



Vlnr: Hans Winnubst, Rob Baars en Walter Luitwieler.

Grip op autosloperijen

Massabalans geeft toezichthouders inzicht in afvalstromen

Autosloperijen worden door verschillende overheden nauwlettend in de gaten gehouden. Niet voor niets: illegale handel in wrakken en gesjoemel met afval en gebruikte auto-onderdelen leveren veel geld op. Het Brancheteam Autodemontage heeft dit voorjaar een praktisch instrument uitgebracht dat toezichthouders inzicht geeft in alle afvalstromen en tegelijk de toezichtlast voor bedrijven vermindert. „Met de massabalans kan een toezichthouder vanachter het bureau binnen tien minuten inschatten of een sloperij de zaken op orde heeft.”

„Bij het woord ‘autosloperij’ denken veel mensen aan een grasveld met torenhoge stapels autowrakken”, beseft Hans Winnubst. Volgens de inspecteur en coördinator van het handhavingsteam van Provincie Noord-Holland

bestaan dergelijke ‘ambachtelijke’ bedrijven nog steeds, maar dat zijn de uitzonderingen. „Regelgeving op het gebied van milieu en afval is de laatste jaren strenger geworden. De vloer onder autowrakken moet bijvoorbeeld

vloeistofdicht zijn. Het Besluit beheer autowrakken vereist dat alle gevaarlijke vloeistoffen, zoals olie en benzine, binnen tien dagen uit het wrak worden gehaald. En dat een autowrak voor 85 procent gerecycled wordt, in 2015 zelfs 95 procent”, legt Winnubst uit. „Bedrijven die niet met deze strengere regels konden meekomen, zijn inmiddels verdwenen. Het gros van de huidige autosloperijen zijn professionele bedrijven die de sloopauto’s binnen enkele dagen uit elkaar halen en bruikbare onderdelen netjes gerubriceerd en gelabeld in een magazijn opslaan

voor de verkoop. Afval levert geld op. Daarom worden nog maar weinig sloopauto's gedumpt."

Accudoppen in weiland

Toch loopt niet alles op roltjes in de branche. Winnubst: „Ik kwam afgelopen strenge winter bij een ondernemer een grote gietijzeren kachel tegen die hij stookte op afgewerkte olie uit sloopauto's. Dat kan natuurlijk niet. Bijzonder slecht voor de luchtkwaliteit en dus in strijd met de voorschriften uit de milieuvergunning." Ook illegale handel komt nog steeds voor. „Afgedankte accu's leveren geld op vanwege het aanwezige lood. De opbrengst wordt hoger als het lood niet bij een

erkende verwerker eruit wordt gehaald, maar illegaal in een afgelegen schuurtje. Zo werden een keer tientallen accudoppen in een weiland aangetroffen, de accuzuur had men regelrecht de grond in laten lopen." Naast schade aan het milieu veroorzaken deze praktijken ook oneerlijke concurrentie. Net als de illegale opslag van Duitse sloopauto's, waarover in het vorige nummer van HandHaving werd bericht. Winnubst: „Wel de slooppremie voor drieduizend auto's incasseren, maar geen enkel voertuig slopen. En bovendien de auto's, compleet met koelvloeistof, olie en benzine, in een weiland stallen zonder enige milieu- en veiligheidsvoorziening."

Om dit soort excessen op te sporen, heeft het Brancheteam Autodemontage in mei een instrument uitgebracht: de 'Massabalans Autodemontage'. Het hulpmiddel voor het toezicht op autosloperijen laat de verhouding zien tussen het aantal gedemonteerde voertuigen en de uitgaande (gevaarlijke) afvalstromen. Waar tot dusver alleen gecontroleerd kon worden of afvalstoffen naar de juiste verwerker zijn afgevoerd, kan een toezichthouder nu ook per bedrijf controleren of de juiste hoeveelheden afgevoerd zijn. De massabalans vergelijkt gegevens over afgemelde auto's van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) met afvalgegevens van het Landelijk Meldpunt

Met de massabalans kan een toezichthouder vanachter het bureau binnen tien minuten inschatten of een sloperij de zaken op orde heeft. Bij afwijkende percentages is het raadzaam om een kijkje ter plaatse te nemen.



Afvalstoffen (LMA). „Iedere afgemelde auto bevat ondermeer olie en brandstof, een katalysator en metaal. Via een omrekenfactor resulteert dat in een gemiddeld aantal liters of kilo's aan afvalstoffen en onderdelen per auto-wrak”, legt Winnubst uit. „De massabalans geeft vervolgens aan of deze gegevens in evenwicht zijn. Dat is een eerste indicatie of een bedrijf zich aan de wet- en regelgeving houdt. Kleine cijfervariaties zijn mogelijk, maar bij een afwijking van twintig procent of meer moeten alle alarmbellen rinkelen. Er is dan niet persé altijd sprake van illegale praktijken. Misschien heeft de ondernemer een plausibele verklaring, maar een kijkje ter plaatse is raadzaam.”

Belangrijkste risico's

Het Brancheteam Autodemontage is twee jaar geleden ontstaan uit een periodiek handhavingsoverleg van provinciale toezichthouders met Autorecycling Nederland (ARN), de stichting die toeziet op de recycling van auto's. „Het werd tijd om deze nuttige samenwerking een formeel en structureel karakter te geven”, vertelt Walter Luitwieler, beleidsmedewerker Handhaving bij Provincie Flevoland en branchemanager Autodemontage. „Het team is veranderd van 'praatclub' naar 'doeclub' en richt zich op de belangrijkste risico's bij toezicht en handhaving op de vijfhonderd bedrijven die landelijk auto's demonteren: fraude en illegaliteit, zoals illegale handelingen met gevaarlijke afvalstoffen. Beide misstanden zijn nauw verweven: een illegale autosloperij of handelaar werkt doorgaans niet volgens de milieuregels”, aldus Luitwieler. Alle relevante partijen nemen aan het brancheteam deel. Van overheidszijde zijn dat alle provincies, Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond en het ministerie van VROM. Maar ook de Stiba, de brancheorganisatie van autodemon-tagebedrijven, RDW, Belastingdienst en het Landelijk informatiecentrum voertuigcriminaliteit (LIV). Het

Brancheteam Autodemontage valt, als één van de vier brancheteams afval, onder het Programma Vernieuwing Toezicht van de rijksinspecties.

Het team geeft op praktische wijze invulling aan de doelstellingen van Vernieuwing Toezicht: uniform professioneel toezicht en minder toezicht-last voor bedrijven. De massabalans is daar een sprekend voorbeeld van. Luitwieler: „Een toezichthouder kan vanachter het bureau met de massabalans binnen tien minuten inschatten of een sloperij de zaken qua afvalstromen op orde heeft.” Daardoor kunnen meer sloperijen gecontroleerd worden dan voorheen, zonder goedwillende ondernemers 'lastig te vallen'. „Als bij een sloperij drie opeenvolgende jaren is geconstateerd dat alle accu's netjes in een accubak staan, durf ik het vierde jaar wel aan te nemen dat dit weer in orde zal zijn”, stelt Luitwieler. De selecte groep bedrijven waar de toezichthouder wel ter plaatse controleert, kan samengesteld worden op basis van informatie uit de massabalans. Door deze nieuwe werkwijze verandert ook de focus van het toezicht. „Ik vind dat een goede zaak”, zegt Luitwieler. „Toezichthouders krijgen een breder en beter beeld van de handel en wandel van gevaarlijke afvalstoffen: komen die allemaal bij erkende verwerkers terecht of verdwijnen ze op mysterieuze wijze? Dat vermindert de kans dat we straks weer ergens een berg accudoppen vinden.”

Verplichte kost

De hoge verwachtingen van Luitwieler blijken niet ongegrond. In een pilot vorig jaar zijn direct successen met de massabalans geboekt. „Bij een vergelijking van de balans met gegevens van de Belastingdienst bleek dat meer bedrijven met autodemon-tage bezig zijn dan bekend is bij de provincie. Daarnaast werd ontdekt dat een sloperij mogelijk met de boekhouding van ingekochte autowrakken heeft gesjoemeld, waardoor ze onterecht meer geld van de belasting kon aftrekken.

Het onderzoek loopt nog.” Winnubst en vice-branchemanager Rob Baars hebben de massabalans en uitkomsten van de pilot aan de handhavingsmanagers van het IPO gepresenteerd. Die vonden dat reden genoeg om de massabalans landelijk in te voeren. Winnubst: „Dit jaar moet de balans bij de helft van alle inspecties gehanteerd worden, in 2011 is dat bij alle inspecties verplichte kost.” Hij denkt dat de massabalans ook interessant is voor andere takken van sport. „Bijvoorbeeld voor het toezicht op sorteerbe-drijven en puinbrekers. De massabalans kan daarvoor makkelijk worden omgebouwd.”

Luitwieler waarschuwt wel voor onrealistische verwachtingen. „De massabalans geeft bijzonder waardevolle informatie, maar het is slechts een instrument. Voordat je echt kunt handhaven blijft een inspectie op locatie noodzakelijk.” Daarnaast komen niet alle overtredingen boven water. Als een ondernemer bijvoorbeeld aangeeft sloopauto's te importeren, dan zijn die auto's niet zichtbaar in het systeem van de RDW. „Dat vertekent de massabalans. Je bent dan afhankelijk van een veldinspectie en de boekhouding van het betreffende bedrijf.” Het brancheteam gaat daarom ook op andere manieren illegaliteit aanpakken. Daartoe verschijnt dit najaar een landelijk toezichtplan en een draaiboek aanpak illegaliteit.

Nadere inlichtingen:

- **Walter Luitwieler, Provincie Flevoland,** tel. (0320) 26 54 05, walter.luitwieler@flevoland.nl
- **Hans Winnubst, Provincie Noord-Holland,** tel. (023) 514 33 19, winnubstj@noord-holland.nl
- **Rob Baars, Provincie Gelderland,** tel. (026) 359 87 12, r.baars@prv.gelderland.nl

Tekst: Walter Oudshoorn

Foto's: FBF.NL