

‘We zouden alle straten moeten inzaaien met klaver’

 Wilco Boender  VDBH West



‘Verbazing in onkruidland’

Na een intensieve, maar prachtige opstartperiode van VDBH West in Stolwijk wordt het tijd om na drie jaar de columnistenpen weer met enige regelmaat op te pakken. Er gebeuren mooie dingen in ons vakgebied – daarover de volgende keer meer –, maar soms blijf je je verbazen.

De oudere lezers herinneren zich ongetwijfeld mijn ideeën over onkruidbestrijding dan wel -beheersing op verharding. Eerlijk gezegd zijn die ideeën weinig veranderd. Waarom ik in dit themanummer over city cleaning dan deze oude koe uit een Krimpenerwaardse sloot haal? Omdat ik mij verbaas over wat er nog steeds plaatsvindt op dit gebied.

In het kader van duurzaamheid zijn we vanaf

2016 wettelijk verplicht om met alternatieve methoden te werken, veelal heet water en/ of hete lucht. Andere innovaties bevinden zich nog in de beginfase of zijn gewoonweg mislukt. Het mooiste en creatiefste idee werd mij jaren geleden verteld door een Kamerlid van Groenlinks tijdens een lunch in het Kamergebouw: ‘We zouden alle straten moeten inzaaien met klaver, dan hoeven we niets te bestrijden. Bovendien neemt klaver ook nog stikstof uit de lucht op.’ (Hij bedoelde natuurlijk ‘klaver’ met een kleine k.) Vanuit de blauwe bankjes komen soms creatieve oplossingen; dat moet gezegd worden.

Onkruidbeheersing op verharding, daar kunnen we van alles van vinden. Ik blijf ervan overtuigd: van de conventionele methoden geeft de DOB-methode (met de ‘d’ van duurzaam, nota bene) met een quad en selectieve toepassing van een paar drupjes glyfosaat nog

De DOB-methode met een quad en selectieve toepassing van een paar drupjes glyfosaat geeft nog steeds de minste milieubelasting

steeds de minste milieubelasting, alle groene convenanten ten spijt. Veel van mijn collega-groenaanemers vinden dat onder het genot van een pilsje op een meeting nog steeds, maar prediken op podia en LinkedIn het andere 'duurzamere' evangelie. Tja, jaren terug hebben we er op de universiteit te Wageningen samen met Chris van Dijk en Corné Kempenaar al vele praatessies en onderzoeksuurtjes aan besteed. We waren het hartgrondig met elkaar eens, dronken een glas, deden een plas en niks bleef zoals het was.

We zijn nu alweer vijf jaar 100 procent alternatief bezig met heet water en hete lucht. En het werkt; dat is helemaal waar. We moeten alleen iets frequenter over de stoep heen, inmiddels natuurlijk met elektrische voertuigen en werktuigdragers. En we zetten honderden mensen extra in om de straat op beeld B te houden. Natuurlijk komen al die extra mensen 's morgens op de fiets, met het ov of een elektrische auto naar de bedrijven toe. Plannen schrijven doen we met veel plezier. En we investeren tot we een ons wegen.

Het warme restwater wordt soms van ruim 50 km van de werklocatie opgehaald. Kan iemand mij uitleggen waarom dit milieuvriendelijk is?

Deze plannen, waarin staat hoe 'weinig' CO₂ we uitstoten en hoe 'duurzaam' alles heden ten dage gaat, worden beoordeeld door mensen die er ook iets van vinden. Voor de ene opdrachtgever ben je al duurzaam bezig als je een sticker op je bus plakt met de tekst dat je op 'CO₂ saving diesel' rijdt; voor een ander ben je dat pas als je het water niet meer ter plekke opwarmt, maar reeds warm water van 50 kilometer verderop haalt.

Momenteel zie je zelfs grote dieseltrucks (Euro 5 of 6, dat dan weer wel) door straten rijden waar amper onkruid staat, om met enorme brandweerslangen de verharding met heet water nat te kliederen. Ik vernam dat dat warme restwater soms zelfs van ruim 50 km van de werklocatie wordt opgehaald. Het gaat dus om watertransport over grote afstanden. En dat water is al opgewarmd, en ja, het is restwater, enzovoort, enzovoort, maar is er iemand die mij kan uitleggen waarom dit milieuvriendelijk is?

Ik snap het nut van het gebruik van restwater als dat in dezelfde gemeente wordt opgehaald en verwerkt. Maar heet water transporteren over grote afstanden? Voor de grafiekjes komt het goed uit als je de levenscyclusanalyse pas laat beginnen binnen de gemeentegrenzen. Dan kan er echt duurzaam gewerkt worden, en dan gaat het woon-werkverkeer met benzine- of dieselauto's van al die extra mensen voor het handwerk niet verder dan de gemeentegrens. Ik verbaas me dus echt over de dingen die ik om me heen zie gebeuren. Wat wij dan doen? Wij gebruiken natuurlijk ook geen glyfosaat meer. We rijden met 100 procent elektrische voertuigen van Goupil, met daarop een heetwaterunit die lokaal oppervlaktewater oppompt en verwarmt en daarmee onkruid bestrijdt. In straten waar we ruimschoots aan de gewenste B-kwaliteit voldoen, komen we zelfs niet, omdat er een voorschouw plaatsvindt door een collega die op zijn tablet aangeeft welke werkploeg waarheen moet. Zo rijden er dus niet onnodig (grote) machines in de toch al drukke straten van dorpen en steden. Wij hebben wel het voordeel dat we diverse gemeenten als klant hebben met veel oppervlaktewater. Er is dus altijd water voorhanden in de wijk waar we aan het werk zijn. Ook hier zal van alles op aan te merken zijn. Verbaas u slechts ...

Ik blijf openstaan voor vernieuwing en innovatie op dit gebied. Ik zeg ook niet dat wij nooit water over grote afstand transporteren. Dat doen we dan natuurlijk wel met een elektrische vrachtwagen, waarvan de accu's vast niet worden gemaakt van kobalt uit de mijnen in Congo waarvoor arme kinderen hun leven moeten wagen.

Geen onkruidbestrijding meer op verharding, klaver inzaaien en alles lekker groen laten worden – dat is het voordeligst, het groenst en het minst milieubelastend. Het Groenlinks-Kamerlid had gelijk!

Reactie van Piet Brinkhorst (The Green Solution):

In de column van Wilco Boender worden er vraagtekens gezet bij het gebruik van heet water in bulk bij het beheersen van onkruid. Niet zozeer de effectieve werking wordt betwist, maar wel wordt er opgeroepen een antwoord te geven op de vraag wat er zo duurzaam aan is om het water over 'wel zo'n 50 kilometer' te vervoeren. Het antwoord daarop luidt, naar mijn inziens, dat het transport op zich niet duurzaam is maar het grotere plaatje wél. Transport veroorzaakt uitstoot van koolstofdioxide (CO₂). Een Euro 6 gedreven vrachtwagen verbruikt circa 1 liter diesel per 3 kilometer. Als we uitgaan van 50 km heen en terug, dan gaat het in totaal om 33 liter diesel per vracht. De hoeveelheid heet water varieert tussen de 25 en 35 m³, oftewel ongeveer 30 m³.

Dat hete water is verwarmd met restwarmte; warmte die anders onbenut wordt 'weggekoeld'. Als we die 30 m³ water zouden moeten verhitten met dieselolie dan kost dat minimaal 300 liter van dit goedje. Dat is een verschil van 267 liter diesel. Met een CO₂-emissie voor Nederlandse diesel van 2,6 kg per liter TTW is dat een besparing van 710 kg CO₂. Lijkt mij de moeite waard.

Omdat ook onderaan de streep de kosten per m² scherp zijn, wordt de methode geadopteerd door de toonaangevende *contractors* in deze sector. Dat neemt niet weg dat transport zoveel mogelijk beperkt moet worden. Daarom wordt er gewerkt aan een uitgebreid netwerk van locaties. De afnemers gebruiken deels elektrische gedreven voertuigen om het water uit te rijden en zijn actief om ook het transport binnen afzienbare termijn met behulp van duurzaam transport te bewerkstelligen.

