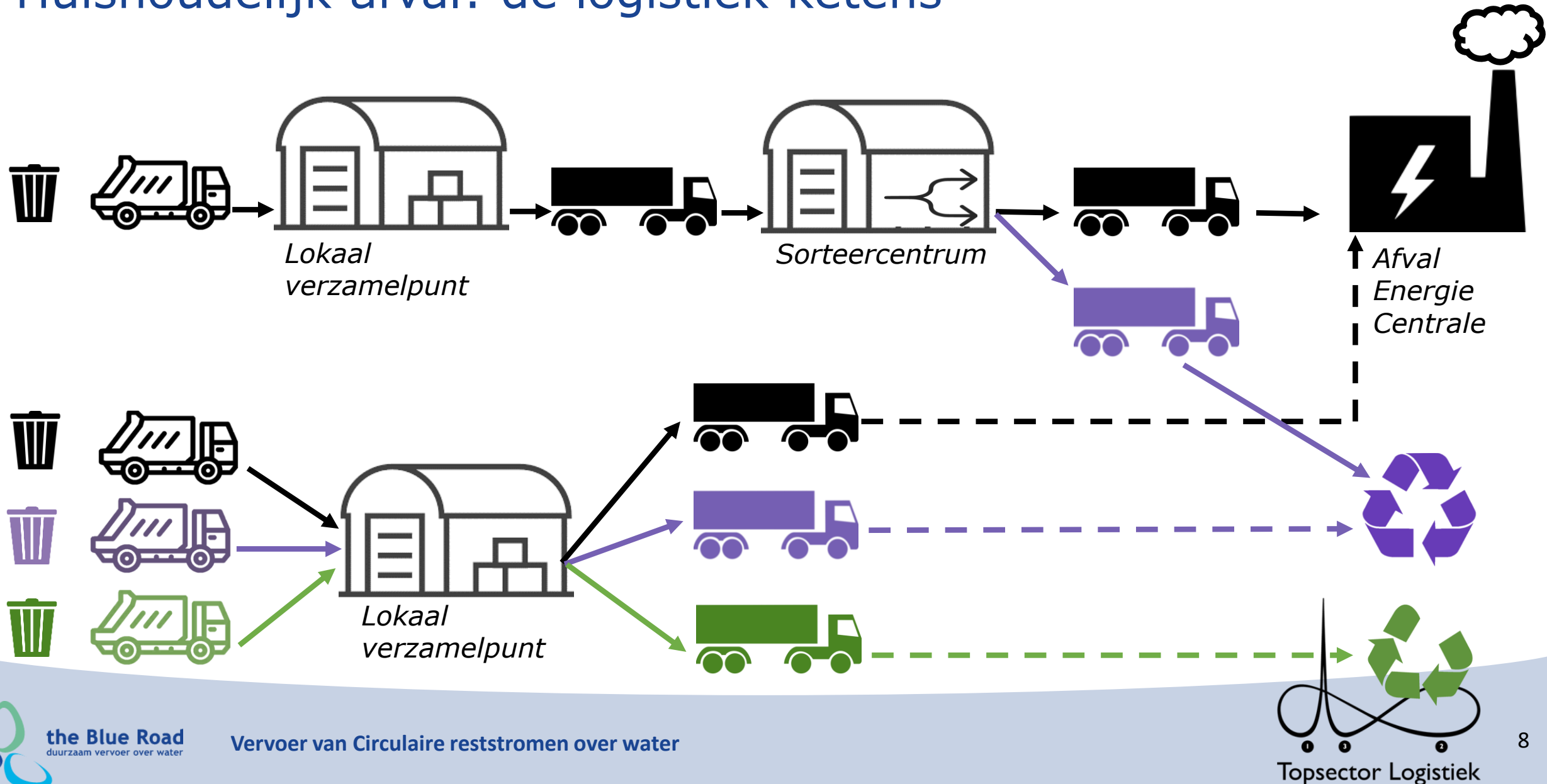
Afval is een brede term en bestaat uit verschillende soorten stromen. Voor dit onderzoek is focus aangebracht op de stroom huishoudelijk (rest)afval dat via Nederlandse gemeentes wordt ingezameld. Dit huishoudelijk afval kan aan de bron (thuis) gescheiden zijn of via een na-scheidingsinstallatie vrij komen. In totaal creëren Nederlandse gemeenten 2,8 miljoen ton huishoudelijk restafval waarvan circa 2,5 miljoen ton wordt verwerkt in de Afval Energie Centrales, waar er energie mee wordt geproduceerd.

Vanuit de gemeenten wordt huishoudelijk restafval ingezameld en gebundeld op centrale “overslagpunten”. Vanaf deze overslag vindt transport over langere afstand plaats naar de AEC. Hoe groot deze afstand is, is mede afhankelijk van de concessie, verbrandingscapaciteit- en efficiëntie, mogelijkheden tot na sortering, locatie van de overslagpunten, de afvalverwerker en een breed scala aan commerciële wegingsfactoren. Het vervoer over deze langere afstanden naar de AEC's wordt deels door eigen materieel van de verwerker gedaan, deels door contractvervoerder en deels op spotbasis door charters. De verwerking en ook het vervoer van huishoudelijk restafval is nog altijd sterk prijs gedreven, ondanks de verschuiving naar een circulaire economie, waarin afval meer waarde krijgt als grondstof.

De contracten tussen gemeenten/gemeenschappelijke regelingen en afvalverwerkers zijn in een aantal gevallen gebaseerd op aanbestedingen. Daarnaast zijn er ook inbestedingen, waarbij gemeenten/gemeenschappelijke regelingen mede-aandeelhouder zijn van een afvalverwerkingsbedrijf. Het vervoer van het afval is in de meeste gevallen onderdeel van het contract, waarbij de afvalverwerker verantwoordelijk is voor het vervoer.

Een eenvoudige weergave van de logistieke ketens, is weergegeven op de volgende pagina.

Huishoudelijk afval: de logistiek ketens



5. Actielijn Casussen



Actielijn concretiseren casussen

Op basis van het onderzoek van de top sector logistiek in 2019 - 2020 zijn er 3 stromen huishoudelijk afval geselecteerd die de basisvoorwaarden hebben om intermodaal via het water vervoerd te worden. Deze stromen hadden niet alleen het juiste volume, maar ook de afstand en ligging van de AEC's / sorteerinstallaties bleken gunstig. In die periode zijn de eerste scenario's uitgewerkt om het afval via de binnenvaart te gaan vervoeren. Het betreft de volgende drie stromen met een totaal volume van circa 187.000 ton:

- 1) Vlaardingen -> Heerenveen 80.000 -85.000 ton per jaar
- 2) Helmond + Eindhoven -> Moerdijk 27.000 + 62.000 ton
- 3) Zuid Limburg -> Wijster 80.000 ton per jaar

In 2022 zijn interviews gehouden met alle stakeholders binnen de verschillende casussen, zijn waar nodig scenario's van re-design van de supply chain uitgewerkt en geactualiseerd. Bij het design van de supply chain is met stakeholders gekeken naar vraagstukken op het vlak van (natte) infrastructuur, suprastructuur (overslagmiddelen), vervoerswijze, optimale type schepen en organisatorische aanpassingen.

In een aantal gevallen zijn door marktpartijen zelf al stappen ondernomen om de modal shift verder uit te werken en/of pilots uit te voeren. Hierdoor ontstond binnen het project ruimte om ook met andere partijen in de afvalketen verkennende gesprekken te voeren.

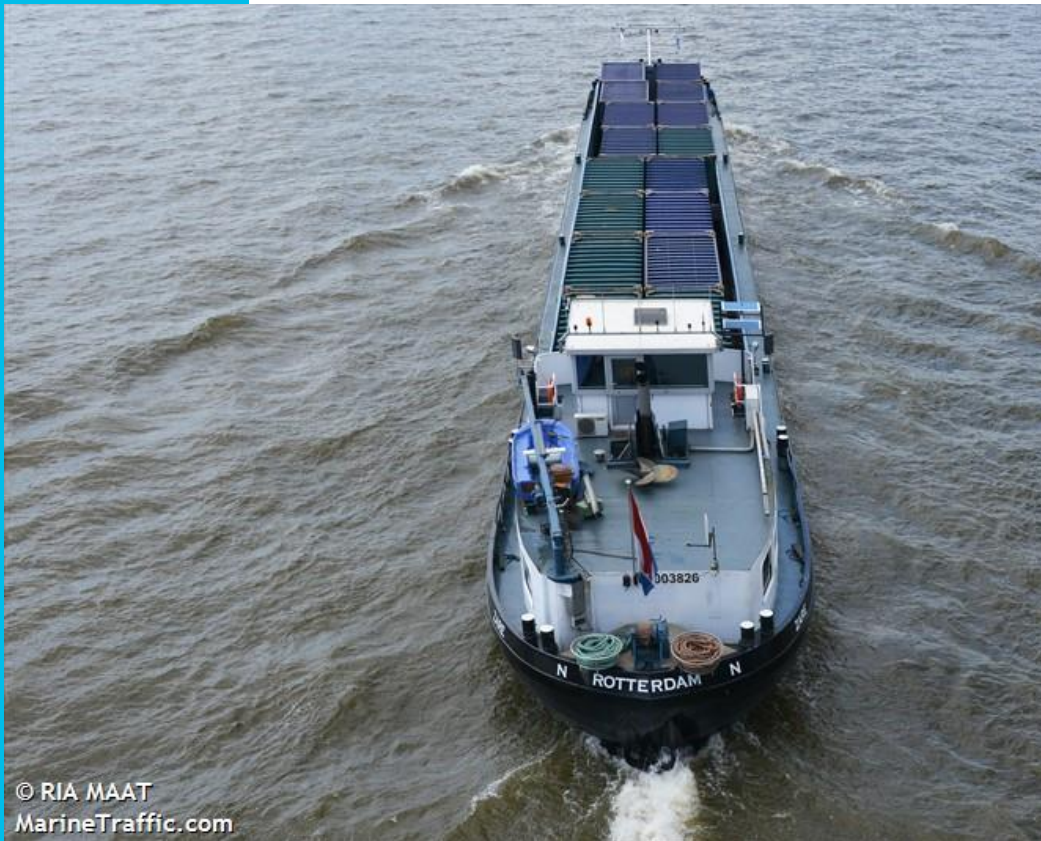
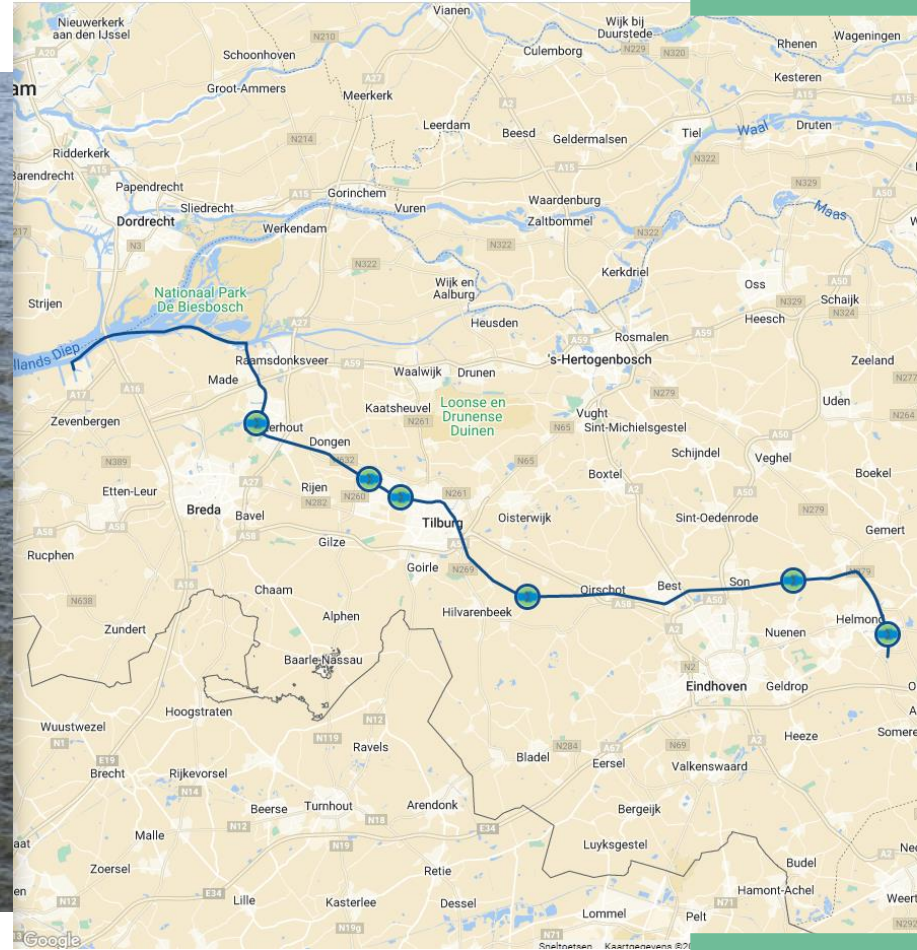
Algemene bevindingen uit concretiseren casussen

- Ondanks dat op het eerste oog "vervoer van restafval" redelijk uniform lijkt, heeft iedere casus en keten zijn eigen dynamiek en type uitdagingen. Verschillen zitten in uitdagingen op niveau van infrastructuur, organisatie of (retour)logistiek.
- Rol van de gemeente in de afvalmarkt verschuift van operationeel naar strategisch door aantal factoren:
 - Er worden steeds meer landelijke doelstellingen geformuleerd op gebied van restafval reductie en recycling (VANG);
 - Verschuiving naar producentenverantwoordelijkheid voor inzameling waardoor bijvoorbeeld verpakkingsindustrie opdrachtgever wordt voor inzameling PMD
- Volatiele prijzen in vervoer, zowel in wegvervoer, als in binnenvaart maken businesscases "fotomoment", waarbij de resultaten van de foto bijna maandelijks verschillen;
- Overslaglocaties/ natte infrastructuur tbv afval (maar ook andere stromen) zijn zeer schaars langs de as Helmond / Eindhoven / Tilburg (Wilhelminakanaal);
- Investerings in overslaglocaties/infrastructuur passen niet in sluitend maken businesscases;
- Containervervoer is in casussen vaak uitgangspunt terwijl partijen die reeds gebruik maken van vervoer over water ook over stappen naar "losgestort" vervoer;

Algemene bevindingen uit concretiseren casussen

- In afweging naar intermodaal afvalvervoer speelt duurzaamheid en maatschappelijke impact (op bereikbaarheid) een rol, maar het is nog een zoektocht hoe deze factoren "gewaardeerd" kunnen worden.
 - Specifiek de stikstofreductie speelt ook een rol in de afvalmarkt, hetgeen kansen biedt voor vervoer met schepen uitgerust met nabehandelingsinstallaties / stage V motoren.
 - Als er in de regio nog geen overslaglocatie is waar afval al wordt op- en overgeslagen brengt het veel onzekerheid voor inschrijvers op reguliere aanbestedingen om met duurzaam vervoer over water in te schrijven. Dit heeft te maken met:
 - Lokale mogelijkheden t.a.v. vergunningen
 - Lengte van vergunningstrajecten
 - Kiezen van de juiste oplossing
 - Benodigde investeringen t.a.v. de contractduur
- > Aanbestedende partijen zouden hier pro-actiever in kunnen optreden door bijvoorbeeld:
- Vooraf samen met de markt de op- en overslagmogelijkheden te onderzoeken
 - Opzetten van een publiek-private samenwerking t.a.v. op- en overslag
 - Samen met marktpartijen naar een optimale keten te kijken met inzameling, op- en overslag en vervoer over water

Case Helmond + Eindhoven -> Moerdijk



Case Helmond + Eindhoven -> Moerdijk

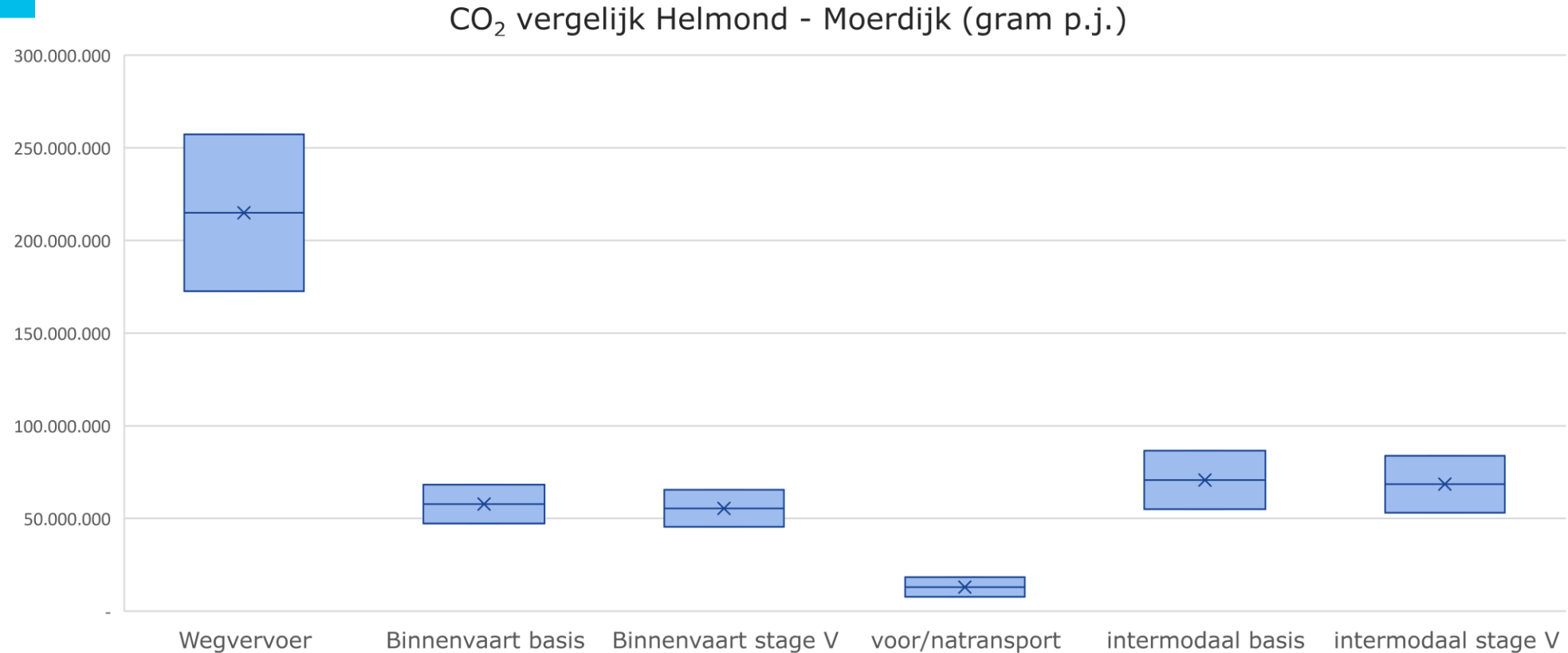


- Businesscases zijn geactualiseerd / verdiept;
- Verdieping in cases aangebracht door scenario's uit te werken in:
 - Type vervoer (losgestort, gebaald, containers);
 - Overslagmogelijkheden in Helmond;
 - Type schepen;
 - Retourvrachten;
 - Optimaal vaarschema.
- Vanuit organisatorisch en kostenperspectief is vervoer in 40 ft open top containers de beste oplossing;
- AEC in Moerdijk goed ontsloten via het water met eigen kade en nabij containerterminal.
- Case **vanuit Helmond** op zich zelf ligt in range van een rendabele businesscase, afhankelijk van tariefontwikkeling binnenvaart. De overstap is daarmee mogelijk (afhankelijk van % leegritten over de weg);

Case Helmond + Eindhoven -> Moerdijk

- Case vanuit **Eindhoven** naar Moerdijk ligt buiten de range van een rendabele businesscase, als er enkel naar transportkosten wordt gekeken. Een belangrijke oorzaak is dat de afstand naar een geschikte overslaghaven/kade langer is. Langs het Wilhelminakanaal en rondom Eindhoven zijn kades buiten gebruik gesteld of op bestaande kades is geen ruimte voor overslag van afvalcontainers;
- Inzameldienst in Eindhoven legt om die reden prioriteit op andere duurzaamheidsinitiatieven;
- Nader onderzoek moet worden of door toevoeging van bedrijfsafval vanuit de regio Helmond naar west Brabant de case robuuster maakt;
- Plotseling vertrek directeur bij inzameldienst in Helmond zorgt voor vertraging in nemen van vervolgstappen / organiseren stakeholderoverleg;
- Uitstootberekeningen laten fors besparingspotentieel zien op gebied van CO2, stikstof en fijnstof bij inzet stage V schepen

Impact duurzaamheid intermodaal vervoer Helmond – Moerdijk



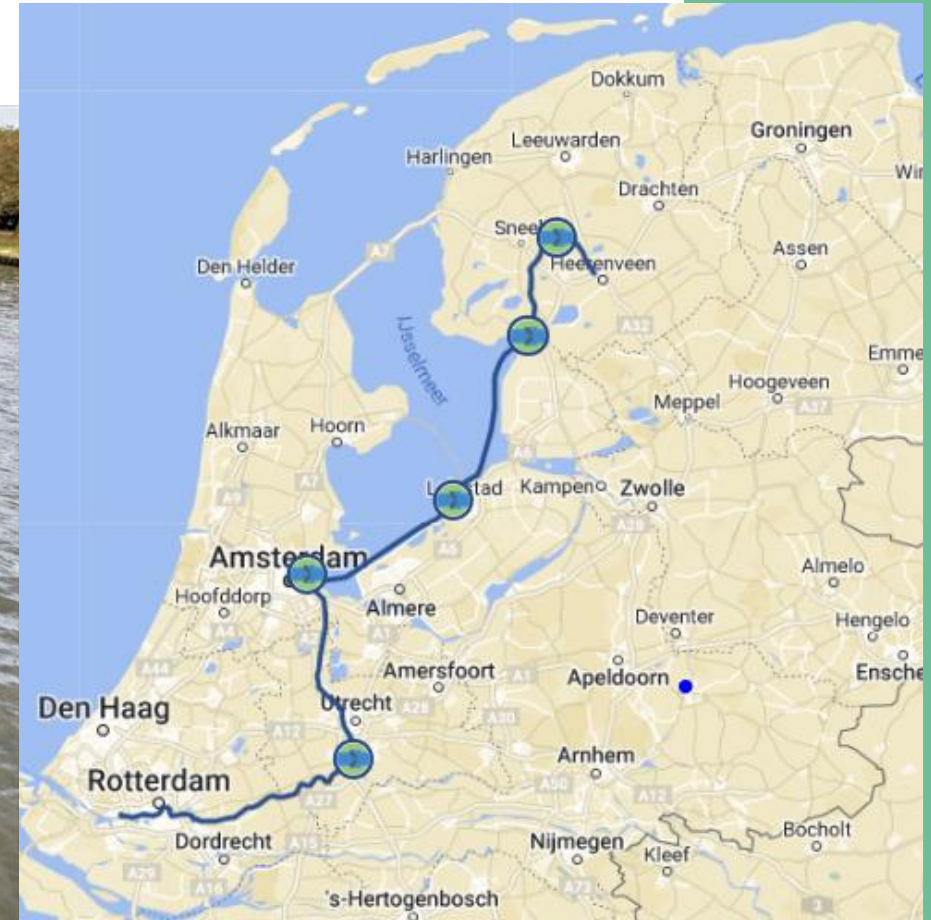
Bron: CE Delft, bewerking BVB

Intermodaal is totale uitstoot van binnenvaart + voor- natransport (exclusief overslag)

Bandbreedte in uitstoot is gevolg van type (vaar)weg. [buitenweg, snelweg, smalle vaarweg, brede vaarweg]

Stage V: Motor met uitlaatgasnabehandeling. Met name aanzienlijke reductie van NOx en Fijnstof.

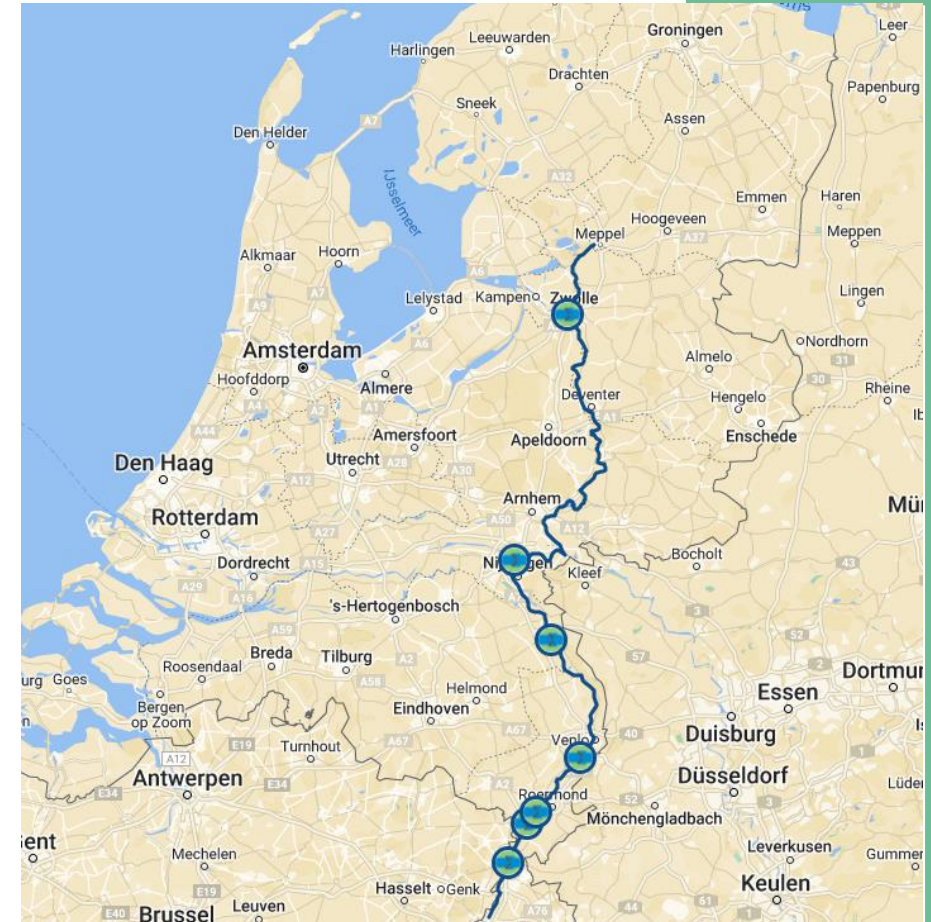
Case Vlaardingen -> Heerenveen



Case Vlaardingen - Heerenveen

- Het onderzoek van het BVB in 2020 heeft er mede toe bijgedragen dat stakeholders binnen deze casus zelf stappen hebben gezet in de voorbereiding van de Modal Shift.
- De verwerker heeft reeds contact met een binnenvaartvervoerder en hebben samen een nieuw vervoersconcept uitgewerkt.
- Dit circulaire vervoersconcept gaat uit van de inzet van modulair gebouwde duwbotten en duwbakken, aangedreven door groen gas welke is geproduceerd door de verwerker van het afval. De duweenheden zullen het afval in containers vervoeren tussen Vlaardingen en Heerenveen.
- Uitdagingen in de case liggen met name op het vlak van de aanleg van infrastructuur waarbij de wens bestaat om zowel op de laad- als loslocatie een dedicated kade te ontwikkelen om zo voor/natransport te voorkomen. Zowel op gebied van vergunningen en CAPEX zijn hordes te nemen;
- Partijen hebben projectteam opgericht en heeft samenwerking gezocht met provincie Zuid-Holland en Friesland.
- De bestaande kademuur regeling vanuit de rijksoverheid richten zich primair op de goederencorridor Oost en zuidoost waardoor zij niet toepasbaar zijn op kade ontwikkelingen in Friesland.
- Doelstelling van de marktpartijen is om deze modal shift in **2024** te operationaliseren

Case Maastricht -> Wijster



Case Limburg – Wijster: Momentum

- Er is een modal shift momentum omdat de nieuwe aanbesteding van het afval door ASL (Afvalsamenwerking Limburg) wordt voorbereid.
- Voornaamste uitdaging was om afvalvervoer over water te agenderen als een belangrijk aandachtspunt in de nieuwe aanbesteding. Hiervoor zijn verschillende lijnen uitgezet:
 - Afstemming vanuit provincie Limburg richting bestuur van ASL. Met name gericht op de mogelijke CO2 reductie en de voorbereiding op de toekomst. In 2050 moet Chemelot volledig CO2 neutraal zijn en circulaire grondstoffen zijn een belangrijke pijler in deze transitie
 - Vanuit de uitvoeringsorganisatie Zuid-Limburg Bereikbaar is er een brief gestuurd naar het bestuur van ASL om vervoer over water ook als criterium mee te nemen in de aanbesteding. Dit om zo ook bij te dragen aan het reduceren van wegekilometers en CO2 reductie.
 - Samenwerking met LIOF, om wethouders en bestuurders in ASL te bereiken.
- Aanbestedingsprocedure ASL:
 - Er is een marktconsultatie verricht, waarin ook specifiek vragen zijn gesteld over vervoer over water.
 - Afstemming gezocht met het aanbestedingsadviesbureau. Zij hebben interesse om meer informatie te verkrijgen t.a.v. afvalvervoer over water.
 - Door aandacht aan het onderwerp te besteden lijkt het erop dat transport over water wel wordt meegenomen in de criteria

Case Limburg – Wijster: Bulk

- De huidige verwerker van het afval in Limburg (Attero), welke tevens het vervoer organiseert heeft een eigen kade in Maastricht.
- Er is onderzoek gedaan naar de huidige kade en er wordt gekeken of deze voldoende sterk is om afval over te slaan in het geval van een nieuwe aanbesteding.
- De casus in bulk lijkt rendabel, ook aangezien er retourlading in Drenthe mogelijk is.
- Met bulkklading is er echter onzekerheid over:
 - Mogelijkheden om een scheepslading aan afval op te slaan op een havenlocatie
 - Welke ruimte is er in de vergunning
 - Mogelijkheden om ruimte te vergroten en de consequenties t.a.v. geur / ongedierte / broei
 - Risico op verwaaing bij het laden / lossen. Hier zijn oplossingen voor, bijvoorbeeld door te investeren in een overdekte laad- en loslocatie.
- In Meppel, de mogelijke loshaven voor Attero Wijster, heeft het havenbedrijf Zwolle-Kampen-Meppel wel bewerkstelligd dat er een tijdelijke vrijstelling mogelijk was voor het overslaan van huishoudelijk afval in bulk (zonder overkapping)
- Er is door Attero geen pilot uitgevoerd.

Casus Gebaald Afval L'Ortye Limburg

- Begeleiding en advisering van L'Ortye B.V. om een pilot uit te voeren.
 - Doelstelling: Afval balen, opslaan, overslaan en vervoeren. Toetsing van de operationele gevolgen en de gevolgen t.a.v. geur en broei. Gevolgen t.a.v. geur en broei is vooral van belang om vergunningseisen helder te krijgen in het geval van operationalisering
 - Pilot met bedrijfsafval. Resultaten kunnen ook gebruikt worden voor het vervoer van huishoudelijk restafval.
 - L'Ortye heeft een opdracht ontvangen van de Topsector Logistiek voor uitvoering van de pilot.
 - Pilotpartners: L'Ortye, Renewi, binnenvaartrederij, AVR Rozenburg
 - Half oktober is de pilot uitgevoerd
 - In samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en LIOF
- Stakeholders:
 - Topsector Logistiek, provincie Limburg, brandweer, gemeente, omgevingsdienst, ASL, RWS betrokken

Casus Gebaald Afval L'Ortye Limburg

- Definitieve resultaten worden eind januari verwacht
- Resultaten tot nu toe:
 - Pilot heeft veel interesse opgewekt in de sector, zowel in de logistieke als afvalsector
 - Gebaald afval lijkt een interessant antwoord te zijn op het beter kunnen balanceren van de aanvoer naar de Afval Energie Centrales. Hiermee kunnen zij beter inspelen op vraag en aanbod.
 - Operationeel is het een "clean" proces
 - Eerste inzichten t.a.v CO2 reductie en broei lijken positief
 - Een grote communicatieve bijdrage geleverd aan het momentum van afvalvervoer over water
- Belangrijke take-away: Om dit concept kostenefficiënt aan te kunnen bieden op een locatie waar nu nog geen afval wordt over geslagen, heeft een marktpartij zekerheid nodig. Er zijn aanzienlijke investeringen nodig, in vergunningen, opslagmogelijkheden en materieel. Hoe langer de aanbestedingstermijn is, hoe lager de kostprijs wordt voor de aanbestedende partij. Indien de aanbestedende partij genoodzaakt is om korte aanbestedingstermijnen aan te houden, zou er naar oplossingen gekeken moeten worden om hier gezamenlijk publiek-privaat risico in te nemen.

Landelijk beleid



Relevantie landelijk beleid - aanleiding

Het speelveld rondom de logistiek van huishoudelijk afval is, zoals uit eerdere onderzoeken ook gebleken is, complex. Ook is er een groot aantal stakeholders - direct dan wel indirect - bij betrokken. Daarbij komt dat afvoertrajecten die buiten de gemeentegrenzen vallen, zelden een belangrijke rol spelen, terwijl gemeenten hier bij de aanbesteding uiteindelijk wel over beslissen.

Met meer aandacht voor en toekennen van meer belang aan het duurzaam invullen van dit vaak lange afstandsvervoer, kunnen echter wel belangrijke landelijke en bovenregionale doelstellingen op het gebied van CO2, benutting van infrastructuur en stikstof, worden behaald.

Om dit maatschappelijke belang zwaarder te laten meewegen in de afwegingskaders en processen, is een meer integrale c.q. holistische benadering nodig. Daarvoor is een aantal landelijke maatregelen bedacht, die in het project zijn geïdentificeerd en op hoofdlijnen zijn uitgewerkt.

Op de volgende slides wordt de probleemanalyse dieper uitgewerkt, waarna de voorgestelde maatregelen verder worden toegelicht.

Paradox vervoer huishoudelijke reststromen

- **Diffuus en gefragmenteerd qua organisatie $\Leftrightarrow$ 100% inzichtelijk v.w.b. herkomst & bestemming**
 - 350 systemen (gemeentes) met eigen logistieke oplossing, landelijk verdeeld over 54 concessies
 - Versplinterd logistiek systeem $\Rightarrow$ complexe omgeving en wisselende samenstelling stakeholders (PP)
- **Lokaal georiënteerde focus zorgt landelijk niet voor duurzaam vervoer door de gehele afvalketen**
 - Focus op zero-emission inzameling binnen de eigen gemeente $\Rightarrow$ totale verwijderingsketen buiten beeld
 - Minder CO2-uitstoot landelijke keten en schade aan provinciale en Rijkswegen is in gemeentelijke politiek geen issue
- **Kennis over intermodale oplossingen is landelijk ruim beschikbaar, maar lokaal doorgaans niet**
 - Complexere vervoersketen dan alleen wielen $\Rightarrow$ schrikt vaak af en vraagt soms om investeringen
 - Onbekend maakt onbemind $\Rightarrow$ neiging en urgentie om binnenvaart mee te nemen ontbreekt daardoor
- **Afvalwereld doorspekt met wetgeving & regulering $\Leftrightarrow$ vervoer vormt daarop echter een uitzondering**
 - Er worden nauwelijks eisen gesteld aan vervoer, hoewel er wel de wens is om dat vooral duurzaam te doen
 - Vervoer is een vrije keuze, leidt tot een overmatige focus op kosten en duurzame schaalvoordelen gaan verloren door fragmentatie

Resterende uitdagingen en observaties

- **Grote verscheidenheid aan equipment, verdichtingskeuzes en inrichting van inzamelingsketens**
 - Grootschalig vervoerssysteem binnenvaart vraagt om uniformiteit en schaal
 - Dat creëert ook kansen in andere segmenten van de afvalmarkt (bijv. bedrijfsafval)
- **Aanbestedingen voor vervoer van huishoudelijk afval zijn in de praktijk onderling sterk afwijkend**
 - Dat gaat over eisen, concessietermijnen, maar ook over de weging van gunningscriteria
- **Afval over water is haalbaar maar vaak van toeval en andere stakeholders dan gemeenten afhankelijk**
 - Bijvoorbeeld de inzet van een provincie (zoals in Limburg en Zuid-Holland) of de TSL met BVB Maatwerk
- **Vervoersketens over water vereisen vaak investeringen in kades, daarvoor bestaan subsidies**
 - Huidige regelingen hebben zo hun beperkingen => voorbeeld Vlaardingen – Heerenveen
 - Aanbestedingscontracten zijn vaak opgeknipt in kortere termijnen van bv 3 jaar
- **Vervoer blijft – circulariteit leidt zelfs tot meer vervoer**
 - Bijvoorbeeld naar landelijke specialisten op het gebied van verwerking en opwerking tot hernieuwbare grondstof
- **Urgentie als gevolg van klimaatverandering**
 - Binnenvaart aantoonbaar het laagste energieverbruik per ton/km van alle modaliteiten

Voorgesteld instrumentarium

- **Wet- & regelgeving:**

- Wet Milieubeheer en CMP (Circulair Materialenplan) voor vormgeving verplichte analyse duurzaam vervoer
- Inprijzing CO2 en schade wegdek in aanbestedingsvoorwaarden of AMvB

- **Landelijke monitoring en ondersteuning:**

- Makelaar en Informatiepunt Circulaire Afvalstromen (MIC)
- Centrale 'opslagplaats' voor bestaande concessies
- Neemt initiatief bij vrijvallende concessies
- Biedt actieve ondersteuning met kennis & kunde bij verplichte analyse duurzame opties
- Brengt kansen in kaart voor synergie met andere afvalstromen

- **Voorzieningen:**

- Meer financiële support voor kades gericht op afval en supra structuur voor afval op- en overslag
- Ontwikkelingsprogramma voor intermodale afvalcontainer

Uitwerking instrumenten

In een tweetal stakeholdersessies op 7 september en 14 december, zogenaamde landelijke tafels, zijn de voorgestelde instrumenten beoordeeld en de feedback die daarbij is opgehaald, is meegenomen bij uitwerking van de verdere globale uitwerking van de instrumenten.

Op de resterende slides m.b.t. landelijk beleid worden twee maatregelen meer in detail toegelicht, te weten:

1. Het Makelaar en Informatiepunt voor Circulaire Afvalstromen (MIC)
2. De potentiële verankering in wet- & regelgeving

Aanleiding MIC

- Kennis over duurzame vervoersoplossingen lokaal vaak niet aanwezig (onbekend – onbemind)
- Gemeentelijke focus en doelen zorgen landelijk niet voor duurzaam vervoer door de keten
- De neiging en de urgentie om binnenvaart mee te nemen, ontbreekt daardoor
- Dat leidt tot een paradox in het vervoer van huishoudelijk afval en worden kansen gemist
- Diffuus en gefragmenteerd $\Leftrightarrow$ 100% inzichtelijk v.w.b. herkomst en bestemming
- Afval over water is haalbaar, maar realisatie is van toeval en andere stakeholders afhankelijk
- Duurzaamheid (CO2 en stikstof) en mobiliteit is gebaat bij een meer integrale en gezamenlijke aanpak
- Partijen meenemen in dit veranderproces $\Rightarrow$ halen en brengen!
- Het beoogde MIC biedt hierbij een helpende hand en gaat actief met partijen in gesprek
- De maatregel kan tevens worden gezien als flankerend aan de verankering in wet- & regelgeving

Missie MIC

Het MIC zorgt voor meer vervoer van circulaire reststromen over water door stakeholders (overheid en markt) met elkaar te verbinden en te laten samenwerken. Het MIC gaat voor dit doel actief kennis delen met stakeholders over duurzame en innovatieve vervoersoplossingen. Daarmee wordt een maatschappelijk relevante bijdrage geleverd aan de leefomgeving (minder stikstof), wordt het klimaat ontzien (minder CO2) en publieke infrastructuur beter benut (minder file & minder slijtage van de weginfrastructuur).

Concept doelstellingen MIC

1. Kennis:

- Monitoring van concessies, milieudiensten en overslaglocaties (incl. vergunningen)
- In beeld brengen kansrijke nieuwe markten voor verduurzaming afvalvervoer
- Up to date zijn met vervoersoplossingen over water en andere logistieke facetten
- Stakeholders zijn bekend met de maatschappelijke voordelen

2. Houding:

- Het MIC zet een beweging in gang zodat gemeenten en partijen in de afvalketen duurzaam afvalvervoer over water zien als een noodzakelijke optie

3. Gedrag:

- Gemeenten en andere stakeholders actief benaderen en verandertrajecten starten
- Meer tonnen van weg naar water, aantoonbare reductie stikstof en CO2
- MIC geeft ervaringen en inzichten terug aan landelijke en bovenregionale overheden

Beoogde activiteiten MIC

- Aanleggen & bijhouden databases over:
 - Concessies
 - Milieudiensten
 - Kades en vergunningen
- Benaderen stakeholders bij vrijvallende concessies en geven van voorlichting
- Uitwerken casussen d.m.v. het aanbieden van logstieke oplossingsrichtingen
- Opstellen en uitvoeren van een communicatieplan en bijbehorende middelen
- Toolontwikkeling:
 - Duurzaamheids- en mobiliteitsanalyse
 - Financieringsmodellen en subsidie-overzichten
- Marktverkenningen naar nieuwe afvalstromen over water
- Verzorgen ondersteuning bestuur en organisatie

Beoogd draagvlak en aansturing MIC

- In het beoogde MIC zouden vertegenwoordigers van de navolgende partijen kunnen deelnemen:
 - Provincies & Ministerie I&W
 - Kenniscentrum Circulaire Economie – Rijkswaterstaat
 - TSL/Connekt
 - Branchevertegenwoordiger afval, zoals: VA, NVRD en VNG
 - Binnenvaartdeskundigen
- T.a.v. de governance structuur moet nader onderzoek worden gedaan naar:
 - Het onderbrengen of in opdracht geven van de organisatie
 - Opties hiervoor zijn onder andere:
 - Onderbrengen bij het agentschap Circulaire Economie
 - De creatie van een nieuwe rechtspersoon
 - Of een bestuurlijk samenwerkingsverband

Verankering in wet- & regelgeving

Om duurzaam vervoer van circulaire reststromen over water meer kracht bij te zetten, is op 7 september voorgesteld om dit in landelijke wet- & regelgeving vast te leggen. Hierbij is geopperd om gemeenten bij de aanbesteding van dit vervoer een verplichte analyse te laten maken van duurzame vervoersopties over water (daarbij eventueel ondersteund door het MIC).

Uit de feedback is naar voren gekomen dat een dergelijke benadering van 'gemotiveerd afwijken' dan wel binnenvaart inschakelen, door middel van een wettelijke inbedding, een sterke steun in de rug kan zijn. Daarbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om in te grijpen in de zogenaamde 'vrije verladerskeuze.'

Stand van zaken

- Kortom, de doorontwikkeling richting landelijk beleid
- De weg via het CMP is mogelijk als de wet milieubeheer erin zou voorzien
- Wet Milieubeheer wordt momenteel herzien (eind 2023), kortom, timing past uitstekend
- Verkennen traject binnen I&W en stand van zaken m.b.t. opstarten gesprekken
- Argumenten voor landelijk beleid:
 - Mobiliteit: Modal Shift
 - Klimaat: terugdringen CO2
 - Echter ook leefomgeving: stikstof
- Op dit moment wordt een traject opgestart om met relevante partijen binnen het ministerie van Infrastructuur & Milieu te onderzoeken hoe een en ander kan en moet worden aangepakt, en wat daarvoor het draagvlak is.