

Jaarlijkse verslaglegging  
behorend bij  
**Besluit beheer autowrakken (Bba),  
Besluit beheer wit- en bruingoed (Bbwb) en  
Besluit beheer batterijen (Bbb)**

*Voor de periode januari - december 2004*

Amsterdam, juli 2005

# INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	3
2	Feitelijke gegevens .....	4
	2.1 Adressen .....	4
	2.2 Lijst van producenten en importeurs .....	4
3	Besluit beheer autowrakken .....	5
	3.1 Preventie (artikel 12, tweede lid, onder a) .....	5
	3.2 Afgifte en inname (artikel 12, tweede lid, onder b) .....	7
	3.2.1 Innamenstructuur .....	7
	3.2.2 Marktaandeel ARN-inzameling .....	7
	3.2.3 Aantallen autowrakken en totaal gewicht .....	7
	3.2.4 Voorkoming lekstromen .....	8
	3.3 Hergebruik en nuttige toepassing (artikel 12, tweede lid, onder c) .....	8
	3.3.1 Recyclingdoelstelling .....	8
	3.3.2 Verwerking van autowrakken .....	8
	3.4 Financiering van het inname- en verwerkingsysteem (artikel 12, tweede lid, onder d) .....	9
	3.5 Voorziening voor continuering van het systeem (artikel 12, tweede lid, onder e) .....	9
	3.6 Het meet- en monitoringsysteem (artikel 12, tweede lid, onder f) .....	9
4	Besluit beheer wit- en bruingoed .....	10
5	Besluit beheer batterijen .....	10

## 1 Inleiding

Om het de minister mogelijk te maken de voortgang in de uitvoering van de Besluiten te kunnen volgen wordt middels deze jaarlijkse verslaglegging, door de producenten en importeurs, inzicht gegeven in de voortgang in de uitvoering van de verplichtingen die voor hen voortvloeien uit het Besluit beheer autowrakken (Bba), het Besluit beheer wit- en bruingoed (Bbwb) en het Besluit beheer batterijen (Bbb).

Dit verslag is opgesteld door Auto Recycling Nederland BV (ARN) in opdracht van de RAI Vereniging, afdeling Auto's en afdeling Gemotoriseerde Tweewielers.

Het verslag beschrijft de wijze waarop in de periode 1 januari 2004 tot en met 31 december 2004 uitvoering is gegeven aan de in de Besluiten opgenomen verplichtingen.

In dit verslag zal regelmatig worden verwezen naar het ARN milieuverslag 2004, de Collectieve Mededeling en de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring voor auto's (AAVV) die door de RAI Vereniging bij het ministerie van VROM is ingediend op 4 juli 2003.

## 2 Feitelijke gegevens

Aangezien voor de drie besluiten (Bba, Bbwb en Bbb) deze verslaglegging wordt ingediend namens dezelfde producenten en importeurs worden in dit hoofdstuk de geëiste feitelijke gegevens vermeld.

### 2.1 Adressen

Contactpersoon bij RAI Vereniging, afdeling Auto's is:

Dhr. W. J.W. de Geus

Secretaris RAI, afdeling Auto's

Wielingenstraat 28

Postbus 74800

1070 DM Amsterdam

Tel. 020 – 5044949

Fax. 020 – 6463857

Contactpersoon bij RAI Vereniging, afdeling Gemotoriseerde Tweewielers is:

Dhr. E.C. Daams

Secretaris RAI, afdeling GT

Wielingenstraat 28

Postbus 74800

1070 DM Amsterdam

Tel. 020 – 5044949

Fax. 020 – 6463857

Contactpersoon bij Auto Recycling Nederland BV (ARN) is:

Dhr. D. Bebelaar

Algemeen directeur ARN

De Entree 258

Postbus 12252

1100 AG Amsterdam

Tel. 020 – 6613181

Fax. 020 – 6613191

### 2.2 Lijst van producenten en importeurs

Voor de lijst van de producenten en importeurs welke worden vertegenwoordigd door de RAI, afdeling auto's en afdeling gemotoriseerde tweewielers, en waarvoor deze verslaglegging is opgesteld, wordt verwezen naar de Collectieve mededeling, ingediend op 30 september 2002 bij het ministerie van VROM.

### 3 Besluit beheer autowrakken

In dit hoofdstuk wordt naast autowrakken ook verslag gedaan van de verplichtingen betreffende bromfietsen met meer dan twee wielen.

De afdeling Gemotoriseerde Tweewielers van de RAI is met ARN in overleg over de structurele opname van bromfietsen op meer dan twee wielen in het ARN-systeem. Voor de tussentijd is wel overeengekomen dat aangeboden bromfietsen op meer dan twee wielen wel zullen worden verwerkt door autodemontagebedrijven.

Afspraken tussen RAI en de VEBRIN (Vereniging van Brommobiel Importeurs) hebben vooralsnog niet geleid tot afspraken over een gezamenlijke benadering van het onderwerp. Inmiddels is bekend dat per 1 september 2005 alle bromfietsen zullen worden voorzien van een kenteken.

#### 3.1 Preventie (artikel 12, tweede lid, onder a)

Net zoals in de Collectieve Mededeling en de Nota van Toelichting van het Bba is vermeld zijn de verplichtingen op het gebied van preventie bij nieuwe voertuigontwikkelingen na juli 2003 (inclusief het verbod op zware metalen), codering en informatieverstrekking door de fabrikanten ter uitvoering gelegd. De resultaten hiervan zullen eerst over enkele jaren merkbaar zijn bij de behandeling van de autowrakken. Er is immers een vertraging tussen een nieuwe ontwikkeling in een voertuig en diens verwerking. In het ARN Milieuverslag over 2004 melden wij een verdere stijging van de gemiddelde leeftijd van het autowrak, naar 15,3 jaar.

Uitvoering van deze verplichtingen zal voornamelijk geschieden door buitenlandse, internationaal opererende autoproducenten. De Nederlandse importeurs hebben daar beperkte invloed op. Dit heeft te maken met het feit dat er in Nederland nauwelijks producenten van voertuigen, maar voornamelijk importeurs van voertuigen actief zijn.

De preventie bij de behandeling van het autowrak en de controle zijn het moeilijkst uitvoerbaar en handhaafbaar voor autodemontagebedrijven actief buiten het ARN-systeem om.

Fabrikanten werken met hun toeleveranciers aan 'Material Safety Data Sheets' om op de hoogte te zijn over de samenstelling van de aangeleverde producten.

#### Reductie van het gebruik van zware metalen

Overeenkomstig de materiaalverboden en doelstellingen uit de Bba is en wordt door de producenten gezocht naar alternatieven. Zo worden bijvoorbeeld alternatieve (wiel)balanceergewichtjes op basis van zink, tin en legeringen in plaats van de balanceerloodjes gebruikt.

Ook worden andere lak- en verfsamenstellingen en technieken toegepast. Zo worden watergedragen grondverven gebruikt, en oplosmiddelvrije poederlakken. Tevens is bijvoorbeeld door herbeoordeling en verbetering van de schoonmaak-procedure van de carrosserie voor het aanbrengen van verf/lak het aandeel VOC (volute organic compound) drastisch afgenomen en wordt het ontstaan van afvalwater bij de schoonmaakprocedure voorkomen.

#### Reductie uitstoot CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>

Onderzoek naar reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot wordt op meerdere manieren uitgevoerd. Er wordt onderzoek gedaan naar schonere brandstoffen, betere verbrandingstechnieken en alternatieve energievoorzieningen. Zo zijn zowel benzine als dieselmotoren ontwikkeld die onder hogere druk brandstof inspuiten, wordt onderzoek gedaan naar waterstoftoepassingen, biobrandstof en hybride voertuigen.

Auto's met dieselmotoren worden steeds vaker met roetfilters. Dankzij deze roetfilters wordt de fijnstofuitstoot fors verminderd. Vanaf 1 juni 2005 is er een speciale BPM-reductieregeling in werking getreden die naar verwachting

het aandeel van dieselauto's met een roetfilter zal doen toenemen. Deze auto's voldoen reeds aan de nog definitief vast te stellen toekomstige Euro 5 norm en hebben een roetuitstoot van minder dan 5 mg/km.

### **Design for Recycling (DfR)**

Er zijn veelal speciale projectteams of afdelingen opgezet om onderzoek uit te voeren naar mogelijkheden om enerzijds materialen en producten toe te passen met een zo laag mogelijke impact op het milieu en om anderzijds recyclaten in toegepaste materialen in de auto's op te nemen. Ook is onderzoek gedaan naar methoden om scheiding van onderdelen dan wel materialen aan het eind van de levensloop van een voertuig te vereenvoudigen. Resultaten hiervan zijn de afname van het aantal bevestigingspunten van onderdelen en de keuze van monomaterialen in meer kunststof toepassingen in de auto.

### **Product-Ontwikkelings-Systemen**

Ontwerpsoftware wordt voortdurend aangepast met de laatste kennis op basis van de demontage en verwerkingsanalyses die door fabrikanten op hun producten worden losgelaten. Deze adviezen/ richtlijnen kunnen dan zowel betrekking hebben op de constructie van het product dan wel diens materiaalkeuze met als oogmerk Design for Recycling.

### **EU-doelstellingen**

Er is en wordt in toenemende mate internationaal samengewerkt om de nationale wetgevingsverplichtingen zoveel mogelijk gelijklopend te implementeren. Automobielfabrikanten zijn het meest gebaat bij eenduidige wetgevingen die zo min mogelijk verschillen per markt opwijst. Ook past deze aanpak het beste bij een open binnenmarkt in Europa. Voorbeelden van deze samenwerking zijn, ACEA-JAMA-KAMA en SMMT. Andere samenwerkingsverbanden, RECAP bijvoorbeeld, zijn weer gericht op de recycling van kunststoffen of zoals EUCAR op de verbetering van motoren. Ook worden internationale autorecycling workshops gehouden.

### **Informatie voor demontage of hergebruik**

Op een wereldwijd platform wordt door collega producenten samengewerkt aan handboeken/ databases met demontage informatie. Een voorbeeld hiervan is het 'International Dismantling Information System (IDIS), waarvan regelmatig updates verschijnen. Verdere informatie over IDIS is weergegeven in de Collectieve Mededeling.

Daarnaast zijn er contracten tussen bedrijven met betrekking tot onderdelenhandel, waarbij ook demontage-informatie wordt uitgewisseld.

Met de verplichting om product informatie, indien gevraagd voor derden, toegankelijk te maken, leveren fabrikanten deze service informatie, ook aan niet aangesloten bedrijven. Merkgebonden informatie hierover is via internet dan wel catalogi beschikbaar.

### **Codering van onderdelen**

Codering van onderdelen wordt uitgevoerd volgens de ISO dan wel SAE normen. Door VDA Empfehlung 260 of de EC commission decision 2003/138/EC en ELV directive 2000/53/EC wordt naar deze wereldwijde codering standaards verwezen.

### **Consumenten informatie.**

De Nederlandse importeurs hebben in hun reclamemateriaal verwijzingen opgenomen om de consumenten te informeren welke recyclingactiviteiten de automobielfabrikant heeft ondernomen om aan zowel Europese als ook nationale wetgeving te voldoen, en de voordelen hiervan voor de gebruiker.

### 3.2 Afgifte en inname (artikel 12, tweede lid, onder b)

#### 3.2.1 Innamenstructuur

De innamenstructuur is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

#### 3.2.2 Marktaandeel ARN-inzameling

Het marktaandeel is licht gedaald en is uitgekomen op 87%, dit is een daling van 2% ten opzichte van 2003 (zie toelichting hieronder). Het aantal gecontracteerde ADBen blijft constant en het verloop in bedrijven is beperkt. Het aantal gecontracteerde bedrijven bedroeg eind 2004 268.

De RDW heeft in 2004 haar kentekenbestand opgeschoond van autowrakken die in het verleden wel zijn gedemonteerd en verwerkt, maar niet waren afgemeld als autowrak. Daarnaast heeft de RDW ook historische aansprakelijkheidsgegevens ouder dan 9 jaar geschoond van actuele nog rijdende voertuigen. Deze schoning was ook van toepassing op gesloopte, gestolen en geëxporteerde voertuigen.

De opschoning betrof bijna 20.000 afmeldingen. Deze 20.000 afmeldingen beïnvloeden het marktaandeel van de bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven negatief omdat deze opschoning naar verhouding grotendeels plaatsvond bij bedrijven die geen contract hebben met ARN. Aan de hand van berekeningen waarin de opschoningcijfers buiten beschouwing blijven schat ARN haar werkelijke marktaandeel in 2004 rond de 91%; dit is een verhoging ten opzichte van voorgaande jaren.

#### 3.2.3 Aantallen autowrakken en totaal gewicht

In de onderstaande tabel worden de aantallen en gewicht autowrakken weergegeven. Hierin zijn de prognoses weergegeven naast de realisatie.

Wrakkenaanbod	Prognose 2004	Realisatie 2004
Aantallen ARN-wrakken	285.000	250.495
Gewicht per wrak (kg)	915 kg	915 kg
Totaal gewicht	260,7 ton	229,2 ton

Tabel 3.1 Prognose en realisatie aantallen en gewicht autowrakken 2004

Het verschil tussen prognose en realisatie van het aantal autowrakken kan worden verklaard door de toenemende leeftijd van autowrakken en de toename van het aantal exporten.

Het totaal aanbod van autowrakken in 2004 is ten opzichte van 2003 afgenomen. Dit komt mede omdat de export van gebruikte auto's in 2004 sterk toegenomen: van 166.000 in 2003 naar 234.000 in 2004. Over het jaar bekeken is er vooral sinds de toetreding van de nieuwe EU-lidstaten een toename te zien van de export. De vraag naar gebruikte Nederlandse auto's kwam vooral vanuit Oost-Europa, waarbij de vraag vanuit de landen Polen, Wit Rusland (Belarus), Tsjechië, Bulgarije en Hongarije het grootst was. De verwachting is dat de vraag naar gebruikte auto's zich in 2005 zal voortzetten. Importbeperkende maatregelen in de genoemde landen zouden deze stroom enigszins kunnen afremmen. De enorme toename van de export van vooral de auto's in de leeftijdscategorie 11-15 jaar heeft direct gevolgen voor het aantal autowrakken dat in Nederland wordt verwerkt.

### 3.2.4 Voorkoming lekstromen

De voorkoming van lekstromen is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

## 3.3 Hergebruik en nuttige toepassing (artikel 12, tweede lid, onder c)

### 3.3.1 Recyclingdoelstelling

In 2003 is aan de wettelijke recyclingdoelstelling voldaan. Voor gegevens over de recyclingrealisatie wordt verwezen naar de paragraaf Recyclingrealisatie van het ARN milieuverslag 2004 (bijgesloten).

Het verhandelen van onderdelen wordt marktgedreven en behoort tot de activiteiten van de autodemontagebedrijven waarin ARN geen bemoeienis heeft. Verdere automatisering van het voorraadbeheer en verdere acceptatie van de consument van bijvoorbeeld de groene verzekeringspolis van ACHMEA zorgen voor een stimulering van het producthergebruik in de zin van onderdelenhandel. Dit zijn activiteiten die door de branchevereniging Stiba worden gestimuleerd.

### 3.3.2 Verwerking van autowrakken

Voor een uitvoerige beschrijving van de verwerking van autowrakken en de daaruit voortkomende materiaalstromen wordt verwezen naar het ARN milieuverslag 2004.

De resultaten van de genomen initiatieven ten behoeve van het verbeteren van de verwerking van autowrakken, het behouden van het recyclingpercentage geldend tot en met 2006 en het realiseren van het recyclingpercentage geldend vanaf 2007, zullen onderstaand worden toegelicht

#### Regeling aircodemontage autowrakken

Per 1 juli 2004 is ARN gestart met de recycling van koudemiddelen afkomstig uit airconditioningsystemen in autowrakken. Koudemiddelen behoren tot de categorie gevaarlijke afvalstoffen welke volgens het Besluit beheer autowrakken gerecycled moeten worden. De wetgeving stelt een aantal verplichtingen aan handelingen die worden verricht aan aircosystemen. De autodemontagebedrijven moeten een gediplomeerd (de)monteur Auto Airco STEK in dienst hebben en in het bezit zijn van de STEK-erkenning. Stiba, ARN, ATG TTA en autodemontagebedrijven hebben een specifieke opleiding vormgegeven voor demontagewerkzaamheden van airconditioningsystemen. Eind 2004 zijn 16 bedrijven gestart met de recycling van koudemiddelen. Autodemontagebedrijven kunnen ook de demontagewerkzaamheden van koudemiddelen uitbesteden, maar omdat in de toekomst het aantal autowrakken met airconditionings zal toenemen, is de verwachting dat het aantal autodemontagebedrijven met een STEK-erkenning zal groeien.

#### Airbags en gordelspanners

Onderzoek naar verantwoorde omgang met airbags en gordelspanners zal in tegenstelling tot de vermelding in de nu geldende mededeling in 2005 worden uitgevoerd.

#### Shredderafval

De resultaten van een shredderproef, welke in november 2003 door ARN is uitgevoerd en waarbij 1153 wrakken zijn geschredderd, bij Cometsambre (Chatelet, België) hebben geleid tot meer inzicht in het scheiden van shredderafval en afzetbaarheid van de geproduceerde fracties. In 2004 zijn overige post shredder technologieën



en afzetmarkten met elkaar vergeleken waarbij het VW-SiCon proces als beste uit de bus is gekomen. Naast een haalbaarheidsstudie met enkele shredders is ARN gestart met het opstellen van een businessplan, partnerselectie en gesprekken met VROM. Indien de aandeelhouders van de Stichting ARN in 2005 overgaan tot nadere besluitvorming inzake investeringen in Post Shredder Technologie zal in 2005 verder worden gewerkt aan de benodigde voorbereidingen. Bij positieve besluitvorming in deze is te verwachten dat realisatie van een PST-installatie in Nederland mogelijk in 2007 een feit kan zijn.

#### **3.4 Financiering van het inname- en verwerkingsysteem (artikel 12, tweede lid, onder d)**

Voor de financiering van het inname en verwerkingsysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring 2004 – 2006 en het ARN milieuverslag 2004.

#### **3.5 Voorziening voor continuering van het systeem (artikel 12, tweede lid, onder e)**

De voorziening voor continuering van het systeem is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

#### **3.6 Het meet- en monitoringsysteem (artikel 12, tweede lid, onder f)**

Voor het meet- en monitoringsysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring 2004 – 2006.

## 4 Besluit beheer wit- en bruingoed

De Nederlandse vereniging Verwijdering Metalekro Producten (NVMP) organiseert de inzameling en verwerking van Autogebonden wit- en bruingoed (Autoweb) die tijdens de levenscyclus van een auto vrijkomen en worden aangeboden bij gemeente of detailhandel. Hiervoor dient de NVMP zelf een verslag in. Het autogebonden wit- en bruingoed (Autoweb) dat aan het einde van de levenscyclus van een auto vrijkomt is opgenomen in de recyclingstructuur van autowrakken.

Er zijn geen wijzigingen of bijzonderheden te vermelden ten opzichte van de opgenomen tekst in de Collectieve Mededeling, wat betreft de gemaakte afspraken met het NVMP, het hergebruik en de nuttige toepassing van Autoweb en de financiering van de recycling van Autoweb.

## 5 Besluit beheer batterijen

De in een auto toegepaste batterijen die onder dit besluit vallen zijn de knoopcellen, die door de importeurs van auto's op de Nederlandse markt worden gebracht via de verkoop van nieuwe auto's. Deze knoopcellen zitten momenteel uitsluitend in sleutelafstandsbedieningen. Op dit moment is het aanbod van knoopcellen nihil, vanwege de gemiddelde leeftijd van autowrakken.

Inmiddels is een alternatief voor de knoopcellen op de markt beschikbaar. Er worden nu condensatoren in plaats van knoopcellen gebruikt in de afstandsbedieningen.

De inzameling van batterijen die tijdens de levenscyclus van de auto worden vervangen is de verantwoordelijkheid van de importeurs van deze batterijen en valt daarmee buiten deze verslaglegging.

De Stibat en ARN zijn in gesprek over de inzameling en verwerking van batterijen die vrijkomen bij (ARN gecontracteerde) autodemontagebedrijven.

Zoals ook vermeld in de mededeling wordt geen onderscheid gemaakt in batterijen en andere ARN-materialen die vrijkomen aan het eind van de levenscyclus van een auto.

De continuïteit van het systeem is gewaarborgd doordat het systeem niet merkgebonden is. Zie ook paragraaf 3.5.

Voor de monitoring wordt verwezen naar paragraaf 3.6.

Jaarlijkse verslaglegging  
behorend bij  
**Besluit beheer autowrakken (Bba),  
Besluit beheer wit- en bruingoed (Bbwb) en  
Besluit beheer batterijen (Bbb)**

*Voor de periode januari - december 2005*

Amsterdam, juli 2006

## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	3
2	Feitelijke gegevens .....	4
2.1	Adressen .....	4
2.2	Lijst van producenten en importeurs.....	4
3	Besluit beheer autowrakken .....	5
3.1	Preventie (artikel 12, tweede lid, onder a) .....	5
3.2	Afgifte en inname (artikel 12, tweede lid, onder b).....	7
3.2.1	Innamenstructuur.....	7
3.2.2	Marktaandeel ARN-inzameling .....	7
3.2.3	Aantallen autowrakken en totaal gewicht.....	7
3.2.4	Voorkoming lekstromen .....	7
3.3	Hergebruik en nuttige toepassing (artikel 12, tweede lid, onder c) .....	7
3.3.1	Recyclingdoelstelling .....	7
3.3.2	Verwerking van autowrakken.....	8
3.4	Financiering van het inname- en verwerkingsysteem (artikel 12, tweede lid, onder d).....	9
3.5	Voorziening voor continuering van het systeem (artikel 12, tweede lid, onder e) .....	9
3.6	Het meet- en monitoringsysteem (artikel 12, tweede lid, onder f).....	9
4	Besluit beheer wit- en bruingoed .....	10
5	Besluit beheer batterijen .....	10

## 1 Inleiding

Om het de staatsecretaris mogelijk te maken de voortgang in de uitvoering van de Besluiten te kunnen volgen wordt middels deze jaarlijkse verslaglegging, door de producenten en importeurs, inzicht gegeven in de voortgang in de uitvoering van de verplichtingen die voor hen voortvloeien uit het Besluit beheer autowrakken (Bba), het Besluit beheer wit- en bruingoed (Bbwb) en het Besluit beheer batterijen (Bbb).

Dit verslag is opgesteld door Auto Recycling Nederland BV (ARN) in opdracht van de RAI Vereniging, afdeling Auto's en afdeling Gemotoriseerde Tweewielers.

Het verslag beschrijft de wijze waarop in de periode 1 januari 2005 tot en met 31 december 2005 uitvoering is gegeven aan de in de Besluiten opgenomen verplichtingen.

In dit verslag zal regelmatig worden verwezen naar het ARN milieuverslag 2005, de Collectieve Mededeling en de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring voor auto's (AAVV) die door de RAI Vereniging bij het ministerie van VROM is ingediend op 30 juni 2006.

## 2 Feitelijke gegevens

Aangezien voor de drie besluiten (Bba, Bbwb en Bbb) deze verslaglegging wordt ingediend namens dezelfde producenten en importeurs worden in dit hoofdstuk de geëiste feitelijke gegevens vermeld.

### 2.1 Adressen

Contactpersoon bij RAI Vereniging, afdeling Auto's is:

Dhr. W. de Geus  
Secretaris RAI, afdeling Auto's  
Wielingenstraat 28  
Postbus 74800  
1070 DM Amsterdam  
Tel. 020 – 5044949  
Fax. 020 – 6463857

Contactpersoon bij RAI Vereniging, afdeling Gemotoriseerde Tweewielers is:

Dhr. E.C. Daams  
Secretaris RAI, afdeling GT  
Wielingenstraat 28  
Postbus 74800  
1070 DM Amsterdam  
Tel. 020 – 5044949  
Fax. 020 – 6463857

Contactpersoon bij Auto Recycling Nederland BV (ARN) is:

Dhr. D. Bebelaar  
Algemeen directeur ARN  
De Entree 258  
Postbus 12252  
1100 AG Amsterdam  
Tel. 020 – 6613181  
Fax. 020 – 6613191

### 2.2 Lijst van producenten en importeurs

Voor de lijst van de producenten en importeurs welke worden vertegenwoordigd door de RAI, afdeling auto's en afdeling gemotoriseerde tweewielers, en waarvoor deze verslaglegging is opgesteld, wordt verwezen naar de Collectieve mededeling, ingediend op 30 september 2002 bij het ministerie van VROM.

### 3 Besluit beheer autowrakken

In dit hoofdstuk wordt naast autowrakken ook verslag gedaan van de verplichtingen betreffende bromfietsen met meer dan twee wielen.

De afdeling Gemotoriseerde Tweewielers van de RAI is met ARN in overleg over de structurele opname van bromfietsen op meer dan twee wielen in het ARN-systeem. Voor de tussentijd is wel overeengekomen dat aangeboden bromfietsen op meer dan twee wielen zullen worden verwerkt door autodemontagebedrijven.

Afspraken tussen RAI en de VBI (Vereniging van Brommobiel Importeurs) hebben vooralsnog niet geleid tot afspraken over een gezamenlijke benadering van het onderwerp. Inmiddels zijn wel per 1 september 2005 alle bromfietsen voorzien van een kenteken, wat een innamensysteem voor bromfietsen vergemakkelijkt.

#### 3.1 Preventie (artikel 12, tweede lid, onder a)

Net zoals in de Collectieve Mededeling en de Nota van Toelichting van het Bba is vermeld zijn de verplichtingen op het gebied van preventie bij nieuwe voertuigontwikkelingen na juli 2003 (inclusief het verbod op zware metalen), codering en informatieverstrekking door de fabrikanten ter uitvoering gelegd. De resultaten hiervan zullen eerst over enkele jaren merkbaar zijn bij de behandeling van de autowrakken. Er is immers een vertraging tussen een nieuwe ontwikkeling in een voertuig en diens verwerking. In het ARN Milieuverslag over 2005 melden wij een verdere stijging van de gemiddelde leeftijd van het autowrak, naar 15,5 jaar.

Uitvoering van deze verplichtingen zal naar verwachting voornamelijk geschieden door buitenlandse, internationaal opererende autoproducenten. De Nederlandse importeurs hebben daar beperkte invloed op. Dit heeft te maken met het feit dat er in Nederland nauwelijks producenten van voertuigen, maar voornamelijk importeurs van voertuigen actief zijn.

De preventie bij de behandeling van het autowrak en de controle zijn het moeilijkst uitvoerbaar en handhaafbaar voor autodemontagebedrijven actief buiten het ARN-systeem om.

Fabrikanten werken met hun toeleveranciers aan 'Material Safety Data Sheets' om op de hoogte te zijn over de samenstelling van de aangeleverde producten.

#### **Reductie van het gebruik van zware metalen**

In overeenstemming met de materiaalverboden en doelstellingen uit de Bba is en wordt door de producenten gezocht naar alternatieven. Zo worden bijvoorbeeld alternatieve balancerengewichtjes op basis van zink, tin en legeringen in plaats van de balancerloodjes gebruikt.

Ook worden andere lak- en verfsamenstellingen en technieken toegepast. Zo worden watergedragen grondverven gebruikt, en oplosmiddelvrije poederlakken. Tevens is bijvoorbeeld door herbeoordeling en verbetering van de schoonmaak-procedure van de carrosserie voor het aanbrengen van verf/lak het aandeel VOC (volute organic compound) drastisch afgenomen en wordt het ontstaan van afvalwater bij de schoonmaakprocedure voorkomen.

#### **Reductie uitstoot CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>**

Onderzoek naar reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot wordt op meerdere manieren uitgevoerd. Er wordt onderzoek gedaan naar schonere brandstoffen, betere verbrandingstechnieken en alternatieve energievoorzieningen. Zo zijn zowel benzine als dieselmotoren ontwikkeld die onder hogere druk brandstof inspuiten, wordt onderzoek gedaan naar waterstoftoepassingen, biobrandstof en hybride voertuigen. Ook bij de productie van auto's wordt CO<sub>2</sub> uitstoot verminderd door bijvoorbeeld gecombineerde warmte- en elektriciteitscentrales.

Auto's met dieselmotoren worden in grotere mate uitgerust met roetfilters. Dankzij deze roetfilters wordt de fijnstofuitstoot fors verminderd. Daarnaast voldoen al veel auto's met dieselmotoren aan de EU 5 norm. Dit betekent dat de roetuitstoot minder dan 5 mg/km bedraagt, een norm die pas over een aantal jaren verplicht wordt.

### **Design for Recycling (DfR)**

Er zijn veelal speciale projectteams of afdelingen opgezet om onderzoek uit te voeren naar mogelijkheden om enerzijds materialen en producten toe te passen met een zo laag mogelijke impact op het milieu en om anderzijds recyclaten in toegepaste materialen in de auto's op te nemen. Ook is onderzoek gedaan naar methoden om scheiding van onderdelen dan wel materialen aan het eind van de levensloop van een voertuig te vereenvoudigen. Resultaten hiervan zijn de afname van het aantal bevestigingspunten van onderdelen en de keuze van monomaterialen in meer kunststof toepassingen in de auto.

### **Product-Ontwikkelings-Systemen**

Ontwerpssoftware wordt voortdurend aangepast met de laatste kennis op basis van de demontage en verwerkingsanalyses die door fabrikanten op hun producten worden losgelaten. Deze adviezen/ richtlijnen kunnen dan zowel betrekking hebben op de constructie van het product dan wel diens materiaalkeuze met als oogmerk Design for Recycling.

### **EU-doelstellingen**

Er is en wordt in toenemende mate internationaal samengewerkt om de nationale wetgevingsverplichtingen zoveel mogelijk gelijklopend te implementeren. Automobielfabrikanten zijn het meest gebaat bij eenduidige wetgevingen die zo min mogelijk verschillen per markt. Ook past deze aanpak het beste bij een open binnenmarkt in Europa. Voorbeelden van deze samenwerking zijn ACEA-JAMA-KAMA en SMMT. Andere samenwerkingsverbanden, RECAP bijvoorbeeld, zijn weer gericht op de recycling van kunststoffen of zoals EUCAR op de verbetering van motoren. Ook worden internationale autorecycling workshops gehouden.

### **Informatie voor demontage of hergebruik**

Op een wereldwijd platform wordt door collega producenten samengewerkt aan handboeken/ databases met demontage informatie. Een voorbeeld hiervan is het 'International Dismantling Information System (IDIS), waarvan regelmatig updates verschijnen. Verdere informatie over IDIS is weergegeven in de Collectieve Mededeling.

Daarnaast zijn er contracten tussen bedrijven met betrekking tot onderdelenhandel, waarbij ook demontage-informatie wordt uitgewisseld.

Met de verplichting om product informatie, indien gevraagd voor derden, toegankelijk te maken, leveren fabrikanten deze service informatie, ook aan niet aangesloten bedrijven. Merkgebonden informatie hierover is via internet dan wel catalogi beschikbaar.

### **Codering van onderdelen**

Codering van onderdelen wordt uitgevoerd volgens de ISO dan wel SAE normen. Door VDA Empfehlung 260 of de EC commission decision 2003/138/EC en ELV directive 2000/53/EC wordt naar deze wereldwijde codering standaards verwezen.

### **Consumenten informatie.**

De Nederlandse importeurs hebben in hun reclamemateriaal verwijzingen opgenomen om de consumenten te informeren welke recyclingactiviteiten de automobielfabrikant heeft ondernomen om aan zowel Europese als ook nationale wetgeving te voldoen, en de voordelen hiervan voor de gebruiker.



### 3.2 Afgifte en inname (artikel 12, tweede lid, onder b)

#### 3.2.1 Innamestructuur

De innamestructuur is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

#### 3.2.2 Marktaandeel ARN-inzameling

Het marktaandeel is vrijwel constant gebleven op 89%. Het aantal gecontracteerde ADBen blijft constant en het verloop in bedrijven is beperkt. Het aantal gecontracteerde bedrijven bedroeg eind 2005 263.

#### 3.2.3 Aantallen autowrakken en totaal gewicht

In de onderstaande tabel worden de aantallen en gewicht autowrakken weergegeven. Hierin zijn de prognoses weergegeven naast de realisatie.

Wrakkenaanbod	Prognose 2005	Realisatie 2005
Aantallen ARN-wrakken	250.000	219.000
Gewicht per wrak (kg)	939 kg	928 kg
Totaal gewicht	<b>234,8 ton</b>	<b>203,2 ton</b>

Tabel 3.1 Prognose en realisatie aantallen en gewicht autowrakken 2005

Het verschil tussen prognose en realisatie van het aantal autowrakken kan worden verklaard door de toenemende leeftijd van autowrakken en vooral de toename van het aantal geëxporteerde gebruikte auto's.

Het totale aanbod van autowrakken in 2005 is ten opzichte van 2004 afgenomen. Daarentegen is de export van gebruikte auto's in 2005 wederom toegenomen: van 234.000 in 2004 naar 262.000 in 2005. Sinds 1 mei 2004 telt de EU tien nieuwe lidstaten en vanaf deze datum is een structurele toename van de export van auto's te zien. Opvallend in 2005 is dat de export van het aantal lichte bedrijfswagen meer dan verdubbeld is van 37.000 naar 85.000; veroorzaakt door een verandering in de Nederlandse wetgeving voor auto's met grijs kenteken. De export van personenauto's is daarentegen gedaald van 197.000 in 2004 naar 177.000 in 2005. De verwachting is dat door toenemende welvaart en importbeperkende maatregelen de export niet verder zal toenemen.

#### 3.2.4 Voorkoming lekstromen

De voorkoming van lekstromen is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

### 3.3 Hergebruik en nuttige toepassing (artikel 12, tweede lid, onder c)

#### 3.3.1 Recyclingdoelstelling

In 2005 is aan de wettelijke recyclingdoelstelling voldaan. Voor gegevens over de recyclingrealisatie wordt verwezen naar de paragraaf Recyclingrealisatie van het ARN milieuverlag 2005.

Het verhandelen van onderdelen wordt marktgedreven en behoort tot de activiteiten van de autodemontagebedrijven waarin ARN geen bemoeienis heeft. Verdere automatisering van het voorraadbeheer en verdere acceptatie van de consument van bijvoorbeeld de groene verzekeringspolis van ACHMEA zorgen voor een stimulering van het productgebruik in de zin van onderdelenhandel. Dit zijn activiteiten die door de branchevereniging Stiba worden gestimuleerd.

### 3.3.2 Verwerking van autowrakken

Voor een uitvoerige beschrijving van de verwerking van autowrakken en de daaruit voortkomende materiaalstromen wordt verwezen naar het ARN milieuverslag 2005.

De resultaten van de genomen initiatieven ten behoeve van het verbeteren van de verwerking van autowrakken, het behouden van het recyclingpercentage geldend tot en met 2006 en het realiseren van het recyclingpercentage geldend vanaf 2007, zullen onderstaand worden toegelicht

#### Regeling aircodemontage autowrakken

In 2005 zijn 78 bedrijven in het bezit van een STEK-erkenning. Autodemontagebedrijven kunnen ook de demontagewerkzaamheden van koudemiddelen uitbesteden, maar omdat in de toekomst het aantal autowrakken met airconditionings zal toenemen, is de verwachting dat het aantal autodemontagebedrijven met een STEK-erkenning in 2006 zal groeien.

#### Airbags en gordelspanners

In autowrakken van tien jaar en jonger komen airbags en gordelspanners regelmatig voor. Deze ontplofbare delen hebben in de praktijk nog een handelswaarde zodat ze niet worden aangeboden aan ARN voor verwerking. De verwachting is dat door de groei van het aantal airbags en gordelspanners in autowrakken zal deze markt snel verzadigen. ARN probeert een betrouwbaar beeld te krijgen van de te verwachten hoeveelheden airbags en gordelspanners. In 2006 wordt hiervan een duidelijker beeld verwacht, omdat autofabrikanten dan een update geven van de informatie die is vastgelegd in het International Dismantling Information System (IDIS). In deze update wordt de locatie en het aantal pyrotechnische onderdelen van het wagenpark weergegeven. Hiermee wordt het mogelijk de hoeveelheid airbags en gordelspanners in het Nederlandse wagenpark nauwkeuriger in te schatten en daarmee te anticiperen op een verwerkingsstelsel.

#### Shredderafval

Om een hoger recyclingpercentage te realiseren in 2007 is een oplossing gezocht in het verwerken van shredderafval. ARN heeft in december 2005 besloten een fabriek te bouwen voor het verwerken van shredderafval dat afkomstig is van autowrakken. Hierdoor zal in 2007 het recyclingpercentage in 2007 verhoogd kunnen worden naar ongeveer 90%, daarnaast gaan de kosten van autorecycling omhoog. In de fabriek wordt het shredderafval met behulp van mechanische scheidingstechnieken opgewerkt tot bruikbare secundaire grondstoffen. De installatie vermaalt en sorteert het shredderafval op basis van fysische kenmerken van het materiaal. Daarmee wordt het afval opgewerkt tot een aantal fracties.

De capaciteit van de fabriek zal ruim voldoende zijn om de hoeveelheid shredderafval afkomstig van Nederlandse autowrakken te verwerken.

### **3.4 Financiering van het inname- en verwerkingsysteem (artikel 12, tweede lid, onder d)**

Voor de financiering van het inname en verwerkingsysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring 2004 – 2006 en het ARN milieuverslag 2004.

### **3.5 Voorziening voor continuering van het systeem (artikel 12, tweede lid, onder e)**

De voorziening voor continuering van het systeem is in de periode betreffende dit verslag niet gewijzigd ten opzichte van de omschrijving die hiervan is gegeven in de nu geldende mededeling.

### **3.6 Het meet- en monitoringsysteem (artikel 12, tweede lid, onder f)**

Voor het meet- en monitoringsysteem wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Aanvraag Algemeen Verbindend Verklaring 2004 – 2006.

## 4 Besluit beheer wit- en bruingoed

De Nederlandse vereniging Verwijdering Metalektro Producten (NVMP) organiseert de inzameling en verwerking van Autogebonden wit- en bruingoed (Autoweb) die tijdens de levenscyclus van een auto vrijkomen en worden aangeboden bij gemeente of detailhandel. Hiervoor dient de NVMP zelf een verslag in. Het autogebonden wit- en bruingoed (Autoweb) dat aan het einde van de levenscyclus van een auto vrijkomt is opgenomen in de recyclingstructuur van autowrakken.

Er zijn geen wijzigingen of bijzonderheden te vermelden ten opzichte van de opgenomen tekst in de Collectieve Mededeling, wat betreft de gemaakte afspraken met het NVMP, het hergebruik en de nuttige toepassing van Autoweb en de financiering van de recycling van Autoweb.

## 5 Besluit beheer batterijen

De in een auto toegepaste batterijen die onder dit besluit vallen zijn de knooppellen, die door de importeurs van auto's op de Nederlandse markt worden gebracht via de verkoop van nieuwe auto's. Deze knooppellen zitten momenteel uitsluitend in sleutelafstandsbedieningen. Op dit moment is het aanbod van knooppellen nihil, vanwege de gemiddelde leeftijd van autowrakken.

Inmiddels is een alternatief voor de knooppellen op de markt beschikbaar. Er worden nu condensatoren in plaats van knooppellen gebruikt in de afstandsbedieningen.

De inzameling van batterijen die tijdens de levenscyclus van de auto worden vervangen is de verantwoordelijkheid van de importeurs van deze batterijen en valt daarmee buiten deze verslaglegging.

Zoals ook vermeld in de mededeling wordt geen onderscheid gemaakt in batterijen en andere ARN-materialen die vrijkomen aan het eind van de levenscyclus van een auto.

De continuïteit van het systeem is gewaarborgd doordat het systeem niet merkgebonden is. Zie ook paragraaf 3.5.

Voor de monitoring wordt verwezen naar paragraaf 3.6.

SenterNovem Den Haag
Ingekomen post d.d.
15 MAART 2007
Kenmerk: DPB0756128
Projectnr:
Trefwoord:

SenterNovem  
Uitvoering Afvalbeheer / PBA  
Postbus 93144  
2509 AC Den Haag



datum  
Amsterdam, 14 maart 2007

referentie  
DUA0778679

Geachte heer Alblas,

Allereerst mijn excuus dat het mij, in verband met een volle agenda en drukke werkzaamheden, niet lukte om uw brief binnen twee weken te beantwoorden. Gezien uw late reactie op het verslag van 2005 (overlegd op 25 juli 2006) hoop ik dat u hier begrip voor heeft.

Als tweede beantwoord ik in deze brief ook uw verzoek om aanvullende gegevens in het kader van de Algemeen verbindend verklaring. Dit verzoek richtte u aan de heer De Geus van de RAI Vereniging.

Aanvullende gegevens met betrekking tot de jaarrapportage 2005

*1. Hoeveel ingezamelde autowrakken hebben geen of een negatieve marktwaarde en wat is de gemiddelde negatieve waarde van die autowrakken?*

Voor alle ARN-materialen geldt dat de optelsom van demontage-, inzamelings- en verwerkingskosten negatief is. Er treedt, met andere woorden, een ketendeficit op. Dit is af te leiden uit de premielijsten van ARN (zie bijlage). De demontagepremie wordt bepaald op basis van kostprijsonderzoek dat ARN jaarlijks uitvoert. De inzameling- en verwerkingskosten komen tot stand op basis van tendering.

*2. Hoeveel verwerkingsbedrijven hebben een gecertificeerd milieubeheerssysteem ingevoerd?*

Alle door ARN gecontracteerde verwerkingsbedrijven werken met een gecertificeerd milieubeheerssysteem. Mede op basis van informatie uit deze systemen worden de recyclingresultaten bepaald en aan ARN gerapporteerd.

*3. Hebben structurele veranderingen plaatsgevonden op het gebied van concurrentieverstoring en zo ja, welke?*

Er hebben geen structurele veranderingen in de branche plaatsgevonden op het gebied van concurrentieverstorings.

Aanvullende gegevens in het kader van de Algemeen verbindend verklaring  
Het ARN Milieuverslag 2006 zal in mei 2007 verschijnen. Hierin staan de gevraagde gegevens vermeld. Wij sturen u het Milieuverslag 2006 toe.

Ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord. Mochten er onduidelijkheden of onvolledigheden zijn, dan horen we dat uiteraard graag zo snel mogelijk.

Met vriendelijke groet,



Mark van Veldhuizen  
Manager Innovatie

### 6.3 Premielijst (lijst B bij de aansluitingsovereenkomst)

Alle premies zijn zorgvuldig tot stand gekomen. Het zal nodig zijn om de inzamel- en verwerkingspremies periodiek te herzien op basis van de praktijk. Deze premielijst is geldig van 1 januari 2007 tot en met 30 september 2007. In onderstaand schema staan de premies in uw provincie weergegeven. Tussen provincies onderling kan de premie voor inzameling en verwerking per eenheid variëren door verschil in afstand, verwerker en verwerking. De demontagevergoeding per eenheid is voor iedere provincie hetzelfde.

PREMIELIJST PROVINCIE DRENTHE						
Materiaal	Materiaal nummer	Maximale norm per auto	Demontagevergoeding per eenheid *	Inzamel- en verwerkingspremie per eenheid *	Totale premie per eenheid *	Inzamelaar
Accu's	05.06.107	12,3 Kg	€ 0,18	€ 0,15-	€ 0,03	Van Vliet Groep
Autowrakken	01.60.106	0,6 Ton	€ 3,70	€ 0,00	€ 3,70	Shredder
Banden (incl. binnenbanden)	12.12.202	29,5 Kg	€ 0,40	€ 0,15	€ 0,55	Gansewinkel Noord
Brandstoffen vaten (benzine/diesel)	03.06.405	5 Kg	€ 0,30	€ 0,21	€ 0,51	Van Vliet Groep
Brandstoffen SEDA (benzine/diesel)	03.06.405	5 Kg	€ 0,30	€ 0,13	€ 0,43	Dusseldorp
PP en PC bumpers	12.11.131	5,7 Kg	€ 0,57	€ 0,19	€ 0,76	Gansewinkel Noord
Glas (incl. uit koplampen)	12.19.299	24,6 Kg	€ 0,75	€ 0,07	€ 0,82	Gansewinkel Noord
Gordels	12.14.300	0,5 Kg	€ 6,20	€ 0,39	€ 6,59	Van Vliet Groep
Grilles	12.11.141	0,45 Kg	€ 2,38	€ 0,52	€ 2,90	Van Vliet Groep
Koelvloeistof	03.09.901	3,3 Ltr	€ 0,66	€ 0,12	€ 0,78	Dusseldorp
Kokoshaar <sup>1</sup>	12.14.200	0,5 Kg	€ 2,06	€ 0,57	€ 2,63	Van Vliet Groep
Koudemiddelen <sup>3</sup>	01.40.601	0,01 Kg	€ 7,00	€ 0,00	€ 7,00	Dusseldorp
LPG-tanks <sup>2</sup>	96.02.102	0,03 St	€ 3,67	€ 0,00	€ 3,67	Dusseldorp
Olie	03.06.401	4,6 Ltr	€ 1,12	€ 0,03	€ 1,15	Dusseldorp
Oliefilters	03.06.102	0,5 kg	€ 0,92	€ 0,33	€ 1,25	Van Vliet Groep
PUR-schuim <sup>1</sup>	12.11.403	7,1 Kg	€ 1,83	€ 0,14	€ 1,97	Gansewinkel Noord
Remvloeistof	03.06.406	0,3 Kg	€ 8,47	€ 0,12	€ 8,59	Van Vliet Groep
Rubberen strips	12.12.299	7,7 Kg	€ 0,55	€ 0,19	€ 0,74	Gansewinkel Noord
Ruitensproei-vloeistof vaten	03.09.999	1,1 Kg	€ 1,22	€ 0,26	€ 1,48	Van Vliet Groep
Ruitensproei-vloeistof SEDA	03.09.999	1,1 Kg	€ 1,22	€ 0,23	€ 1,45	Dusseldorp
Wieldoppen	12.11.199	0,8 Kg	€ 1,61	€ 0,53	€ 2,14	Van Vliet Groep

\* premie in €/ltr, €/kg, €/stuk of €/ton

PDR/21/11-06

Auto Recycling Nederland BV  
T.a.v. de heer M. van Veldhuizen  
Postbus 12252  
1100 AG AMSTERDAM

SenterNovem Den Haag  
Uitvoering Afvalbeheer / PBA  
Juliana van Stolberglaan 3  
Postbus 93144  
2509 AC Den Haag

Telefoon 070 37 35 000  
Telefax 070 37 35 100  
www.uitvoeringafvalbeheer.nl  
Doorkiesnr 070 37 35 696

Datum	Contactpersoon	Kenmerk	Bijlage(n)
22 februari 2007	Dhr. drs. C.N.A. Alblas	DUA0778679	-

**Onderwerp**

**Zaaknummer PBAAW00005**

**Verzoek om aanvullende gegevens met betrekking tot jaarrapportage 2005**

Geachte heer Van Veldhuizen,

U hebt op 25 juli 2006 een verslag over het jaar 2005 overgelegd conform artikel 15 van het Besluit beheer autowrakken (hierna: Besluit).

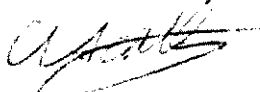
Ten eerste vraag ik u mij te excuseren voor mijn late reactie hierop.

Bij de beoordeling van het verslag is gebleken dat deze volgens de Leidraad bij het Besluit van 2 juni 2002 op meerdere punten onduidelijk en/of onvolledig is. Ik verzoek u derhalve, binnen twee weken na dagtekening van deze brief, de informatie in het verslag op onderstaande punten te verduidelijken / aan te vullen.

- In het verslag dient duidelijk te zijn hoeveel van de ingezamelde autowrakken een negatieve of geen marktwaarde hebben alsmede wat de gemiddelde negatieve waarde is van die autowrakken. Ik verzoek u op dit punt informatie te verstrekken.
- In het verslag dient het aantal verwerkingsbedrijven dat gecertificeerde milieubeheerssystemen heeft ingevoerd, duidelijk te zijn. Ik verzoek u op dit punt informatie te verstrekken.
- In het verslag dient duidelijk te zijn of en welke structurele veranderingen in de sector hebben plaatsgevonden met name op het gebied van concurrentievervalsingen.

Voor nadere inlichtingen kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,



Dhr. drs. C.N.A. Alblas  
Projectadviseur Uitvoering Afvalbeheer

c.c. dhr. W. de Geus (RAI Vereniging)



## Streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling van autowrakken

Conform 2005/293/EG

In de onderstaande tabellen is voor het jaar 2004 aangegeven hoe de Nederlandse autowrakken verwerkt zijn.

**Tabel 1: Materialen afkomstig van de reiniging (verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen) en de demontage van autowrakken die in de lidstaat ontstaan en in de lidstaat zelf worden verwerkt (in ton per jaar)**

	Hergebruik (A) [ton]	Recycling (B1) [ton]	Terugwinning van energie (C1) [ton]	Totaal terugwinning (D1=B1+C1) [ton]	Verwijdering (E1) [ton]
Totaal materialen	44.855	15.729	6.506	22.235	1.252

**Tabel 2: Materialen afkomstig van de shredding van autowrakken die in de lidstaat ontstaan en in de lidstaat zelf worden verwerkt (in ton per jaar)**

Van shredding afkomstige materialen	Recycling (B2) [ton]	Terugwinning van energie (C2) [ton]	Totaal terugwinning (D2=B2+C2) [ton]	Verwijdering (E2) [ton]
Ijzerschroot (staal)	107.167		107.167	
Non-ferromaterialen (aluminium, koper, zink, lood, enz.)	3.623		3.623	
Lichte shredderfractie (SLF)				23.392
Overige	1.147		1.147	6.169
<b>Totaal</b>	<b>111.937</b>	<b>0</b>	<b>111.937</b>	<b>29.561</b>

In tabel 3 is gevraagd informatie aan te leveren over de uitvoer van autowrakken naar andere landen en de aldaar bereikte recycling, terugwinning en verwijdering. De informatie hierover is reeds opgenomen in tabel 2. Om dubbelstellingen te voorkomen is in tabel 3 niet opnieuw aangegeven hoeveel recycling, terugwinning en verwijdering in de betreffende landen is bereikt. Ter informatie is in tabel 3b wel aangegeven naar welke lande de autowrakken zijn uitgevoerd, hoeveel wrakken dit betrof en het betreffende gewicht.

**Tabel 3b: Uitgevoerde (delen van) autowrakken naar verschillende landen**

Ontvangende land	Aantal geaccepteerde autowrakken	Totaalgewicht aan autowrakken dat is uitgevoerd (per land) [ton]
België	22.342	13.785
Duitsland	17.790	10.976

**Tabel 4: Totaal hergebruik, terugwinning en recycling van autowrakken die in Nederland ontstaan en in of buit Nederland worden verwerkt (in ton per jaar)**

Hergebruik (A) [ton]	Totaal recycling (B1+B2+F1) [ton]	Totaal terugwinning (D1+D2) [ton]	Totaal hergebruik en recycling (X1=A+B1+B2) [ton]	Totaal hergebruik en terugwinning (X2=A+D1+D2) [ton]
44.855	127.666	134.172	172.521	179.027
W (totaal aantal autowrakken) = 229.333			X1/W1	X2/W1
W1 (totaalgewicht voertuigen) = 0,915 * 229.333 = 209.840 ton			82,2%	85,3%

## Streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling van autowrakken

Conform 2005/293/EG

In de onderstaande tabellen is voor het jaar 2005 aangegeven hoe de Nederlandse autowrakken verwerkt zijn.

**Tabel 1: Materialen afkomstig van de reiniging (verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen) en de demontage van autowrakken die in de lidstaat ontstaan en in de lidstaat zelf worden verwerkt (in ton per jaar)**

	Hergebruik (A) [ton]	Recycling (B1) [ton]	Terugwinning van energie (C1) [ton]	Totaal terugwinning (D1=B1+C1) [ton]	Verwijdering (E1) [ton]
Totaal materialen	39.839	13.741	4.967	18.708	1.472

**Tabel 2: Materialen afkomstig van de shredding van autowrakken die in de lidstaat ontstaan en in de lidstaat zelf worden verwerkt (in ton per jaar)**

Van shredding afkomstige materialen	Recycling (B2) [ton]	Terugwinning van energie (C2) [ton]	Totaal terugwinning (D2=B2+C2) [ton]	Verwijdering (E2) [ton]
Ijzerschroot (staal)	90.271		90.271	
Non-ferromaterialen (aluminium, koper, zink, lood, enz.)	3.052		3.052	
Lichte shredderfractie (SLF)				19.704
Overige	966		966	5.196
<b>Totaal</b>	<b>94.289</b>	<b>0</b>	<b>94.289</b>	<b>24.900</b>

In tabel 3 is gevraagd informatie aan te leveren over de uitvoer van autowrakken naar andere landen en de aldaar bereikte recycling, terugwinning en verwijdering. De informatie hierover is reeds opgenomen in tabel 2. Om dubbeltellingen te voorkomen is in tabel 3 niet opnieuw aangegeven hoeveel recycling, terugwinning en verwijdering in de betreffende landen is bereikt. Ter informatie is in tabel 3b wel aangegeven naar welke lande de autowrakken zijn uitgevoerd, hoeveel wrakken dit betrof en het betreffende gewicht.

**Tabel 3b: Uitgevoerde (delen van) autowrakken naar verschillende landen**

Ontvangende land	Aantal geaccepteerde autowrakken	Totaalgewicht aan autowrakken dat is uitgevoerd (per land) [ton]
België	13.799	8.514
Duitsland	13.808	8.520

**Tabel 4: Totaal hergebruik, terugwinning en recycling van autowrakken die in Nederland ontstaan en in of buit Nederland worden verwerkt (in ton per jaar)**

Hergebruik (A) [ton]	Totaal recycling (B1+B2+F1) [ton]	Totaal terugwinning (D1+D2) [ton]	Totaal hergebruik en recycling (X1=A+B1+B2) [ton]	Totaal hergebruik en terugwinning (X2=A+D1+D2) [ton]
39.839	108.030	112.997	147.870	152.837
W (totaal aantal autowrakken) = 193.176			X1/W1	X2/W1
W1 (totaalgewicht voertuigen) = 0,928 * 193.176 = 179.267 ton			82,5%	85,3%