



Inspectie Leefomgeving en Transport  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

# Uitvoering en verslaglegging uitgebreide producenten- verantwoordelijkheid autowrakken





# Uitvoering en verslaglegging uitgebreide producenten- verantwoordelijkheid autowrakken

Datum 23 juli 2025

## Colofon

Uitgegeven door Inspectie Leefomgeving en Transport

Postadres	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
Telefoon	088 489 00 00
Website	<a href="http://www.ilent.nl">www.ilent.nl</a>
Instagram	@ilt_in_beeld
X	@inspectieLenT

# Inhoudsopgave

Colofon .....	2
Inhoudsopgave .....	3
Samenvatting .....	5
1. Wettelijk kader producentenverantwoordelijkheid autowrakken .....	6
1.1 Inleiding .....	6
1.2 Besluit beheer autowrakken.....	6
1.3 Besluit uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.....	7
1.4 Algemeen verbindend verklaring SAR/ARN .....	7
1.5 Toezicht.....	8
2. Aanpak van de audit .....	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 Doel en scope controle .....	9
2.3 Aanpak controle .....	9
3. Toetsing op besluit UPV en AVV.....	10
3.1 Inleiding.....	10
3.2 Beschikbaarheid kosteloos innamesysteem .....	10
3.3 Informatieplicht naar ontdoeners.....	10
3.4 Financiële verplichtingen .....	10
3.5 Differentiatie bijdrage .....	11
3.6 Digitale openbaarmaking .....	11
3.7 Reikwijdte rapportageverplichtingen .....	12
3.8 Conclusie.....	13
4. Op de markt brengen van auto's .....	14
4.1 Inleiding.....	14
4.2 Producenten en importeurs .....	14
4.2.1 Nieuwe voertuigen .....	14
4.2.2 Gebruikte voertuigen.....	14
4.2.3 Lekstromen – Freeriders .....	15
4.2.4 Afvalbeheerbijdrage .....	15
4.3 Conclusie.....	15
5. Van de markt halen van auto's.....	16
5.1 Inleiding.....	16
5.2 ORAD-melding .....	16
5.3 Bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven.....	16
5.4 Niet bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven .....	17
5.5 Demontage van buitenlandse auto's.....	18
5.6 Export en fake-export .....	18
5.7 Controle door ARN .....	19
5.8 Conclusie.....	19
6. Verwerking van autowrakken .....	20
6.1 Inleiding.....	20

6.2	Autodemontagebedrijven.....	20
6.2.1.	Materiaalsaldo.....	21
6.2.2.	Vergoeding .....	21
6.2.3.	Hergebruik van demontageonderdelen .....	22
6.3	Afvalinzamelaars en -verwerkers.....	22
6.3.1	Verwerkingsverklaringen afvalverwerkers .....	22
6.4	Shredderbedrijven.....	24
6.4.1	Controle op telling aantal autowrakken.....	24
6.4.2	Representativiteit shredderproef.....	25
6.4.3	Shredderbedrijven in het buitenland .....	26
6.5	Post Shredder Technologie installatie .....	26
6.5.1	Representativiteit shredderproef PST .....	26
6.5.2	Verwerkingsverklaringen autos shredderresidu .....	27
6.6	Behalen wettelijke norm.....	27
6.6.1.	Methodiek berekening recyclingpercentage .....	27
6.6.2.	Recyclingpercentage 2023 .....	28
6.7	Conclusie.....	30
7.	Organisatie en borging werkprocessen .....	31
7.1	Inleiding.....	31
7.2	Organisatie ARN .....	31
7.3	Verantwoording en borging werkprocessen .....	32
7.4	Controle en borging berekening recyclingpercentage.....	33
7.5	Financiële situatie.....	33
7.6	Conclusie.....	34
8.	Vooruit kijken .....	35
8.1	Inleiding.....	35
8.2	Ambities ARN.....	35
8.2.1	Hoogwaardige circulariteit .....	35
8.2.2	Percentage ingezamelde auto's .....	36
8.2.3	Onderdelen hergebruik.....	36
8.2.3	Innovatie.....	37
8.3	Voorkomen van fake-export.....	37
8.4	Conclusie.....	38
9.	Conclusie.....	39
	Bijlage .....	40

# Samenvatting

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op organisaties die collectief uitvoering geven aan de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. In dat kader heeft de inspectie een onderzoek uitgevoerd bij Auto Recycling Nederland (ARN). De ILT wil hiermee meer inzicht krijgen in de totstandkoming van de recyclingcijfers die ARN elk jaar rapporteert aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ook wil de inspectie een beeld krijgen van de uitwerking van de wettelijke verplichtingen in de praktijk. Tevens heeft de ILT de wettelijke verplichtingen uit het Besluit Regeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid getoetst. Daarvoor heeft de ILT een aantal interviews afgenomen bij ARN, documentatie bestudeerd en bezoeken gebracht aan demontage- en shredderbedrijven.

Met betrekking tot de geldende wet- en regelgeving heeft de ILT geconstateerd dat ARN voldoet, met uitzondering van de voorgeschreven publicatie van deelnemers. ARN heeft aangegeven dit snel op te lossen. Ook voldoet ARN aan haar wettelijke doelstellingen voor recycling van autowrakken.

ARN heeft, dankzij samenwerking met de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), een compleet beeld van de auto's die op de Nederlandse markt worden gebracht en voor demontage van de markt worden gehaald. Daarmee heeft zij een luxepositie. Zeker in vergelijking met andere UPV-organisaties waar de zoektocht naar 'freeriders' en een juiste registratie meestal veel tijd en middelen kost. Dat geldt ook voor de controle van de hoeveelheid vrijkomend afval. Zodoende heeft ARN de handen vrij om te focussen op het systeem van recycling van autowrakken.

Rond recycling ziet de ILT dat ARN voldoet aan het voorschrift, namelijk om de doelstelling van 95% nuttige toepassing en recycling van de vrijgekomen afvalstoffen te halen. ARN ondersteunt de demontagebedrijven bij een verantwoorde manier van afvoer van afvalstoffen en laat het vrijkomende shredderresidu een extra behandeling ondergaan.

Er kunnen toch wel een aantal kanttekeningen geplaatst worden bij het huidige proces. De recyclingresultaten zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op shredderproeven die inmiddels 10 jaar geleden voor het laatst zijn uitgevoerd. Dit terwijl de samenstelling van auto's de laatste 10 jaar wijzigingen heeft ondergaan. ARN heeft wel aangegeven dit jaar nieuwe shredderproeven te laten plaatsvinden, maar er is geen vaste periode of systematiek om te bepalen wanneer deze gebeuren. Ook zou ARN periodiek audits kunnen doen bij de verwerkers van de afvalstromen. Dit om te achterhalen of de recyclingresultaten overeenkomen met de opgaven van deze bedrijven.

De ILT ziet ruimte voor ARN om meer ambitie te tonen in het recyclen van autowrakken. Met name als het gaat om de aantallen autowrakken die momenteel niet via het ARN-systeem worden ingenomen. Van de 159.000 autowrakken werden 26.000 wrakken (cijfers 2023) niet via ARN gedemonteerd. Meer autowrakken verwerken via het ARN-systeem leidt tot meer circulariteit. Dat geldt ook voor het verhogen van het hergebruik van onderdelen. Momenteel wordt een voorgeschreven EU-methodiek voor hergebruik gehanteerd. ARN concludeert hiervan al zelf dat dat niet representatief is voor het daadwerkelijke hergebruik. Door ARN uitgesproken ambities om het hergebruik te stimuleren, blijven daardoor vaag. De ILT vindt dat ARN nog extra stappen kan zetten. Met haar kennis, invloed en beschikbare middelen kan ARN de circulariteit van de automobielsector in Nederland een verdere stimulans geven.

# 1. Wettelijk kader producentenverantwoordelijkheid autowrakken

## 1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van het wettelijke kader waarbinnen de producentenverantwoordelijkheid voor autowrakken vorm wordt gegeven. Auto Recycling Nederland (ARN) is de organisatie die namens de producenten en importeurs op basis van een algemeen verbindend verklaring invulling geeft aan deze voorschriften. Voor ARN gelden nog enkele specifieke regels. Ook die worden in dit hoofdstuk toegelicht.

De Europese Kaderrichtlijn afvalstoffen, de Europese Autowrakkenrichtlijn en de Wet milieubeheer vormen de grondslag waarop onderstaande besluiten zijn vastgesteld. Dit hoofdstuk gaat niet in op de Europese kaders. Dit vanwege het algemene karakter van deze voorschriften en de beperkte betekenis daarvan voor het onderwerp van dit onderzoek.

Over enkele jaren treedt de Europese Circulaire voertuigen verordening in werking. Deze verordening bevat op onderdelen meer en strengere voorschriften dan het nu geldende Nederlandse Besluit beheer autowrakken. Het omvat ook voorschriften voor vrachtauto's en stelt eisen aan het gebruik van gerecycled materiaal in nieuwe auto's. De besluitvorming hierover is nog niet afgerond. De inwerkingtreding laat waarschijnlijk nog wel 2 jaar op zich wachten. Ook omdat nieuwe regels geen invloed hebben op de huidige wettelijke verplichtingen voor ARN, gaat dit rapport niet in op deze verordening.

## 1.2 Besluit beheer autowrakken

Het Besluit beheer autowrakken trad in werking op 2 juli 2002, als invulling op de Europese Autowrakkenrichtlijn die 2 jaar daarvoor opgesteld is. Doel van de richtlijn en het daarop gebaseerde Besluit beheer autowrakken, is de negatieve milieueffecten van het ontstaan en de verwerking van voertuigafval te voorkomen of te beperken ten minste 95 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of nuttig wordt toegepast, en ten minste 85 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of wordt gerecycled. Dit door de hoeveelheid te verwijderen voertuigafval te verminderen door middel van preventie en nuttige toepassing. En door de milieuprestaties van verwerkers van voertuigafval te verbeteren.

Het besluit is van toepassing op personenauto's, bedrijfsauto's met een maximum massa van 3.500 kilogram en bromfietsen op meer dan 2 wielen. Voor de leesbaarheid wordt in dit rapport gesproken over auto's.

Het besluit bevat voorschriften in meerdere categorieën:

- *Preventiemaatregelen*  
Het gaat hier om zowel voorschriften voor de fabricage en demontage van het voertuig, als een verbod op het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen.
- *Het verstrekken van informatie*  
Voorbeelden van informatie: regels voor coderingen voor materialen en onderdelen, en het verstrekken van informatie over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, demontage, opslaan en testen van onderdelen met het oog op hergebruik.
- *Regels om hergebruik of recycling mogelijk te maken*  
Zo moet de producent ervoor zorgen dat er in Nederland een verwerkingsstelsel komt voor autowrakken, voor zover die voertuigen onder zijn verantwoordelijkheid op de Nederlandse markt zijn gebracht.
- *Minimale recyclingverplichtingen*  
De producent moet ervoor zorgen dat ten minste 95 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of nuttig wordt toegepast, en ten minste 85 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of wordt gerecycled. Het onderscheid tussen 95% en de 85% komt doordat bij de laatste norm verbranding met energierugwinning niet mag worden meegeteld.

- *Rapportageverplichting*

De producent moet jaarlijks rapporteren over de uitvoering van alle hierboven opgesomde voorschriften. De producenten kunnen deze verslaglegging ook gezamenlijk doen.

Het Besluit beheer autowrakken kent in tegenstelling tot andere UPV-besluiten geen inzamelnorm. De producent is daarom niet verplicht om een wettelijk bepaald percentage van zijn op de markt gebrachte voertuigen in te zamelen. In Nederland gebruikte auto's die zijn geëxporteerd, zijn op het moment van export geen wrak en vallen buiten de recyclingverplichtingen.

### **1.3 Besluit uitgebreide producentenverantwoordelijkheid**

Het Besluit regeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (hierna: Besluit UPV) geldt sinds 9 november 2020. Hierin staan de algemene voorschriften die op alle specifieke besluiten van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn. Zo moet de producent voorzien in een systeem waar degene die zich van het product wil ontdoen, kosteloos terecht kan. Ook moet de producent de afvalstofhouder informeren over afvalpreventiemaatregelen, innamesystemen, voorzieningen voor hergebruik of nuttige toepassing en de preventie van zwerfafval. Het Besluit UPV bevat verder voorschriften voor het doen van meldingen, financiële zekerheid van de inzamelorganisatie, verslaglegging en openbaarmaking.

Ook regelt het Besluit UPV de optie tot gezamenlijke invulling van de UPV-verantwoordelijkheid door producenten. Voor de organisatie die daarvoor door de producenten wordt opgericht, gelden aanvullende verplichtingen rondom openbaarmaking en tariefdifferentiatie.

### **1.4 Algemeen verbindend verklaring SAR/ARN**

Al voordat er sprake was van het Besluit beheer autowrakken had de autobranche zich vrijwillig verenigd om een systeem op te zetten. Namelijk voor de inzameling en recycling van autowrakken en de financiering van dat stelsel. De door de auto-importeurs opgerichte ARN stelde al sinds 1995 verwijderingsvergoedingen beschikbaar voor demontage, transport en verwerking van gedemonteerde materialen. Al in 1997 werd 90% van de Nederlandse autowrakken door ARN gecontracteerde bedrijven gedemonteerd en verwerkt. Er werd een materiaalhergebruik van 83% gerealiseerd.<sup>1</sup>

Bij een Algemeen verbindend verklaring (AVV) kan de minister besluiten dat alle producenten en importeurs (hierna producenten) van een onder een UPV vallend product, een afvalbeheerbijdrage moeten betalen. Die bijdrage betalen zij aan een organisatie die door producenten van dat product is opgericht. Daarvoor moet de organisatie aan een aantal eisen voldoen, waaronder het vertegenwoordigen van een belangrijke meerderheid van de producenten. De voorwaarden waaronder een AVV kan worden verleend, zijn vastgelegd in de Regeling verzoek algemeen verbindend verklaring overeenkomst afvalbeheerbijdrage. Na het verlenen van een AVV aan een producentenorganisatie zijn alle producenten verplicht om een afvalbeheerbijdrage te betalen aan de aangewezen organisatie. Deze organisatie neemt daarop ook de UPV-verplichtingen van de producenten en importeurs over. Sinds 2022 zijn de zo aangewezen producentenorganisaties ook normadessaat als de producten niet aan de wettelijke verplichtingen voldoen. In 2021 is aan de Stichting Auto Recycling (SAR) opnieuw een AVV verleend voor een periode van 5 jaar. Dit op verzoek van de Nederlandse Vereniging De Rijwiel- en Automobiel-Industrie (RAI-Vereniging) en de SAR zelf. Tijdens dit onderzoek hebben betrokken organisaties opnieuw een aanvraag gedaan voor een AVV, namelijk voor de periode 2026-2030. ARN is de uitvoeringsorganisatie van de SAR.

Op hoofdlijnen is het systeem van ARN als volgt ingericht. De RDW verstrekt ARN gegevens over door bij ARN aangesloten producenten en importeurs die auto's op de Nederlandse markt hebben gezet. Aan deze contractanten brengt ARN per auto een bedrag van € 20 aan afvalbeheerbijdrage in rekening (bedrag in 2024). Voor niet aangesloten producenten int de RDW deze afvalbeheerbijdrage en draagt deze verkregen gelden over aan ARN.

ARN contracteert autodemontagebedrijven die de ingenomen auto's volgens door ARN opgestelde voorwaarden moeten demonteren. Hun vloeibare afvalstromen, banden en batterijen worden gratis opgehaald door ARN gecontracteerde afvalbedrijven. De autodemontagebedrijven zijn verplicht het wrak, na depoluitie, af te voeren naar een door ARN goedgekeurd shredderbedrijf. Bij het shredderbedrijf worden de metaalresten verwerkt. De resterende fracties van voornamelijk glas,

---

<sup>1</sup> Toelichting bij Besluit Beheer autowrakken, Stbl. 2002, 259.

kunststof en rubber uit de Nederlandse shredders, worden nabehandeld in een daarvoor opgerichte post shredder treatment (PST) installatie in Tiel. ARN financiert deze installatie voor een belangrijk deel. De afvalstromen daaruit worden voor een groot deel gereycled.

ARN rapporteert jaarlijks vóór 1 augustus in het volgende kalenderjaar over de inzamel- en recyclingresultaten. Dit doet ARN namens de aangesloten producenten aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

## **1.5 Toezicht**

Het toezicht op producenten (en hun producentenorganisaties) die producten met een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in Nederland op de markt brengen, is ondergebracht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit toezicht vindt zijn basis in artikel 9.5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Deze bevat de wettelijke grondslag voor het opstellen van Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Artikel 18, 2b Wm geeft de minister de taak om zorg te dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van onder andere de voorschriften die voortkomen uit artikel 9.5.2 Wm. De minister van IenW heeft deze taak belegd bij de ILT.

## 2. Aanpak van de audit

### 2.1 Inleiding

De ILT heeft in 2023 een werkwijze opgesteld waarmee UPV-organisaties kunnen worden onderzocht op relevante aspecten. Op basis daarvan heeft de ILT in 2024 een onderzoek uitgevoerd naar de werking van de UPV-autobanden en de betrouwbaarheid van de rapportages van Recybem. Ook bij dit onderzoek ([Uitvoering en verslaglegging UPV autobanden](#)) heeft de inspectie deze werkwijze gehanteerd.

### 2.2 Doel en scope controle

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te krijgen in de wijze waarop de producentenorganisatie ARN uitvoering geeft aan haar wettelijke taken waaronder de verslaglegging over de bereikte resultaten. Daarbij heeft de ILT in het bijzonder gekeken naar de volgende aspecten:

- Besluit UPV  
Voldoet ARN aan de relevante voorschriften uit het Besluit UPV?
- Besluit beheer autowrakken  
Het voorschrift dat van de in Nederland afgedankte auto's tenminste minimaal 95 gewichtsprocent van de autowrakken wordt voorbereid voor hergebruik of gerecycled en minimaal 85 gewichtsprocent wordt gerecycled (artikel 9 Besluit beheer autowrakken).
- Afspraken AVV  
De afspraken in de AVV die bovenop de wettelijke verplichtingen komen.
- Totstandkoming recyclingpercentages  
Zijn de door ARN jaarlijks aan de minister gerapporteerde cijfers op een degelijke en verifieerbare manier tot stand gekomen? Het gaat hier over de hoeveelheid op de markt gebrachte voertuigen, ingezamelde autowrakken en gerecyclede autowrakken.
- Ambities bijdrage circulariteit autowrakken  
Anticipeert ARN op de doelstellingen van de overheid als het gaat om de bevordering van de circulariteit? En wat heeft zij daarover vastgelegd in haar publicaties en beleidsplannen?

In de bijlage staat de model-audit tabel waarin de variabelen zijn opgenomen.

### 2.3 Aanpak controle

Eind 2024 heeft er een kennismakingsgesprek plaatsgevonden tussen de directie van ARN en de betrokken ILT-inspecteurs. Daarbij zijn de inspecteurs op hoofdlijnen geïnformeerd over de organisatie en de werking van de producentenorganisatie. Op zijn beurt heeft het inspectieteam het doel, de voorgestane werkwijze en het auditmodel toegelicht. Ook heeft de ILT gevraagd om afschriften van meerdere documenten. In januari en februari 2025 vonden 3 interviews plaats met vertegenwoordigers van ARN. De inspecteurs zijn in het kader van deze controle ook op bezoek geweest bij ARN aangesloten partijen. Hierbij zijn 2 autodemontagebedrijven bezocht, 1 shredderbedrijf en het post-shredderbedrijf in Tiel.

Alle opgevraagde documenten zijn door ARN aangeleverd. Het administratief systeem is tijdens de interviews op onderdelen bekeken en onder andere via steekproeven gecontroleerd op juistheid en betrouwbaarheid. Een concept van dit rapport is aan ARN voor een reactie voorgelegd.

## 3. Toetsing op besluit UPV en AVV

### 3.1 Inleiding

Producentenorganisaties kunnen gezamenlijk uitvoering geven aan de verplichtingen die producenten hebben op grond van de regelgeving voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De SAR en de RAI zijn de instanties die door de minister van IenW bij AVV zijn aangewezen om namens alle fabrikanten van personenauto's deze verplichtingen uit te voeren. ARN is het uitvoerend orgaan van de SAR.

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de controle op de naleving van enkele wettelijke voorschriften uit het Besluit UPV. Naleving op de voorschriften van het Besluit beheer autowrakken komt in hoofdstuk 4, 5 en 6 aan de orde.

### 3.2 Beschikbaarheid kosteloos innamesysteem

Op grond van artikel 2, lid 2 Besluit UPV moet er sprake zijn van een inzamelsysteem waardoor gedurende het hele jaar personenauto's kosteloos kunnen worden ingeleverd.

De meest gebruikelijke weg waarop een automobilist afstand doet van zijn oude auto, is via inruil bij de aanschaf van een nieuwe auto. In dat geval wordt via de inruilprijs voor een vergoeding afstand gedaan van de vorige auto. Ook als de eigenaar zonder inruil van een oude auto afstand doet, krijgt hij of zij daar in alle gevallen een vergoeding voor. Door de waarde van het metaal (staal en aluminium) in de auto en aanwezigheid van de onderdelen voor hergebruik, behoudt de auto, ook in de afvalfase, een positieve waarde.

Daarmee wordt voldaan aan het voorschrift van artikel 2, lid 2 van het Besluit UPV.

### 3.3 Informatieplicht naar ontdoeners

De producent moet de afvalstoffenhouders informeren over maatregelen voor afvalpreventie, het innamesysteem, voorzieningen voor hergebruik of nuttige toepassing en preventie van zwerfafval (artikel 2, lid 3 Besluit UPV). Ook in het Besluit beheer autowrakken (artikel 11) is een voorschrift opgenomen dat een autodemontagebedrijf moet worden voorzien van informatie. Over demontage, opslag of het testen van die onderdelen met het oog op hergebruik.

Met het programma [International Dismanteling Information System](#) (IDIS) geven de autofabrikanten invulling aan deze verplichting.

ARN heeft een website waarop zij informatie geeft over haar activiteiten. Automobilisten die informatie zoeken over het innamesysteem, inleverpunten, voorzieningen voor hergebruik of nuttige toepassing, kunnen deze vinden op de [website van ARN](#).

De informatievoorziening van ARN naar deze doelgroep voldoet aan het Besluit UPV.

### 3.4 Financiële verplichtingen

De artikelen 6, lid 3 en 5 van het Besluit UPV stellen dat de financiële bijdrage van de producenten de kosten moeten dekken die noodzakelijk voor de uitvoering van de producentenverplichtingen. Maar de ARN mag niet meer innen dan nodig is om een goed, kostenefficiënt systeem te bekostigen.

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de organisatie, de financiële situatie en de borging van processen van ARN. ARN is financieel gezond en heeft voldoende middelen om haar verplichtingen na te komen. Er zijn geen indicaties dat de afvalbeheerbijdrage of de hoeveelheid middelen bij ARN structureel uitgaan boven dat wat nodig is om het stelsel te financieren. Daarbij wordt wel opgemerkt dat de SAR beschikt over een fonds van € 65 miljoen. De middelen in dit fonds zijn niet opgebouwd uit overschotten op de onder de AVV verkregen afvalbeheerbijdragen. Meer daarover in paragraaf 7.5.

### 3.5 Differentiatie bijdrage

Artikel 6, lid 5 Besluit UPV schrijft voor dat de afvalbeheerbijdrage als dat mogelijk is, wordt gedifferentieerd. Hierbij wordt dan rekening gehouden met de hele levenscyclus, duurzaamheid, reparatiebaarheid, hergebruik en recyclebaarheid van de producten.

In de AVV-aanvraag wordt tariefdifferentiatie ook genoemd. Vermeld wordt dat op de hoogte van de afvalbeheerbijdragen verschillende factoren van invloed zijn. De belangrijkste factoren zijn de verwachte kosten voor verwerking van autowrakken en de ontwikkeling van het fonds. Daarnaast is het aantal voertuigen waarvoor een afvalbeheerbijdrage af wordt gedragen van invloed op de hoogte van de afvalbeheerbijdrage.

Door ARN gegeven argumenten om niet tot tariefdifferentiatie over te gaan zijn (opgenomen in AVV 2021):

- Auto's hebben een lange levensduur (meer dan 18 jaar) en zijn complex van samenstelling. In de 18-jarige levensduur van een voertuig ontwikkelt regelgeving zich en de mogelijkheden voor recyclingtechnologie ontwikkelen zich. Het is daarom lastig nu al te kunnen zeggen welk voertuig beter of slechter recyclebaar is tegen die tijd.
- De keuze voor materialen in een voertuig zijn afhankelijk van vele factoren naast recyclebaarheid. Denk aan lichtere materialen voor CO<sub>2</sub> besparing gedurende de levensfase, regelgeving in het kader van de POP-verordening, REACH, veiligheid, beschikbaarheid materialen enzovoorts. Een geïntegreerde benadering op dit vlak, bijvoorbeeld door middel van een levenscyclus-analyse, heeft voor een voertuig zin. Dit omdat bijvoorbeeld tijdens de productie- en levensfase de milieu-impact van auto's hoger is dan in de einde-levensfase.

Eind 2025 loopt de AVV af. Ook in de aanvraag voor een nieuwe AVV over de periode 2026-2030 is niet voorzien in tariefdifferentiatie.

De tekst in artikel 6, lid 4 van het Besluit UPV komt neer op 'tariefdifferentiatie indien mogelijk'.

Omdat auto's aanzienlijke verschillen vertonen in de hoeveelheden en verhoudingen tussen goed, minder en slecht te recyclen materialen, lijkt tariefdifferentiatie logisch. De verwerkingskosten van verschillende auto's kunnen daardoor uiteenlopen waardoor ook een verschil in de afvalbeheerbijdrage logisch lijkt. De door ARN genoemde argumenten om hier niet toe over te gaan, klinken daarentegen ook valide. Voor producten die qua samenstelling, gebruik en levensduur sterk uiteenlopen en een internationale dimensie kennen, is tariefdifferentiatie lastig vorm te geven. En, mocht dat al een doelstelling zijn, dan is het effect van een hogere afvalbeheerbijdrage voor minder recyclebare auto's op het gedrag van producenten en consumenten waarschijnlijk gering. Tegen die achtergrond is er geen reden om het achterwege blijven van tariefdifferentiatie aan te merken als een overtreding van artikel 6, lid 5 van het Besluit UPV.

### 3.6 Digitale openbaarmaking

Op grond van de artikelen 5 en 6 van het Besluit UPV moet de producentenorganisatie de volgende informatie digitaal openbaar maken:

#### a) Een overzicht van de eigenaren en leden van de organisatie

Uit het oogpunt van transparantie moeten producenten, potentiële klanten en publiek kennis kunnen nemen van de bedrijven die bij de producentenorganisatie zijn aangesloten. In de toelichting bij het Besluit UPV wordt voor het begrip 'leden' verwezen naar de Europese Kaderrichtlijn afvalstoffen. Die vermeldt: "Met het begrip «leden» wordt bedoeld op de deelnemende producenten aan de producentenorganisatie. In het geval van een vereniging of een coöperatie zullen deze producenten daadwerkelijk lid zijn. In geval van een andere organisatievorm, bijvoorbeeld een vennootschap of een stichting, wordt onder «leden» ook de deelnemende producenten verstaan".

Dit voorschrift beoogt dat iedereen inzicht krijgt in de deelnemers aan het collectieve systeem, ongeacht de wijze waarop zij aan dit collectief verbonden zijn. De reikwijdte is niet beperkt tot de (formele) leden van de vereniging.

Op de website van ARN wordt geen melding gemaakt van de SAR aangesloten autofabrikanten en importeurs. En evenmin in het jaarlijks gepubliceerde Duurzaamheidsverslag. Andere producenten of potentiële kopers van auto's worden daarmee niet geïnformeerd over de bedrijven die betrokken zijn bij ARN. Bezwaren om de namen van particulieren te publiceren (zij betalen bij import via de RDW een afvalbeheerbijdrage) of het in bepaalde situaties niet ontvangen van bedrijfsnamen van de RDW, maakt het lastig om de namen van alle deelnemers te publiceren. Maar dat is geen argument om in het geheel van publicatie van deelnemende bedrijven af te zien. Daarmee voldoet ARN niet aan dit publicatievoorschrift.

#### **b) De door de producenten betaalde financiële bijdrage**

Op de website van ARN wordt melding gemaakt van de recyclingbijdrage die per auto aan ARN verschuldigd is. Per 1 januari 2025 bedraagt deze bijdrage € 20.

#### **c) De selectieprocedure voor afvalbeheerders**

Op de site van ARN wordt verwezen naar een te downloaden pdf waarin de voorwaarden staan opgenomen om deel te nemen aan het ARN-recyclingnetwerk.

#### **d) Het behalen van de doelstellingen (artikel 5, lid 3)**

Op de website van ARN wordt verslag gedaan van het geheel aan recyclingresultaten. Meer informatie is te vinden in het laatst gepubliceerde Duurzaamheidsverslag. In het verslag over 2023 wordt informatie verschaft over onder andere het marktaandeel van de aangesloten autodemontagebedrijven.

### **3.7 Reikwijdte rapportageverplichtingen**

Op grond van artikel 5, lid 1 in combinatie met artikel 6, lid 1 van het Besluit UPV moet de producent (producentenorganisatie) jaarlijks verslag doen over de naleving van de verplichtingen die in de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zijn gesteld. Daaruit kan men afleiden dat ARN verslag moet uitbrengen over de naleving van alle verplichtingen zoals vastgelegd in het Besluit beheer autowrakken.

Bij het doornemen van de AVV die aan ARN is verleend, wordt alleen niet duidelijk welke verplichtingen uit het Besluit beheer autowrakken de producentenorganisatie namens de producenten uitvoert. In het AVV kennisgevingsbesluit van 23 april 2021 wordt namelijk in paragraaf 3 'Doel van de avv' vermeld: "dat de Overeenkomst auto's de financiële basis vormt voor invulling en uitvoering van enkele wettelijke verplichtingen ingevolge het Besluit beheer autowrakken. Het gaat hierbij meer specifiek om de wettelijke verplichting om autowrakken in te zamelen en te recyclen."

In hoofdstuk 2.1 van dit rapport zijn de verplichtingen uit het Besluit beheer autowrakken in een aantal categorieën verdeeld. Helder is dat ARN de verplichtingen rondom inzameling en recycling uit dit besluit voor haar rekening neemt.

In haar jaarlijkse rapportage aan de minister doet ARN verslag van de inspanningen van de autofabrikanten als het gaat om vermindering van de milieulasten bij de productie en recycling van auto's (preventiemaatregelen). Hierover moeten de autofabrikanten op grond van artikel 15 van het Besluit beheer autowrakken aan de minister rapporteren. ARN neemt daarvoor de gegevens over van de European Automobile Manufacturers Organisation (ACEA). Maar bij de ACEA zijn niet alle autoproducenten aangesloten. Grote autofabrikanten zoals Tesla, Mazda, Nissan en KIA maken geen deel uit van de ACEA. In haar jaarlijkse rapportage over preventiemaatregelen rapporteert ARN daarom niet over de preventie-inspanningen van al haar aangesloten leden. Zij moet dat doen namens alle autoproducenten die auto's in Nederland op de markt brengen. Zoniet, dan moeten de autofabrikanten afzonderlijk aan de minister rapporteren. Om misverstanden te voorkomen over de verplichtingen die ARN uit het Besluit beheer autowrakken van de producenten overneemt, is het wenselijk dit in de nieuwe AVV helder te formuleren.

### **3.8 Conclusie**

ARN voldoet aan de voorschriften uit het Besluit UPV wat betreft de getoetste onderdelen 'kosteloos inzamelsysteem', 'financiële verplichtingen' en 'de selectieprocedure voor afvalbeheerders'.

ARN voldoet niet aan het Besluit UPV als het gaat om het digitaal openbaar maken van de aangesloten deelnemers. Daarnaast is onduidelijk welke rapportageverplichtingen zij namens de producenten voor haar rekening neemt. ARN rapporteert namelijk in haar jaarlijkse rapportage over preventiemaatregelen op basis van de gegevens van de ACEA. Echter zijn niet alle autofabrikanten aangesloten bij de ACEA. Voor de volgende verslaglegging heeft ARN aangegeven deze gegevens ook bij niet-ACEA leden op te vragen.

## 4. Op de markt brengen van auto's

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op hoe ARN namens de producenten van auto's invulling geeft aan de voorschriften over de opgave van het aantal op de markt gebrachte auto's. In UPV-termen wordt dit aantal de 'put on market' genoemd. En er wordt gekeken naar de betrouwbaarheid van de cijfers die zij daarover jaarlijks verstrekt aan de minister. Deze voorschriften staan in het Besluit beheer autowrakken.

### 4.2 Producenten en importeurs

Producenten en importeurs zijn verplicht een afvalbeheerbijdrage af te dragen aan de SAR wanneer een nieuwe of gebruikte auto als 1e op de Nederlandse markt wordt gebracht. Om met een voertuig de Nederlandse weg op te mogen moet een auto op kenteken staan. Dit volgt uit artikel 49 lid c van de Wegenverkeerswet. Afgifte van een kentekenbewijs door de RDW wordt geweigerd als de verschuldigde afvalbeheerbijdrage niet betaald is. Een kenteken wordt aangevraagd via de RDW. Het verschuldigd zijn van een afvalbeheerbijdrage wordt een 'put on market-aangifte' genoemd.

Voor de put on market aangifte wordt onderscheid gemaakt tussen importeurs van nieuwe voertuigen en importeurs van gebruikte voertuigen.

Producenten en grote importeurs zijn aangesloten bij de RAI. Daarnaast zijn er grote producenten en importeurs die wel bij ARN direct aangesloten zijn, maar niet bij de RAI (zoals Tesla en Stellantis). De meeste individuele importeurs worden vertegenwoordigd binnen ARN door de BOVAG.

#### 4.2.1 Nieuwe voertuigen

Nieuwe voertuigen omvatten voertuigen die nog niet eerder geregistreerd zijn geweest voor een eerste toelating (ook niet buiten Nederland). Voor nieuwe voertuigen kan een kenteken worden aangevraagd bij de RDW via de bevoegdheid Versnelde inschrijving (VI). ARN heeft met alle importeurs die via de versnelde kentekenregistratie voertuigen registreren een onderliggende overeenkomst. De RDW stelt ook als voorwaarde voor de VI van kentekenregistratie dat de importeur een overeenkomst heeft met ARN.

Maandelijks verstrekt de RDW de put on market-gegevens van alle auto's aan ARN. ARN heeft een aanwijzing van het ministerie van Financiën om beschikking te krijgen over deze kentekengegevens. Deze zijn van belang voor het uitvoeren van de productenverantwoordelijkheid. Op basis van RDW-data, gecombineerd met KvK-gegevens van de importeur, factureert de SAR 1 keer per maand de afvalbeheerbijdrage bij de importeurs voor de voertuigen ingeschreven via de VI.

#### 4.2.2 Gebruikte voertuigen

Geïmporteerde gebruikte voertuigen kunnen via een Individuele aanvraag bij een RDW-keuringsstation een kentekenregistratie krijgen. Hieronder kunnen ook nieuwe voertuigen vallen zonder een Europese typegoedkeuring. Wanneer een voertuig wordt ingeschreven via een Individuele aanvraag wordt de afvalbeheerbijdrage (bij de keuring) betaald aan de RDW. De bijdrage wordt vervolgens door de RDW afgedragen aan de SAR.

De RDW kent ook een digitale procedure voor inschrijving voor bedrijven die voertuigen willen importeren. Deze bedrijven moeten wel beschikken over een origineel Europees geharmoniseerd kentekenbewijs, een Europese typegoedkeuring en het mag geen schadevoertuig zijn of zijn geweest. Deze voertuigen gaan niet fysiek langs de RDW en worden voorlopig ingeschreven. De RDW factureert de afvalbeheerbijdrage aan de importeur en draagt deze vervolgens af aan de SAR.

Over 2023 is door KPMG onderzocht of de door de RDW geïnde bijdragen volledig zijn afgedragen aan de SAR. Daarbij is vastgesteld dat alle bedragen die door de RDW in dit kader zijn gefactureerd, aansluiten bij bedragen die aan de stichting zijn overgemaakt.

### **4.2.3 Lekstromen – Freeriders**

Freeriders zijn producenten en importeurs die producten op de Nederlandse markt brengen en hierover geen afvalbeheerbijdrage betalen. In het geval van voertuigen zijn er geen freeriders. Voor het rijden van een voertuig in Nederland op de openbare weg is een kentekenregistratie nodig bij de RDW. Daarnaast is via artikel 49 lid c van de Wegenverkeerswet geregeld dat afgifte van een kentekenbewijs door de RDW wordt geweigerd als de verschuldigde afvalbeheerbijdrage niet is betaald. Hierdoor is het niet mogelijk een voertuig op de markt te brengen zonder betaling van deze bijdrage.

### **4.2.4 Afvalbeheerbijdrage**

Elk voertuig heeft een uniek voertuigidentificatienummer (VIN). In plaats van VIN wordt dit ook wel chassisnummer of framenummer genoemd. Bij een kentekenregistratie wordt het unieke VIN gekoppeld aan het kenteken van het voertuig. Deze combinatie van VIN en kenteken blijft gelijk voor de hele gebruiksduur van de auto in Nederland. Iedere kentekenplaat inclusief unieke kenmerken wordt geregistreerd. Op die manier wordt gegarandeerd dat er niet meer dan 1 keer de afvalbeheerbijdrage per voertuig wordt afgedragen.

Het kan voorkomen dat een daartoe aangemeld voertuig uiteindelijk geen Nederlands kenteken krijgt. In dit geval is er onterecht een afvalbeheerbijdrage betaald. Er kan dan restitutie aangevraagd worden bij ARN. Als een auto uit Nederland wordt geëxporteerd naar Duitsland en laten weer wordt geïmporteerd naar Nederland, komt het voor dat er opnieuw de afvalbeheerbijdrage betaald wordt. In dat geval kan restitutie gevraagd worden.

## **4.3 Conclusie**

De cijfers put on market van voertuigen vallend onder het Besluit Beheer Autowrakken zijn volledig en juist. Door de verplichte kentekenregistratie van nieuwe en gebruikte voertuigen in Nederland is de put on market inzichtelijk.

ARN krijgt maandelijks een overzicht van de put on market door de RDW aangeleverd. Op basis van de data aangeleverd door de RDW int de SAR de afvalbeheerbijdrage bij de importeurs en producenten die gebruik hebben gemaakt van de VI. Voor niet bij ARN aangesloten bedrijven en particulieren int de RDW de afvalbeheerbijdrage. Deze wordt maandelijks aan de SAR overgedragen. Door de koppeling van de afvalbeheerbijdrage aan kentekenregistratie worden freeriders uitgesloten.

## 5. Van de markt halen van auto's

### 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop autowrakken worden geregistreerd in Nederland en hoe ARN de inzameling van autowrakken (van de markt) heeft georganiseerd. ARN werkt samen met zo'n 200 autodemontagebedrijven waar consumenten (de laatste houder van een auto) kosteloos een auto kunnen inleveren. Niet alle demontagebedrijven in Nederland zijn aangesloten bij ARN.

### 5.2 ORAD-melding

Wanneer de eigenaar van een auto van zijn auto af wil, kan deze ingeleverd worden bij een autodemontagebedrijf. Dit demontagebedrijf moet beschikken over een RDW-erkenning om via Online Registratie Auto Demontage (ORAD) voertuigen te kunnen afmelden. De officiële beëindiging van de registratie in het kentekenregister vindt plaats via de ORAD-melding. Hiermee vervallen alle verplichtingen die aan het voertuig verbonden zijn. De laatste houder is hiermee niet meer aansprakelijk voor de motorrijtuigenbelasting en andere wettelijke verplichtingen zoals verzekeringen en APK. De kentekenplaten worden vervolgens vernietigd door het autodemontagebedrijf.

De RDW heeft via ORAD een volledig overzicht van auto's die in Nederland worden afgemeld en daarmee van de Nederlandse markt worden gehaald.

### 5.3 Bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven

Om een auto bij de RDW af te kunnen melden, moet het demontagebedrijf beschikken over een RDW-erkenning. Naast deze RDW-erkenningen stelt ARN een aantal aanvullende eisen aan de bij haar aangesloten autodemontagebedrijven. ARN vereist een geldig KwaliteitsZorg Demontage (KZD) certificaat. Het KZD is een kwaliteitsmanagementsysteem voor de voertuigdemontagebranche. ARN heeft met de aangesloten autodemontagebedrijven een aansluitovereenkomst. Hierin is geregeld dat zij:

- Autowrakken kosteloos innemen
- Autowrakken demonteren volgens de bepalingen uit het Besluit Activiteiten Leefomgeving
- Werken volgens de contractafspraken met ARN en de werkwijzen zoals omschreven in de Wegwijzer. In de Wegwijzer informeert ARN het demontagebedrijf over de te verwijderen afvalstoffen en inzameling hiervan.

Ook moet een ARN autodemontagebedrijf aan de volgende eisen voldoen om contractpartner te worden:

- Kopie van uittreksel uit het handelsregister van de KvK
- kopie van een geldige Omgevingsvergunning (voor autodemontage)
- Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E)
- Geldig certificaat bedrijfshulpverlening
- Verklaring omtrent gedrag (VOG)

Wanneer een autodemontagebedrijf een KZD-certificaat heeft, wordt het bedrijf jaarlijks geaudit door een onafhankelijke certificerende instantie. Het bedrijf wordt getoetst of het aan relevante wettelijke verplichtingen voldoet. 3 maanden voor afloop van het KZD-certificaat stuurt ARN een bericht aan het autodemontagebedrijf dat de geldigheidstermijn bijna verloopt en er een audit-afpraak gemaakt moet worden. Op de datum van afloop controleert ARN het certificaat. Als het certificaat is verlopen, krijgt het bedrijf een waarschuwing of schorsing. Door middel van een KZD-certificaat borgt ARN bij haar autodemontagebedrijven eisen aan demontage, Arbowedgeving, materiaalrecycling en kwaliteit.

Elke werkdag stuurt de RDW aan ARN de ORAD-meldingen van de dag ervoor. Hierdoor weet ARN precies hoeveel voertuigen afgemeld worden en of dit bij een ARN aangesloten demontagebedrijf plaatsvindt.

## 5.4 Niet bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven

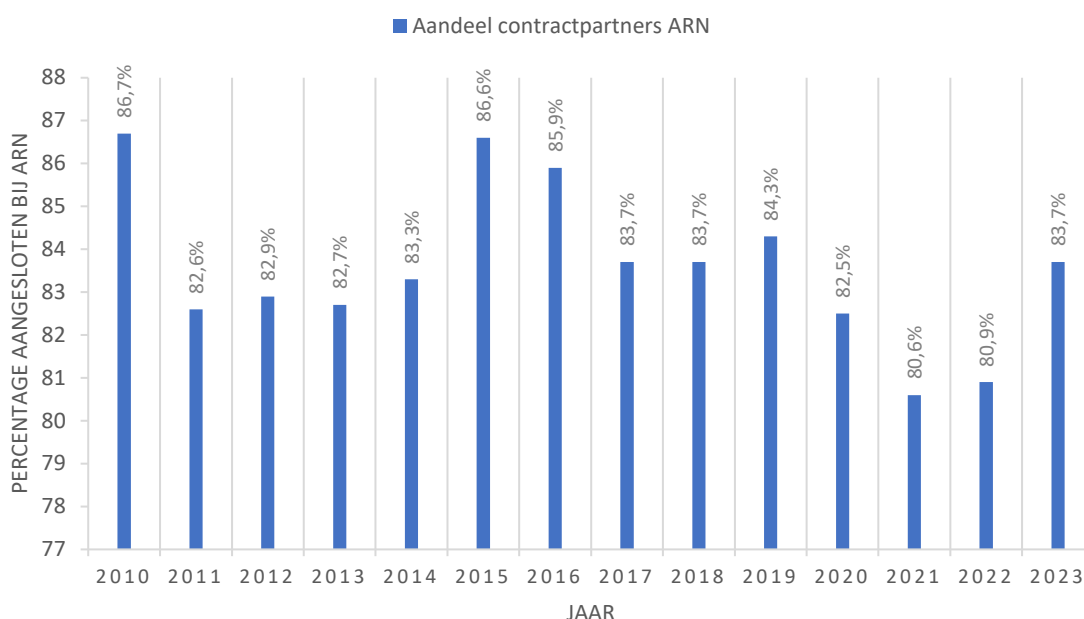
In totaal zijn er meer dan 500 autodemontagebedrijven met een ORAD-erkenning in Nederland. In 2023 liep 16,7% van de afgedankte voertuigen via een niet bij ARN aangesloten autodemontagebedrijf.

In tabel 1 is een overzicht weergegeven van het aantal ORAD-meldingen in 2022 en 2023. In 2022 kwam 80,9% van de ORAD-meldingen van een bij ARN aangesloten demontagebedrijf. In 2023 was dat 83,7%. In figuur 1 is het aandeel ORAD-meldingen via bij ARN aangesloten bedrijven over de afgelopen jaren weergegeven. In de afgelopen jaren schommelt het aandeel tussen 80% en 87%.

Tabel 1 Overzicht aantallen ORAD-meldingen door ARN-bedrijven en niet-ARN bedrijven

	2022	2023
<b>Totale ORAD-meldingen</b>	176.887	159.262
<b>ARN bedrijven</b>	143.036	133.224
<b>Niet-ARN bedrijven</b>	33.851	26.038
<b>% ARN aangesloten</b>	80,9%	83,7%

Figuur 1: Aandeel totaal ORAD-meldingen van bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven  
BRON: Verslaggeving BBA 2023 ARN



ARN stelt, zoals eerder vermeld, een aantal vereisten aan autodemontagebedrijven voor het aansluiten bij ARN. ARN schat in dat niet aangesloten autodemontagebedrijven dat vooral uit principiële redenen niet doen of omdat zij niet aan ARN of wettelijke eisen kunnen of willen voldoen. Het blijft voor het merendeel van de kleine autodemontagebedrijven, ondanks de vergoeding en het gratis afvoeren van gevaarlijke afvalstoffen, aantrekkelijk genoeg om niet bij ARN aangesloten te zijn.

Het verkrijgen van een KZD-certificaat lijkt geen belemmering te zijn voor aansluiting. ARN vergoedt de KZD-certificering en de te behalen opvolgingsaudits. Vanaf 2023 neemt ARN ook de reiskosten voor haar rekening en vergoedt daarmee de hele factuur. Het daadwerkelijk realiseren van de gestelde eisen voor een KZD-certificaat kan wel een belemmering zijn. Ook de jaarlijks terugkerende audit vormt mogelijk een belemmering.

ARN zou graag willen dat een KZD-certificaat verplicht wordt voor elke autodemontagebedrijf. Om zo te komen tot een gelijk speelveld voor de hele autobranche. Het koppelen van een KZD-

certificaat aan een ORAD-erkenning heeft hierbij de voorkeur van ARN. Er is volgens ARN momenteel maar 1 autodemontagebedrijf dat wel vrijwillig KZD gecertificeerd is, maar dat niet is aangesloten bij ARN.

In 2022 en 2023 zijn 13 autodemontagebedrijven benaderd om een contract te sluiten met ARN. ARN selecteert deze bedrijven op basis van grootte en kwaliteit van werkwijze. In 2023 hebben 4 nieuwe bedrijven een contract gesloten met ARN. 6 bedrijven hebben in 2023 het contract beëindigd. 7 niet bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven representeren 7,3% van het aantal ORAD-wrakken in 2022, maar ook na regelmatig contact heeft dit niet tot aansluiting bij ARN geresulteerd.

De hoogte van de vergoeding aan het demontagebedrijf (€ 12,75 in 2025) is volgens ARN niet van invloed op het aantal aangesloten demontagebedrijven. Het verhogen van de vergoeding wordt daarom niet door ARN gebruikt als stimulans om meer autodemontagebedrijven bij ARN te laten aansluiten. ARN geeft aan dat als de vergoeding stijgt, ook de verwijderingsbijdrage omhoog moet. ARN geeft ook aan dat de publieke opinie zich tegen deze bedrijven zou kunnen keren als men zou weten dat zij zowel geld krijgen van ARN, een bedrag van het shredderbedrijf én geld voor doorverkochte onderdelen.

Omdat het Besluit beheer autowrakken geen voorschriften bevat over het aantal auto's dat ARN moet inzamelen, is er geen externe prikkel om het aantal afgedankte auto's dat door ARN aangesloten bedrijven wordt gedemonteerd substantieel te verhogen. Puur financieel gezien werkt het zelfs andersom. Hoe minder auto's in haar systeem, hoe lager de afvalbeheerbijdrage.

## 5.5 Demontage van buitenlandse auto's

Buitenlandse auto's worden na import ook zonder een Nederlands kenteken te krijgen bij Nederlandse autodemontagebedrijven gedemonteerd en verwerkt. Het demontagebedrijf geeft in dat geval een sloopverklaring af aan de laatste houder. Hiermee kan de laatste houder in het land van herkomst aantonen dat het voertuig is verwerkt en kan het voertuig uit het kentekenregister in kwestie worden geschreven.

Buitenlandse voertuigen worden niet afgemeld via ORAD. Autodemontagebedrijven krijgen van ARN ook geen vergoeding voor het demonteren van buitenlandse auto's.

## 5.6 Export en fake-export

Bij de RDW kan er een ORAD-melding gemaakt worden voor het aanmelden van de auto als autowrak, maar er kunnen ook auto's afgemeld worden voor export. In tabel 2 staan de ORAD- en export-meldingen over de afgelopen 4 jaar weergegeven. De afgelopen jaren nemen de ORAD-meldingen af. De export van personen- en bestelvoertuigen blijft redelijk hetzelfde.

Tabel 2 ORAD-meldingen en export-meldingen over de periode 2019-2022 maal 1000. BRON: RDW

	2019	2020	2021	2022
<b>ORAD-meldingen</b>	233	226	221	177
<b>Export</b>	350	319	357	350
<b>Totaal</b>	583	545	578	537
<b>Van de markt</b>				

Er zijn auto's die worden gemeld als export, maar alsnog bij de shredderbedrijven aankomen en dus niet worden geëxporteerd. Dit wordt ook wel fake-export genoemd. Het vermoeden is dat deze auto's worden aangemeld voor export, deze vervolgens illegaal worden gesloopt voor onderdelen en metaal om uiteindelijk via reguliere metaalrecyclingbedrijven naar een shredder worden afgevoerd. Als gevolg van fake-export is de verwachting dat het aantal autowrakken dat in Nederland vrijkomt hoger ligt, dan de ORAD-meldingen per jaar. Deze auto's worden door een export-melding uit het publieke toezicht onttrokken.

ARN heeft in 2023 onderzoek gedaan naar fake-export. Het aantal wordt geschat op tenminste 20.000 auto's. Uit het onderzoek bleek een sterke toename van verdachte export wanneer de schroot- en ijzerprijzen stijgen. ARN heeft export als verdacht van fake-export geclassificeerd als:

- De auto ouder is dan de maximale importleeftijd (op basis van importbeperkende maatregelen, verschillende landen hebben verschillende maximale importleeftijden).
- Lagere emissie dan minimale toegestane emissieklasse (op basis van importbeperkende maatregelen, verschillende landen hebben verschillende minimale uitstootnormen).
- Het voertuig ouder is dan de gemiddelde ORAD-leeftijd voor specifiek merk, model en bouwjaar.

Omdat particulieren een auto sinds 1 januari 2024 niet meer kunnen aanmelden voor demontage (ORAD-melding), is melding voor export een nog aantrekkelijker alternatief geworden voor illegale marktspelers.

ARN geeft aan niet de bevoegde instantie te zijn om fake-export aan te pakken. Dit fenomeen leidt er wel toe dat een groter deel van de afgedankte auto's buiten het ARN-systeem om worden gedemonteerd. Bovendien draagt het bij aan een illegaal demontagecircuit, concurrentievervalsing en extra risico's voor illegale afvoer van gevaarlijke afvalstoffen. Meer hierover in hoofdstuk 8.3.

## **5.7 Controle door ARN**

ARN krijgt dagelijks van de RDW alle ORAD-meldingen binnen van de dag ervoor. ARN weet op deze manier hoeveel autowrakken zich bevinden bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven. Zij gaat periodiek langs bij deze bedrijven onder meer om controles uit te voeren op het aantal opgegeven wrakken, maar ook om te controleren of de bedrijven zich houden aan de contractuele afspraken. In 2023 zijn 537 bezoeken afgelegd bij de 205 aangesloten autodemontagebedrijven.

## **5.8 Conclusie**

Ook bij de inzameling is er sprake van een degelijk en betrouwbaar systeem. Voertuigen worden voor sloop aangemeld via een ORAD-melding van de RDW. Bij een ORAD-melding wordt de auto afgemeld, krijgt de houder een vrijwaringsbewijs en worden het kentekenbewijs en de kentekenplaten vernietigd. Hierdoor heeft ARN inzicht in het aantal autowrakken dat van de Nederlandse markt wordt gehaald.

Maar dit aantal is niet volledig. Door de onterechte fake-exportmeldingen zijn er meer auto's die in Nederland worden gedemonteerd dan op grond van de ORAD-meldingen wordt aangenomen.

Van de ORAD-meldingen over 2023 waren 133.224 auto's afgemeld door een bij ARN aangesloten autodemontagebedrijf. Dit representeert 83,7% van alle ORAD-meldingen.

Het Besluit beheer autowrakken bevat geen voorschriften over het percentage beschikbaar komende afgedankte auto's dat minimaal door ARN moet worden ingezameld en verwerkt.

## 6. Verwerking van autowrakken

### 6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop ARN namens de producenten van voertuigen invulling geeft aan de voorschriften in het Besluit beheer autowrakken voor de recycling van ingezamelde autowrakken. Ook wordt ingegaan op de betrouwbaarheid van de recyclingpercentages die zij daarover jaarlijks verstrekt aan de minister.

### 6.2 Autodemontagebedrijven

De houder van een afgedankte auto verkoopt deze aan of levert deze kosteloos in bij een autodemontagebedrijf. Deze meldt de auto via een ORAD-melding af en geeft de houder van het voertuig een vrijwaringsbewijs. Na afmelding van het voertuig wordt door het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) voorgeschreven dat autowrakken zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk 2 weken na ontvangst van de wrakken, worden ontdaan van de volgende stoffen en materialen:

- Motorolie
- Transmissieolie
- Versnellingsbakolie
- Olie uit het differentieel
- Hydraulische olie
- Remvloeistoffen
- Koelvloeistoffen
- Ruitensproeiervloeistoffen
- Airconditioningsvloeistoffen
- Vloeibare brandstoffen
- Tank voor tot vloeistof verdichte of gecomprimeerde gassen
- Bodembedreigende vloeistoffen
- Accu
- Oliefilter
- Condensatoren met PCB of PCT
- Batterijen
- Ontpofbare onderdelen, als deze niet zijn geneutraliseerd, met uitzondering van elektrische airbags en gordelspanners

Op grond van datzelfde Bal dienen autowrakken te worden ontdaan van:

- Banden, glas en grote kunststofonderdelen, als deze materialen tijdens het shredderproces niet zo worden gescheiden dat ze kunnen worden gerecycled.
- Metalen onderdelen die koper, aluminium of magnesium bevatten, als deze metalen niet tijdens het shredderproces worden gescheiden.
- Katalysatoren.
- Onderdelen waarvan is aangegeven dat deze lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten.
- Elektrische airbags en gordelspanners, als deze niet zijn geneutraliseerd.

In het contract van ARN met de aangesloten autodemontagebedrijven is vastgelegd welke verantwoordelijkheden ARN heeft en waar het autodemontagebedrijf aan moet voldoen. ARN voert jaarlijks, zoals eerder aangegeven, meerdere controle-bezoeken uit bij deze bedrijven. ARN informeert hun over relevante zaken via de digitale wegwijzer, door het aanbieden van trainingen en door middel van stimuleringsregelingen te voorzien van de juiste middelen om afvalstoffen en materialen efficiënt uit voertuigen te demonteren.

### **6.2.1. Materiaalsaldo**

Voor de aangesloten autodemontagebedrijven betaalt ARN de kosten voor de inzameling en recycling van de verplicht te demonteren onderdelen en materialen met een negatieve waarde. Materialen met een positieve waarde, zoals katalysatoren, startaccu's en andere onderdelen, verkopen de bedrijven zelf. Voor het bewaken van de kosten voor inzameling en recycling van afvalstoffen maakt ARN gebruik van een zogenaamd materiaalsaldo.

Per ORAD-melding staat per autowrak het materiaalsaldo vast. Het materiaalsaldo is gebaseerd op een gemiddelde samenstelling van het gehele wagenpark, dat is een gemiddelde dat uit een normmeting komt. Er is bijvoorbeeld voor elke auto vastgesteld dat er gemiddeld 30 kilo vrijkomt aan autobanden. Het materiaalsaldo voor banden is dan 30 kilo per autowrak en voor deze 30 kilo betaalt ARN de inzameling en verwerking. Als er een container met banden wordt ingeleverd en ze zitten boven dit saldo, dan brengt ARN het bedrag boven dit saldo in rekening. Per autowrak is er per afvalstroom (met negatieve waarde) een materiaalsaldo bepaald.

In het digitale ARN-systeem geven de autodemontagebedrijven aan hoeveel afvalstoffen er zijn ingenomen. Overschrijdt dit een bepaalde hoeveelheid dan regelt ARN vervolgens de afvoer en verwerking van deze afvalstroom. Als een autodemontagebedrijf bijvoorbeeld remvloeistof inneemt, dan zorgt ARN dat een inzamelaar dit komt ophalen. De inzamelaar/verwerker weegt hoeveel remvloeistof er is aangeleverd en factureert dit aan ARN. De gefactureerde hoeveelheid haalt ARN af van het materiaalsaldo van de autodemontagebedrijf.

Periodiek komt ARN langs bij de door haar gecontracteerde demontagebedrijven om de hoeveelheden materiaal te bepalen. ARN controleert of de administratieve voorraden (ORAD-melding x normmeting) overeenkomen met de werkelijkheid.

### **6.2.2. Vergoeding**

Een ARN-demontagebedrijf ontvangt van ARN een vergoeding voor elk Nederlands autowrak dat is gedomonteerd en is afgevoerd naar een door haar erkend shredderbedrijf. Op de elektronische begeleidingsbrief behorende bij de wrakken, vermeldt het demontagebedrijf hoeveel wrakken in een transport ARN en niet-ARN wrakken zijn. Bij binnenkomst bij de shredder worden de aantallen gecontroleerd en bevestigd. Het nettogewicht van het transport wordt toegevoegd aan de elektronische begeleidingsbrief. Hiermee kan het gemiddelde wrakgewicht per transport berekend worden.

Voor elk afgevoerd ARN-wrak ontvangt het autodemontagebedrijf van ARN een vergoeding van € 12 (2023). De vergoeding is geen prikkel om meer wrakken binnen te halen, maar is uitsluitend bedoeld ter dekking van de kosten van de voor ARN benodigde extra handelingen.

### 6.2.3. Hergebruik van demontageonderdelen

ARN rapporteert over 2023 voor het onderdeelhergebruik een percentage van 22,83%. Dit getal is een berekende waarde die tot stand komt door de voorgeschreven systematiek in de beschikking 2005/293/EG. In de beschikking wordt ten behoeve van het berekenen van hergebruik het volgende aangegeven:

*'Lidstaten die geen aanname betreffende het metaalgehalte hanteren, berekenen het hergebruik (A) op basis van de volgende aftreksom: gewicht van een voertuig (Wi) min het gewicht van het van gevaarlijke afvalstoffen ontdane en gedemonteerde autowrak (carrosserie) (Wb) min het gewicht van de van gevaarlijke afvalstoffen ontdane en gedemonteerde materialen die voor terugwinning, recycling of definitieve verwijdering werden afgevoerd.'*

Het is lidstaten toegestaan de bepaling van de hoeveelheid metalen die uit autowrakken wordt teruggewonnen, te baseren op een aanname betreffende het metaalgehalte. ARN wijkt hiervan af en heeft ten tijde van het opzetten van de organisatie gekozen voor shredderproeven.

Het percentage hergebruik wordt bepaald door het ORAD-gewicht te verminderen met het gewicht zoals het afgevoerd wordt naar de shredder, min de afvalstoffen voor verwerking.

ARN heeft zelf onderzoek gedaan naar het percentage hergebruik en geeft aan dat het gerapporteerde onderdeelhergebruik in dat geval geen 22,8% maar 17,2 % zou moeten zijn. Dit aldus gecorrigeerde percentage onderdeel hergebruik ligt lager dan volgens de EU-definitie berekende percentage materiaalrecycling. Onderdelen als de versnellingsbak en motor worden door het demontagebedrijf vaak verwijderd. Deze worden echter niet gebruikt voor hergebruik maar verkocht aan een schrootbedrijf voor recycling.

Het percentage hergebruik rapporteert ARN momenteel correct volgens de voorgeschreven systematiek. Het daadwerkelijke hergebruikpercentage van auto-onderdelen in Nederland is echter niet inzichtelijk. ARN heeft aangekondigd vervolgonderzoek te doen naar meer onderdelen om meer inzicht te krijgen in het daadwerkelijke percentage hergebruik. In dat verband worden genoemd assen, remschrijven, schokbrekers, velgen en kabelbomen.

## 6.3 Afvalinzamelaars en -verwerkers

ARN heeft contracten met een aantal vaste afvalinzamelaars en afvalverwerkers. De aangesloten bedrijven laten hun afvalstoffen afvoeren via deze verwerkers. Voor de volgende afvalstromen verzorgt ARN de verwerking:

- Motorolie
- Versnellingsbakolie
- Koelvloeistoffen
- Remvloeistof
- Ruitensproeiervloeistof
- Brandstofresten (bijvoorbeeld benzine)
- Oliefilters
- Koudemiddel van airconditioning-installaties
- LPG-tanks
- CNG-tanks
- AdBlue
- Banden
- Mechanische airbags en gordelspanners

In 2023 had ARN een contract met een viertal afvalinzamelaars en meerdere afvalverwerkers.

### 6.3.1 Verwerkingsverklaringen afvalverwerkers

Als onderdeel van het contact met afvalverwerkers is de afvalverwerker verplicht aan ARN een rapportage aan te leveren over de verwerkte afvalstoffen en type verwerking. Het verwerkingsbedrijf dient uiterlijk in de eerste maand van het nieuwe jaar aan ARN een verwerkingsverklaring af te geven van het afgelopen jaar. In de verwerkingsverklaring geeft het bedrijf aan welke prestatie gerealiseerd is bij de verwerking. ARN heeft als bijlage van het contract een vast format toegevoegd hoe er gerapporteerd moet worden. Dit omvat de afvalstroom,

hoeveelheid en de procentuele verdeling naar verwerkingsclassificatie, onderdeelhergebruik, materiaalhergebruik, energy recovery en definitieve verwijdering.

Als onderdeel van het contract is ARN gerechtigd om de door het recyclingbedrijf aangegeven prestatie te toetsen. De toetsing is een audit van het recyclingproces en diens opgave van eindverwerkers van materialen en hun uiteindelijke toepassing. Hiermee heeft ARN contractueel vastgesteld dat er audits uitgevoerd kunnen worden naar de daadwerkelijke verwerking van de afvalstoffen. In 2023 hebben wel bedrijfsbezoeken, maar geen formele audits plaatsgevonden bij verwerkers. Er is hierdoor met minder zekerheid vast te stellen of de gerealiseerde verwerkingen overeenkomen met de recyclingverklaringen.

ARN geeft aan weinig risico te zien bij afvalstromen afkomstig van demontagebedrijven. Verwerking met een lagere classificatie, zoals verwijdering, zouden financieel ongunstig zijn ten opzichte van energiehergebruik of materiaalhergebruik. Als voorbeeld wordt gegeven dat hergebruik van basisolie voor smeerolie financieel gunstiger is dan verbranding. Een deel van de afvalstoffen worden verwerkt in het buitenland, zoals een aantal vloeistoffen. Deze stromen gaan met een EVOA-kennisgeving naar het buitenland en zijn goedgekeurd door bevoegd gezag in Nederland en in het land van verwerking.

Er vinden jaarlijks meerdere gesprekken plaats tussen ARN en de gecontracteerde afvalverwerkers. Daarbij wordt geëvalueerd en gesproken over operationele zaken, verwerkingstarieven en calamiteiten. Bedrijven die een grote hoeveelheid materiaal verwerken worden vaker door ARN bezocht. ARN geeft aan met deze bedrijven in gesprek te zijn over hoogwaardigere verwerking van afvalstromen. Zo wordt ruitenservlueistof momenteel gedestilleerd waarna het water wordt geloosd. Het lozen van water wordt nu geclassificeerd als verwijdering. Er wordt gekeken naar alternatieven voor het water. Er draaien ook testen om te kijken of bepaalde kunststofonderdelen (airbags, porschuim, polypropyleen) eerst handmatig verwijderd kunnen worden om tot een betere verwerking te komen. ARN werkt idealiter met minimaal 2 afvalverwerkers per afvalstroom om zo de afzetmogelijkheden en risico's te spreiden.

De verwerkingsverklaringen dienen als basis voor de berekening van de recyclingrealisatie.

In geval van de afvoer en verwerking van autobanden wordt niet met verwerkingsverklaringen gewerkt. Hierover rapporteert ARN over 2023 dat van bij de autodemontagebedrijven 3,9 miljoen kilo aan autobanden zijn ingezameld. Hiervan is 25% door de demontagebedrijven verkocht als gebruikte band (waardebanden), 64% als materiaalhergebruik ingezet en 10% verbrand met energierugwinning. Deze cijfers zijn echter niet gebaseerd op datgene wat daadwerkelijk met de banden is gebeurd (die prestaties liggen hoger) maar betreft een conservatievere aanname gebaseerd op een door derden uitgevoerde 'Ecotest' uit 2018. Dat geen reële cijfers worden gerapporteerd wordt er in de verslaglegging van ARN niet vermeld. ARN geeft aan dat dit niet nodig werd geacht, omdat de Ecotest conservatief is, maar dat desgewenst dit vermeld kan worden.

In de rapportage van RecyBem, de UPV-organisatie die de inzameling en verwerking van de banden organiseert die bij vervanging van autobanden vrijkomen, wordt aangegeven dat slechts 1,2% van haar banden wordt verbrand voor energierugwinning. De inzameling van ARN-autobanden vindt plaats door deels dezelfde inzamelaars als RecyBem maar of bij de verwerking dezelfde recyclingresultaten als door RecyBem worden behaald, is onduidelijk. In tegenstelling tot RecyBem heeft ARN ook geen informatie over de bestemming van de waardebanden. Al vele jaren lopende gesprekken tussen ARN en RecyBem om te komen tot afstemming en samenwerking wat betreft de inzameling en recycling van autobanden, hebben vooralsnog niet tot enig resultaat geleid.

Jaarlijks wordt de verwerker gevraagd naar de te verwachten verandering in recyclingcijfer t.o.v. het voorgaande jaar. Aanvullend wordt aan het eind van het jaar of begin van het jaar, de daadwerkelijke recyclingverklaringen opgevraagd van het voorgaande jaar. Om de 2 jaar of vaker wordt een verwerker bezocht en een bezoekverslag geschreven.

Hoewel ARN de contractuele mogelijkheid heeft de verwerkingsverklaringen van de afvalverwerkers te auditen wordt daar geen gebruik van gemaakt. ARN meent dat de intensieve contacten met de verwerkers en de verwerkingsverklaringen afdoende zijn.

Er loopt een project om tot een vaste systematiek te komen voor de borging van cijfers over de recyclingprestatie. Het idee daarachter is dat ARN op basis van het aantal autowrakken en het materiaalsaldo inschat wat een theoretisch recyclingpercentage zou kunnen zijn per autodemontagebedrijf. Dit wordt gecombineerd met de jaarlijkse recyclingverklaring. Daarbij is ARN voornemens om per afvalstroom een onafhankelijke Ecotest te laten uitvoeren naar de verwerking van de afvalstroom. Op die manier wil ARN achterhalen of de meest hoogwaardige en

meest duurzame verwerking wordt toegepast. Om de 6 jaar zal een nieuwe Ecotest worden uitgevoerd. Indien gewenst wordt er eerder een nieuwe Ecotest uitgevoerd.

De recyclingverklaringen van de afvalverwerkers vormt een belangrijke input voor het uiteindelijke recyclingresultaat. Aan de betrouwbaarheid van deze verklaringen mogen dan ook hoge eisen worden gesteld, zeker als de recycling van autowrakken en het rapporteren daarover een van de bestaansredenen van ARN vormt. Hoewel de intensieve contacten tussen de afvalverwerkers en ARN zeker bijdragen aan die betrouwbaarheid, zou het periodiek uitvoeren van een audit door een onafhankelijke partij ertoe bijdragen dat er meer zekerheid wordt verschaft over het recyclingpercentage van de via ARN aangeleverde afvalstoffen.

## **6.4 Shredderbedrijven**

Zodra alle vloeistoffen en relevante onderdelen zijn verwijderd, verkoopt het autodemontagebedrijf het autowrak aan een shredderbedrijf voor de verdere verwerking van het wrak. De prijs voor het wrak is gebaseerd op de schrootprijs. Bij ARN aangesloten demontage bedrijven konden in 2023 voor de verkoop van het wrak kiezen uit 7 Nederlandse bedrijven/vestigingen, 5 Belgische bedrijven en 1 Duits shredderbedrijf.

In dat jaar waren HKS, Van Spanje en Gebr. Gerrits de Nederlandse shredderbedrijven waar ARN demontagebedrijven terecht konden. Nu ook de firma Gebr. Gerrits is overgenomen door HKS is concurrentie op de Nederlandse markt nagenoeg afwezig. Er zijn buiten HKS en van Spanje geen andere bedrijven in Nederland die op enige schaal autowrakken kunnen shredderen. De buitenlandse concurrentie lijkt noodzakelijk om de marktwerking voor aangeboden wrakken in stand te houden.

Bij aankomst bij een shredderbedrijf wordt een autowrak gecontroleerd. Zo mag een autowrak vanuit het acceptatiebeleid van het shredderbedrijf geen airbags, banden of gastanks hebben. Vervolgens wordt de benzinetank eruit gehaald. Daarna wordt het wrak de shredderinstallatie ingeladen. Een shredderinstallatie verkleint en scheidt een autowrak in 3 stromen: ferro-schroot, non-ferroschroot en autoschredderresidu (ASR). Het ferro- en non-ferroschroot wordt gerecycled. Het ASR van alle shredderbedrijven in Nederland gaat naar de Post-Shredder Technologie (PST) installatie in Tiel. In Tiel wordt het ASR opgewerkt en gescheiden in verschillende deelstromen.

Sommige shredderinstallaties van HKS scheiden licht shredderresidu en zwaar shredderresidu af. Het lichte shredderresidu van HKS shredderinstallaties gaat direct naar de PST in Tiel. Het zware shredderresidu gaat naar de PST-installatie in Amersfoort. In Amersfoort wordt de stroom verder opgewerkt door er specifieke stromen als koper en aluminium uit te halen. De fractie die overblijft in Amersfoort wordt naar Tiel gestuurd voor verdere verwerking.

### **6.4.1 Controle op telling aantal autowrakken**

ARN heeft geen contract met shredders. Wel stelt ARN een aantal criteria aan shredderbedrijven. Een ARN-erkende shredder dient te beschikken over een weegbrug en de Nederlandse shredders moeten hun ASR afstaan aan de PST fabriek in Tiel. Daarnaast moet een ARN-erkend shredderbedrijf het aantal wrakken registreren in het shredderextranet van ARN. Hierbij wordt aangegeven of dit ARN of niet-ARN wrakken zijn. ARN kan op basis van deze gegevens en de ORAD-meldingen bepalen hoeveel wrakken er via niet-ARN erkende shredders verwerkt worden. ARN-aangesloten autodemontagebedrijven mogen alleen afvoeren naar ARN-erkende shredderbedrijven. ARN heeft op die manier inzicht in het aantal autowrakken van niet-ARN-aangesloten autodemontagebedrijven.

Deze niet-ARN-wrakken kunnen echter ook als wrak uit het buitenland geïmporteerd zijn, het kunnen buitenlandse auto's betreffen die hier gedemonteerd zijn of auto's zijn die (ten onrechte) zijn aangemeld voor export. Om erachter te komen of een auto is aangemeld voor export zou het shredderbedrijf het chassisnummer (VIN codes) moeten uitzoeken. Dit is volgens HKS moeilijk uitvoerbaar, omdat de locatie van het VIN nummer per merk/type auto varieert, daarnaast is het lastig om voor wrakken die vervormd zijn (platgeslagen) het nummer te bekijken.

Autowrakken kunnen ook afgevoerd worden naar een tussenhandelaar. Autowrakken mogen maximaal 3 jaar na afmelding in het kentekenregister verkocht worden aan een shredderbedrijf. Veelal wordt er gewacht met afvoeren totdat de metaalprices hoger liggen.

ARN voert steekproefsgewijs tellingen uit bij shredderbedrijven. Hierbij worden de autowrakken geteld om te controleren of de aangemelde autowrakken overeenkomen met de daadwerkelijk

geleverde wrakken. Voor ARN-aangesloten autodemontagebedrijven weet ARN precies waar de autowrakken verwerkt worden, ook als deze via tussenhandelaren gaan. ARN-aangesloten autodemontagebedrijven mogen enkel aan ARN-gecontracteerde tussenhandelaren autowrakken afgeven.

Van ARN-aangesloten shredderbedrijven weet ARN precies hoeveel wrakken er verwerkt worden en of dit autowrakken van niet-ARN-wrakken zijn. Volgens ARN zijn alle shredderbedrijven die in Nederland autowrakken verwerken, aangesloten bij ARN. Het zou economisch niet voordelig zijn om autowrakken te verwerken zonder aangesloten te zijn bij ARN, want ARN neemt een deel van de kosten op zich voor het verwerken van autoshredderresidu (ASR) van Nederlandse autowrakken.

#### **6.4.2 Representativiteit shredderproef**

In 2014, 2015 en 2016 heeft ARN shredderproeven laten uitvoeren bij HKS Scrap Metals B.V., Gebr. Gerrits Metaalrecycling B.V. en Van Spanje B.V. Het doel van de shredderproef was het vaststellen van het actuele recyclingpercentage van autowrakken per shredderbedrijf. In 2015 heeft SGS Nederland B.V. middels een auditverklaring geconcludeerd dat de recyclingpercentages bij de 3 shredderlocaties zijn bepaald door middel van een representatieve en objectieve proef, waarvan de resultaten herleidbaar zijn.

De shredderproefresultaten verschillen tussen de 3 shredderbedrijven. Van Spanje is naast shredderbedrijf ook een autodemontagebedrijf en demonteert meer onderdelen. Van Spanje verwijdert ook glas uit wrakken omdat zij geen glas in hun shredderinstallatie willen.

Het resultaat van de shredderproef is maatgevend voor de vaststelling van de gerealiseerde recycling. Het is daarom belangrijk dat de shredderproef representatief is en actueel is voor alle shredderbedrijven. Inmiddels is de shredderproef 10 jaar oud. Het EU-document 'Guidance document on 'how to perform a shredder campaign' schrijft voor dat nieuwe scheidingstechnieken, nieuwe shreddertechnologieën en veranderende samenstelling van auto's aanleiding kunnen zijn voor het uitvoeren van een nieuwe shredderproef. Een frequentie van 4 jaar wordt aanbevolen als passend om mogelijke veranderingen in de samenstelling van auto's bloot te stellen.

ARN stelt dat er weliswaar een wettelijke verplichting is voor het uitvoeren en herhalen van de proef, maar dat er geen vaste frequentie wordt voorgeschreven. Volgens ARN zijn er geen signalen dat de huidige shredderproef niet meer representatief is. Beleid bij ARN is om bij signalen van partners uit de recyclingketen die wijzen op significant veranderde hoeveelheden (meer of minder) van materialen (kwantitatieve wijziging) of significant andere materialen (kwalitatieve wijziging), een nieuwe shredderproef uit te voeren. Deze signalen zijn de afgelopen jaren niet ontvangen. Daarbij geeft ARN aan dat een shredderproef duur is en veel werk kost. ARN heeft geen beleid of procedures uitgeschreven onder welke criteria en/of frequentie een nieuwe shredderproef moet plaatsvinden.

Het niet opnieuw doen van shredderproeven is merkwaardig te noemen omdat de hoeveelheid plastic in de samenstelling van nieuwe personenwagens aanzienlijk is toegenomen van 14% tot 18% gemiddeld<sup>2</sup>. Ook is het niet ondenkbaar dat de werkwijze en output bij de shredderbedrijven in 10 jaar is veranderd. Het gebruik van de resultaten van een shredderproef van 10 jaar geleden om aan de hand daarvan de huidige recyclingresultaten te berekenen, leidt tot twijfels over de uitkomst van gepresenteerde recyclingresultaten. ARN geeft zelf aan dat veranderingen in de samenstelling van nieuwe voertuigen, zoals de toepassing van meer- of andere plastics, gemiddeld pas na 20 jaar terug te zien zijn, omdat de gemiddelde leeftijd van een autowrak 20 jaar is. De shredderproef is echter gebaseerd op een verdeling van oude en nieuwe voertuigen, waaruit een verandering in samenstelling juist inzichtelijk wordt.

ARN heeft de ILT bij de start van deze controle laten weten in 2025 een nieuwe shredderproef te laten uitvoeren.

Naast het uitvoeren van een nieuwe shredderproef, zou het opstellen van een monitoringsprotocol raadzaam zijn. Op die manier kan de actualiteit en representativiteit van de shredderproef gewaarborgd worden.

---

<sup>2</sup> Pagina 10 EU Commission staff working document impact assesment report, SDW (2023) 256 final part 1/4.

### 6.4.3 Shredderbedrijven in het buitenland

Bij ARN is 1 erkend shredderbedrijf in Duitsland aangesloten en daarnaast 5 erkende shredderbedrijven in België. In 2023 gingen 18.132 wrakken naar België en 5.734 wrakken naar Duitsland. Als er Nederlandse wrakken van niet-ARN-erkende autodemontagebedrijven naar andere landen gaan (anders dan de 6 shredderbedrijven in België en Duitsland), is dat buiten ARN om. ARN heeft geen direct zicht op deze wrakken.

ARN neemt recyclingcijfers vanuit België over van de rapportages van Febelauto. De opgave van Febelauto betreft de totale recyclingpercentages van de gehele massabalans van het shredderbedrijf. Dit omvat zowel autowrakken als welvaartschroot. In België is de recycling niet gebaseerd op een shredderproef, maar een wagenpark-steekproef waaruit bepaald is hoeveel van welke materialen er in een gemiddeld wagenpark zit.

Jaarlijks wordt van het Duitse shredderbedrijf een losse verwerkingsverklaring ontvangen. Het Duitse shredderbedrijf stuurt op verzoek van ARN ook een Bregau Zeit-certificaat mee. Bregau Zeit is een onafhankelijk adviesbureau dat controleert en monitort of de gerapporteerde aantallen en recyclingpercentages correct zijn.

Het gerealiseerde recyclingpercentage is afhankelijk van de classificatie door het bevoegde gezag in de lidstaat. Classificaties kunnen per lidstaat verschillen waardoor de recyclingrealisaties per lidstaat niet vergelijkbaar zijn. ARN noemt het voorbeeld dat de plasticfractie uit ASR in Duitsland als reductiemiddel in een hoogovenproces toegepast wordt. Deze toepassing wordt in Duitsland en in België geclassificeerd als materiaalrecycling. Nederland hanteert de classificatie 'overige nuttige toepassing'. Voor de Nederlandse berekening wordt dus 'overige nuttige toepassing' aangehouden terwijl voor de verwerking in Duitsland en België een positievere verwerking namelijk 'materiaalrecycling' wordt aangehouden.

ARN monitort ook internationale schrootprijzen en er wordt maandelijks een rapport opgemaakt voor exportcijfers (gedemonteerde autowrakken die zijn afgevoerd naar erkende buitenlandse shredderbedrijven). Als de export stijgt, wordt dit met de Nederlandse shredderbedrijven besproken. ARN heeft afgesproken met de shredderbedrijven dat zij hun best moeten doen om minimaal 80% van de wrakken in Nederland te laten verwerken. Hierdoor wordt ook een ondergrens gelegd in de aanvoer van ASR-fractie naar de PST-installatie in Tiel.

## 6.5 Post Shredder Technologie installatie

ARN-erkende shredderbedrijven voeren op basis van het aantal aangenomen autowrakken het autoshredderresidu (ASR) af naar de PST-installatie van HKS in Tiel. ARN heeft een contract met de PST Tiel. ARN betaalt een bedrag aan vaste kosten dat jaarlijks geïndexeerd wordt op basis van de contractueel overeengekomen indexatie. Daarnaast betaalt ARN variabele kosten welke berekend worden op basis van tonnage ASR (Tarief EF p/ton + variabele productiekosten p/ton +/- gatefee p/ton). Dit zijn kosten voor het draaien van de installatie en kosten voor verwerking van de fracties. In 2023 bedroeg de bijdrage 1/3<sup>de</sup> van de totale jaarlijkse omzet van ARN. Elke maand is ARN in gesprek met PST Tiel over de gerealiseerde recyclingprestatie en de kosten voor de verwerking van de fracties op basis van een formele en door beide partijen goedgekeurde maandrapportage.

De PST Tiel verwerkt alleen ASR van Nederlandse ARN-erkende shredderbedrijven. Er wordt geen ASR vanuit het buitenland geaccepteerd, ook niet als dit van Nederlandse auto's afkomstig is. Het maken van onderscheid tussen ASR afkomstig van buitenlandse en Nederlandse wrakken zou te gecompliceerd zijn. Ook zou dit een aanzuigende werking hebben.

ARN-erkende Nederlandse shredderbedrijven kunnen hun ASR tegen een vast tarief in Tiel aanleveren. Dit tarief ligt lager dan het bedrag dat betaald moet worden voor verbranding of stort.

### 6.5.1 Representativiteit shredderproef PST

In aanvulling op de shredderproeven uitgevoerd in 2014, 2015 en 2016 bij de shredderbedrijven, is er voor het shredderresidu vastgesteld wat de samenstelling en verdeling van de uitgaande stromen van de PST zijn.

Bij de PST-installatie wordt ASR verwerkt, dat voornamelijk uit niet-metalen bestaat. Niet-metalen zijn doorgaans brandbaar en kunnen daardoor voor energierecuperatie gebruikt worden. Daarom zijn bij de outputstromen van de PST-installatie de grootste verschuivingen in classificatie tussen

materiaalhergebruik en energierugwinning mogelijk. Jaarlijks worden de verschuivingen tussen de output van de PST tijdens de shredderproef gecorrigeerd met de resultaten van het jaar waarover gerapporteerd wordt. Er worden ook andere stromen verwerkt in de PST, zoals residuen van wit- en bruingoed, dus de cijfers zijn niet enkel representatief voor de afzet van autowrakken.

De hoeveelheden ASR worden maandelijks gerapporteerd aan ARN. Hieruit kan ARN afleiden of er kwantitatieve wijzigingen hebben plaatsgevonden. De binnenkomende ASR worden door HKS Tiel (PST) bij inname visueel gecontroleerd op samenstelling. Wanneer de samenstelling kwalitatief zodanig zou veranderen dat uit de residuen in de PST-fabriek geen hoogwaardige outputstromen kunnen worden geproduceerd, dan verneemt ARN dit direct van de PST-fabriek door hogere afzetkosten. Een teveel aan shredderafval zou direct leiden tot hogere kosten voor de shredderbedrijven.

Tijdens de rondgang van de ILT in Tiel bleek dat een aantal modules van de PST-installatie veranderd zijn sinds 2015 (module oranje uitgebreid, rode module toegevoegd voor koperrijke stromen). HKS gaf aan dat er de afgelopen jaren enkele scheidingsapparaten zijn toegevoegd en verwijderd uit de PST-installatie, echter de eindstromen zijn hetzelfde gebleven. Ook wordt een nieuwe, in eerste aanleg nog kleine, lijn geopend waar ASR op wordt verwerkt. Het is aannemelijk dat bij de nieuwe shredderproef de nieuwe lijn wordt meegenomen in de analyse.

### **6.5.2 Verwerkingsverklaringen autoshredderresidu**

In 2023 is 43,6% van al het inkomende ASR gerecycled en 54,6% is verwerkt in een cementoven, hoogoven of AVI. Daarnaast is 1,8% door derden gestort.

Een tweetal fracties van de PST (Rest Airknife en Plastic <1,1) wordt bewerkt door derden. Hier blijft een fractie over die niet hergebruikt kan worden omdat dit technisch niet mogelijk is of er is geen afzet voor deze materialen.

HKS Tiel vraagt verwerkingsverklaringen op bij de eindverwerkers van de door haar gescheiden afvalstromen. Deze worden gedeeld met ARN die deze gebruikt om de recyclingpercentage te berekenen.

ARN voert steekproefsgewijs controles uit op de onderbouwing van de recyclingverklaringen. Hierbij worden weegbonnen en begeleidingsbrieven op locatie van HKS Tiel naar haar afnemers gecontroleerd. De controles vinden niet met een vaste frequentie plaats. Afgelopen jaar zijn geen audits uitgevoerd door een externe partij bij de verwerkers van de ASR-fracties.

Zoals ook al is opgemerkt bij de verwerkingsverklaringen van de afvalstromen (hoofdstuk 6.3.1): voor de uiteindelijke bestemming van de in Tiel gescheiden ASR-stromen zouden de verwerkingsverklaringen en de intensieve contacten met HKS Tiel aangevuld kunnen worden met onafhankelijk onderzoek om vast te stellen dat de door de verwerkers genoemde recyclingpercentages daadwerkelijk worden gehaald. Dit zou de betrouwbaarheid van de gerapporteerde cijfers verhogen.

## **6.6 Behalen wettelijke norm**

Artikel 9 van het Besluit beheer autowrakken verplicht de producent en importeur dat tot ten minste 95 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of nuttig wordt toegepast, en ten minste 85 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of wordt gerecycled. ARN heeft als producentenorganisatie de recyclingverplichting van alle producenten overgenomen. In deze paragraaf wordt de methodiek voor het berekenen van de recyclingpercentage en het behalen van de norm besproken.

### **6.6.1. Methodiek berekening recyclingpercentage**

De methodiek die ARN gebruikt voor de berekening van het hergebruikpercentage is gebaseerd op de in Europees verband vastgestelde methode voor de rapportage door lidstaten (Commission Decision 2005/293/EG).

Het gewichtspercentage product- en materiaalhergebruik wordt berekend volgens de volgende formule:

$$\text{Percentage product – en materiaalhergebruik} = \frac{A + B1 + B2 + F1}{W} * 100$$

Het percentage wordt berekend door het totaal aan gerecycled en hergebruikt materiaal te delen door het product (W) van alle bij shredders aangeleverde autowrakken en het gemiddelde gewicht van een autowrak. Dit gemiddelde gewicht van een autowrak wordt jaarlijks bepaald op basis van alle ORAD-meldingen van de RDW in het betrokken jaar.

De variabelen die de hoeveelheid product- en materiaalhergebruik bepalen zijn:

A: Hoeveelheid producthergebruik van autowrakken bij demontage. Het gaat hier om de producten (onderdelen) uit de afgemelde auto die direct als product worden hergebruikt. Zie paragraaf 6.2.3. voor de berekening hiervan.

B: Hoeveelheid recycling ARN-materialen van autowrakken bij demontage. Dit zijn de conform het Activiteitenbesluit verplicht te demonteren materialen (zoals afgewerkte olie, koelvloeistof) die uit de auto verwijderd worden en via ARN worden afgegeven voordat het wrak doorgaat naar een shredderbedrijf.

B2: Hoeveelheid gerecycled door Nederlandse shredderbedrijven. Dit is de hoeveelheid materiaal die gerecycled wordt bij de Nederlandse ARN-erkende shredders. Deze hoeveelheid is door ARN bepaald door middel van een shredderproef.

F1: Hoeveelheid gerecycled door buitenlandse shredderbedrijven. Dit is de hoeveelheid materiaal die daadwerkelijk is gerecycled door buitenlandse shredderbedrijven. Hier wordt dus niet gewerkt met de resultaten van de shredderproef maar gaat het om de gerealiseerde recyclingcijfers zoals die door de bevoegde buitenlandse autoriteiten gerapporteerd worden.

### **6.6.2. Recyclingpercentage 2023**

Met een gerapporteerd materiaalhergebruik en recycling van 88,1% (over 2023) en een totaal van 98,7% voor hergebruik of nuttige toepassing worden de wettelijke normen van 85% en 95% gehaald. In 2023 wordt 10,5% toegekend aan energierugwinning en er wordt 1,3% gestort.

Uit de analyse blijkt dat ARN het recyclingpercentage berekent over het aantal wrakken waar een vergoeding voor is betaald. Er is een verschil tussen het aantal wrakken met een vergoeding en die daadwerkelijk door een shredder verwerkt zijn. Autowrakken kunnen tot maximaal 3 jaar opgeslagen staan bij een tussenhandelaar. Een verklaring hiervoor is dat autowrakken worden opgeslagen in verband met lage metaalprices om ze pas later af te voeren naar shredderbedrijven als de metaalprices zijn gestegen. Omdat de berekening en de norm zijn gebaseerd op percentages heeft dit geen invloed op de uitkomsten.

De gerapporteerde cijfers gaan enkel over autowrakken die verlopen via het ARN-systeem. De wettelijke norm die gehaald moet worden voor recycling geldt echter voor alle auto's die in Nederland worden afgedankt. Artikel 9 stelt dat ten minste 95 gewichtsprocent van de autowrakken die onder de verantwoordelijkheid van producenten en importeurs (in dit geval de ARN) aan een ander ter beschikking wordt gesteld (oftewel op de markt brengen of verkopen) moet worden voorbereid voor hergebruik of nuttig worden toegepast. De 95% is dus gebaseerd op alle autowrakken in Nederland en ARN heeft via de AVV de verantwoordelijkheid om deze wettelijke norm te halen over alle autowrakken in Nederland.

Van de auto's die in 2023 zijn afgemeld wordt 83,7% via ARN verwerkt. De resterende 16,3% wordt gedemonteerd bij niet-ARN-aangesloten autodemontagebedrijven. Over de verwerking van auto's die door niet bij de ARN aangesloten autodemontagebedrijven worden afgemeld, bestaat onduidelijkheid. Zo is niet duidelijk wat er met de afvalstromen gebeurt die bij de niet-ARN-demontagebedrijven worden verwijderd. Wat betreft het wrak: omdat alle shredderbedrijven in Nederland aan ARN verbonden zijn, volgen de niet-ARN-wrakken in beginsel dezelfde route als de wrakken afkomstig van ARN-demontagebedrijven. De ASR-stromen daarvan gaan ook naar de PST Tiel zodat de niet metaalstromen op een zelfde wijze worden verwerkt.

Daarbij past de kanttekening dat onbekend is welk deel van de afgedankte auto's van niet-ARN-demontagebedrijven in het buitenland wordt geshredderd. Bij afwezigheid van een PST fabriek worden daar zeer waarschijnlijk lagere recyclingpercentages behaald.

De betrouwbaarheid van de door ARN gepresenteerde cijfers over de verwerking van het totale Nederlandse afgedankte personenwagenpark hangt dan ook samen met het aandeel ORAD-meldingen dat afkomstig is van ARN-demontagebedrijven. De betrouwbaarheid van de gepresenteerde recyclingresultaten neemt af naarmate het aandeel auto's dat buiten ARN wordt gedemonteerd stijgt.



## 6.7 Conclusie

Dankzij de nauwe samenwerking met de meeste autodemontagebedrijven en de eisen die ARN stelt is er voor het leeuwendeel van de Nederlandse autowrakken sprake van een hoog niveau van autodemontage met een zorgvuldige afvoer van de vrijkomende afvalstoffen.

ARN lijkt te voldoen aan de normstelling van het Besluit beheer autowrakken dat ten minste 95 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of nuttig wordt toegepast, en ten minste 85 gewichtsprocent voorbereid wordt voor hergebruik of wordt gerecycled. Over 2023 is 88,1% materiaalhergebruik en recycling gerapporteerd en een totaal van 98,7% voor hergebruik of nuttige toepassing. "Lijkt" omdat de ILT ziet dat de cijfers over de verwerking percentages zijn gebaseerd op een vaste systematiek met maar een aantal jaarlijks wijzigende variabelen en die variabelen in hoge mate afhankelijk zijn van de shredderproef. Deze shredderproef is inmiddels 10 jaar oud en niet meer representatief te noemen.

Daarnaast wordt in de berekening geen rekening gehouden met de verwerking van auto's buiten het ARN systeem om. ARN rapporteert namelijk over - en behaalt de wettelijke norm op basis van de auto's die ARN-aangesloten demontagebedrijven verwerken. Het aantal ingezamelde auto's ligt tussen de 80% en 85% van het totaal aantal auto's dat wordt afgedankt. Daarbij moet ook nog worden opgeteld het onbekend aantal auto's dat ten onrechte voor fake-export is aangemeld. Een significant deel van de afgedankte auto's blijft derhalve buiten beeld en een deel daarvan zal met minder hoge recyclingresultaten zijn verwerkt dan ARN-auto's. Dit doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van de door ARN gerapporteerde cijfers. Onbekend is echter hoe groot dit effect is.

ARN rapporteert correct het percentage hergebruik volgens de toegestane berekeningsmethodiek. Het daadwerkelijke hergebruikpercentage van ARN is echter onbekend. ARN is zich hier ook van bewust.

De recyclingverklaringen van de afvalverwerkers vormen een belangrijke input voor het uiteindelijke recyclingresultaat. Aan de betrouwbaarheid van deze verklaringen mogen dan ook hoge eisen worden gesteld, zeker als de recycling van autowrakken en het rapporteren daarover een van de bestaansredenen van ARN vormt. Hoewel de intensieve contacten tussen de afvalverwerkers en ARN zeker bijdragen aan die betrouwbaarheid, zou het periodiek uitvoeren van een audit door een onafhankelijke partij ertoe bijdragen dat er meer zekerheid wordt verschaft over het recyclingpercentage van de via ARN aangeleverde afvalstoffen.

## 7. Organisatie en borging werkprocessen

### 7.1 Inleiding

ARN stuurt jaarlijks een monitoringsverslag naar de minister van IenW met de behaalde resultaten. Om de betrouwbaarheid van deze gerapporteerde resultaten te verifiëren, is het belangrijk dat de processen die hieraan bijdragen transparant, vastgelegd en geborgd zijn. Daarom besteedt de ILT ook aandacht aan de wijze waarop hieraan invulling is gegeven door de uitvoerende organisatie. Er is gekeken naar de opbouw van de organisatie, naar de wijze waarop verantwoording wordt afgelegd, hoe gegevens worden vastgelegd en hoe de betrouwbaarheid van de gegevens wordt gewaarborgd. Hierbij heeft de ILT gebruik gemaakt van documentatie, interviews maar ook van eigen waarnemingen.

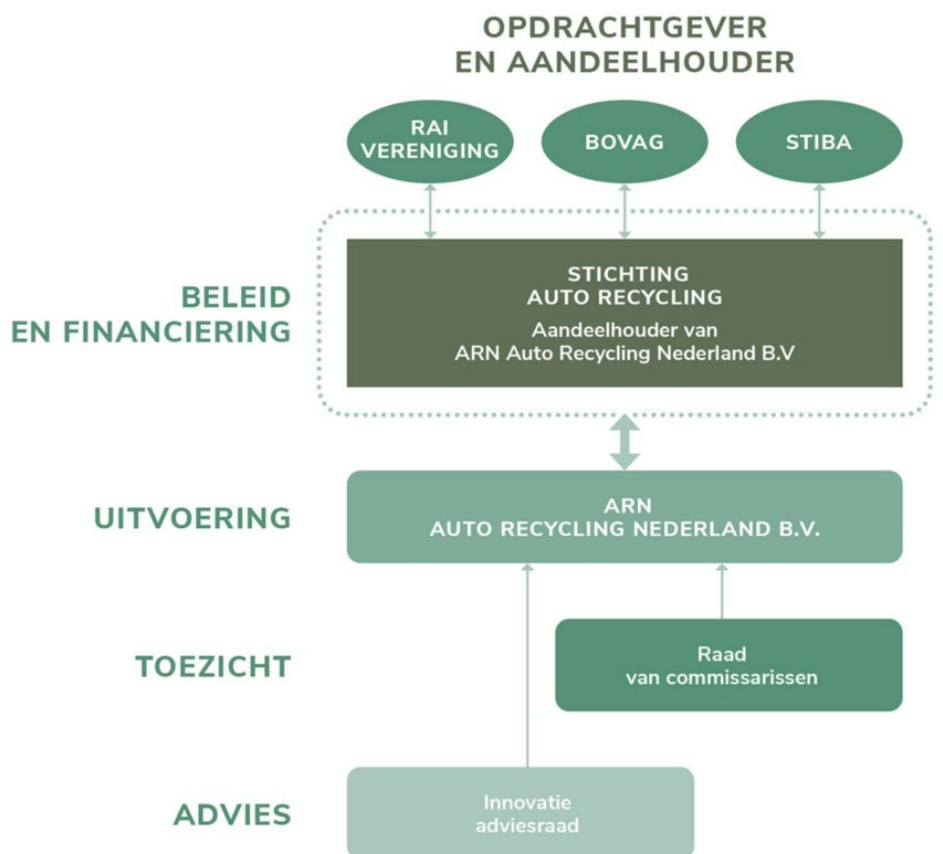
### 7.2 Organisatie ARN

ARN is in 1995 opgericht. In opdracht van de SAR geeft ARN uitvoering aan de producentenverantwoordelijkheid van autowrakken. ARN is een 100% dochter van deze stichting en draagt zorg voor alle aspecten van de dagelijkse uitvoering van het verzamelen en verwerken van autowrakken. ARN heeft een uitvoeringsovereenkomst met de SAR. Deze wordt gelijktijdig met de AVV opgesteld. De stichting int de afvalbeheerbijdrage en ARN maakt kosten voor de uitvoering. De RAI-Vereniging, BOVAG en Stiba benoemen elk een bestuurder voor de SAR. De opdrachtgevers voor de uitvoering van de UPV-verantwoordelijkheden van de producenten en importeurs zijn dus niet enkel de partijen die auto's op de Nederlandse markt zetten, maar ook de brancheorganisaties van bedrijven die zich onder meer richten op onderhoud, reparatie en demontage van auto's. ARN stelt dat haar slagkracht en deskundigheid groter is door deze brede vertegenwoordiging van de autobranche in het stichtingsbestuur.

Intern bestaat ARN uit de afdelingen: Communicatie, Innovatie en Operatie. Operatie houdt zich bezig met onder andere inzameling, financiën en alles tot aankomst van het wrak bij de shredder. Innovatie houdt zich bezig met recyclingtoepassingen en controle op de PST. Communicatie houdt zich bezig met de website en pers. In totaal werken er 20 mensen bij ARN. De verdeling in FTE is: Operatie 9 FTE, Innovatie 7 FTE, Communicatie 1 FT, Directie 2 FTE (inclusief management assistent). Er wordt een lichte groei van de organisatie verwacht door de werkzaamheden rondom de UPV Batterijen.

ARN heeft een Raad van Commissarissen bestaande uit 3 leden. De Raad komt ongeveer 8 maal per jaar samen.

De Innovatieadviesraad van ARN bestaat uit 6 leden. De innovatieadviesraad adviseert ARN over strategische vraagstukken en ontwikkelingen. De innovatieadviesraad is in 2021 in het leven geroepen toen de Europese Commissie begon aan de Batterijenverordening en de Verordening voor autowrakken. In figuur 4 is de organisatiestructuur van ARN weergegeven.



Figuur 2 Organisatiestructuur Stichting Auto Recycling, vanaf 2024.

### 7.3 Verantwoording en borging werkprocessen

ARN beschikt sinds 2022 over een ISO 9001 certificering. Werkprocessen zijn vastgelegd in een Kwaliteitsmanagementsysteem (KMS). Hier staan in het hoofdstuk Operationele services BBA ook de processen beschreven voor de rol van ARN in de recycling van Nederlandse autowrakken om te voldoen aan het Besluit beheer autowrakken en de rapportage van de recyclingprestatie aan het Ministerie van IenW. Vastgelegd is dat de accountmanager uitleg geeft aan de autodemontagebedrijven over de juiste wijze van demontage, de registratie van de afvoer van afvalstoffen en de controle door ARN van de binnengekomen facturen voor inzameling en verwerking. In principe jaarlijks, maar in de praktijk vaker, brengen medewerkers een controlebezoek aan de inzamelaar en verwerkers om na te gaan of wordt voldaan aan de kwaliteitseisen.

Naast het KMS is er een Business Control Framework opgesteld. Dat document (77 pagina's) bevat een overzicht van de processen en de daarbij behorende risicoanalyse en beheersmaatregelen die er voor moeten zorgen dat ARN haar doelstellingen behaalt. In hoofdstuk 4 'Operatie Besluit beheer autowrakken' worden beschreven de maatregelen rondom de aansluiting en beëindiging van de contacten met ketenpartners, de ORAD-meldingen de administratie-vergoeding en de inzameling en verwerking.

Daarnaast zijn documenten opgesteld voor het uitvoeren en bewaken van de bedrijfsprocessen en de strategie. Denk daarbij aan een intern jaarplan ARN versie 2023, een Strategie ARN 2023-2027 met de titel Ambities en beloften (waaronder een vision & strategy canvas), een overzicht van de innovatieprojecten bestemd voor de Innovatie adviesraad en de KPI's over 2023.

ARN beschikt over een accountantsverklaring en verslag over 2023. Volgens het rapport heeft ARN met het Duurzaamheidsverslag verantwoording afgelegd over onder andere het behaalde recyclingpercentage in de keten. Het recyclingpercentage bedraagt in 2023 98,7% en voldoet daarmee volgens de accountant aan de wettelijke eis. Naast een drietal andere onderwerpen heeft

het risico van het niet naleven van relevante wet- en regelgeving zoals het Besluit beheer autowrakken in de accountantscontrole meer aandacht gekregen.

Hoewel de wettelijke verplichting voor de accountantscontrole op de jaarrekening in 2024 voor organisaties met een omvang vergelijkbaar met die van ARN is komen te vervallen, heeft zij besloten een dergelijke accountantscontrole voort te zetten.

Door DNV wordt jaarlijks het ISO 9001 certificaat geaudit. Over de afgelopen jaren zijn geen non-conformities vastgesteld.

## **7.4 Controle en borging berekening recyclingpercentage**

ARN voert de berekening van het recyclingpercentage jaarlijks uit in een Excel met een vast format. Elk jaar worden enkel een aantal variabelen in de Excel aangepast, waaruit het uiteindelijke recyclingpercentage volgt. Variabelen die jaarlijks worden aangepast zijn:

- Totaal aantal ARN autowrakken
- Aantal autowrakken waarover een vergoeding is betaald (afgevoerd zijn naar een tussenhandelaar of shredder)
- ELV gewicht (gemiddelde van alle ORAD-meldingen)
- Gewicht body Shell (gemiddeld gewicht gewogen per shredderbedrijf)
- Totale hoeveelheid afgevoerde afvalstoffen per jaar
- Verwerkingsverklaringen van eindverwerkers afvalstromen
- Verwerkingsverklaringen van eindverwerkers voor de fracties uit Tiel
- Verwerkingsverklaringen Febelauto voor de Belgische shredderbedrijven
- Verwerkingsverklaring Bregau voor Duits shredderbedrijf Evert Heeren

ARN doet een interne controle om ervoor te zorgen dat de Excel voor recyclingpercentage berekening goed ingevuld wordt. Er is hiervoor een controledocument opgesteld met als uitgangspunt dat alle gegevens minimaal door 2 personen bekeken worden. Daarnaast is een stroomschema opgesteld voor het borgen van de recyclingpercentages. Dit document omschrijft de handelingen die moeten worden uitgevoerd voor de berekening.

Bij de inspectie door de ILT zijn een aantal verwerkingsverklaringen ingezien en gecontroleerd of deze juist zijn overgenomen in de Excel waarin de recyclingpercentage berekening wordt uitgevoerd. Bij de verwerkingsverklaring is er ook steekproefsgewijs gecontroleerd of de hoeveelheden in de afvalstromen overeenkomen. In het doorlopen van dit proces heeft de ILT geen onjuistheden aangetroffen.

## **7.5 Financiële situatie**

Via de opbrengsten van de recyclingbijdrage van zo'n 13 miljoen en vergelijkbare netto-omzet is in 2023 een bedrijfsresultaat gehaald van € 150.000 positief. Op basis van de financiële positie medio 2023, de begroting 2024 en de lopende overeenkomst met de SAR, is er volgens de externe accountant geen ernstige onzekerheid omtrent de continuïteitveronderstellingen. Het eigen vermogen in 2023 bedraagt 3,3 miljoen euro.

Dat de afvalbeheerbijdrage in enkele stappen is verlaagd naar € 20 in 2024 heeft niet geleid tot financiële problemen. Dat komt onder meer doordat het aantal auto's waarvoor een afvalbeheerbijdrage wordt betaald fors is gestegen. Van 634.000 auto's in 2022 naar 715.000 auto's in 2023. ARN verwacht dat dit aantal de komende jaren verder zal stijgen. Mocht ARN onverwacht toch in financieel zwaar weer terechtkomen, dan heeft de SAR een forse reserve achter de hand. De omvang van het Fonds Recyclingbijdrage bedroeg in 2023 € 65 miljoen. Een bedrag waarmee het wegvallen van de afvalbeheerbijdrage gedurende 4 jaar kan worden opgevangen.

De stichting heeft tot doel het (doen) bevorderen dan wel streven naar een zo verantwoord en hoogwaardig mogelijke wijze van recyclen van gekentekende, toegelaten wegvoertuigen en -het namens verschillende producenten invulling geven aan- de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De gelden in het fonds van de stichting worden op dit moment belegd, waarbij gestreefd wordt naar het compenseren van de inflatie.

De omvang van het fonds lijkt groter dan noodzakelijk is voor het opvangen van calamiteiten rondom de uitvoering van de UPV. Doordat het geld is verkregen door activiteiten en inkomsten

voortvloeiende uit haar wettelijke producentenverantwoordelijkheid, past het de SAR aan te geven hoe en op welke termijn zij de € 65 miljoen denkt te gaan inzetten, passend binnen haar doelstellingen en rekening houdend met de noodzakelijke reserve ingeval van calamiteiten.

## **7.6 Conclusie**

ARN heeft haar organisatie zodanig ingericht dat de processen om te komen tot een betrouwbare rapportage aan de minister uitvoerig vastgelegd en geborgd. Ook aan de kant van de financiën heeft ARN voldoende waarborgen ingebouwd om uitvoering te blijven geven aan haar taken. Het bedrag van € 65 miljoen dat het Fonds Recyclingbijdrage van de SAR krijgt lijkt groter dan noodzakelijk ingeval van calamiteiten.

## 8. Vooruit kijken

### 8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ambities van ARN wat betreft de versterking van de circulaire economie en de knelpunten die daarbij kunnen worden ervaren. Omdat dit rapport zich beperkt tot autowrakken wordt daarbij voorbij gegaan aan de inspanningen die ARN de laatste jaren heeft verricht voor de inzameling en recycling van autobatterijen.

De Europese Verordening Circulaire Voertuigen brengt ook voor ARN veel veranderingen en uitdagingen met zich mee. De discussies op Europees niveau zijn echter nog niet afgerond en de datum van inwerkingtreding ligt echter nog enkele jaren voor ons. Dat brengt op sommige aspecten onzekerheid met zich mee. Dit neemt niet weg dat ook nu al stappen gezet kunnen worden om circulariteit van de sector te verbeteren.

### 8.2 Ambities ARN

ARN heeft in eind 2023 haar strategie voor de jaren 2023-2027 vastgelegd in het document 'Ambities en beloften'. Daarin wordt gesproken over ontwikkelingen vanuit de regelgeving, schaalvergroting in de keten, toenemende vraag naar hergebruik van grondstoffen vanuit de producenten en de toekomst van het contract met de PST fabriek in Tiel. Het bevat een overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen bij de verschillende onderdelen in de keten zoals fabrikanten, importeurs, consumenten, autobedrijven, demontagebedrijven en shredders.

Vervolgens worden 2 missies geformuleerd:

- Zorgen dat zowel nu als op lange termijn minimaal de wettelijke doelstellingen voor voertuig- en batterijenrecycling op verantwoorde wijze en tegen aanvaardbare kosten worden behaald.
- Op lange termijn dat de keten richting 2050 het hergebruik en de recycling van gemotoriseerde voertuigen zelf geheel verzorgt, de kennis daarover deelt en daarover rapporteert.

Deze missie wordt vertaald naar een aantal concrete doelstellingen waarvan 3 direct betrekking hebben op de circulariteitsgedachte.

In de doelstelling 'Hogere circulariteit tegen aanvaardbare kosten' wordt uitgesproken te streven naar 96% hoogwaardige circulariteit tegen aanvaardbare kosten. Hiervoor wordt kennis opgedaan en gewerkt richting een open source kennisstructuur. In de doelstelling 'Optimaal draagvlak voor onze taak en rol' wordt een ORAD-marktaandeel van minimaal 82% als ambitie genoemd. Tenslotte wordt gestreefd naar 20% meer hergebruik van onderdelen en afvalstoffen dan in 2023.

Tegelijkertijd is in de afgelopen jaren de doelstelling gerealiseerd om de afvalbeheerbijdrage te verlagen van € 30 in 2021 naar € 20 in 2024.

De ambities in het kader van de circulariteit worden door de ILT als volgt beoordeeld.

#### 8.2.1 Hoogwaardige circulariteit

Het streven naar minimaal 96% hoogwaardige circulariteit is een vage doelstelling. Zolang onduidelijk is wat onder 'hoogwaardige circulariteit' wordt verstaan, kan worden beweerd dat het percentage van 96% hoogwaardige circulariteit nu al is gehaald. ARN geeft aan dat zij bij de invulling afhankelijk is van wat de overheid in dit opzicht onder hoogwaardige circulariteit verstaat. ARN geeft aan te willen voldoen aan de wettelijke voorschriften en haar ambitie zit op het vlak van het eerder realiseren van die wettelijke voorschriften dan strikt genomen noodzakelijk is. Er is onvoldoende draagvlak om als ARN voor de troepen uit te lopen en meer te doen dan de wetgeving voorschrijft. Het door middel van financiële incentives bepaalde marktbevegingen in gang zetten, is niet aan de orde. De inzet van ARN ligt op het bij elkaar brengen en enthousiasmeren van partijen, onderzoek financieren en het meer op de agenda krijgen van circulariteit binnen de autobranche.

De voornemens om de resultaten van de afvalstoffeninzamelaars te benchmarken op basis van onderzoek door FFACT en daardoor de recyclingpercentage en circulariteit te vergroten, moeten nog worden uitgewerkt en blijven vooralsnog vaag.

### **8.2.2 Percentage ingezamelde auto's**

Het Besluit beheer autowrakken bevat geen norm wat betreft het aantal in te zamelen en te recyclen auto's. Veel gebruikte auto's worden immers geëxporteerd en dat maakt het lastig om een inzamelpercentage vast te leggen. De recyclingverplichting in het besluit heeft echter betrekking op alle autowrakken die in Nederland vrijkomen. Wanneer het percentage Nederlandse autowrakken dat onder verantwoordelijkheid van ARN wordt gedemonteerd en geshredderd, onder een bepaald niveau zakt kan met de resterende 'ARN auto's' het voorgeschreven recyclingpercentage niet worden gehaald. Zie ook hoofdstuk 6.6.2.

Een substantiële verhoging van het aantal ORAD-meldingen door ARN-aangesloten demontagebedrijven draagt waarschijnlijk meer bij aan de circulariteit dan een enkel percentage verbetering in het recyclingproces. Het zou dan ook de ambitie van ARN en als opdrachtgever de SAR kunnen zijn om alle in Nederland vrijkomende autowrakken te demonteren waarvoor een afvalbeheerbijdrage wordt betaald.

In 2023 zijn 26.038 auto's, 16,3% van het totaal aantal gedemonteerde auto's, niet bij ARN-aangesloten bedrijven gedemonteerd en verwerkt. Aan dit aantal kunnen ook de zogenaamde fake-export auto's worden toegevoegd. De afvalstromen van de 'niet-ARN-gedemonteerde auto's' worden door de afvalbedrijven niet gratis ingenomen en onduidelijk is wat er met het schroot en het post-shredderafval gebeurt. Waarschijnlijk wordt een deel van deze niet-ARN-gedemonteerde auto's na demontage bij HKS geshredderd waarna het post-shredderafval ook naar de PST installatie in Tiel gaat, maar dat is allerminst zeker.

ARN geeft aan dat zij actief is met vergroten van het aantal aangesloten autodemontagebedrijven maar tot substantiële verhoging van het ARN-ORAD-marktaandeel heeft dat niet geleid. De perverse prikkel dat hoe minder auto's via het ARN circuit worden gerecycled, hoe lager de kosten voor de autoproducenten zijn, werkt daar niet aan mee.

Een deel van de autodemontagebedrijven onttrekt zich liever aan de administratieve en kwalitatieve verplichtingen die de aansluiting bij ARN met zich meebrengt. Deels zullen dit de bedrijven zijn die zich zo veel mogelijk aan het toezicht van de overheid onttrekken. Ook naleving van de milieuvoorschriften zal bij deze categorie bedrijven doorgaans niet de eerste zorg zijn. Niettemin zou ARN moeten zoeken naar de mogelijkheden en noodzakelijke incentives om deze bedrijven wel te laten aansluiten. Een andere optie is het voor particulieren die zich van een auto ontdoen aantrekkelijker maken de auto af te geven aan een ARN-demontagebedrijf. Onderzoek naar manieren om het percentage ARN-ORAD-meldingen te vergroten heeft niet plaatsgevonden.

Een wens van ARN om in de wetgeving vast te leggen dat uitsluitend KZD-gecertificeerde autodemontagebedrijven auto's mogen demonteren, is vooralsnog niet gerealiseerd. Onduidelijk is wat de Europese Verordening in dat opzicht gaat brengen.

### **8.2.3 Onderdelen hergebruik**

ARN zegt te streven naar een hergebruikspercentage voor onderdelen van 20%. Hergebruik is een van de meest zinvolle stappen die gezet kan worden om tot meer circulariteit te komen, aangezien hergebruik hoger op de R-ladder staat dan recycling. ARN draagt als spin in het web/kennismakelaar bij aan meerdere projecten binnen de automobielsector om het hergebruik te vergroten. Door gesprekken met onder meer verzekeraars en het stroomlijnen van het bestel- en bezorgproces van gebruikte onderdelen voor herstelbedrijven probeert ARN stappen te zetten om de afzet van gebruikte onderdelen te vergroten. Dat ARN een concrete doelstelling noemt voor hergebruik is positief.

Lastig hierbij is dat niet duidelijk is wat het aandeel hergebruik op dit moment is. De wijze waarop dit momenteel wordt gemeten volgt immers de EU definitie: het verschil tussen aan de ene kant het gewicht van de auto zoals deze ooit op de markt is gebracht minus de ingenomen afvalstoffen en aan de andere kant het gewicht zoals dat wordt gemeten bij de shredder. Het verschil wordt gezien als hergebruik. Het aldus berekende getal voor hergebruik houdt echter geen rekening met onderdelen die demontagebedrijven verwijderen én inzetten voor hergebruik. Met name volledig metalen onderdelen (motor, versnellingsbak) worden uit het wrak verwijderd om vervolgens door het demontagebedrijf bij een oud ijzerbedrijf te worden afgeleverd die er een hogere prijs per kilo voor betaalt dan het shredderbedrijf. Deze kilo's worden binnen de EU-rapportage systematiek ARN

gezien als hergebruik. Zoals eerder aangegeven geeft ARN aan dat het gerapporteerde onderdeelhergebruik volgens haar eigen definitie naar schatting geen 22,8% maar 17,2 % zou zijn.

De systematiek die ARN hanteert is op grond van EU-regelgeving toegestaan maar levert dus feitelijk onjuiste cijfers op. ARN geeft dat zelf ook aan. Bij een voornemen om tot 20% hergebruik te komen, passen ook stappen om te komen tot een methodiek die het hergebruik daadwerkelijk meet. Die zijn vooralsnog niet gezet.

Zolang de hoeveelheid verkochte gebruikte onderdelen niet wordt gemeten, blijft een doelstelling als het verhogen van het hergebruikpercentage evenmin te kwantificeren.

### **8.2.3 Innovatie**

In het brede scala van partijen die zowel privaat als publiek betrokken zijn bij de automobielsector neemt ARN een centrale positie in. Met al haar kennis en verzamelde data als het gaat om de inzameling, demontage, hergebruik en verwerking van auto-onderdelen is zij een gewilde partner om mee te denken over innovaties in de automobielsector.

In een overzicht uit maart 2024 worden, los van batterijen, 11 projecten genoemd waar ARN bij betrokken is. Omdat de financiering van dergelijke projecten meestal van elders komt, levert ARN input via participatie van haar medewerkers. De inzet daarvan wordt vaak vergoed vanuit het projectbudget. Op het aanwezige innovatiebudget wordt dan ook in beperkte mate een beroep gedaan. Naar aanleiding daarvan kan de vraag worden gesteld of deze gelden niet kunnen worden aangewend om projecten of onderzoeken te financieren waarvoor geen of ontoereikende externe budgetten beschikbaar zijn.

## **8.3 Voorkomen van fake-export**

De RDW beschikt over een goed werkend en sluitend registratiesysteem van op de weg toegelaten auto's. Door de gegevensuitwisseling tussen de RDW en ARN is de betrouwbaarheid van de cijfers over het aantal wagens waarvoor de producenten een afvalbeheerbijdrage moeten betalen hoog. Over het aantal auto's dat vanwege demontage van de weg wordt gehaald krijgt ARN ook cijfers van de RDW. Zoals ARN ook zelf aangeeft is er echter nog een gat als het gaat om de wagens die bij de RDW ten onrechte worden aangemeld voor export. In dat geval meldt de eigenaar van de auto een wagen aan bij de RDW voor export, maar de wagen blijft in Nederland om daar te worden gedemonteerd, al dan niet in afwachting van de ontwikkeling van de schrootprijzen.

In een onderzoek uit 2023 schat ARN het aantal voertuigen dat door hun eigenaren voor export wordt afgemeld bij de RDW maar niet wordt geëxporteerd op meer dan 20.000 per jaar. Nu particulieren sinds 2024 geen wagens meer kunnen afmelden voor demontage, is het ook voor hen aantrekkelijk geworden wagens voor export af te melden en via gebruikmaking van deze weg auto's te demonteren. Deze niet geëxporteerde auto's verdwijnen van de radar, buiten bereik van ARN-demontagebedrijven. Onduidelijk is hoe lang deze wagens al dan niet illegaal worden opgeslagen en gedemonteerd. De kwaliteit van de demontage van deze auto's is daardoor onbekend en ook ontbreken cijfers over de recycling van het schroot en andere vrijkomende afvalstoffen.

Bij een streven naar een zo hoog mogelijke circulariteit, past ook het streven zoveel mogelijk auto's binnen het systeem te brengen dat daarvoor in het leven is geroepen en waarvoor ter financiering afvalbeheerbijdragen worden betaald. Door het ontbreken van een controle op een afmelding wagens export wordt ruimte geboden voor het ontstaan van een illegaal circuit in autowrakken.

De RDW voert samen met ketenpartners als Omgevingsdiensten, douane en de ILT controles uit op illegale export van wrakken. Er vinden echter geen controles plaats op de daadwerkelijke export van auto's die zijn afgemeld voor export. Het ontbreken van iedere controle na een afmelding wagens export maakt het wel erg eenvoudig om auto's aan het toezicht en de legale demontage, al dan niet door ARN-bedrijven, te onttrekken. Dit zou minder gemakkelijk gemaakt moeten worden. RDW en IenW als opdrachtgever zouden hiervoor naar oplossingen kunnen zoeken.

Denk daarbij aan het verstrekken van informatie over de daadwerkelijke exportbestemming, al dan niet met documenten daarbij, of de verplichting voor de exporteur binnen een bepaalde termijn informatie te verschaffen over de inschrijving van de auto in het land van export. Dit zonder voor de goed aangeschreven bedrijven te verplichten een hele papierwinkel op te tuigen. Om te beginnen zouden de bij de handhaving op auto-demontage en export van auto's betrokken partijen

als Omgevingsdiensten, de ILT, douane, RDW en ARN een gezamenlijke verkenning kunnen uitvoeren naar mogelijkheden om fake-export moeilijker te maken.

Overigens voorziet de aanstaande ELV-verordening in een betere registratie van autowrakken door het gebruik van het VIN voor te schrijven, bij vernietiging van een autowrak maar ook bij de export. Dit gaat echter nog wel enkele jaren duren. Door in de bestaande samenwerking tussen diverse toezichthouders ook dit fenomeen mee te nemen, zijn waarschijnlijk ook nu al stappen te maken.

## **8.4 Conclusie**

ARN heeft een aantal ambities geformuleerd als het gaat om de bevordering van de circulariteit.

Het streven naar 96% hoogwaardige circulariteit is rijkelijk vaag indien niet wordt aangegeven wat onder 'hoogwaardig' wordt verstaan. Hetzelfde geldt voor de ambitie om het hergebruik van auto-onderdelen te verhogen naar 20%. Er is nog geen systeem om het daadwerkelijke hergebruik te meten waardoor dit percentage weinig zegt. Voor beide ambities geldt: het klinkt goed maar het ontbreekt aan concreetheid en wat betreft het hergebruikpercentage komt daarbij dat het startpunt onbekend is.

Goed meetbaar en concreet is wel de ambitie om tenminste 82% van de voor demontage aangeboden auto's binnen het ARN systeem te laten verwerken. De hierbij opgelegde lat ligt echter wel erg laag. In 2016 en 2017 lag dit percentage reeds rondom de 86%. Indien een aanzienlijk aantal auto's buiten het ARN systeem om gedemonteerd wordt, leidt dat tot een suboptimale verwerking van deze auto's. En dat drukt het daadwerkelijke recyclingpercentage dat immers gemeten wordt over alle in Nederland afgedankte auto's. Daar komen de zogenaamde fake-export auto's nog bij.

Zowel ten behoeve van een hogere circulariteit als de betrouwbaarheid van de gerapporteerde recyclingcijfers is het noodzakelijk een veel hoger percentage wrakken binnen het ARN-systeem te brengen.

Fake-export draagt er toe bij dat auto's buiten de legale weg om worden gedemonteerd. Afmelding voor export is erg eenvoudig en het ontbreekt aan toezicht of deze auto's daadwerkelijk worden geëxporteerd. Gestart zou kunnen worden met een gezamenlijk onderzoek door betrokken partijen om te kijken met welke maatregelen en acties dit fenomeen kan worden aangepakt.

## 9. Conclusie

ARN voldoet, met uitzondering van de voorgeschreven publicatie van deelnemers, aan haar verplichtingen rondom de UPV autowrakken. De gegevensuitwisseling en samenwerking met de RDW maakt dat zij een prima zicht heeft op het aantal auto's dat op de markt komt. De afvalbeheerbijdrage kan relatief eenvoudig worden geïnd. De RDW informatie zorgt er ook voor dat de hoeveelheid te verwerken autowrakken inzichtelijk is. Er is een strak georganiseerde samenwerking met de aangesloten demontagebedrijven. De demontage en afvoer van afvalstoffen is hierdoor voor het overgrote deel van de Nederlandse autowrakken goed geregeld. De auto's die binnen het ARN systeem worden verwerkt, worden tot net boven het wettelijk voorgeschreven percentage gerecycled. De recyclingresultaten worden via een door de EU voorgeschreven methodiek aangeleverd. Ook vervult ARN een centrale rol bij studies en initiatieven rondom duurzaamheid in de automobielsector.

De ILT is kritisch op het 10 jaar achterwege blijven van zogenaamde shredderproeven, een methodiek waarmee binnen de rapportage-systematiek van de EU de samenstelling van het shreddermateriaal wordt gemeten. De aanpassing in het materiaalgebruik van auto's, bijvoorbeeld meer kunststof, doet zich al over langere tijd voor en zal inmiddels ook consequenties hebben op de samenstelling van autowrakken. ARN zou criteria moeten hanteren om te bepalen wanneer een nieuwe shredderproef noodzakelijk is. De ILT suggereert ook verwerkers van de afvalstromen periodiek te auditen op hun recyclingcijfers.

De ILT vindt dat ARN meer ambitie mag tonen als het gaat om het marktaandeel gedemonteerde auto's. Het aandeel autowrakken dat door ARN wordt ingezameld ligt rond de 85%. Van de 159.000 autowrakken in 2023 werden er 26.000 buiten de ARN om gedemonteerd. Daar komen de auto's uit de fake export nog bij. Hoewel het voorgeschreven recyclingpercentage van autowrakken van 95% niet direct in gevaar lijkt te komen, wijst de ILT erop dat voor deze auto's wel afvalbeheerbijdragen zijn betaald. Meer auto's binnen het ARN-systeem leidt tot zowel tot meer zicht op circulariteit als tot meer recycling.

ARN heeft daarnaast weinig zicht op het daadwerkelijke hergebruik van gedemonteerde auto-onderdelen. Zij volgt de rapportage-methodiek die de EU voorschrijft, maar de cijfers die daaruit voortgekomen zijn zeggen weinig. ARN erkent dat en zegt het hergebruik te willen stimuleren. Dat is een goede zaak maar daar past het volgens de ILT wel bij dat een systematiek wordt opgezet om het hergebruik goed te meten. Nu hergebruik zo'n belangrijk aandeel kan leveren bij de bevordering van de circulariteit, roept de inspectie ARN op daarin meer initiatieven te nemen en ook financiële middelen, bijvoorbeeld uit het omvangrijke Fonds Recyclingbijdrage, in te zetten om het hergebruik te stimuleren.

Tenslotte roept de ILT de RDW en het ministerie van IenW op om te komen tot een beter controlemechanisme op auto's die zogenaamd worden afgemeld voor export maar in Nederland worden gedemonteerd, buiten het zicht van onder meer ARN.

## Bijlage

Auditvariabelen	Auditcriteria
<b>Procedures/AOIC (organisatiebreed)</b>	Procedures zijn aanwezig Procedures worden beheerd Procedures worden intern/extern getoetst
<b>Wettelijke verplichtingen:</b>	
Informatieplicht afvalstoffenhouders (artikel 2, lid 3 Bupv)	In de informatieplicht wordt voorzien.
Financiële verplichtingen (artikel 6 Bupv)	Er is vastgesteld dat ARN voldoende middelen aanwezig heeft om te voldoen aan haar financiële verplichtingen.
Differentiatie financiële bijdrage (F11 artikel 6.4 Bupv)	Er wordt geen differentiatie toegepast. Argumentatie aanwezig waarom differentiatie niet wordt toegepast.
Digitale openbaarmaking leden, bijdrage en selectieprocedure verwerkers (artikel 6.6 Bupv)	ARN voldoet aan het Besluit UPV als het gaat om het digitaal openbaar maken van 'de selectieprocedure voor afvalbeheerders'.  De deelnemers van ARN zijn niet digitaal openbaar.
<b>POM</b>	
Volledigheid deelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledigheid deelnemers</li> <li>• Procedure voor volledige registratie aanwezig</li> <li>• Procedure volledige registratie is actueel</li> <li>• Procedure volledige registratie is bekend</li> <li>• Procedure volledige registratie wordt gevolgd</li> </ul>
Juiste opgave deelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure verificatie opgave deelnemers aanwezig</li> <li>• Procedure volledige registratie is actueel</li> <li>• Procedure volledige registratie is bekend</li> <li>• Procedure volledige registratie wordt gevolgd</li> </ul>
Aanpak Freeriders	Geen sprake van Freeriders
<b>VDM</b>	
Volledigheid inzamelaars	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure voor volledige registratie aanwezig</li> <li>• Procedure volledige registratie is actueel</li> <li>• Procedure volledige registratie is bekend</li> <li>• Procedure volledige registratie wordt gevolgd</li> </ul>
Juiste opgave inzamelaars	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure verificatie opgave verwerkers aanwezig</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure volledige registratie is actueel</li> <li>• Procedure volledige registratie is bekend</li> <li>• Procedure volledige registratie wordt gevolgd</li> </ul>
<b>Verwerking</b>	
<b>Bekendheid verwerkers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure registratie eerste verwerkers aanwezig</li> <li>• Procedure registratie verwerkers verderop in de keten aanwezig</li> <li>• Procedures registratie verwerkers zijn actueel</li> <li>• Procedures registratie verwerkers zijn bekend</li> <li>• Procedures registratie verwerkers worden gevolgd</li> </ul>
<b>Output verwerkers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure voor verkrijging betrouwbare informatie aanwezig</li> <li>• Procedure informatiestroom van verwerkers</li> <li>• Procedures informatiestroom verwerkers zijn actueel. Controle en monitoring op representativiteit van verwerkingsverklaringen beperkt.</li> <li>• Procedures informatiestroom verwerkers zijn bekend</li> <li>• Procedures informatiestroom verwerkers worden gevolgd</li> </ul>
<b>Recyclepercentage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure berekening recyclepercentage aanwezig</li> <li>• Procedure berekening recyclepercentage op basis van de shredderproef is niet actueel en representatief</li> <li>• Procedure berekening recyclepercentage is bekend</li> <li>• Procedure berekening recyclepercentage wordt gevolgd</li> <li>• Procedures vertaald in rekentool</li> </ul>
<b>Externe toetsing</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedure voor externe toetsing aanwezig</li> <li>• ISO 9001 en accountantscontrole</li> <li>• Procedure externe toetsing is actueel</li> <li>• Procedure externe toetsing is bekend</li> <li>• Procedure externe toetsing wordt gevolgd</li> </ul>
<b>Ambities UPV</b>	
<b>Positieve bijdrage UPV aan meer C.E. (boven wettelijke verplichtingen)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanwezigheid Ambitie-document</li> <li>• Sturing op hoogwaardige verwerking onduidelijk. Geen concrete invulling van doelstelling 96% hoogwaardige circulariteit.</li> <li>• Geen streven naar verhoging aandeel ARN ORAD-meldingen</li> <li>• Streven naar een hergebruikspercentage voor onderdelen van 20%. Onduidelijk hoe dit gemonitord gaat worden</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Overleg met PST Tiel over toepassen van reststromen</li><li>• Maken van benchmarken tussen autodemontagebedrijven met betrekking tot onderdelen hergebruik</li><li>• Draagt als kennispartner bij aan diverse innovatieve projecten waar ze voor gevraagd worden. ARN stimuleert in mindere mate zelf onderzoek naar meer en beter toepasbaar recycalaat of hergebruik</li></ul>
--	--

Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postadres : Postbus 16191 -  
2500 BD Den Haag

Telefoon : 088 489 00 00

Website : [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

Instagram : @ilt\_in\_beeld

X : @inspectieLenT