

Recycling blijft booming business

Door: Gerda Penning

"Cradle 2 cradle" werd pas een slogan toen recycling en afvalverwerking – met de terechte steun van de overheid – zich niet alleen tot een ecologisch, maar ook tot een economisch belangrijk gegeven ontwikkeld hadden. Intussen kan er gesproken worden over een bloeiende industrietak, die uiteraard aan een strikte regelgeving onderworpen is. Dit betreft ook afval uit de textielsector.

Gebruikte, afgewerkte textielproducten zoals kleding en decoratiestoffen, behoren tot het onveilig afval. Toch is het transport daarvan onderworpen aan regelgeving. Een geregistreerde overbrenger zal ze, op basis van zijn oordeel, overbrengen naar een verkoopscircuit voor gebruikt textiel, een lompenbedrijf of een afvalverwerkingsbedrijf. Kleding, terug in de handel gebracht via het kringloopcircuit, heeft veel succes bij de consument. Ook gaan er beduidende kledingtransporten naar Zuid-Afrika, waar ze gretig afzet vinden. Verhakselen van de restfractie voor hernieuwd gebruik in de textielbranche, is ook mogelijk.

Wat de textielindustrie betreft, heeft men te maken met verschillende afvalstromen. Of een afvalstof al dan niet gevaarlijk is, daarvoor dient de Europese afvalstoffenlijst geraadpleegd te worden. Als ongevaarlijk kunnen vezels, garens, weefsels, textielstofresten (van bijvoorbeeld het scheren) beschouwd worden. Deze afvalstoffen worden door geregistreerde vervoerders naar erkende verwerkers door geregistreerde overbrengers gebracht, en zullen waarschijnlijk een tweede 'textielleven' krijgen.

Niet gevaarlijk afval

Boorden en textielmateriaal verontreinigd met appreteermiddelen zijn in

principe niet gevaarlijk. Ze kunnen over de weg vervoerd worden, bijvoorbeeld in perscontainers. Ze worden verwerkt tot brandstoffen, die bruikbaar zijn voor onder andere de cementnijverheid. Daarnaast kunnen ze terechtkomen in verbrandingsovens, waarvan de verbran-

dingswarmte gebruikt wordt als energiebron. Met dit doel wordt veel ongevaarlijk afval over de weg getransporteerd - vaak naar Duitsland waar er een overaanbod aan verbrandingscapaciteit is. Het transport is voorbehouden aan bedrijven die hiertoe de nodige vergunningen hebben.

Gevaarlijk afval

Als gevaarlijk worden beschouwd: resten van appretmiddelen en hun verpakkingen, en mogelijk ook het slib van afvalzuiveringsstations. Voor het transport van deze stoffen komen alleen vervoerders, overbrengers en verwerkers in aanmerking die erkend zijn door OVAM.

Daarbij dient vanzelfsprekend het ADR-verdrag (Accord International au transport par Route) nageleefd te worden. Dit verdrag trad in werking in 1968 en de Europese Unie maakte het verplicht in 1994. Echt gevaarlijke stoffen kunnen alleen met lekdichte containers vervoerd worden. Gevaarlijk betekent echter niet meteen dat deze stoffen, na deskundige behandeling, niet herbruikbaar zouden zijn. Na het sorteren in gespecialiseerde bedrijven is het mogelijk om chemische stoffen als solventen te recupereren.

Om het concept 'cradle-to-cradle' bij de consument betrouwbaar over te laten komen, worden afvaltransporten grondig gecontroleerd.

Daarnaast bestaan er allerhande processen voor de verwijdering van gevaarlijke componenten uit het afval. Pas in laatste instantie wordt het restafval vernietigd, zo mogelijk in een verbrandingsproces met energierecuperatie. Dat geldt zelfs voor waterzuiverings-slib! Uit dit slib wordt het gerecupereerde water terug naar de waterzuiveringsinstallatie geleid, en de droge restfractie kan wellicht als brandstof gebruikt worden. Vergisting is ook een mogelijkheid. Uiteraard gebeurt het transport van gevaarlijke afvalproducten alleen door erkende vervoerders. Verbranding komt echter pas in aanmerking, als elke andere verwerkingsmogelijkheid uitgesloten is, en pas daarna wordt storten op vergunde stortplaatsen in overweging genomen. Soms komt afval van de textielindustrie onverwacht in beeld als bodemverbeteraar, zoals afval uit de vlassector! Ook kan zuiverings-slib als bodemverbeteraar dienen op voorwaarde dat het geen metaalresten bevat. Uiteraard wordt er, terecht, enige scepsis aan de dag gelegd wanneer het gaat over grondverbetering voor voedselproductie.

Controlebeleid

Met de bedoeling dat het concept 'cradle-to-cradle' ook bij de consument betrouwbaar zou overkomen, worden afvaltransporten onderweg vaak en grondig gecontroleerd. Dat dit nodig is, blijkt

uit de resultaten van deze controles: bij één op tien van de afvaltransporten over de weg zijn de papieren niet conform met de lading; en er schijnt zelfs bij één geval op twee ergens iets te haperen...

Misschien is de materie enigszins complex: afval dat verwerkt werd tot nieuwe grondstof valt onder de REACH-regelgeving, en die verschilt van deze voor afvalstoffen. Daarnaast is de regelgeving binnen de verschillende regio's weliswaar gelijklopend, maar niet strikt identiek. Daaraan valt toe te voegen, dat er een verandering op til is betreffende de definitie 'vervoerders-verwerkers-overbrengers'. Specialisten, die weten waar de schoen wringt voor de textielsector, zijn te vinden bij Centexbel. Dirk Weyts is textielchemicus en verdiende zijn sporen als milieuconsulent. Hij is nu consultant 'environmental issues' bij de organisatie.

Tot nog toe wordt de grootste fractie aan afval getransporteerd via de weg, ondanks dat de binnenscheepvaart zeker een veilig alternatief biedt. Van cradle 2 cradle, daarvalt geen enkel bezwaar tegen te maken. Maar: de weg van de ene wieg naar de andere verloopt niet altijd even snel. ■



In Vlaanderen staat OVAM, de Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij, in voor het afvalbeleid en sinds 2003 ook voor een materiaalbeleid. Wat afval betreft heeft OVAM als opdracht: het ontstaan van afval voorkomen, het terugwinnen van grondstoffen mogelijk maken, en het verwijderen van afval organiseren. De organisatie heeft vervoerders, overbrengers en verwerkers geregistreerd en mogelijk ook erkend. Een erkenning is nodig als het gaat over gevaarlijke afvalstoffen. ■