



Peter Wilbers

De lange weg naar 100 procent ZE-reinigingsvoertuigen

Diesel blijkt nog altijd dominant

De stadreinigungssector heeft met een grote variëteit en diversiteit aan voertuigen een forse uitdaging. Er ligt een convenant om deze sector in 2030 volledig zonder emissies (ZE) te laten werken in de stedelijke omgeving. Toch blijkt diesel nog steeds dominant te zijn in vele gemeenten.

Auteur: Broer de Boer

Dat diesel nog steeds leidend is, werd duidelijk tijdens een lezingensessie begin oktober 2025 tijdens de vakbeurs Zero Emission | Ecomobiel in de Brabanthallen. Met het Convenant Duurzame Reinigungsvoertuigen, onderdeel van het Klimaatakkoord, tracht de stadsreinigungssector hierin verandering te brengen. Al sinds 2019 stimuleert dit convenant de aanschaf en het gebruik van emissiearme en zero-emissie-reinigungsvoertuigen. De uitdagingen om tot een emissieloos (lees: bijvoorbeeld elektrisch) reinigungsvoertuigenpark te komen, zijn nog steeds groot. Hierin kun je achtereenvolgens drie belangrijke knelpunten onderscheiden: de vele organisatievormen bij de stadreiniging in de breedste zin van het woord; de operationele omstandigheden en de diversiteit in de reinigungsvoertuigen.

Deze sector kent weinig standaardvoertuigen. Dit, terwijl de aanbodzijde in de productie ervan, volgens de inleiders, lastig in beweging te krijgen is. Verder heeft het inzetten van emissievrije voertuigen grote consequenties voor de planning en de operationele inzet. Daarnaast speelt vaak (de angst voor) netcongestie een rol bij het nemen van besluiten. Een zacht gegrijs klonk bij volgers van de lezingen over 'Op weg naar 100 procent ZE-reinigungsvoertuigen'. Dat gebeurde toen er een sheet vertoond werd over de circa zestig partijen die bij de huisvuilinzameling en straatreiniging betrokken zijn. Volgens dat overzicht bleek dat er slechts 169 accuaangedreven vuilniswagens in gebruik zijn en er 17 op waterstofgas rijden. Nog steeds zijn er 3300 van deze voertuigen die op diesel rijden, oftewel 97 procent. [Bron RDW, red.]



Huidige wagenpark reinigingssector

Wagenpark per ... - Nederland	BEV		FCEV		Diesel		Overig	
	Vuilmiswagens	Overige reinigingsvoertuigen	Vuilmiswagens	Overige reinigingsvoertuigen	Vuilmiswagens	Overige reinigingsvoertuigen	Vuilmiswagens	Overige reinigingsvoertuigen
31 december 2023	84	6	17	3	3262	2278	307	8
31 december 2024	117	11	17	2	3371	2442	297	9
28 februari 2025	131	11	17	2	3330	2437	293	9
31 maart 2025	137	14	17	2	3313	2441	292	9
30 april 2025	140	15	17	2	3309	2448	293	9
31 mei 2025	146	16	17	2	3312	2444	292	8
30 juni 2025	153	17	17	2	3318	2448	291	8
31 juli 2025	161	17	17	2	3313	2443	290	8
31 augustus 2025	169	18	17	2	3309	2453	288	8
Eenheid	aantal							
Bron	Brondata: RDW - Bewerkt door: RVO/RWS							

BEV: lichte groei
FCEV: geen groei

7

‘3300 van deze voertuigen rijden op diesel, oftewel 97 procent’

32 elektrische Volvo's

Gemeente Rotterdam geeft in elk geval een goed voorbeeld. Zij hebben in totaal 32 nieuwe E-Volvo's in bestelling om het afval op een schonere manier in te zamelen. Deze vuilmiswagens worden vanaf 2026 gefaseerd afgeleverd. Wagenparkbeheerder Marc Gulden van gemeente Rotterdam schenkt klare wijn: 'Onze ambitie is om in 2030 een volledig emissieloos wagenpark te hebben. Bij lichte voertuigen gaat dat eenvoudiger dan bij zware vrachtwagens. Momenteel is bij ons al ruim 60 procent van de voertuigen emissieloos. Onze vrachtwagens zorgen echter nu nog voor 60 procent van de uitstoot. Daarbij blijkt dat de voet van de chauffeurs de uitstoot met 20 procent kan laten afnemen! Met onze perscontainer, waarin we het verzamelde veegvuil van de RAVO's verzamelen, verminderen we een belangrijk stuk

uitstoot. Dit, dankzij minder transportbewegingen. Bij onze transitie naar emissieloos hantieren wij de zogenoemde *trias mobilica*. Daarbij beperken we achtereenvolgens de uitstoot, voeren we veranderingen door om vervolgens ons materieel "schoner" te maken. We benutten bijvoorbeeld geen dure HVO 100. Je kunt namelijk over het netto-effect hiervan discussiëren. Wij hebben echter besloten om alle geld op een échte transitie in te zetten. Door volgend jaar ook nog eens 32 vrachtwagens extra tijdig en kostenefficiënt op te laden, hebben we een behoorlijk experiment voor de boeg. Daartoe ontwikkelen we in Rotterdam een speciaal laadplein met voldoende laadcapaciteit.'

Energiecongestie

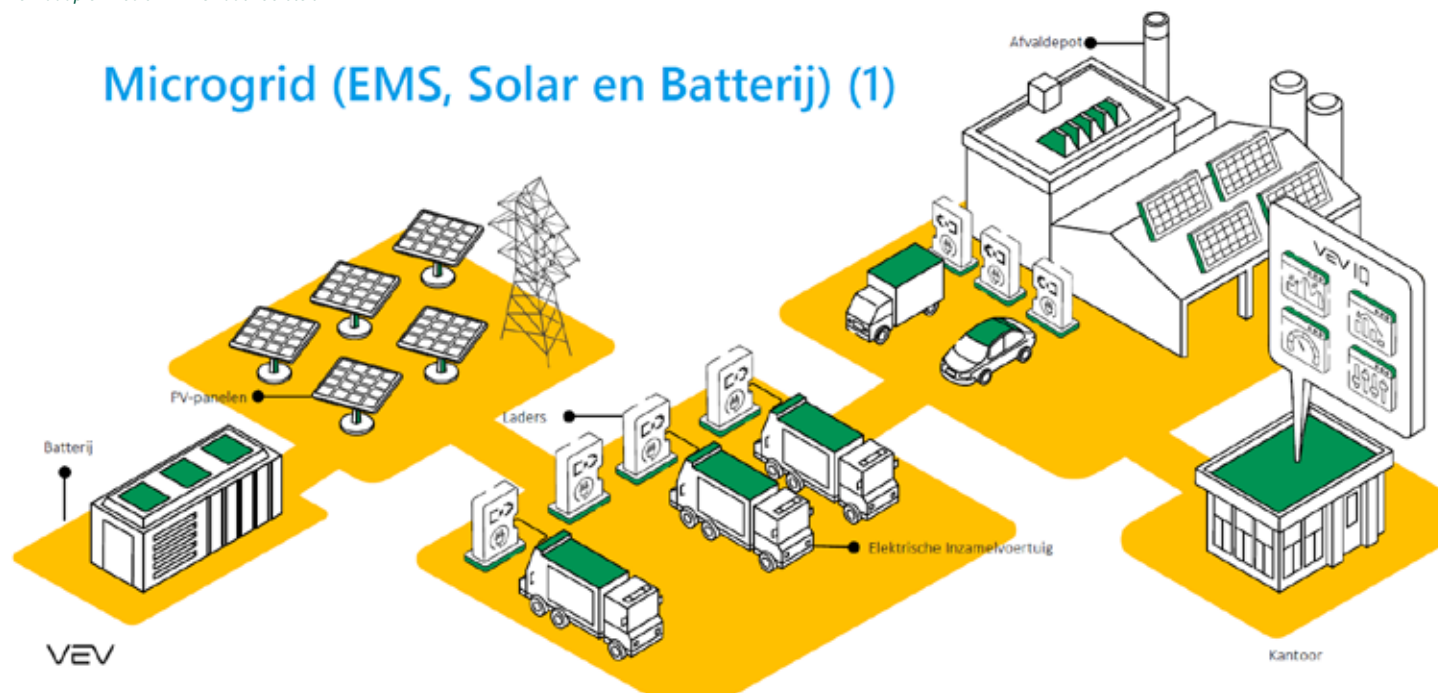
De mogelijkheden daartoe liet Akshay Singh van de internationaal opererende onderne-

ming VEV Services Ltd zien. VEV richt zich met totaaloplossingen op vlootelektrificatie. Daarbij structureren en optimaliseren ze niet alleen kleinere laadstations voor het opladen van elektrische voertuigen. Het blijkt dat ze bijvoorbeeld in het Colombiaanse Bogotá een project met 500 elektrische bussen aansturen. Recentelijk kregen ze de opdracht dit op te schalen tot 2000 elektrische bussen. 'Toch loopt Nederland in deze ontwikkelingen voorop in de wereld,' vertelde Singh. 'Opladen moet een strategisch onderdeel worden van de operationele bedrijfsplanning. Onbeheerd opladen is een doodlopende weg.'

'Je kunt het opladen van een wagenpark eenvoudigweg niet realiseren zonder een Energie Management Systeem (EMS). Dit voorziet in de laadbehoefte, ook als je met zonne-energie, een dynamisch contract en/of met batterijen werkt bij zo'n (groot) laadplein.' Hij attendeerde hierbij de EMMA-tool die VEV hierbij hanteert. Deze brengt complex en geavanceerd laad- en verbruiksbeheer binnen handbereik. Singh duidde ook op de SPRILA-subsidie, een mogelijkheid om via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland subsidies te krijgen op zware stationaire batterijen voor oplaaddoe-

Een laadplein zoals VEV zich dat voorstelt

Microgrid (EMS, Solar en Batterij) (1)



len. Goede EMS-systemen spelen volgens Singh mede een hoofdrol om de energiecongestie op het elektriciteitsnet te voorkomen.

Wagenparktransitieplan

Henry Koopman sprak over de mobiliteits-status in de gemeente Amsterdam. Dat houdt de politiek en de gemeentelijke organisatie sinds 2019 nadrukkelijk bezig. In vijf jaar tijd investeerden de Amsterdammers daarbij circa 60 miljoen euro in emissieloze voertuigen. Dit, om een einde te maken aan de 'dieselscores', zoals Koopman ze noemt. 'De komende vijf jaar investeren we hierin 250 miljoen euro. Wij gaan voor puur elektrisch en ik kan met trots melden dat Amsterdam recentelijk liefst 45 elektrische huisvuilwagens heeft besteld. Bij ons Wagenparktransitieplan maken wij gebruik van het ELENA-subsidieprogramma van de Europese Investeringsbank (EIB). Dit is een bijzonder programma. Het subsidieert namelijk geen materieel, maar juist de personele kosten, die een belangrijke rol spelen bij dergelijke transitieprocessen.'

'Hierbij is sprake van een minimale projectomvang van 30 miljoen euro en dat gaat dus om serieuze projecten. Hierbij heb je veel overleg met de subsidiegever over de details van je plan, zonder dat er wederzijds sprake is van deadlines bij de uiteindelijke indiening van de *full proposal*. Dat betekent ook dat je al doende veel leert, maar ook over geduld moet beschikken. Dat kan dus een lang traject worden, waarbij indieners zich ondertussen goed bewust worden van de details. Deelnemen aan ELENA betekent overigens niet automatisch dat je bij de financiering van de projecten afhankelijk wordt van de EIB. Belangstellenden kunnen via een letter of interest naar de EIB in contact komen met ELENA. Dit gaat er daarbij vrij informeel aan toe.' Een van de grote uitdagingen die Amsterdam nu kent, is het uitrollen van een laadinfrastructuur op de liefst 56 gemeentelijke werven.

De initiatiefnemer

Tijdens gesprekjes met enkele gemeentevertegenwoordigers na de lezingen bleek mij dat de

ambitie '100 procent ZE-reinigingsvoertuigen' op politiek niveau bij hun gemeenten nauwelijks blijkt te leven. Dit, terwijl er een afspraak is om vanaf 2025 alleen nog maar emissieloze voertuigen aan te schaffen en vanaf 2030 een emissieloze voertuigenvloot te hebben. De waardevolle bijeenkomst over dit onderwerp tijdens deze vakbeurs werd dan ook georganiseerd door de dienst Rijkswaterstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Peter Wilbers, senior programma-adviseur, benadrukte het belang om meer ruchtbaarheid te geven aan deze afspraken. Op 17 november 2025 staat over ditzelfde onderwerp de Nationale Conferentie Duurzame Mobiliteit geagendeerd. Daar bestaat de mogelijkheid voor partijen om ook het Convenant duurzame reinigingsvoertuigen te tekenen. Dit, teneinde de dominante positie van dieselvoertuigen te veranderen in een volledig emissieloze voertuigenvloot. Inmiddels tekenden 22 partijen dit convenant.

'Toch loopt Nederland voorop in de wereld'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!