

Hergebruik als nieuwe norm: 'De ultieme manier om te minimaliseren'

De Europese verpakkingswetgeving (PPWR) houdt de supply chain stevig bezig. Sinds augustus 2026 moet de hele keten compliant zijn, waardoor veel organisaties verstrikt raken in definities en administratieve verplichtingen. Verpakkingsspecialist Topa ziet dagelijks hoe bedrijven worstelen met de vraag wie waarvoor verantwoordelijk is.

'We zijn in de keten heel erg bezig met haasje-over. Ik kijk bij mijn leveranciers of ze compliant zijn, ik vertel mijn klanten dat wij dat zijn, en zij moeten dat ook weer vastleggen', schetst Erik During, marketing manager Benelux bij Topa.

Administratieve borging is essentieel door de harde wettelijke eisen, maar volgens During moeten we het grotere plaatje niet verliezen: enkel compliancy lost de werkelijke uitdagingen niet op. 'Het uiteindelijke doel is minder afval en slimmer materiaalgebruik voor nieuwe verpakkingen.'

Twee routes naar de toekomst

Volgens During staan organisaties voor een keuze in hun benadering van de PPWR. 'De meeste partijen kiezen voor de gecontroleerde route om hun license to play te behouden,' legt hij uit. 'Ze bewegen mee met deadlines, regelen de papierwinkel en richten hun pijlen op de meest zichtbare verplichtingen, zoals het aanpassen van doosformaten om te voldoen aan de eis dat een verpakking maximaal 50% lucht mag bevatten. Een logische eerste stap, die we vanuit Topa volop ondersteunen, maar het échte werk gaat verder.'

During ziet namelijk een alternatieve aanpak die uiteindelijk meer oplevert. 'Die tweede route vertrekt niet vanuit regels, maar vanuit het einddoel. Als hergebruik en materiaalreductie de standaard worden, waarom zou je daar nu niet al op voorsorteren? Niet afwachten, maar je logistieke keten met een frisse blik beoordelen en opnieuw inrichten volgens de principes van de toekomst.'

'MET COMPLIANCE SCHEP JE DE RAND-VOORWAARDEN OM MEE TE DOEN. MET DE ALTERNATIEVE AANPAK PAK JE DE BRON VAN HET PROBLEEM AAN.'

Hoewel Topa op beide trajecten begeleidt, twijfelt During niet over de meerwaarde van de tweede route. 'Met compliance schep je de randvoorwaarden om mee te doen. Met de alternatieve aanpak pak je de bron van het probleem aan. Dáár maak je het verschil.'

Hergebruik als ultieme minimalisatie

De uitdaging van de PPWR zit niet in het simpelweg verkleinen van dozen; de wet zet in op een kanteeling van het logistieke systeem. Hergebruik (reuse) is daarin de manier om het gebruik van nieuw materiaal drastisch terug te dringen.



'De PPWR zet zwaar in op hergebruik', benadrukt During. 'Nu is reuse vaak nog niet verplicht, maar dat verandert snel.' Die overgang uit zich op twee niveaus: in B2B-omgevingen én richting de B2C-consumentenmarkt.

Bij interne logistieke B2B-processen zijn eenmalige verpakkingen lastig te verdedigen. 'Als vestiging A levert aan vestiging B binnen hetzelfde concern, heb je weinig argumenten om materialen in een doos te stoppen die je daarna weggooit', illustreert During. Topa zet voor deze ketens in op onder meer herbruikbare pallethoezen die meerdere keren meegaan, als alternatief voor wikkelfolie.

In de B2C-markt vraagt hergebruik om slimme retourmodellen. Topa experimenteert al met concepten waarbij webshopklanten bewust kiezen voor een retourneerbare verpakking. 'Dat vraagt om een ander model', aldus During.

Het zoeken naar de ondergrens

Wanneer hergebruik niet mogelijk is, vraagt de PPWR om een scherpe onderbouwing van materiaalgebruik. Dat betekent zoeken naar de ondergrens: de minimale hoeveelheid materiaal die nodig is om een product schadevrij te vervoeren.

Die ondergrens wordt bepaald door het punt waarop de bescherming van een artikel niet langer volstaat. Zodra een product beschadigt, leidt dat immers direct tot extra afval, retourstromen en kosten. De nieuwe norm is dan ook met de minimale hoeveelheid materiaal zorgen voor de juiste bescherming onder normale transportomstandigheden.

Veel bedrijven zoeken die grens nog op basis van trial & error, wat risico's met zich meebrengt. Topa bepaalt die ondergrens liever met harde data. In ons eigen Topa testinstituut worden verpakkingen via schok-, val-, compressie- en klimaatmetingen exact doorgemeten.

Wat dat oplevert, bewijst een casus in de automotive-industrie. Zware stalen motoronderdelen werden traditioneel vervoerd in eenmalige houten kisten met opvulpapier, ingesmeerd met olie en verpakt in plastic. Waar een kartonnen constructie eerst te hoog gegrepen leek, bleek na het integreren van slimme ondersteunende elementen en diverse testronden op val-, tril- en compressiebestendigheid een kartonnen constructie uitstekend bestand tegen



zwaar wereldwijd transport. Het resultaat: een 100% papieren en goed recyclebare oplossing, een hogere stapelcapaciteit op de pallet, aanzienlijk lagere kosten en behoud van optimale bescherming.

Wie niet verandert, wordt geen 100 jaar

'Deze casus laat zien wat er gebeurt als je bestaande uitgangspunten durft te heroverwegen,' licht During toe. 'Wat jarenlang de standaard was, blijkt met de kennis van nu slimmer en efficiënter te kunnen. Dat is de kern van de PPWR.'

Kijken met een frisse blik leidt tot nieuwe inzichten en oplossingen. En door die vernieuwingen door te voeren, wordt het voldoen aan de richtlijnen van de PPWR ineens eenvoudiger.

'De PPWR daagt ons uit om de lat voor minimalisatie en hergebruik hoger te leggen en oplossingen te ontwikkelen voor de logistieke keten van de toekomst,' besluit During. '100 jaar ervaring betekent voor Topa juist: onszelf opnieuw uitdagen. Zo geven we dagelijks invulling aan onze belofte: we gaan voor minder.'

Samen ontdekken waar jouw kansen liggen?

Wil je ontdekken waar binnen jouw logistieke proces de mogelijkheden voor hergebruik en minimalisatie van verpakkingsmateriaal liggen? Wij gaan er graag over met je in gesprek.



Meer informatie?
Scan de QR-code.

