



Bas van de Griendt, Stratego-Advies.nl

Andere wegen

De bouw produceert jaarlijks bijna 25 miljoen ton bouw- en sloopafval. Daarvan wordt meer dan 90 procent 'nuttig hergebruikt', vooral als makkelijk herbruikbaar funderingsmateriaal onder wegen waar de komende jaren steeds minder behoefte aan is. Die verzadiging in de GWW-sector moet voor de bouw een extra stimulans zijn om op zoek te gaan naar andere, meer circulaire wegen.

Dat nog geen 5% van het bouw- en sloopafval wordt hergebruikt in de bouw zelf, komt omdat de keuze van materialen in de vastgoedsector en de bouw traditioneel is gericht op kwaliteit, functionaliteit, prijs en design. Potentieel hergebruik speelt nauwelijks een rol.

verspilling wordt eenvoudigweg betaald.

Als we door het ontbreken van een prikkel lineair blijven bouwen, gaat de enorme bouwopgave (één miljoen woningen!) straks echter gepaard met onacceptabele gevolgen voor het milieu. Daarom moeten we anders denken over materialen en bouwproducten, ze anders ontwerpen en productieprocessen anders inrichten. Hoe? Door het behoud van waarde en vooral de milieudruk van grondstoffen centraal te stellen. En door bovendien grondstoffenstromen in de bouw in kaart te brengen en te volgen en door verantwoording en rekenschap af te leggen over het gebruik van grondstoffen, in het besef dat er verschillende gradaties van circulariteit zijn en dat een circulaire economie méér is dan recycling.

In navolging van de EPG voor de energieprestaties van gebouwen, is er al een instrument voor de milieudruk en circulariteit van gebouwen: de MPG voor de milieuprestaties van gebouwen. Gebaseerd op de levenscyclus van materialen geeft die de milieueffecten van gebouwen weer, uitgedrukt in de 'maatschappelijke (schaduw)kosten'. Conform het Bouwbesluit moet nieuwbouw sinds 1 januari 2018 voldoen aan een maximale MPG-waarde van € 1,- per vierkante meter bruto vloeroppervlakte per jaar. Met een MPG van respectievelijk € 0,30 tot € 0,65 voor woningen en gemiddeld € 0,90 per m2 voor kantoren is dat voor de meeste nieuwbouw geen probleem. Maar wat als de MPG in navolging van de EPG de komende jaren wordt aangescherpt voor nieuwbouw?

Interessanter is het gebruik van de MPG voor de bestaande bouw. De grootste milieuwinst valt immers te halen door de levensduur van gebouwen te verlengen door onderhoud en renovatie of ze te herbestemmen en transformeren voor andere gebruiksdoeleinden. Maar dan moet de MPG inzicht geven in wat daarvan de milieuwinst is, niet alleen op gebouwniveau maar vooral ook op productniveau zodat je weet wat de winst is wanneer je bijvoorbeeld een deur of kozijn hergebruikt. Wat betekent het als je een gevel (leest in plaats van koopt)? Of wat als je tweedehands gevelbekleding gebruikt in plaats van nieuwe materialen?

De kunst is het vraagstuk van de circulaire (bouw)economie heel klein te maken, liefst tot op productniveau. Dan kunnen eigenaars, ontwerpers, adviseurs en bouwkeuzes maken en hebben leveranciers en slopers hen wat te bieden. Dan ontstaat er vraag en aanbod en is er niet alleen sprake van circulariteit, maar ook van economie. En dat wordt nog wel eens vergeten wanneer we spreken van een circulaire (bouw)economie. Kortom, it's the economy stupid!

Naar een circulaire bouweconomie

Uitvoeringsprogramma 2019

