

INGEKOMEN 3 0 OKT. 1996

832-2

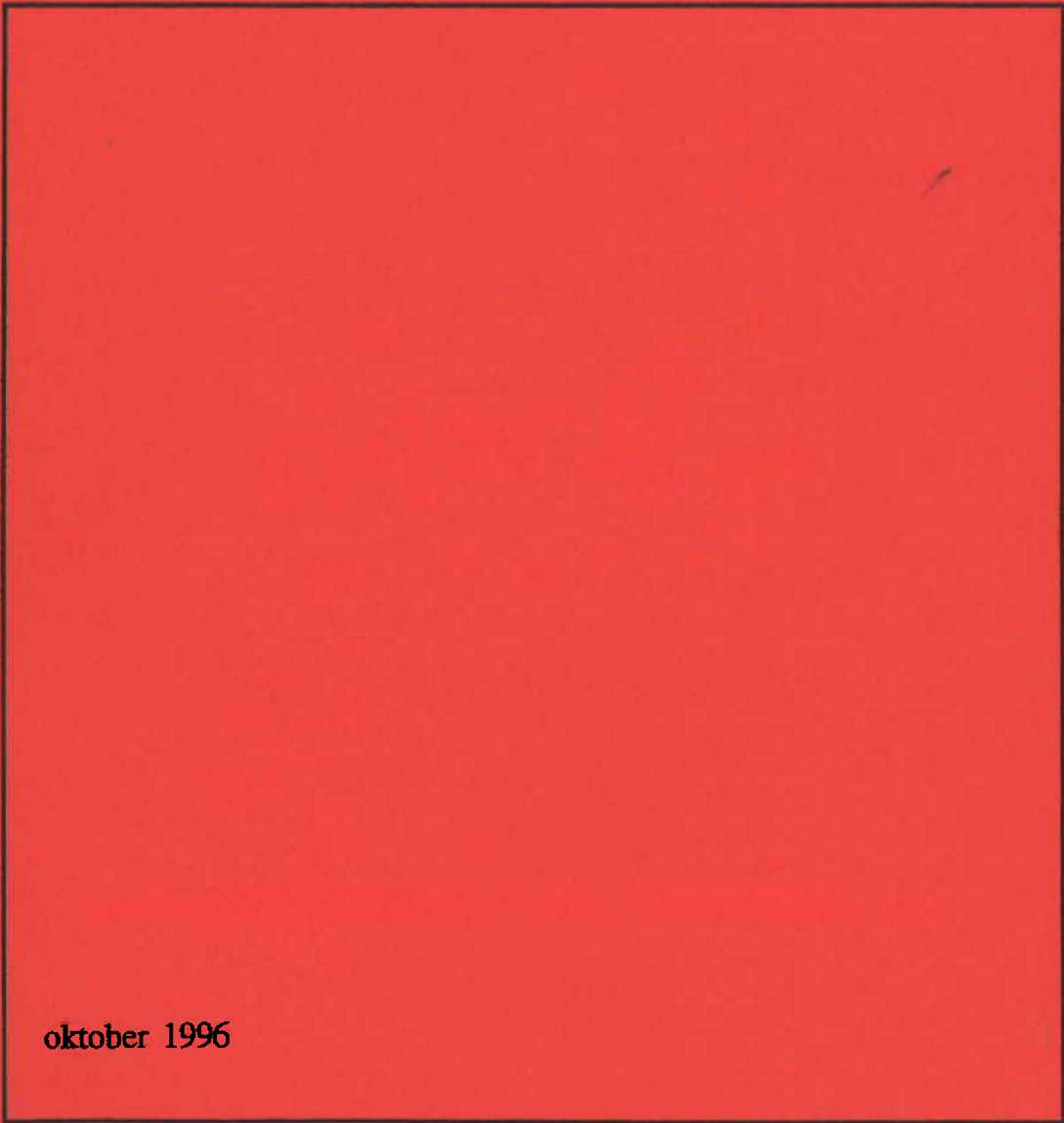
2e  
4/3

Provincie Flevoland



Startnotitie m.e.r.-procedure  
heroverweging autowrakkenbeleid  
provincie Flevoland

F  
L  
E  
V  
O  
L  
A  
N  
D



oktober 1996

Startnotitie m.e.r.-procedure  
heroverweging autowrakkenbeleid  
provincie Flevoland

oktober 1996

Initiatiefnemer:  
Gedeputeerde Staten van Flevoland

Bevoegd gezag:  
Provinciale Staten van Flevoland  
Postbus 55  
3200 AB LELYSTAD

# **1. Inleiding**

## **1.1 Algemeen**

In de afgelopen jaren is het provinciaal verwijderingsbeleid ten aanzien van autowrakken vooral gericht geweest op actualisering van de vergunningen van de bestaande bedrijven, met het oog op de realisatie van een milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering. Thans hebben alle autodemontagebedrijven in de provincie Flevoland een vergunning, met een looptijd die varieert van 1999 tot 2004. In het huidige Flevolandse beleid staat provinciale sturing op capaciteit, geformuleerd als een maximum aantal van negen bedrijven, centraal.

Sinds 1 januari 1995 betaalt iedereen bij de aanschaf van een nieuwe auto een verwijderingsbijdrage van f 250,--. Auto Recycling Nederland B.V. (ARN) beheert het Fonds Verwijderingsbijdragen en betaalt uitsluitend verwijderingsbijdragen aan door haar gecertificeerde demontagebedrijven. Deze ontwikkeling lijkt landelijk ingrijpende gevolgen te hebben voor de bestaande structuur van inzameling, demontage en verwerking. Enerzijds zullen niet alle bedrijven een ARN-certificaat verkrijgen. Anderzijds is een tendens waarneembaar naar schaalvergroting en professionalisering van de branche. Deze ontwikkelingen gaan niet aan Flevoland voorbij. Er blijkt bij bestaande bedrijven de behoefte te bestaan om de capaciteit te vergroten en voorts dienen zich nieuwe ondernemers aan die grootschalige autodemontagebedrijven willen oprichten. Het geheel aan (deels onvermijdelijke en mogelijk wenselijke) ontwikkelingen past niet binnen de kaders van het Milieubeleidsplan van de provincie Flevoland. Een heroverweging van het bestaande beleid is daarom noodzakelijk. Deze heroverweging kan leiden tot een herziening van het Milieubeleidsplan.

## **1.2 Milieu-effectrapportage (m.e.r.)**

In het Milieubeleidsplan Flevoland 1994-1998 is het beleid met betrekking tot verwijdering van autowrakken vastgelegd. Aangegeven is dat er maximaal negen inrichtingen voor de opslag of bewerking van autowrakken in Flevoland gevestigd mogen zijn. Uitbreiding van vergunde capaciteiten wordt slechts onder voorwaarden toegestaan. Bij het wegvallen van één van de vergunde bedrijven wordt de benodigde capaciteit in beginsel gezocht bij overblijvende vergunninghouders, alvorens een nieuwe vergunninghouder wordt toegelaten.

In opdracht van de provincie Flevoland heeft Fugro Milieu Consult B.V. een economische verkenning naar de autodemontage-branche in Flevoland uitgevoerd. Deze verkenning is voor Gedeputeerde Staten van Flevoland aanleiding om de huidige uitgangspunten van provinciale sturing op capaciteit en marktbescherming te heroverwegen. Een geheel of gedeeltelijke overstap naar een vrij marktmechanisme is denkbaar. Hiervoor is een herziening van het provinciaal Milieubeleidsplan noodzakelijk.

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage (Stb. 1994, 540) is bij de voorbereiding van deze herziening een m.e.r. onder meer noodzakelijk indien het besluit betrekking heeft op:

- de methode van bewerken, verwerken of vernietigen van afvalstoffen;
- de daarvoor te creëren voorzieningen.

(Zie categorie 18.1 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)

Omdat een herziening van het Milieubeleidsplan op deze aspecten betrekking kan hebben, is een m.e.r. noodzakelijk.

Gedeputeerde Staten van Flevoland nemen het initiatief tot de heroverweging van het beleid en zijn daarmee de initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure. Voor de vaststelling van de herziening van het Provinciaal Milieubeleidsplan (= het m.e.r.-plichtige besluit) zijn Provinciale Staten van Flevoland het bevoegd gezag. Om pragmatische redenen zijn Gedeputeerde Staten gemachtigd de procedurele stappen in de m.e.r.-procedure te nemen. Het gaat hierbij om de bekendmaking van deze startnotitie, de vaststelling van de richtlijnen en de aanvaarding van het milieu-effectrapport (MER).

Deze startnotitie wordt door Gedeputeerde Staten ter visie gelegd en aan een aantal wettelijke adviseurs en betrokkenen gestuurd. Gedurende vier weken bestaat voor een ieder gelegenheid opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het MER. Eén van de wettelijke adviseurs is de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage. Mede op basis van de ontvangen reacties zullen Gedeputeerde Staten van Flevoland richtlijnen vaststellen, waarin is vastgelegd wat in het MER moet worden beschreven.

Het MER zal samen met de door Gedeputeerde Staten van Flevoland vastgestelde ontwerp-herziening van het Milieubeleidsplan ter visie worden gelegd. Vervolgens kan een ieder gedurende vier weken opmerkingen maken over de volledigheid en juistheid van het MER. Voor wat betreft de volledigheid kan daarbij worden getoetst aan de vastgestelde richtlijnen en aan de minimum-eisen die in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer staan. Met inachtneming van deze opmerkingen zullen Provinciale Staten van Flevoland vervolgens de herziening van het Milieubeleidsplan vaststellen. Een procedureschema is als bijlage bij deze startnotitie gevoegd.

## 2. Doelstelling

### 2.1 Ontwikkelingen als gevolg van landelijk beleid

Het landelijke autowrakkenbeleid is verwoord in het Implementatieplan autowrakken (VROM, 1992) met het daaraan gekoppelde actieprogramma. Op basis van dit beleid hebben de samenwerkende branches de producentverantwoordelijkheid op zich genomen om de richtinggevende doelstellingen, minimaal 80% hergebruik en 0% storten (dat wil zeggen 20% verbranden) van shredderafval, zoals die zijn verwoord in de Notitie inzake preventie en hergebruik van afvalstoffen (VROM, 1988), te realiseren. In het Implementatieplan zijn overheid en branches als taakstelling overeengekomen om het percentage hergebruik van autowrakken te verhogen tot 86% door:

- 12% (60 kton) produkthergebruik (auto-onderdelen);
- 74% (370 kton) materiaalhergebruik ;
- 14% (70 kton) shredderafval (storten of verbranden) .

De uitvoering heeft inmiddels geresulteerd in de oprichting van Auto Recycling Nederland B.V. en de instelling van een Fonds Verwijderingsbijdragen. Dit fonds wordt gevoed met de verschuldigde verwijderingsbijdrage van f 250,- bij de uitgifte van een nieuw kenteken. Jaarlijks komt zo ongeveer een bedrag van f 100 miljoen beschikbaar voor de doelmatige en milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van autowrakken. Alleen door ARN gecertificeerde demontagebedrijven krijgen een verwijderingspremie uitbetaald voor de verwerking van de bij demontage vrijkomende materialen. Tevens is voor de ontvangst van de verwijderingsbijdrage een afmeldingsbevoegdheid bij de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) noodzakelijk.

Per 1 april 1995 is de houderschapsbelasting op kentekens ingegaan. De RDW beheert de erkenningsregeling voor afgifte van vrijwaringsbewijzen. De houder van een kenteken kan alleen van zijn betalingsverplichting (voor wegenbelasting en WA-verzekering) afkomen met een vrijwaringsbewijs afgegeven door een door de RDW erkend garage- of demontagebedrijf. Het bezit van een Wm-vergunning geldt als één van de eisen voor erkenning. De demontage van herbruikbare materialen wordt in de Wm-vergunning verplicht gesteld. Shredderinstallaties zullen alleen geheel gestripte wrakken mogen accepteren. Alleen gecertificeerde bedrijven krijgen een verwijderingsbijdrage voor deze activiteiten.

## 2.2 Beschrijving van de markt

In 1996 komen in Nederland naar verwachting ongeveer 428.000 autowrakken vrij. In het jaar 2003 zal dit aantal volgens de beschikbare gegevens groeien tot 529.000. De aanbieders van wrakken zijn vooral verzekeraars, particulieren en garagebedrijven. De handel is echter mondiaal: zelfs vanuit Japan worden autowrakken naar Nederland geïmporteerd.

Voor de marktwaarde van producten van autodemontagebedrijven blijkt het van belang om een onderscheid te maken tussen oude auto's en relatief nieuwe schade-auto's (jonger dan  $\pm$  5 - 8 jaar). Oudere auto's zijn meer geschikt voor materialenhergebruik (bv. hoogovens), jongere auto's meer voor onderdelenverkoop. In de markt is deze scheiding overigens niet strikt: er zijn bedrijven die zich richten op een niche, zoals onderdelenleverantie voor juist de oudere auto. Ook de onderdelenleverantie naar derde wereldlanden richt zich vooral op oudere auto's.

Aan de vraagzijde kan onderscheid worden gemaakt naar drie categorieën:

1. De vraag naar onderdelen bij particulieren en garagebedrijven en bij handelaren in het (verre) buitenland. Op deze markt groeit de vraag naar nieuwere onderdelen en wordt de concurrentie van imitatie-onderdelen uit het verre oosten groter. Door toename van toepassing van hoogwaardige technologie in auto's die in geringe mate aan slijtage onderhevig is, komen steeds meer onderdelen vrij die een hoge waarde op de onderdelenmarkt hebben. Voor oudere auto's is de marktwaarde van onderdelen kleiner (niches uitgezonderd). Er is inmiddels een onderdelenmarkt ontstaan via computernetwerken. Dit kan leiden tot de vorming van verkoopnetwerken, waardoor de structuur van de markt wordt versterkt en de prijsstelling overzichtelijker wordt. Na demontage van bruikbare onderdelen worden de wrakken doorverkocht aan verwerkingsbedrijven.
2. De vraag naar materialen bij grootschaliger demontagebedrijven (motordemontage, shredderbedrijven, materiaalverwerkers, procesindustrie zoals hoogovens). Dit type klanten heeft behoefte aan grote hoeveelheden homogeen samengesteld materiaal (bv. metalen, rubber, kunststof, glas). Voor schroot geldt dat schone wrakken (zonder kunststoffen, kabelbomen en vloeistoffen) meer waard zijn dan minder schone wrakken. De prijzen per materiaal schommelen, afhankelijk van vraag en aanbod.

3. De vraag naar repareerbare wrakken en exporteerbare auto's bij particulieren, handelaren, garage- en schadebedrijven en buitenlandse opkopers. Het gaat hierbij om het samenstellen van bruikbare auto's uit delen van vooral nieuwere schade-auto's. De markt in Oost-Europa voor deze producten lijkt af te nemen.

Er kunnen op dit moment in de Nederlandse markt vier typen autodemontagebedrijven onderscheiden worden:

1. Klassieke bedrijven. Deze bedrijven kopen schade-auto's en oude wrakken op in relatief kleine aantallen (enkele honderden per jaar). Ze demonteren en verkopen de verkoopbare onderdelen en verkopen de rest van het wrak aan de schroothandel. De onderdelenverkoop is de voornaamste inkomstenbron. Hoewel wordt verwacht dat het aantal bedrijven in Nederland zal dalen van 800 naar 300, is het mogelijk dat een deel van deze klassieke bedrijven ook zonder ARN-certificaat levensvatbaar blijft.
2. Moderne bedrijven, gericht op onderdelen. Deze bedrijven kopen tussen 1.000 en 2.000 wrakken en schade-auto's per jaar en verwerken ze volgens de ARN-systematiek. Over het algemeen zijn ze ARN-gecertificeerd. Een zekere specialisatie is waar te nemen. De markt is internationaler en meer gericht op de business-to-business markt dan de klassieke autodemontagebedrijven. De (schone) resten gaan ook hier over het algemeen naar schroothandel of shredder.
3. Grootschalige bedrijven, gericht op zowel onderdelen als materiaalstromen. In de meeste gevallen gaat het om meer dan 3.000 wrakken per jaar, die afkomstig zijn van de bovengenoemde bedrijfstypen 1 en 2. Veelal gaat het om voormalige bedrijfstypen 1 en 2 die in een proces van professionalisering zijn opgeschaald (zowel wat betreft milieuhygiëne als marktgerichtheid). Voor de materiaalstromen worden vooral oudere wrakken ingekocht. Milieuhygiënisch gezien wordt bij deze bedrijven de Ladder van Lansink gehanteerd.
4. Grootschalige bedrijven, gericht op materiaalstromen. Hierbij gaat het om 10.000 wrakken of meer. Tot dusverre is IAB in Hendrik Ido Ambacht het enige bedrijf dat op deze wijze werkt. Dit bedrijf heeft het voornemen om uiteindelijk in Nederland vier vestigingen te hebben, met elk een capaciteit van 25.000 wrakken. Eén van de voorgenomen vestigingsplaatsen is Lelystad. De inkoop richt zich vooral op oudere wrakken. De demontage is volledig gericht op het homogeniseren van hergebruikstromen. Klanten zijn de grote hergebruikers als hoogovens, chemische industrie, autofabrieken en importeurs. Door dit type

bedrijfstak komen minder tweede-hands onderdelen op de markt, hetgeen gevolgen kan hebben voor de marktpositie van de andere typen bedrijven. De verkrijging van wrakken blijkt overigens niet eenvoudig door bestaande cont(r)acten tussen garagebedrijven en autodemontagebedrijven (bedrijfstypen 1, 2 of 3), waarbij de laatste groep momenteel bereid en in staat blijkt de prijzen op te voeren. Voorts is het voor dit type bedrijf moeilijk om zonder ARN-premie (die op den duur mogelijk zal verminderen of verdwijnen) winstgevend materiaalstromen te verkopen. De economische levensvatbaarheid zal dus nog moeten worden bewezen. Ten aanzien van de Ladder van Lansink wordt opgemerkt dat het stadium van produkthergebruik hier wordt overgeslagen.

Opgemerkt wordt dat wat betreft het doorverkopen van de resten het voor de bedrijfstypen 1 en 2 interessant kan zijn als er een grote restverwerker (type 3 en 4) in de buurt is.

### 2.3 Flevolands autowrakkenbeleid

Het huidige provinciale beleid, zoals dat is verwoord in het Milieubeleidsplan 1994-1998, is gebaseerd op het Provinciale autowrakkenplan 1988-1993. Een centraal element in het afvalbeleid is de toetsing op doelmatigheid van vergunningaanvragen voor afvalverwijderingsbedrijven. In de Wet milieubeheer is aangegeven dat deze toets bestaat uit de volgende elementen:

- continuïteit;
- effectiviteit en efficiëntie. Het gaat hierbij om de hoogwaardigheid van de bewerking in het licht van de ladder van Lansink;
- spreiding en capaciteit. Beoogd wordt dat verwijderingsvoorzieningen evenwichtig gespreid zijn en dat de verwijderingscapaciteit afgestemd is op het aanbod van de afvalstroom;
- effectief toezicht;
- waarborgen bij de sluiting van een inrichting.

Deze doelmatigheidstoets is overgenomen in het hoofdstuk Afval van het Flevolands Milieubeleidsplan. In het huidige beleid wordt derhalve uitgegaan van een sturende rol van de provincie bij de afstemming van de verwijderingscapaciteit op het aanbod van - in dit geval - autowrakken. Het is van belang te vermelden dat de provincie in het Uitwerkingsplan Bedrijfsafvalstoffen van het Milieubeleidsplan (december 1995) aangeeft dat er een landelijke ontwikkeling is om het bewerken van afval meer aan de markt over te laten. (N.B. autowrakken worden niet tot bedrijfsafval gerekend.) Deze beleidlijn is overgenomen in de Provinciale Milieuverordening (PMV), waarin de pro-



vincie Flevoland geen exportverbod heeft opgenomen voor te bewerken afvalstoffen (zie artikel 4.3.2.23, onder 2c, van de PMV). Import is voor alle afvalstromen vrij.

Het huidige provinciaal beleid ten aanzien autowrakken gaat op basis van het doelmatigheidsbeginsel uit van provinciale sturing op capaciteit en vermindering van het aantal vergunninghouders, gelet op de te verwachten schaalvergroting door de oprichting van Auto Recycling Nederland B.V. Om die redenen laat het vigerende beleid vooralsnog geen verdere uitbreiding van het aantal autodemontagebedrijven toe.

Wel is in de tekst van het Milieubeleidsplan bewust ruimte gelaten voor een nieuwe vergunninghouder indien één of meer bestaande vergunninghouders wegvallen, mits de nieuwe vergunninghouder een "milieuhygiënische versterking van de verwijderingsstructuur kan betekenen door meer hergebruik en betere milieuvoorzieningen" en de afvalstroom niet bij bestaande vergunninghouders kan worden verwerkt.

Naast het in het Milieubeleidsplan geformuleerde beleid is meer in het algemeen het economische beleid van de provincie Flevoland van belang. Omdat de groei van in Flevoland woonachtige beroepspersonen en de groei van het aantal in Flevoland aanwezige arbeidsplaatsen nog steeds verder uiteen loopt, is het economisch beleid van de provincie Flevoland onder meer gericht op het tot stand brengen van zo veel mogelijk arbeidsplaatsen in Flevoland en het zo veel mogelijk voorkomen van verlies van in Flevoland aanwezige arbeidsplaatsen. Vooral in de relatief laagwaardige arbeid is de werkloosheid groot. Opgemerkt wordt dat grootschalige autodemontage per 10.000 wrakken ongeveer 20 arbeidsplaatsen oplevert, waarvan globaal 2/3 voor de demontage en 1/3 voor de logistieke aspecten. De werkgelegenheid bij de bestaande autodemontagebedrijven in Flevoland bedraagt circa 30 arbeidsplaatsen.

De heroverweging van het autowrakkenbeleid moet resulteren in een handhaafbaar beleid dat bijdraagt aan de realisatie van een economisch en milieuhygiënisch duurzame ontwikkeling.

#### **2.4 Ontwikkelingen bij Flevolandse bedrijven**

De landelijke ontwikkelingen gaan aan de Flevolandse bedrijven niet voorbij. De acht bestaande demontagebedrijven staan voor de vraag of ze om in de markt te blijven de ARN-certificering moeten aanvragen. Inmiddels hebben drie demontagebedrijven een ARN-certificaat. Deze gecertificeerde demontagebedrijven hebben de provincie toestemming gevraagd hun capaciteit uit te breiden. Volgens de ARN is een groei naar 2.500 wrakken per jaar nodig om economisch te blijven werken. Wat de overige

vijf sloopbedrijven gaan doen is nog niet duidelijk. De benodigde extra investeringen om aan de huidige eisen voor certificering te voldoen, bedragen circa f 16.000,-. In de toekomst zijn verdergaande eisen in het kader van de certificering denkbaar.

De provincie Flevoland verwacht dat in 1996 in de provincie ongeveer 6.000 wrakken vrijkomen. Wanneer de relatieve marktpositie van Flevoland ten opzichte van andere provincies (ca. 2%) zich niet wijzigt, zal het aanbod in het jaar 2003 groeien tot ongeveer 11.000 wrakken. In 1996 worden in Flevoland naar schatting 6.600 wrakken gedemonteerd. Er worden dus wrakken geïmporteerd vanuit andere provincies en vanuit het buitenland (met name Duitsland). De huidige Wm-vergunningen leggen, ondanks het op sturing op capaciteit gerichte beleid, met betrekking tot import geen beperkingen op.

In vergelijking met de rest van Nederland valt op dat de Flevolandse bedrijven zich alle richten op hetzelfde marktsegment: de handel in onderdelen van oudere wrakken. De grootste bedrijven zijn de ARN-gecertificeerde bedrijven Gaos (Emmeloord), Van der Feer (Lelystad) en Van de Braak (Almere). Het zijn bedrijven van het bedrijfstype 2, met inmiddels een flinke omvang. Er is sprake van enige specialisatie. De resten van autowrakken die niet als onderdeel verkoopbaar zijn, worden aan buiten de provincie gelegen shredderbedrijven geleverd. Het bedrijf Socar is sterk gericht op export van (oude) auto's en onderdelen naar (voornamelijk) Afrika. Dit bedrijf is feitelijk geen autodemontagebedrijf, maar een groothandel in auto's en auto-onderdelen.

Inmiddels heeft een aantal initiatiefnemers belangstelling getoond voor realisatie van ("innovatieve") grootschalige demontage-activiteiten in Flevoland, waarbij de capaciteit varieert tussen 4.000 en 10.000 wrakken per jaar. In enkele gevallen is daarbij sprake van export van onderdelen. Inmiddels hebben zich vier initiatiefnemers voor een bedrijf in Flevoland gemeld, waarvan twee voor grootschalige activiteiten. Op basis van het huidige provinciale beleid en de huidige situatie kunnen deze activiteiten niet worden vergund.

## **2.5 Doelstelling**

De provincie constateert dat de landelijke ontwikkelingen ook invloed hebben op de verwerking van autowrakken in Flevoland. Het lijkt aannemelijk dat een aantal bestaande bedrijven geen plaats zal kunnen vinden in de nieuwe verwijderingsstructuur en zal verdwijnen. Daarnaast blijken er initiatiefnemers te zijn die de autowrakkenverwijdering op een bovenprovinciale schaal willen brengen. Zij blijken belangstelling te hebben voor vestiging in Flevoland. Ook indien dergelijke bedrijven zich niet in

Flevoland vestigen, maar in de omgeving daarvan, mag worden verwacht dat zij invloed zullen hebben op de marktpositie van de bestaande bedrijven in Flevoland. De provincie is van mening dat de totstandkoming van grootschalige autodemontage-bedrijven ("sloopstraten") - al dan niet in Flevoland - een gegeven is. Er is inmiddels één bedrijf opgericht (IAB) en in steeds meer provincies wordt de vrije marktwerking de basis voor de beoordeling van nieuwe initiatieven (waarbij alle bedrijven uiteraard aan milieuhygiënische eisen moeten voldoen).

Vermeldenswaard in dit verband is dat één van de doelstellingen in het in § 2.1 genoemde Implementatieplan autowrakken (1992) is "het tot stand brengen van een structuur, waarin beleidsmakers en betrokkenen de mogelijkheid hebben om zowel het implementatieplan als de taakstellingen aan te passen aan wijzigende omstandigheden met betrekking tot technologie, milieubeleid en marktomstandigheden. Het marktmechanisme wordt in dit perspectief als een belangrijke randvoorwaarde gezien om daarmee te bereiken dat het zoeken naar nieuwe en rendabele oplossingen voor het probleem van autowrakken niet wordt belemmerd" (blz. 8).

Als eerste stap in de heroverweging van het provinciaal autowrakkenbeleid heeft Fugro Milieu Consult B.V. in opdracht van de provincie een economische verkenning uitgevoerd. Op basis van deze verkenning heeft de provincie geconcludeerd dat de huidige, op sturing op capaciteit gebaseerde verwijderingsstructuur voor autowrakken moeilijk handhaafbaar is. Uit de verkenning blijkt dat de komst van een grootschalig autodemontagebedrijf niet zonder meer ten koste behoeft te gaan van (de werkgelegenheid in) bestaande bedrijven en dat de verschillende bedrijfstypen elkaar zelfs kunnen aanvullen. De economische duurzaamheid van grootschalige bedrijven zal zich echter nog moeten bewijzen.

Naast de economische verkenning wil de provincie de milieu-effecten van een mogelijke beleidsherziening onderzoeken (= doelstelling MER). De hoofdvragen die in het MER moeten worden beantwoord zijn:

- wat zijn de gevolgen van een beleidswijziging voor de doelmatigheidstoets, met name voor produkthergebruik en materiaalhergebruik (het criterium effectiviteit en efficiëntie). De provincie onderschrijft en ondersteunt de landelijke doelstellingen met betrekking tot produkt- en materiaalhergebruik;
- wat zijn de overige milieu-effecten (transport, effecten van veel kleinere versus enkele grote bedrijven).

Om inzicht te bieden in mogelijke verschillen tussen beleidsopties, zal in de m.e.r.-procedure een aantal scenario's worden beschreven. Omdat de provincie nog geen keuze heeft gemaakt, is het nog niet mogelijk één van deze scenario's als "voorgenomen activiteit" of als "voorkeurs-scenario" aan te wijzen.

### 1. Minimumscenario

De provincie houdt vast aan de huidige op sturing op capaciteit gebaseerde verwijderingsstructuur voor autowrakken, waarbij het streven is gericht op een vermindering van het aantal bedrijven (= bestaande toestand, inclusief autonome ontwikkeling).

### 2. Maximumscenario

De provincie past een vrij marktmechanisme toe: elk autodemontagebedrijf kan zich in Flevoland vestigen, mits aan ruimtelijke en milieuregelgeving wordt voldaan. Hierbij zal er ten behoeve van de beschrijving in het MER vanuit worden gegaan dat zich één grootschalig op materiaalhergebruik gericht autodemontagebedrijf (bedrijfstype 4) zal vestigen en voorts dat een aantal bestaande bedrijven de capaciteit zal uitbreiden. Ook het bestaande beleid dat (gegeven het aantal autowrakken in Flevoland en de overcapaciteit in Nederland) geen shredderinstallatie in Flevoland kan worden gevestigd, wordt hierbij losgelaten.

### 3. Tussenscenario

Naast deze twee uitersten wordt het zinvol geacht een nog nader te bepalen tussenscenario te beschrijven, waarin in ieder geval elementen van een (ook voor het maximumscenario relevant) provinciaal toetsingskader bij vergunningverlening aan de orde is. Bij deze toetsing worden onder meer gelet op:

- het "stripniveau";
- de mate van milieuhygiënische (ARN-)verwerking;
- de capaciteit in relatie tot de rentabiliteit;
- vakbekwaamheidseisen;
- milieu-eisen;
- bij een eventuele shredder: de koppeling met demontage.

Overigens kunnen de bovengenoemde punten bij alle scenario's aan de orde zijn. Het tussenscenario zal mede op basis van de ontvangen reacties in de vast te stellen richtlijnen worden bepaald (zie § 1.2).

### 3. In beschouwing te nemen (milieu-)effecten

Het milieu-effectrapport (MER) heeft een functie als hulpmiddel bij de heroverweging van het Flevolandse autowrakkenbeleid. Dit betekent dat de beschrijving van milieu- en andere effecten zal moeten aansluiten op het schaalniveau van de vragen waarvoor de provincie zich gesteld ziet. De provincie is daarbij geen afgezonderde eenheid. Er is bv. geen behoefte aan een beschrijving die tot de conclusie leidt dat de meest milieuvriendelijke beleidslijn voor Flevoland de sluiting van alle autodemontagebedrijven in Flevoland zou zijn. De milieubelasting wordt dan immers naar andere provincies verplaatst. De milieu-effecten kunnen op twee niveaus worden gezien:

#### Niveau 1: doelstellingen

De belangrijkste milieudoelstellingen zijn opgenomen in het Implementatieplan Autowrakken. Het gaat hierbij om doelstellingen met betrekking tot produkthergebruik 12%, materiaalhergebruik 74% en shredderafval maximaal 14%. Het MER dient inzicht te geven in de mate waarin de drie geschetste scenario's een bijdrage kunnen leveren aan de realisering van deze doelstellingen. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt naar de verschillende deelstromen. In het overzicht op de volgende bladzijde zijn ter illustratie te onderscheiden materialen en onderdelen weergegeven. In het MER zal mogelijk een clustering van deelstromen plaatsvinden, waarbij bv. de mogelijkheden voor produkt- of materiaalhergebruik in aanmerking worden genomen.

metalen (gruisijzer, zwaar ijzer, gietijzer, aluminium, koper, lood, zink)
LPG-tanks
brandstof en oliën
kunststoffen (bumper, carrosserie, radiatoren, elektronica-onderdelen, bekleding)
stroomvloeistoffen (rem, stuur, koppeling, versnelling, koeling)
oliefilters
brandstoftanks
katalysatoren
CFK's
glas (w.o. gelaagde voorruit)
kabels
veiligheidsgordels, airbags, tapijt
accu's
asbest
banden en ander rubber
PUR-schuim

Mogelijk kan een stroomschema, een milieubalans of (beschikbare uitkomsten van) een levenscyclusanalyse inzicht verschaffen in de aard en hoeveelheid van de categorieën deelstromen die in de autodemontage-branche omgaat. Voor elk scenario zal worden beschreven in welke mate een bijdrage wordt geleverd aan de landelijke beleidsdoelstellingen.

Daarnaast moeten de gevolgen van de scenario's voor de toepassing van de doelmatigheidstoets (met name het criterium effectiviteit en efficiëntie) inzichtelijk worden gemaakt. In het minimumscenario wordt de doelmatigheidstoets gekoppeld aan de provinciale sturing op capaciteit. In de andere scenario's ligt de nadruk meer op milieuhygiënische aspecten en kan de doelmatigheidstoets mogelijk aan regionale of landelijke niveaus gekoppeld worden.

#### Niveau 2: effecten

Alle bedrijven in Flevoland moeten voldoen aan de milieuregelgeving met betrekking tot bv. luchtverontreiniging, geluidhinder, bodembescherming, externe veiligheid, afvalwaterstromen en visuele hinder. Een beschrijving en vergelijking van de milieueffecten van de verschillende scenario's lijkt daarom slechts een beperkte meerwaarde voor de besluitvorming te hebben. Niettemin is enig inzicht in de verschillen in milieubelasting van de verschillende bedrijfstypen gewenst. De milieueffecten van een aantal relatief kleine bedrijven (minimumscenario) kan verschillen van de milieueffecten van een geringer aantal grotere bedrijven. Daarbij is het van belang dat de draagkracht voor milieu-investeringen geringer kan zijn naarmate het bedrijf kleiner is. Voorts is per scenario enig inzicht gewenst in de mate waarin de milieukwaliteit in Flevoland kan worden beïnvloed. Hiervoor is - op de provinciale schaal - een beschrijving van de milieueffecten van de autodemontage-branche nodig.

Daarnaast is - vanuit de gedachte dat transport van afvalstoffen tussen inzamelaars, bewerkers en eindverwerkers zo veel mogelijk moet worden beperkt - een vergelijking in de hoeveelheid noodzakelijk transport van belang. Hierbij kunnen verschillende transportmogelijkheden aan de orde komen en kan (indicatief) een meest efficiënte locatie binnen Flevoland worden bepaald. De provincie is overigens niet voornemens een lokatiekeuze te bepalen. Voorts zal worden bezien in welke mate bij de verschillende scenario's restfracties in Flevoland achterblijven (bv. niet-verbrandbaar afval dat op een Flevolandse stortplaats wordt gestort).

#### 4. Eerder genomen besluiten

In deze startnotitie zijn al op een aantal plaatsen eerder genomen besluiten of uitgevoerde studies die van belang zijn voor het autowrakkenbeleid in Flevoland ter sprake gekomen. Met name kunnen de volgende studies worden genoemd:

- Milieubeleidsplan Flevoland 1994-1998;
- Streekplan Flevoland;
- Waterhuishoudingsplan Flevoland 1994-1998;
- Notitie inzake preventie en hergebruik afvalstoffen (TK88-89, 20877, nr 2);
- Implementatieplan autowrakken (1992, Publicatierreeks afvalstoffen nr 1992/7);
- Besluit nadere omschrijving begrip autowrakken (Stb. 1993 nr. 571), recent gewijzigd (Stb. 1996, 289);
- Besluit verwijdering personenwagenbanden (Stb. 1995 nr. 362);
- Mededeling van het algemeen verbindend verklaren van de Overeenkomst inzake de verwijderingsbijdrage voor auto's (Stcrt. 1994, nr. 246);
- Enig Programmerings Document Flevoland 1994-1999 (inzake uitvoering Regionaal ontwikkelingsplan Flevoland);
- Werkdocument economische verkenning autowrakken in Flevoland, Fugro Milieuconsult B.V., september 1996).

## Bijlage 1: procedureschema

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE			MILIEUBELEIDSPLAN		
Termijnen	Initiatiefnemer / bevoegd gezag	Anderen	Initiatiefnemer / bevoegd gezag	Anderen	Termijnen
	Opstellen startnotitie				
	Overleg met gemeentebesturen	advies PPC/CWMF			
4 weken	Bekendmaking startnotitie	Inspraak en advies			
5 weken		Advies Commissie m.e.r.			
4 weken	Vaststelling richtlijnen				
	Opstellen MER		Opstellen concept-ontwerp-plan		
			Overleg met betrokkenen	Advies CWMF en SEOR	
	Bekendmaking MER		Bekendmaking ontwerp-plan		
8 weken		Inspraak, advies en hoorzitting		Bezwaren en hoorzitting	8 weken
5 weken		Toetsingsadvies Commissie mer			
			Vaststellen plan PS		