

*In 2001 323 duizend voertuigwrakken ontmanteld*

## Strippen voor een schoon milieu

*In 2001 zijn 323 duizend Nederlandse voertuigwrakken, voornamelijk personenauto's, met een gezamenlijk gewicht van ongeveer 307 duizend ton voor sloop aangeboden bij autosloopbedrijven. Al vormen autowrakken slechts één procent van de totale afvalberg, toch brengt de verwijdering van deze voertuigwrakken grote milieuproblemen met zich mee. Het gaat dan om ruimtebeslag, bodemverontreiniging, horizonvervuiling en stankoverlast.*

Het actieve Nederlandse motorvoertuigenpark, voor zover kentekenplichtig en op meer dan twee wielen, omvatte op 1 januari 2001 7,4 miljoen wagens. Zeven procent van deze motorvoertuigen neemt door export of demontage geen deel meer aan het verkeer (= de uitval). Een ongeveer gelijk aandeel wordt vervangen via verkoop van nieuwe wagens en import van tweedehands auto's. Van deze uitval (circa 0,5 miljoen) wordt twee derde gedemonteerd bij Nederlandse autodemontagebedrijven, een derde deel wordt geëxporteerd, een beperkt aantal voertuigen wordt gebruikt buiten de openbare weg.

### Export tweedehands

De export van vrijgekomen personenauto's (voornamelijk tweedehands) is in 2001 met veertig procent toegenomen ten opzichte van 2000. Deze auto's vinden veelal hun weg naar Oost-Europa. De goede kwaliteit van de 'Nederlandse' auto's heeft hier zeker mee te maken. Maar ook het opheffen van importbeperkende maatregelen of een toenemende welvaart in de Oost-Europese landen kunnen hier debet aan zijn. De toename van de aanzienlijke export van deze auto's is mede de oorzaak van het gelijkblijven van het aanbod sloopauto's bij de demontagebedrijven. De export van bedrijfsauto's is met 25 procent toegenomen.

Bij de personenautomerken valt op dat acht van de tien uitgevallen Toyota's en Mercedessen worden geëxporteerd. Export hiervan vindt voornamelijk plaats naar landen in Afrika, waaronder Libië, Ghana en Nigeria, en in mindere mate naar Oost-Europese landen (Polen). Citroëns en Fiats worden daarentegen nauwelijks geëxporteerd.

### Demontage bruikbare materialen

Bij de autodemontagebedrijven worden de voertuigen ontmanteld. De nog bruikbare materialen worden er vanaf gehaald. Het gaat om het rubber van de banden en strips, het glas van de ruiten, wieldoppen, lichten, grilles, bekleding, het kunststof van de bumpers, lood en zwavelzuur van de accu's, afgewerkte olie, koelvloeistof, ruitensproeiervloeistof, remvloeistof en brandstof.

Het gestripte, metalen wrak, bestaande uit het karkas, de wielen, wieldoppen en de LPG-tank wordt vervolgens afgevoerd naar een shredderinstallatie. Na bewerking ervan gaat bijna driekwart van het wrak in vuistgrote metalen brokken naar de staalindustrie.

Het zogeheten shredderafval wordt gestort.

Van de 323 duizend voertuigwrakken bestaat 94 procent uit personenauto's en voor het overige uit bedrijfsauto's. De verhouding van het gezamenlijke leeggewicht ligt op 88 procent voor personenauto's en 12 procent voor bedrijfsauto's.

Gezien het grote aandeel van lichte personenauto's in het voertuigpark is het niet verwonderlijk dat dit aandeel bij de demontage personenauto's ook hoog is. Zwaardere personenauto's, met een leeggewicht vanaf 950 kg, worden minder voor demontage aangeboden en gaan vaker als tweedehands auto's naar het buitenland. Bij de categorie bedrijfsauto's vallen de meeste demontagevoertuigen in de laagste gewichtsklasse (minder dan duizend kg). Dit komt door het grote aandeel relatief lichte bestelauto's in het motorvoertuigenpark.

### Levensduur

De in Nederland rijdende voertuigen gaan steeds langer mee. Vijf jaar geleden werden personenauto's vanaf het dertiende jaar voor sloop aangeboden, bedrijfsauto's reeds vanaf het tiende, elfde

### **RDW-registratie**

Voor de bepaling van het motorvoertuigenpark en de uitval voor demontage maakt het CBS gebruik van het kentekenregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Met behulp van de RDW-registratie worden tellingen gemaakt van alle voertuigen, waarvan in één van de onderzochte jaren het kenteken ongeldig is verklaard. De hieruit ontstane uitval van voertuigen is onder te verdelen in voertuigen die bij Nederlandse autodemontagebedrijven zijn aangeboden, voertuigen bestemd voor export en voertuigen die buiten de openbare weg nog gebruikt worden. De voor export bestemde voertuigen betreffen voornamelijk tweedehands auto's. Bij voertuigen die buiten de openbare weg gebruikt worden, moet gedacht worden aan het gebruik op eigen terrein (crossauto's).

Van elk kenteken in het RDW-register zijn diverse gegevens over het voertuig bekend, zoals het gewicht, de categorie, type en merk, de bestemming (demontage of export), bouwjaar, woonplaats van de verwerker (demontagebedrijf) en soort brandstof.

levensjaar. In 2001 worden zowel personenauto's als bedrijfsauto's vanaf hun veertiende levensjaar in grote aantallen gedemonteerd. Tachtig procent van de personenauto's wordt vanaf het elfde tot het achttiende levensjaar buiten gebruik gesteld. De gemiddelde levensduur van een personenauto ligt in 2001 op 13,6 jaar, een bedrijfsauto op 13,2 jaar.

Citroëns en Fiats hebben een relatief korte levensduur. Van deze merken wordt circa 90 procent vóór het zestiende levensjaar bij de demontagebedrijven gestript. De merken BMW, Volkswagen en Mercedes-Benz blijven langer op de weg. Hiervan gaat 40 tot 45 procent pas naar de sloop vanaf het zestiende levensjaar.

## Benzine, gas of diesel

Bij de personenauto's komt duidelijk naar voren dat auto's die diesel of LPG als brandstof gebruiken (samen 42 duizend) eerder voor demontage in aanmerking komen dan benzineauto's (262 duizend). Het gaat hier veelal om lease-auto's waar veel mee gereden is en die relatief snel worden afgeschreven.

Van de totaal te demonteren bedrijfsauto's (19 duizend) is tweederde voorzien van een dieseltank. Hier blijkt dat circa 30 procent van de bedrijfsauto's met diesel reeds binnen tien jaar voor demontage wordt aangeboden. Voor de benzine- en LPG-voertuigen ligt dit percentage op 11 en 20.

## Afvalbeheer

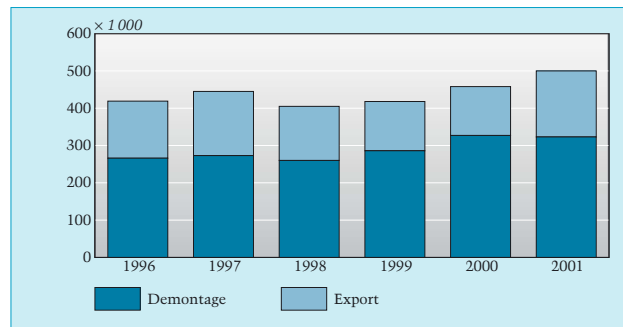
In oktober 1993 is door een aantal verenigingen uit de autobranche de Auto Recycling Nederland (ARN) opgericht. De ARN heeft zich destijds tot doel gesteld in het jaar 2001 tenminste 86 procent van het gewicht van auto's voor hergebruik te kunnen bestemmen. Om dit te kunnen realiseren, is onder andere begin 1995 een verwijderingsbijdrage ingesteld. Kopers van een nieuwe auto betalen deze bijdrage. Met de opbrengst wordt de verdergaande recycling van automaterialen door autodemontagebedrijven rendabel gemaakt. Gevolg van het plan was dat de doelstelling voor 2000 reeds in 1999 werd gehaald. De verwijderingsbijdrage is voor de periode 1 januari 2001–31 december 2003 verlaagd van 70 naar 45 euro.

## Richtlijn

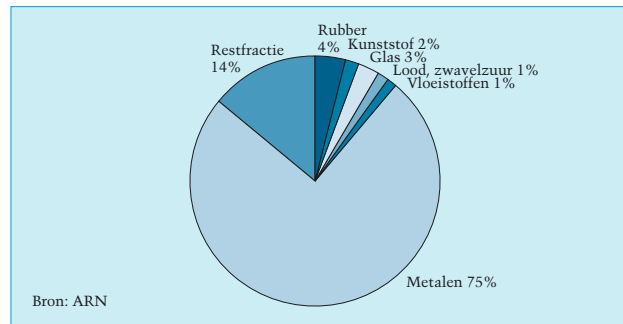
Met ingang van oktober 2000 is een Europese richtlijn voor de recycling van autowrakken van kracht. Het recente ontwerp-Besluit beheer autowrakken sluit bij deze richtlijn aan. Doel van het ontwerp is om door preventie en nuttige toepassing te komen tot beperking van de hoeveelheid voertuigafval. Dat moet onder meer gebeuren door een aanscherping van de milieueisen waaraan de demontagebedrijven zich moeten houden. Hoewel de Europese richtlijn spreekt over 95 procent hergebruik in 2015, moet het Nederlandse systeem ertoe leiden dat reeds in 2005 aan de recyclingdoelstellingen wordt voldaan. ◀

*René Jolly*

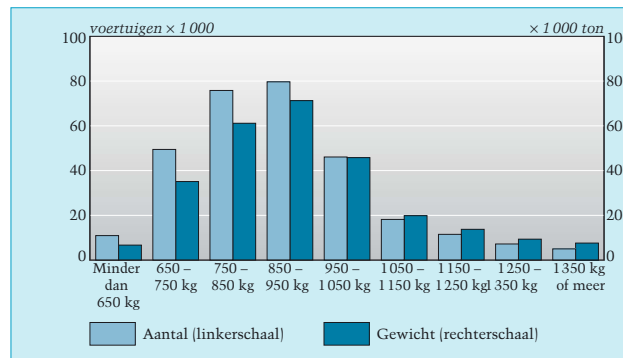
## Uitval wagonpark naar bestemming



## Samenstelling personenauto, 2001



## Voor demontage vrijgekomen personenauto's, 2001



## Demontage personenauto's per merk, 2001

