



SMK STAAKT MILIEUKEUR VOOR
AUTOWASBEDRIJVEN

Autowassector laat waterbesparing zitten

TEKST CORIEN LAMBREGTSE | BEELD ISTOCKPHOTO E.A.

Truck- en autowasinstallaties in Nederland verbruiken miljarden liters water per jaar. Door water te recycleren, kan tot wel 95 procent water worden bespaard. Maar de urgentie ontbreekt om dit te doen, zowel bij overheden als bedrijven. SMK heeft het keurmerk Milieukeur voor autowasbedrijven zelfs moeten staken. Waar moet de verandering vandaan komen?

De auto op straat wassen, is er in veel gemeenten in Nederland niet meer bij. Gemeenten willen voorkomen dat vervuild spoelwater in de grond of het oppervlaktewater terecht komt en verbieden het autowassen op straat in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Voor de autowassector zijn het daarom mooie tijden. De sector is de laatste jaren flink gegroeid. Maar of natuur en milieu

hier werkelijk mee zijn gediend, is de vraag. Want op het punt van duurzaam water-, energie- en chemicaliënverbruik worden in Nederland nauwelijks eisen aan autowasbedrijven gesteld. En de bereidheid om uit eigen beweging aan een vrijwillig, bovenwettelijk keurmerk mee te doen, blijkt minimaal, zo merken verschillende keurmerkorganisaties.

Geen belangstelling

De onafhankelijke keurmerkorganisatie >



**‘ALS HET
SPOELWATER
WORDT OPGE-
VANGEN EN
GERECYCLED,
HOEFT EEN
WASBEURT
NIET MEER
DAN 50 LITER
VERS WATER
TE KOSTEN’**

SMK (Stichting Milieukeur) heeft in mei dit jaar zelfs besloten om het > geaccrediteerde Milieukeurcertificeringstraject voor autowasinstallaties te beëindigen, vanwege het totale gebrek aan belangstelling vanuit de branche.

Ineke Vlot, programmamanager non-food bij SMK: “Tot een paar jaar geleden werden milieu-investeringen in autowasstraten fiscaal gestimuleerd vanuit de VIA/VAMIL-regeling. Toen hadden we diverse certificaathouders. Sinds die mogelijkheid is beëindigd, is er geen belangstelling meer. Als een keurmerk geen verplichting is en niet wordt gestimuleerd, zien bedrijven ervan af. Voor ons kon het in ieder geval niet meer uit om de certificering opnieuw te actualiseren.”

Ook bij andere keurmerken is de belangstelling gering. Stichting Duurzaam (voorheen Duurzaam Repareren) heeft enkele jaren geleden een module voor autowassen in haar certificeringsprogramma opgenomen. Bedrijven die aan de eisen voldoen, krijgen het keurmerk *Groen Gedaan*. Volgens bestuursvoorzitter Harry Filon zijn er op dit moment 14 certificaathouders Duurzaam Autowassen.

Het keurmerk *Erkend Duurzaam* van BOVAG heeft op dit moment 10 certificaathouders, meldt Paul de Waal, hoofd communicatie

bij BOVAG. Toch stemt hem dat niet somber. “De wasstraten met het gewone BOVAG-keurmerk doen wel allemaal aan slibafvang, dat is namelijk verplicht, en ten minste de helft doet ook aan recycling. Wij gaan bovendien bekijken of we recycling in de lidmaatschapseisen kunnen opnemen, omdat wij wel degelijk de urgentie ervan zien.”

70 miljoen wasbeurten

Volgens de BOVAG zijn er in Nederland in totaal 1.634 autowasbedrijven. 270 daarvan hebben een kettingbaan, waarbij de auto aan een ketting door een wasstraat wordt getrokken. De andere autowasbedrijven hebben roll-over-installaties en/of doe-het-zelf wasboxen. Een wasbeurt in een doe-het-zelf box kost gemiddeld 75 liter water. Een roll-over-installatie gebruikt per wasbeurt gemiddeld 200 tot 220 liter. Een wasstraat spant de kroon: per wasbeurt 350 tot 600 liter water. Ervan uitgaand dat er in Nederland 7 miljoen auto's rondrijden die gemiddeld 10 keer per jaar worden gewassen, gaat dit over 70 miljoen wasbeurten per jaar.

“Toch beschouwen de overheden deze waterverspilling als klein bier”, zegt Jakob van Nimwegen, werkzaam bij Wasserschmidt, leverancier van biologische waterzuive-

rings- en -recyclinginstallaties. “Er is totaal geen aandacht voor dit onderwerp. Veel autowasbedrijven slaan een eigen bron om daarmee een hoge waterrekening te voorkomen. Niemand controleert hoeveel water er precies wordt opgepompt en hoeveel vuil water wordt geloosd. In België en Duitsland zijn dit soort grondwateronttrekkingen verboden. Ook worden daar strenge eisen gesteld aan het waterverbruik per wasbeurt. Het is technisch gezien goed mogelijk om 95 procent van het spoelwater te recyclen, maar Nederland laat het erbij zitten. Gemeenten en waterschappen wijzen naar elkaar als het om verantwoordelijkheid gaat. Vrijwel niemand precies weet hoe het precies zit.”

Taak voor overheid

“De autowasbranche is een branche die niet van nature heel erg bezig is met milieu en *good housekeeping*”, is de ervaring van Vlot (SMK). “Maar dat komt ook doordat de eisen per gemeente verschillen. Dat werkt verwarrend en is soms ook frustrerend. Voor het toezicht op de nalevering is de juiste kennis heel belangrijk. Een certificering kan daarom behulpzaam zijn, omdat de eisen voor iedereen duidelijk zijn en de gemeenten daarop kunnen toetsen.”

Je kunt niet van bedrijven verwachten dat zij investeringen doen en inspanningen leveren waar niets tegenover staat, zegt Filon (Stichting Duurzaam). “Bij onze andere keurmerken zijn er overheden, autoleasebedrijven of woningcorporaties die eisen aan een garage, schadehersteller of glaszetter stellen. Via de certificering kan het bedrijf dan laten zien dat het aan die eisen voldoet. Bij een autowasbedrijf is er niemand die deze eisen stelt. Voor de doorsnee consument is het ook niet belangrijk. De ondernemer wordt dus niet voor zijn investering beloond.”

Ook de overheid laat het er als institutionele klant volgens hem bij zitten. “In het enkele geval dat een inkoper van de overheid een duurzame wasstraat zoekt voor de auto's van een gemeente, politie- of brandweerkorps, is die niet te vinden en wordt de eis

‘DE OVERHEDEN BESCHOUWEN DEZE WATERVERSPLLING ALS KLEIN BIER’

van duurzaamheid maar weer geschrapt.” In de ogen van Vlot, Filon en Van Nimwegen is er maar één oplossing: de overheid moet de autowasbranche helpen verduurzamen. Filon: “Laat de overheid als vergunning-verstrekker eisen stellen op het gebied van duurzaamheid. Verleen pas een vestigingsvergunning of omgevingsvergunning als de ondernemer kan aantonen dat hij op het gebied van energie-, water- en chemicaliënverbruik aan strenge eisen voldoet. Als de sector als geheel met dit soort generieke eisen te maken krijgt, ontstaat er wel beweging.”

Van Nimwegen is ervan overtuigd dat een forse waterbesparing mogelijk is. “Als het spoelwater wordt opgevangen en gerecycled, hoeft een wasbeurt niet meer dan 50 liter vers water te kosten.”

Waterloos wassen

Wellicht kan het in de toekomst met nóg minder water. Er zijn inmiddels (biologische) sprays op de markt die een wasbeurt zonder water mogelijk maken. In landen als Australië, Amerika en Dubai, waar water schaars kan zijn, bestaan ze al: waterloze wasstraten. Wellicht is dit ook voor Nederland een alternatief. Iedereen kan iedereen ermee aan de slag, op locaties zonder water, in een garage, een parkeerkelder of gewoon voor de deur; 15 tot 20 minuten poetsen en klaar.

Voor het zover is, moet er echter nog wel wat scepsis worden overwonnen. Van Nimwegen: “Ik geloof nog niet dat het zonder water kan. Je moet toch eerst het vuil en zand wegspoelen voor je je auto gaat poetsen, anders krijg je krassen. Maar wie weet. Er gebeuren vaker dingen die je eerst niet voor mogelijk hield.” •



Ineke Vlot



Harry Filon



Jakob van Nimwegen

EVENVEEL ALS EEN STAD ALS DEN HAAG

Het gemiddelde waterverbruik per persoon is volgens drinkwaterbedrijf Vitens zo'n 120 liter per dag. Dat is 4.400 liter per jaar. Voor een stad van 100.000 inwoners komt dat neer op 4,4 miljard liter water per jaar. Ervan uitgaande dat het gemiddeld watergebruik bij autowassen 300 liter water per wasbeurt kost en dat de 7 miljoen auto's in Nederland gemiddeld 10 keer per jaar worden gewassen, kost dit zomaar 21 miljard liter water per jaar. Ofwel: het water dat wordt gebruikt om auto's in Nederland te wassen, komt in de buurt van wat een stad als Den Haag in een heel jaar gebruikt. Met 539.000 inwoners is dat zo'n 23,7 miljard liter water.