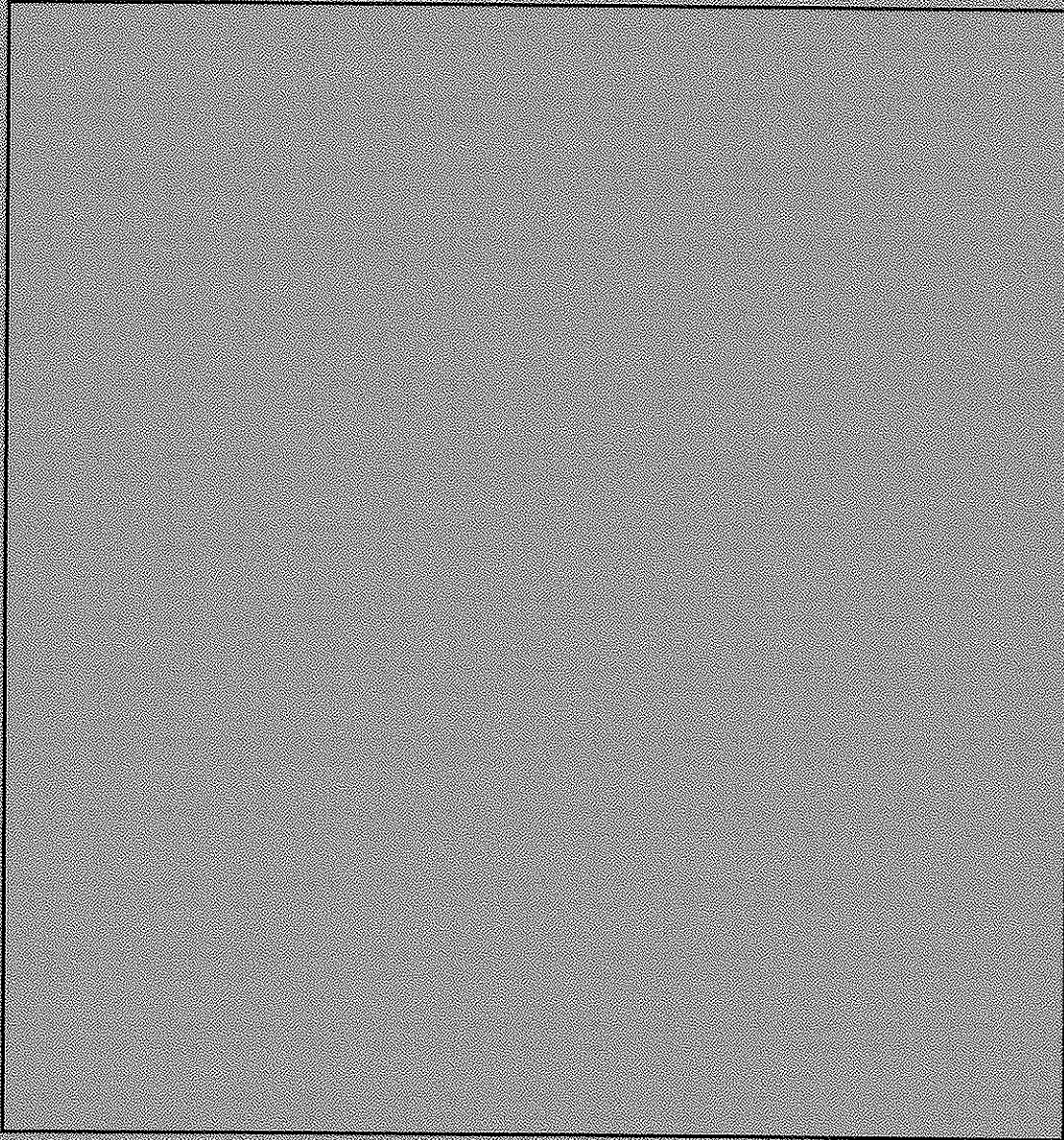




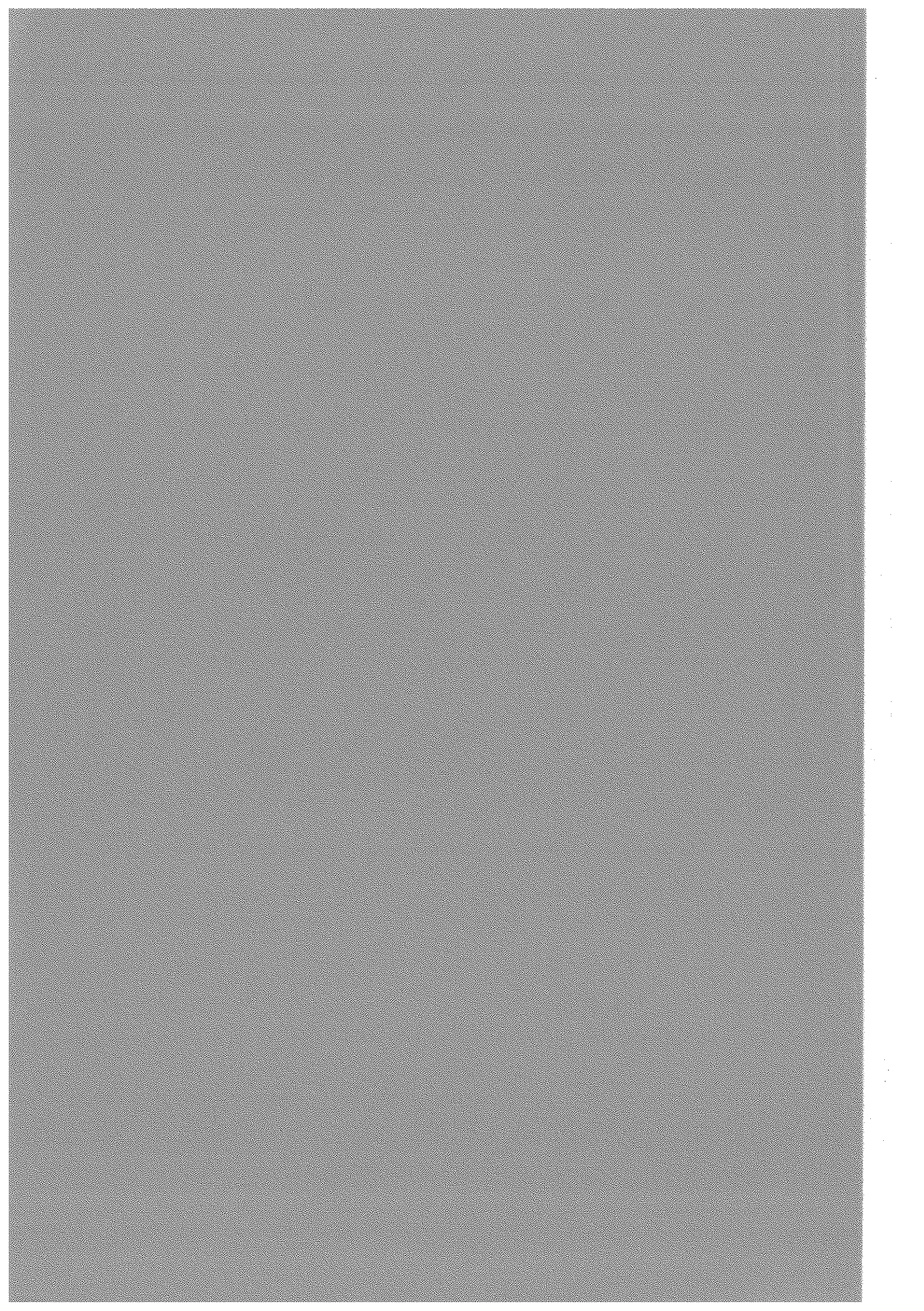
INGEKOMEN 4 JUL 1997

832-32
(2^e) 26

Richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Heroverweging Autowrakkenbeleid Flevoland



F L E V O L A N D



Richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Heroverweging Autowrakkenbeleid Flevoland

Vastgesteld door:

Het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Flevoland

op 2 juni 1997

1. Inleiding

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. 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. Inmiddels zijn nog vijf autodemontagebedrijven in Flevoland actief, waarvan vier ARN-gecertificeerd. 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. Als hulpmiddel bij deze heroverweging stelt de provincie een milieu-effectrapport op, waarin de milieu-effecten van verschillende beleidsalternatieven worden beschreven en vergeleken.

In oktober 1996 hebben Gedeputeerde Staten een startnotitie voor de m.e.r.-procedure vastgesteld. Deze startnotitie is op 30 oktober 1996 ter visie gelegd en aan een aantal wettelijke adviseurs en betrokkenen gestuurd. Daarbij is tot en met 27 november 1996 (en voor de Commissie voor de m.e.r.: tot en met 3 januari 1997) gelegenheid geboden om opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport. In totaal zijn negen reacties ontvangen, die in de bijlage zijn opgenomen. De reacties zijn in de door Gedeputeerde Staten van Flevoland vastgestelde richtlijnen verwerkt. Deze richtlijnen geven aan wat er in het milieu-effectrapport (MER) moet staan. Als het MER medio 1997 samen met de ontwerp-herziening van het Milieubeleidsplan ter visie wordt gelegd, kan het MER mede op basis van deze richtlijnen worden beoordeeld op volledigheid en juistheid.

2. **Vorm en presentatie van het MER**

Een MER bevat ten minste "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven" (artikel 7.10, eerste lid, onder h, van de Wm).

2.1 Milieu-effectrapport

- Aanbevolen wordt het MER beknopt te houden. Achtergrondgegevens moeten niet in de hoofdtekst, maar in bijlagen worden bijgevoegd.
- Het MER moet toegankelijk en begrijpelijk zijn. Vaktaal die slechts voor ingewijden toegankelijk is, moet worden vermeden. Eenduidige definities, afkortingen en begrippen moeten worden gehanteerd en bronnen moeten worden vermeld. In het MER moeten een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst worden opgenomen.
- Het MER moet inzicht geven in de relevante milieu-aspecten die bij de verschillende beleidsalternatieven aan de orde zijn. Uit de beschrijving moet blijken welke afwegingscriteria zijn gekozen en hoe daarmee is omgegaan. Uitgangspunten en criteria die bepalend zijn voor de gemaakte keuzes, moeten duidelijk worden weergegeven.

2.2 Samenvatting

Het MER moet een samenvatting bevatten, die kort en overzichtelijk de kern van het MER weergeeft en die voor een algemeen publiek zelfstandig leesbaar is. Het verdient aanbeveling daarbij gebruik te maken van een of meer tabellen of kaarten. Wij hechten aan een goede kwaliteit van de samenvatting, omdat zij als communicatief instrument in het besluitvormingsproces van bijzonder belang is. De samenvatting moet inzicht geven in:

- de probleemstelling voor het te nemen besluit;
- een korte en overzichtelijke beschrijving en vergelijking van de verschillende beleidsalternatieven en van de milieugevolgen daarvan;
- een schets en tijdspad van het besluitvormings- en uitvoeringstraject.

2.3 Eventuele afwijkingen van de richtlijnen moeten worden vermeld en gemotiveerd.

3. **Beleidskader, probleemstelling en doel**

Een MER bevat ten minste "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd" (art. 7.10, eerste lid, onder a, van de Wm).

Een MER bevat ten minste "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het MER wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven" (artikel 7.10, eerste lid, onder c, van de Wm).

Een MER bevat ten minste "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen" (artikel 7.10, eerste lid, onder d, van de Wm).

3.1 Huidig beleid

Bij de heroverweging van het Flevolandse autowrakkenbeleid moet rekening worden gehouden met bestaande regelgeving en beleid op provinciaal, nationaal en internationaal niveau. Het MER moet informatie geven over het Europese en landelijke beleid en de recente ontwikkelingen daarin. Denk daarbij aan het beleid ten aanzien van preventie en hergebruik, het Nationaal Milieubeleidsplan, de Notitie inzake preventie en hergebruik van afvalstoffen, het Implementatieplan Autowrakken, het Tienjarenprogramma Afval 1995-2005, het Meerjarenplan Gevaarlijke Afvalstoffen, de Nota Produkt en Milieu en de Wet milieubeheer (met name de Ladder van Lansink).

Geef een korte beschrijving van het huidige provinciale beleid ten aanzien van de verwijdering van afvalstoffen in het algemeen en autowrakken in het bijzonder, zoals vastgelegd in het Milieubeleidsplan Flevoland 1994-1998 (PMP), het Uitwerkingsplan Bedrijfsafvalstoffen en de Provinciale Milieuverordening (PMV). Besteed hierbij aandacht aan de wijze waarop toepassing wordt gegeven aan het doelmatigheidsbeginsel, aan het streven naar hoogwaardiger verwerking, het uitgangspunt van regionale zelfvoorziening en de randvoorwaarden die voor vergunningverlening en handhaving van belang zijn.

Beschrijf de rol van Autorecycling Nederland BV (ARN) in de implementatie van het landelijk beleid. Hoe is op dit moment het landelijk beleid vertaald in het provinciale beleid en in de vergunningverlening en welke rol speelt ARN hierin (bv. relatie landelijke taakstelling - provinciale doelmatigheidstoets - premiëring generieke materiaalstromen)?

Geef aan welke elementen uit bestaande regelgeving en beleid kaderstellend zijn bij de heroverweging van het provinciale beleid.

3.2 Huidige situatie autowrakkenverwijdering

Beschrijf, mede op basis van de "Eindrapportage economische verkenning autowrakken in Flevoland" (1996) de huidige situatie van de autowrakkenverwijdering in Flevoland. Besteed hierbij aandacht aan:

- het aantal autodemontagebedrijven in Flevoland, het aantal gecertificeerde bedrijven, de schaal van deze bedrijven en het type verwerking;
- de vergunnings situatie van deze bedrijven;
- de milieuhygiënische situatie (bv. bodemsanering);
- de hoeveelheid wrakken die in Flevoland wordt verwerkt (bv. in 1995 en 1996), geplaatst in een regionale en landelijke context. In welke mate is sprake van import van wrakken naar en export van wrakken uit Flevoland? Welke rol spelen bedrijven in de directe omgeving van Flevoland?

Bij de heroverweging van het beleid moet aandacht worden besteed aan de invloed die het tot dusverre gevoerde beleid heeft gehad op het aantal en type verwerkers in Flevoland en op de ontwikkelingen die de bedrijven hebben doorgemaakt, zoals ontwikkelingen in verwerkingscapaciteit, toename van hergebruik en investeringen in kwaliteit (zie ook bijlage 1, reacties nr. 1, 3 en 7). In welke mate zijn de beleidsdoelen gerealiseerd?

3.3 Ontwikkelingen in aanbod en afzet

Geef een prognose van het aanbod van autowrakken in Flevoland voor de jaren 2003 en 2007 (dit zijn de planperiodes van het komende Omgevingsplan Flevoland). Geef aan van welke randvoorwaarden bij deze prognose is uitgegaan, zoals (indicatieve) prognoses over de bevolkingsomvang van Flevoland in die jaren en de samenstelling en levensduur van de auto (zie ook bijlage 1, reactie nr. 4).

Besteed ook aandacht aan de mogelijke ontwikkeling van de autodemontagebranche in de periode tot 2007, gelet op de ontwikkelingen in de Flevolandse, Nederlandse en internationale markt (bv. schaalvergroting), de gevolgen binnen de gekozen tijdshorizon van de mogelijke ontwikkeling van retoursystemen en de verwachte ontwikkelingen in de afzet van (rest-)produkten. Vermeld eventuele onzekerheden.

Geef op basis van de bovenstaande ontwikkelingen een beschrijving van de mogelijke ontwikkeling van de Flevolandse autodemontagebranche. Betrek hierbij de bij de provincie bekende initiatieven die inmiddels zijn ontstaan en die binnen het vigerende Flevolandse beleid niet vergunbaar zijn. Geef aan wat bij deze beschrijving de onzekerheden zijn en in hoeverre deze onzekerheden van belang zijn voor het te formuleren beleid.

De beschrijving conform de richtlijnen 3.2 en 3.3 kan gelden als referentiesituatie en als een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin, zoals bedoeld in art. 7.10, eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer.

3.4 Probleemstelling

Geef op basis van de beschrijving van het huidige beleid, de huidige situatie en de mogelijke ontwikkelingen in aanbod en verwerkingsstructuur de probleemstelling aan voor de heroverweging van het huidige beleid en voor het MER. Ga daarbij in op de mate waarin doel- en taakstellingen van het beleid zijn bereikt en op de knelpunten die worden geconstateerd tussen het huidige beleid en de ontwikkelingen in de markt. Is sprake van knelpunten ten aanzien van preventie, producthergebruik en materiaalhergebruik die om een heroverweging van het beleid vragen?

3.5 Besluitvorming

Vermeld het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld en de overheidsinstantie die dit besluit zal nemen. Beschrijf de besluitvormingsprocedure, het tijdspad en de inspraakmomenten. Welke instanties zijn bij de besluitvorming betrokken? Wat is de status van het te nemen besluit en welke relatie zal er zijn tussen het besluit en de vergunningverlening en handhaving? Welke eisen stelt deze relatie aan de inhoud van het te nemen besluit?

4. **Voorgenomen activiteit en alternatieven**

Een MER bevat ten minste "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen" (artikel 7.10, eerste lid, onder b, van de Wm).

De voorgenomen activiteit is in dit geval een heroverweging van het autowrakkenbeleid. De provincie heeft op voorhand geen voorkeur uitgesproken voor een van de mogelijke beleidsalternatieven. Er is dus nog geen sprake van een voorgenomen beleid (zoals genoemd in bijlage 1, reactie nr. 9).

4.1 Bij het formuleren van beleidsalternatieven zijn verschillende doelstellingen denkbaar. Vooral de volgende twee variabelen zijn hierbij van belang:

- de beoogde bewerkingscapaciteit van Flevoland kan meegroeien met de conform richtlijn 3.3 beschreven ontwikkeling in het aanbod, of kan kleiner of groter zijn dan de ontwikkeling van dit aanbod. De capaciteitsgroei kan bij bestaande bedrijven en/of door vestiging van nieuwe bedrijven plaatsvinden;
- de inspanningen van de bedrijven om de nationale doelstellingen voor produkt- en materiaalhergebruik te realiseren kunnen op het huidige niveau blijven of geïntensiveerd worden.

Op basis van deze variabelen moet in het MER een aantal mogelijke doelstellingen worden geformuleerd.

4.2 De realisering van deze doelstellingen stelt eisen aan de bewerkingsstructuur voor autowrakken in Flevoland. In een aantal gevallen zal aanpassing van de bestaande structuur noodzakelijk zijn. Hiervoor zijn een financieel gezonde branche (zie ook de opmerkingen en kanttekeningen in bijlage 1, reacties nr. 1, 2 en 5) en beschikbaarheid van provinciaal instrumentarium belangrijke randvoorwaarden. Stel op basis van een beoordeling van de realiseerbaarheid van de doelstellingen realistische beleidsalternatieven samen. De alternatieven moeten alle voldoen aan de conform richtlijn 3.1 beschreven kaders van regelgeving en beleid. Hierin moeten de volgende elementen terugkeren: de mate van groei, de provinciale inspanningen en het al dan niet toestaan van nieuwe bedrijven.

4.3 Omdat de provincie verantwoordelijk is voor een doelmatige verwijdering van autowrakken in de provincie Flevoland, moet bij alle beleidsalternatieven worden aangegeven welke invulling wordt gegeven aan de doelmatigheidscriteria (zie ook bijlage 1, reactie nr. 7).

4.4 Geef een analyse van de instrumenten die de provincie ter beschikking staan om de verschillende beleidsalternatieven te realiseren. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan: vergunningverlening; vergunningvoorschriften; regulering import en export; voorlichting; subsidiëring; de in bijlage 1, reactie nr. 3 genoemde vaststelling van een lijst van autowrakkeninrichtingen. De provincie zal op basis van een beschrijving en vergelijking van de beleidsalternatieven een beleid formuleren. Aan dit beleid moet een doelmatig en samenhangend pakket van in te zetten instrumenten worden gekoppeld, waarmee het beleid gerealiseerd kan worden (zie ook bijlage 1, reactie nr. 7).

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt (artikel 7.10, derde lid, van de Wm).

Op basis van de beschrijving en vergelijking van de verschillende beleidsalternatieven (en varianten daarbinnen) moet een realistisch meest milieuvriendelijk alternatief worden samengesteld, dat primair gericht is op een zo hoogwaardig mogelijke verwerking volgens de "Ladder van Lansink" en waarin voorts aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- het gaat uit van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het is gericht op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst;
- het besteed aandacht aan de milieu-aspecten van de afzet van (rest-)produkten;
- het gaat uit van een maximaal strip-niveau, waarbij shredderen als aparte activiteit wordt voorkomen.

5. **De gevolgen voor het milieu**

Een MER bevat ten minste "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven" (artikel 7.10, eerste lid, onder e, van de Wm).

5.1 De milieugevolgen van de beleidsalternatieven moeten op twee niveaus worden uitgewerkt:

- een vergelijking op macroniveau aan de hand van een beschouwing over de verschuiving van stromen binnen de keten van verwijdering;
- een vergelijking op bedrijfsniveau, waarbij op basis van de in richtlijn 4.2 en 4.5 bedoelde alternatieven wordt uitgegaan van een combinatie van bedrijven. De aannames die bij de bepaling van combinaties van bedrijven worden gehanteerd, moeten worden vermeld. De gevolgen van de onzekerheden in de aannames voor de effectbeschrijving moeten door middel van een gevoeligheidsanalyse in beeld worden gebracht.

Op beide niveaus zijn de volgende indicatoren voor de beschrijving van milieu-effecten relevant:

- de mate van hergebruik van produkten en produktonderdelen;
- de mate van hergebruik van materiaal;
- de hoeveelheid reststoffen voor eindverwerking;
- het energieverbruik van processen;

- transportafstanden (zie ook de opmerking in bijlage 1, reactie nr. 3).

Ter ondersteuning kan gebruik worden gemaakt van massabalansen, uitgaande van een eenheid te verwerken produkt. De indicatoren moeten waar mogelijk worden gekwantificeerd (bv. percentage produkthergebruik).

Tevens moet een indicatie worden gegeven van de mate waarin de milieu-effecten van de beleidsalternatieven verschillen op lokaal niveau (zie ook bijlage 1, reactie nr. 8) en hoe daarmee bij vergunningverlening kan worden omgegaan.

- 5.2 Bij de beschrijving van milieu-effecten moet tevens de overeenkomstig richtlijn 4.3 beschreven mate van doelmatigheid worden betrokken, mede aan de hand van:
- de handhaafbaarheid;
 - de mate van bevordering van innovatie;
 - de verwachte continuïteit van de verwerking.

6. Vergelijking van alternatieven

Een MER bevat ten minste "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven" (artikel 7.10, eerste lid, onder f, van de Wm).

De milieugevolgen van de beleidsalternatieven moeten onderling en met de overeenkomstig de richtlijnen 3.2 en 3.3 beschreven referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de beleidsalternatieven verschillen. De vergelijking dient te zijn gericht op de onderscheidende onderdelen van de beleidsalternatieven.

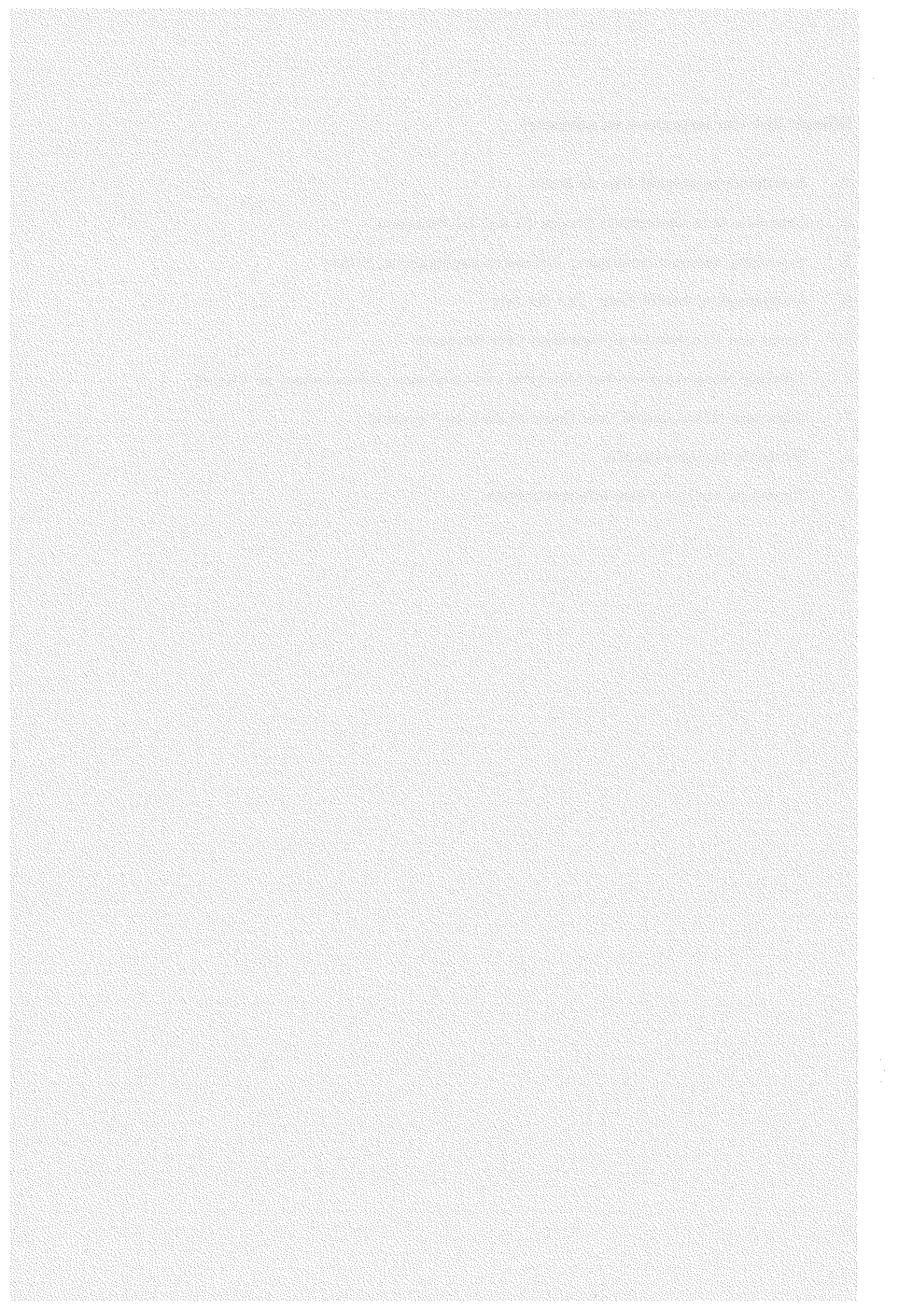
7. Leemten in kennis en evaluatie

Een MER bevat ten minste "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens" (artikel 7.10, eerste lid, onder g, van de Wm).

- 7.1 Om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de beschikbare informatie voor de besluitvorming, moet in het MER worden aangegeven welke gevraagde informatie niet kan worden geleverd en wat daarvan de reden is. Vermeld daarbij welke leemten naar verwachting op korte termijn en welke in een later stadium kunnen worden ingevuld, mogelijk als onderdeel van een evaluatie van het beleid. Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder de leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.
- 7.2 Het MER moet aandacht besteden aan de wijze waarop monitoring en evaluatie van de beschreven ontwikkelingen en effecten kan plaatsvinden.

Bijlage: lijst van insprekers en adviseurs

1. Autodemontagebedrijf Van de Braak
2. Gebruikte Auto Onderdelen Service (G.A.O.S.) Flevoland
3. Vereniging Belangenbehartiging Autodemontagebranche STIBA
4. Autodemontagebedrijf Gebr. Van der Feer
5. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland
6. Directeur Noordwest van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
7. Inspecteur milieuhygiëne voor Noord-Holland en Flevoland
8. Gemeente Noordoostpolder
9. Commissie voor de milieu-effectrapportage



Gedeputeerde Staten
van Flevoland
Postbus 55,
8200 AB Lelystad.

Koning

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	96.014122	Kopie:
Afdeling:	26 NOV 1996	
	MPV	
Rappel:		
Class.nr.: -1.777.13		

21

- autowrakken - milieu

Almere 25 november 1996.

-MER

-adviezen

M.v.d. Braak,
tbv Autodemontagebedrijf
van den Braak,
Gordingweg 22,
1332 BR Almere de Vaart.

Geachte Heer,

Onderwerp: Adviezen heroverweging autowrakkenbeleid.
m.e.r.-procedure.

1, Het toelaten van een type 3 bedrijf lijkt mij niet verantwoord aangezien het aanbod van autowrakken uit de provincie Flevoland ruimschoots verwerkt wordt door de huidige bedrijven.

Het naslopen van deze auto's is ook niet rendabel en wel omdat de premie gerechtigden materialen al verwerkt zijn. Het is heel goed mogelijk dat 1 of meerdere van de bestaande bedrijven uitgroeit tot een type 3 bedrijf mits de markt dit toelaat.

2. Het toelaten van een type 4 bedrijf zoals beschreven in blz 5 lijkt mij niet verantwoord, en wel op de volgende punten.

A. landelijk beleid 12 % produkthergebruik en 74 % materiaalhergebruik. Type 4 doet niet aan produkthergebruik.

B. Rentabiliteit

C. economisch levensvatbaarheid van dit type bedrijf is afhankelijk van hoeveel geld de oprichters kunnen of willen verliezen aan dit project.

3. Op blz 6 wordt gesteld dat de grote restverwerker de resten van autowrakken van het bedrijf type 2 zou kunnen opkopen. echter zijn deze auto's al ontdaan van de premiegerechtigde materialen, zodat de grote restverwerker weinig tot niets aan deze resten heeft om rendabel te kunnen werken.

4. om een vrij markt mechanisme toe te passen lijkt mij ook niet zinvol, op dit moment zit naast mij autosloperij Almere welke niet beschikt over geldige vergunning wet milieubeheer/wet verontreiniging oppervlakte water. Het blijkt dus dat de provincie niet de mankracht heeft om een en ander in goede banen te leiden.

5. Op het huidige moment zijn er drie ARN aangesloten bedrijven, die voor een verantwoorde verwerking van de autowrakken zorgdragen. Deze bedrijven onder schrijven ook het landelijke autowrakkenbeleid welke is verwoord in het implementatieplan autowrakken. Deze bedrijven zijn in hoog tempo bezig zich te professionaliseren en bezig aan schaalvergroting, zoveel als de markt dit toelaat. Het percentage materiaal hergebruik bij deze bedrijven laat ook steeds een stijgende lijn zien.

Hoogachtend,

directeur/eigenaar

M.v.d. Braak.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M.v.d. Braak', written over a horizontal line.



inweg 10-12, 8305 AG Emmeloord
foon (0527) 61 60 60
bank nr.: 5158572
c: ING Emmeloord
nr. 66.38.14.421
/ nr. NL 7042528B01

Koning

Provincie Flevoland	
Kenmerk: <i>96.014202</i>	Kopie: <i>MPB</i> ✓
Afdeling: <i>MPV</i>	<i>hr. v. Kemmer</i> ✓
Rappel:	<i>hr. de Rood</i> ✓
Class.nr.: <i>-1.777.13</i>	

Gedeputeerde Staten van Flevoland
T.a.v. de heer J.H. Woudstra
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Emmeloord, 26 November 1996

Betreft: Startnotitie m.e.r.-procedure heroverweging autowrakkenbeleid

Geachte heer Woudstra,

Graag willen wij reageren op de door ons ontvangen startnotitie. Daarbij zijn de volgende punten voor ons van belang.

- G.A.O.S. beweegt zich op dit moment reeds in segment/type 2 en 3 zoals omschreven in de startnotitie
- Naar onze mening zal het toelaten van nieuwe autodemontagebedrijven in Flevoland een prijsopdrijvend effect aan de inkoopzijde tot gevolg hebben. Nadeel hiervan is dat de mogelijkheid tot het doen van milieu-investeringen per individueel bedrijf zal dalen.
- Met betrekking tot de marktsituatie merken wij op dat wij reeds alle marktaspecten beslaan nl.:
 - Onderdelen verkoop oudere auto's voor thuismarkt en export en tevens een groeiend produkthergebruik van jongere schadeauto's
 - Het scheiden van materiaalstromen volgens de 'ARN standaard' De tendens is steeds meer materialen voor ARN te demonteren. Daarop vooruitlopen is overigens niet economisch verantwoord. (zie grootschalig autodemontagebedrijf v/d Mosselaar in Dongen, die een demontageinstallatie van de firma van de heer Reuzer deels in bedrijf heeft.)
 - De verkoop van nieuwe onderdelen
 - De verkoop complete (schade)auto's
- De werkmethode welke het grootschalige demontagebedrijf I.A.B. volgt is uitsluitend rendabel bij een verwerking van minimaal 10.000 wrakken per jaar per demontagelij. Het probleem hierbij is de continuïteit van het verkrijgen van de wrakken. Een voorbeeld hiervan is dat de I.A.B. nu zelfs wrakken uit Groningen moet kopen terwijl ze zelf in Hendrik Ido Ambacht is gesitueerd. (Denk aan de Nefkens-actie in Groningen waar I.A.B. f 250,- per wrak plus transport overheeft om wrakken te verkrijgen. Hiertegen hebben de landelijke autodemontagebedrijven actie ondernomen.)

- Voorts willen wij opmerken dat in het kader van de drie scenario's voor een mogelijk te volgen beleid G.A.O.S. bij scenario 2 en 3 in aanmerking komt de rol van groot-schalige te vervullen. Hierbij zal de verwerkingscapaciteit geen problemen opleveren daar de demontagemethode die wij volgen zeer flexibel is. Het aantal te verwerken auto's zal eenvoudigweg af hangen van het aanbod binnen de regio.
- Ons bedrijf biedt de mogelijkheid een combinatie van segment/type 2, 3 en 4, zoals omschreven in de 'Eindrapportage Economische verkenning autowrakken in Flevoland', te realiseren binnen Flevoland. Dit is een gezonde basis voor een autodemonta-gebied dat ook in de toekomst rendabel en milieutechnisch verantwoord wil blijven werken.

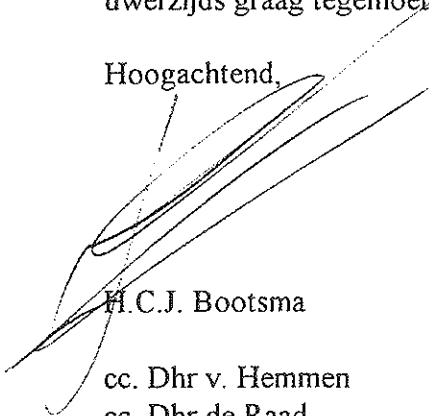
In 1995 heeft G.A.O.S. 3600 wrakken verwerkt met een personeelsbezetting van 11 man.

Momenteel zijn wij een sloopstraat aan het bouwen met 2500 m² vloestofdichte vloer. Dit met het oog op een mogelijk nieuw beleid waarbinnen ruimte is voor een verwerkingsmogelijkheid van 10.000 wrakken of meer. Bij elkaar beslaan de onroerende produktiemiddelen van G.A.O.S. - 35000 m² verhard terrein

- 2500 m² vloestofdichte vloer
- 3700 m² overdekt magazijn

Voor de goede orde verwijzen wij nog naar ons gesprek van Vrijdag 22 november met de heren gedeputeerden W. de Raad en van Hemmen en beleidsambtenaar de heer Vuuregge. In die gesprekken hebben wij eveneens aangegeven dat wij een werkbezoek uwerzijds graag tegemoet zien.

Hoogachtend,



H.C.J. Bootsma

cc. Dhr v. Hemmen
cc. Dhr de Raad
cc. Dhr Vuuregge

Aan: Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

kenmerk

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	gb. 013919	Kopie:
Afdeling:	21. NOV 1996	
MPV		
Rappel:		
Class.nr.:	- 1.777-13	

- autowrakken
- milieu
- mer

Rosmalen, 20 november 1996

Ond. : startnotitie m.e.r.-procedure heroverweging autowrakkenbeleid.
Uw ref. : MPV/94.012923/B.
Onze ref. : W96.11.1358.

m/z gb. 012923

Geacht college,

Namens mijn cliënte, de Vereniging Belangenbehartiging Autodemontagebranche STIBA, gevestigd postbus 3281, 5203 DG 's-Hertogenbosch, doe ik u hierbij een reactie toekomen op het concept van de startnotitie m.e.r.-procedure heroverweging autowrakkenbeleid in uw provincie.

Op grond van artikel 7.10 van de Wet milieubeheer bevat een milieu-effectrapport ten minste onder meer:

- een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen;
- een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven;
- een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen;
- een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven; en
- een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven.

Ad a. Uit hoofdstuk 1.1. van het concept van de startnotitie blijkt dat in het huidige beleid in Flevoland provinciale sturing op capaciteit, geformuleerd op een maximum aantal van negen bedrijven, centraal staat.

Voor zover mijn cliënte is bekend, is dit ontstane aantal de resultante in uw provincie van het saneringsbeleid, dat in de jaren 1988 tot heden actief (onder het verlenen van saneringsbijdragen) is gepleegd. Het hierop gebaseerde vergunningentraject is - voor zover mijn cliënte weet - onlangs voltooid. Mijn cliënte concludeert hieruit dat door voltooiing van dit vergunningentraject (inclusief saneringstraject) er een evenwicht is ontstaan in het aantal autodemontagebedrijven en het aantal vrijkomende autowrakken (incl. beperkte import).

Uit de concept-startnotitie kan worden geconcludeerd, dat uw provincie voornemens is dit zorgvuldig geformuleerde beleid te verlaten en een gedeeltelijk of gehele overstap naar het zgn. vrije marktmechanisme mogelijk wil maken. Begrippen als schaalvergroting en professionalisering staan hiervoor centraal. Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat deze begrippen ook centraal stonden in het op initiatief van de rijksoverheid in 1988 ontwikkelde saneringsbeleid, waarbij in het bijzonder de zgn. Ladder van Lansink centraal staat. Dit beleid heeft geleid tot een aanmerkelijke vermindering van het aantal autowrakkeninrichtingen van 2500 stuks naar ca. 800 stuks (landelijk gezien). In uw relatief jonge provincie zijn de effecten van dit beleid mogelijk minder bespeurbaar. Mijn cliënte is de mening toegedaan dat in de beschrijving van hetgeen in het komende beleid wordt beoogd ook rekening dient te worden gehouden met de belangen van de zeer onlangs zorgvuldig opgebouwde en gemoderniseerde autodemontagebranche.

- Ad. b. Een duidelijke beschrijving van de voorgenomen activiteit ontbreekt in de concept-startnotitie. Gesproken wordt over een geheel of gedeeltelijke overstap naar het zgn. vrije marktmechanisme, waarbij geconstateerd wordt dat de landelijke ontwikkelingen ook invloed zullen hebben op de verwerking van autowrakken in Flevoland. Op basis daarvan wordt het aannemelijk geacht, dat een aantal bestaande bedrijven geen plaats zal kunnen vinden. Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat de bestaande bedrijven thans een niet te verwaarlozen plaats in de markt hebben. Het toelaten van nieuwe grootschalige activiteiten, die bovendien niet gericht zijn op produkthergebruik (conform de zgn. Ladder van Lansink en het bepaalde in artikel 1.1., leden 2, 11 en 12 van de Wet milieubeheer), heeft tot gevolg dat bij de bestaande bedrijven de bedrijfseconomische en milieuhygiënische aspecten in het gedrang kunnen komen (w.o. saneren van eventuele bodemverontreinigingen).

Mijn cliënte is daarnaast de mening toegedaan, dat het huidige spreidingspatroon van autodemontagebedrijven een positief effect heeft op met name een zuinig gebruik van energie. Immers, een niet onaanzienlijk aantal van de te demonteren autowrakken zijn afkomstig van particulieren, garagebedrijven e.d. vanuit de regio, zodat de vervoersafstand van de ontdoener van het autowrak naar de bewerker doorgaans aanmerkelijk geringer is. Nadat de onderdelen, geschikt voor produkthergebruik - met inachtneming van de ARN-systematiek - verwijderd zijn, wordt het restant (doorgaans geplet of anderszins qua volume verkleind) doorvervoerd naar de verwerker (shredder c.q. grootschalige bedrijven, gericht op materiaalstromen).

Mijn cliënte merkt voorts op, dat bij het onderzoek naar de alternatieven niet volstaan kan worden met een minimumscenario, een maximumscenario en een tussenscenario. Zij is van mening dat meerdere scenario's (tussenvarianten) mogelijk zijn en derhalve ook onderzocht dienen te worden.

Daarnaast vraagt mijn cliënte zich af of het minimumscenario gezien moet worden als het uitwerken van de nulvariant. De start-notitie biedt daarbij geen absolute duidelijkheid.

In ieder geval zal aandacht dienen te worden besteed aan de zgn. nulvariant en een variant, waarbij met name aandacht wordt besteed aan het bevorderen van materiaalhergebruik in relatie tot produkthergebruik.

- Ad. c. Een complete aanduiding van de besluiten waarvan bij de voorbereiding van het milieu-effectrapport gebruik wordt gemaakt ontbreekt, evenals een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

Een deel van de besluiten c.q. studies is reeds in de start-notitie opgenomen. Daarbij is evenwel geen volledigheid betracht, zoals duidelijk blijkt uit de woordkeus "met name". Het beleid van het Provinciale Autowrakkenplan mag hierin naar de mening van mijn cliënte niet ontbreken, daar daarin uitgegaan wordt van maximaal 9 inrichtingen.

Bovendien vermeldt het Milieubeleidsplan 1994-1998 dat om doelmatigheidsredenen bezien moet worden of het aantal van 9 kan worden teruggebracht. Mijn cliënte heeft kennisgenomen van het feit, dat er zich thans 8 inrichtingen in Flevoland bevinden, zodat zij ervan uitgaat dat deze vermindering om doelmatigheidsredenen is gerealiseerd. Het toestaan van een grootschalige activiteit in de sfeer van IAB in uw provincie staat naar de mening van mijn cliënte hiermede in een schril contrast.

Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat doordat niet alle relevante besluiten en ontwikkelingen zijn vermeld er geen evenwichtige afweging van alle in het geding zijnde belangen kan plaatsvinden. Vooraf zou naar de mening van mijn cliënte duidelijk moeten zijn welke besluiten c.q. studies betrokken worden bij het opstellen van de m.e.r.

- Ad. d. De bestaande toestand van het milieu en in het bijzonder het autodemontagebedrijf op zowel landelijk niveau als binnen de grenzen van uw provincie wordt niet voldoende duidelijk omschreven. Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat daarbij nadrukkelijker aandacht dient te worden besteed aan het onlangs afgeronde vergunningen- en sanerings-traject en de gevolgen, die dit beleid voor de thans bestaande bedrijven heeft gehad. Daarbij kan onder meer gedacht worden aan het aanbrengen van kostbare milieu-investeringen, die zowel fiscaal, bedrijfs-economisch als technisch nog lang niet zijn afgeschreven.

Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat hieraan nadere aandacht behoort te worden besteed, alsmede aan de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de primair beoogde activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.

- Ad. e. Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat in de concept-startnotitie geen duidelijke beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven direct en indirect tot gevolg kunnen hebben. Eveneens ontbreekt een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven. Zij dringt erop aan hieraan alsnog nadere aandacht te besteden.

- Ad. f. Eveneens ontbreekt in de start-notitie een aanzet tot een hoofdstuk, waarin een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven, is opgenomen.

Tenslotte merkt mijn cliënte nog op, dat het haar weliswaar bekend is dat ten gevolge van de Europese regelgeving een aantal provincies overweegt de thans nog geldende criteria met betrekking tot de zgn. doelmatigheids- en spreidingscriteria los te laten. Met enkele van deze provincies is mijn cliënte thans in overleg om het belang van het instandhouden van de oorspronkelijke criteria te bepleiten, temeer daar deze bijzondere aandacht besteden aan het verkleinen van de afvalstoffenstroom door het stimuleren van produkthergebruik. Daarbij attendeert mijn cliënte u ook op het beleid van onder meer de aangrenzende provincie Gelderland, die in het ontwerp-milieuplan voor de jaren 1996 - 2000 ervan uitgaat dat het beleid uit het Autowrakkenplan 1990 niet

wordt gewijzigd. In dit ontwerp-plan wordt omschreven, dat het doel derhalve blijft een doelmatige en met het oog op de bescherming van het milieu aanvaardbare verwijdering van wrakken. De hoofdlijn daarbij vormt het limitatieve beleid om de overcapaciteit te reduceren en tegelijk de milieuhygiëne te verbeteren.

Mijn cliënte is de mening toegedaan, dat het beleid zoals deze provincie dat beoogt meer in overeenstemming is met het hierboven verwoorde rijksbeleid, dan zulks thans door uw college wordt beoogd. Zij verzoekt u nadrukkelijk als een beleidsalternatief te onderzoeken de situatie, waarbij nieuwe inrichtingen in beginsel niet worden toegelaten, behalve ter vervanging van bestaande inrichtingen. Daartoe zou jaarlijks een lijst van autowrakkeninrichtingen vastgesteld kunnen worden, waarvoor een milieuvergunning kan worden verleend.

Mijn cliënte stelt het ten zeerste prijs, wanneer u haar van de verdere voortgang van de vaststellingsprocedure van zowel de startnotitie als de milieu-effectrapportage informeert en haar daarbij blijft betrekken.

Hoogachtend,



H.E. Winkelman.

AUTODEMONTAGEBEDRIJF GEBR. VAN DER FEER v.o.f.
voor al uw gebruikte auto-onderdelen

Het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Koning

Provincie Flevoland		Nikkelstraat 31
Kenmerk: 96.014137	IndustrieKroon	8214 Oostervaart
Afdeling: 26. NOV 1996	MPV	8214 AJ Lelystad
Rappel:		tel: 0320 247149
Class: -1.777-13		fax: 0320 233772
		Rabobank Mijdrecht
		rek.nr.: 13 52 56 860

- autowrakken
 - milieun
 - mer
 - adviezen
- NL 806 468 639 B 01

Uw ref.: MPV/94.012923/B

Lelystad, 25 november 1996

Geachte College,

Inhoud van het milieu-effectrapport

Bij brief d.d. 29 oktober 1996 heeft u ons in kennis gesteld van uw voornemen het provinciale autowrakkenbeleid te wijzigen. Voorts heeft u ons in de gelegenheid gesteld om tot en met 27 november 1996 advies te geven over het in dit verband op te stellen milieu-effectrapport. De startnotitie alsmede de in opdracht van uw College uitgevoerde economische verkenning, geven aanleiding tot het stellen van de volgende vragen, die wij u in overweging willen geven voor het opstellen van de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.

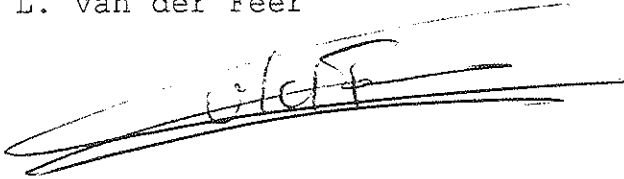
- 1 U spreekt over een substantiële groei van het aantal te verwerken autowrakken (bladzijde 4 van de startnotitie). Deze groei lijkt niet op harde cijfers gebaseerd te zijn. Stel dat deze groei niet plaatsvindt, of stel dat het aanbod van autowrakken juist daalt. Wat zijn de gevolgen hiervan voor het milieu en de werkgelegenheid in de provincie Flevoland?
- 2 Er wordt gesproken van import van autowrakken (met name vanuit Japan, bladzijde 4 van de startnotitie). Legt dit niet juist een extra druk op de belasting van het milieu in de provincie Flevoland?

Niet zozeer als een advies over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport, maar meer als algemene vraag, vragen wij u af waarom Provinciale Staten, als bevoegd gezag, niet de procedurele stappen in de m.e.r.-procedure neemt. Dit in verband met de relatie tussen opzet van een m.e.r. en de daarmee gepaard gaande voorselectie van de te nemen besluiten.

Gaarne worden wij op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen ter zake van het autowrakkenbeleid van de provincie Flevoland.

Hoogachtend,

L. van der Feer

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. van der Feer', written over a horizontal line. The signature is somewhat stylized and includes a large flourish at the end.



kamer van koophandel
en fabrieken voor flevoland

Konink

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	gb. 011138	Kopie:
Afdeling:	26. NOV 1996	
	MPV	
Rappel:		
Class.nr.:	-1.777-13	

Aan het college van Gedeputeerde Staten van
de provincie Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

- autowrakken
- milieu -MGR

Lelystad
25 november 1996

Kenmerk
MH/MG

Onderwerp

Geacht College,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de startnotitie voor de m.e.r.-procedure heroverweging autowrakkenbeleid provincie Flevoland.

De Kamer van Koophandel is van mening dat de m.e.r. zich uitsluitend dient te beperken tot de milieuhygiënische gevolgen van een beleidsaanpassing om tot herstel van het marktmechanisme te komen.

Dit betekent dat het niet gaat om de gevolgen voor de doelmatigheidstoets die door de provincie op dit moment wordt gehanteerd, maar om de gevolgen van zelfregulering voor de doelstelling om het product- en materiaalhergebruik te stimuleren. Het beleid zou erop gericht moeten zijn om milieu-innovatie in de autodemontagesector te bevorderen. Daarmee zou Flevoland wellicht nog een voorbeeldfunctie kunnen vervullen. Wij hebben dit destijds in het kader van de opstelling van het EPD reeds onder uw aandacht gebracht.

In het huidige sturende beleid is de provincie in zijn rol als vergunningverlener steeds meer op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Het bepalen van de capaciteit in relatie tot de rentabiliteit is uiteraard een zuivere ondernemersaangelegenheid en dient derhalve niet in de m.e.r. te worden beschreven.

Wij verzoeken u deze opmerkingen in de richtlijnen voor de m.e.r te verwerken.

Met vriendelijke groet,
Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Flevoland

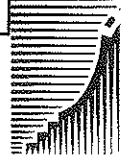
A.L. Greiner
A.L. Greiner
Voorzitter

Koning

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	96.013448	Kopie:
Afdeling:	11. NOV 1996	
MAV		
Flappet:		
Class.nr.:	-1.777-13	

// Gedeputeerde Staten van Flevoland
t.a.v. het hoofd afdeling Milieuplanning
Postbus 55
8200 AB Lelystad

- autowrak
- milien -MER



landbouw, natuurbeheer
en visserij

29 oktober 1996

MPV/94.012923/B

962387/DNW

7 november 1996

onderwerp
Startnotitie autowrakkenbeleid

doorkiesnummer
020-4953163

bijlagen

Hierbij bericht ik u dat de startnotitie voor de mer-procedure heroverweging autowrakkenbeleid provincie Flevoland mij geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

DE DIRECTEUR NOORDWEST


Jr. A. Grijns

Bezoekadres:
Kantoorcomplex
"Diemervijver"
Gebouw "Vijverhof"
Dalsteindreef 5
1112 XC Diemen

Postadres:
Postbus 603
1110 AP Diemen-Zuid

Telefoon: 020 - 495 31 00
Fax: 020 - 4953111



Koning

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	96-014105	Kopie:
Afdeling:	27. NOV 1996	
MPV		
Rappel:		
Class.nr.:	- 777-13	

✓ 2/12

- autowrakken - milieu

Het College van Gedeputeerde Staten -MER
in de Provincie Flevoland -adviezen
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

Uw kenmerk	Uw brief van	Kenmerk	Datum
MPV/94.012923/B	29 oktober 1996	261196006/RM/MV	26 november 1996

Onderwerp
advies startnotitie heroverweging autowrakkenbeleid

Geacht College,

INLEIDING

Uw startnotitie voor de milieueffectrapportage procedure heroverweging autowrakkenbeleid Provincie Flevoland is voor mij aanleiding u te adviseren. In dit advies wil ik het College een aantal aandachtspunten mee geven die naar mijn mening nader onderzocht dan wel nader uitgewerkt dienen te worden in de milieueffectrapportage (MER) en deze dan ook op te nemen in de richtlijnen voor de MER. Onderstaand geef ik kort mijn advies weer.

Naar mijn mening dient u in de doelstelling van de startnotitie ook op te nemen dat er een vergelijking met alternatieven op grond van milieuaspecten plaatsvindt.

U bent als Provincie verantwoordelijk voor een doelmatige verwijdering van afvalstoffen. De invulling van het begrip doelmatigheid dient uitgebreider aan de orde te komen als tot nu toe omschreven in de startnotitie. Daarbij is de afstemming met en de betekenis van de ARN van belang. In de MER dient u ook aandacht te besteden aan grensoverschrijdende effecten, gezien de hele ontwikkeling van schaalvergroting binnen de branche. Ontwikkelingen op regionale en landelijke schaal moeten hierbij nader in beeld gebracht worden. Provinciegrensoverschrijdende effecten kunnen ook invloed hebben op de continuïteit van de verwijdering van autowrakken. Het aantal scenario's dat is opgenomen in de startnotitie is naar mijn mening te beperkt. Het College dient in ieder geval een meest milieuvriendelijk alternatief te kiezen en zou de tussenvariant, ongeacht eventuele reacties, nader moeten invullen. Bij de beschouwing van effecten is het van belang de verschillende scenario's te toetsen op hun doelmatigheid. Waarmee een uitspraak is te doen hoe doelmatig een gevoerd beleid is.

Ik adviseer u in deze MER geen uitspraken te doen over eventuele locaties van inrichtingen.

In het vervolg van mijn brief komen de verschillende onderdelen nader aan de orde.



Kenmerk

261196006/RM/MV

Datum

26 november 1996

Bladnummer

-2-

HEROVERWEGING BELEID

Uit de in uw opdracht uitgevoerde economische verkenning heeft de Provincie geconcludeerd dat de huidige, op sturing op capaciteit gebaseerde verwijderingsstructuur voor autowrakken moeilijk handhaafbaar is. De economische verkenning is voor u mede aanleiding om het beleid met betrekking tot autowrakken meer marktconform in te willen vullen en hiertoe in een MER de milieueffecten van een dergelijke beleidswijziging te onderzoeken. In de startnotitie geeft u de hoofdvragen en scenario's aan welke in de MER moet worden opgenomen. De door u geformuleerde doelstelling van de MER is te beperkt geformuleerd. Uit uw doelstelling lijkt u alleen een beschouwing van de milieueffecten van uw beleidskeuze voor te staan. Terwijl uit de doelstelling ook een vergelijking met andere beleidsscenario's naar voren moet komen.

Een meer marktconforme inrichting van het autowrakkenbeleid op provinciaal niveau kan passen in de ont-wikkelingen binnen de autosloopbranche op landelijk niveau. De oprichting van Auto Recycling Nederland, de totstandkoming van het Fonds Verwijderingsbijdragen e.d. hebben er mede toe geleid dat er binnen de autodemontagebranche een schaalvergroting aan de gang is. Schaalvergroting binnen milieuhygiënische randvoorwaarden kan milieuwinst betekenen voor de gehele branche. Ondanks een eventueel meer marktconform autowrakkenbeleid blijft u als bevoegd gezag verantwoordelijk voor een doelmatige verwijdering van autowrakken binnen de Provincie Flevoland. Consequentie hiervan is dat u invulling dient te geven aan de doelmatigheidscriteria zoals die zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm). Belangrijk is hierbij bijvoorbeeld hoe u de afstemming met de ARN ziet.

INVULLING DOELMATIGHEIDSCRITERIA

Een van de hoofdvragen in de startnotitie is: Wat zijn de gevolgen voor de doelmatigheidstoets, met name producthergebruik en materiaalhergebruik (het criterium effectiviteit en efficiëntie)? Conform de Wm, artikel 1.1 lid 1 bestaat een doelmatige verwijdering van afvalstoffen uit een groter aantal criteria dan alleen effectiviteit en efficiëntie. In het milieubeleidsplan 1994-1998 Flevoland onderschrijft u de criteria uit artikel 1.1. lid 1 Wm als een essentieel onderdeel van uw beleid met betrekking tot de afvalverwijdering.

Een onderzoek naar de gevolgen voor de doelmatigheidstoets dient zich in mijn ogen dan ook niet alleen tot het criterium effectiviteit en efficiëntie te beperken maar, dient alle aspecten zoals opgenomen in artikel 1.1. lid 1 van de Wm te omvatten. Gezien uw verantwoordelijkheid ten aanzien van doelmatigheid dient u in mijn ogen in de MER aandacht te besteden aan op welke manier u per scenario invulling denkt te geven aan de doelmatigheidscriteria.

Een gedegen onderzoek naar de invulling van de doelmatigheidstoetsing in de MER stelt u als bevoegd gezag in staat een effectieve en efficiënte doelmatigheidstoets uit te voeren op te verlenen vergunningen, gerelateerd aan het gekozen beleidsscenario.

GRENDOERSCHRIJDENDE EFFECTEN

In uw startnotitie geeft u aan 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. Verder geeft de startnotitie een opsomming van een aantal scenario's. Een daarvan omvat het maximumscenario waarbij een vrij marktmechanisme wordt geschetst. Deze scenario's dienen te worden beschouwd op onder andere een aantal doelstellingen. Daarbij stelt u dat bij bepaalde scenario's de doelmatigheid mogelijk aan regionale of landelijke niveaus wordt gekoppeld. Een dergelijke koppeling is in mijn ogen alleen maar mogelijk wanneer in de MER ook een beschrijving is opgenomen van, danwel onderzoek wordt gedaan naar de regionale en landelijke ontwikkelingen binnen de autowrakkenmarkt en het autowrakkenbeleid.

Provinciegrensoverschrijdende effecten zijn van invloed op de continuïteit van de autowrakkenbewerking. Immers wanneer er in een omringende Provincie een vergunning wordt verleend aan een verwerker van autowrakken met een capaciteit die aanzienlijk groter is dan het provinciale aanbod zal dit een effect hebben op de autowrakkenmarkt in de Provincie Flevoland. Hiermee kan de continuïteit van autowrakverwerkers in Flevoland in gevaar komen. Om de continuïteit van de autowrakkenverwerking te waarborgen is het van belang te weten wat de gevolgen zijn van ontwikkelingen die er bestaan binnen de autowrakkenmarkt en het autowrakkenbeleid in de omliggende provincies. Ik adviseer u in de MER een beschrijving op te nemen van de ontwikkelingen op de markt en in het beleid met betrekking tot autowrakken op landelijk en regionaal niveau en daarbij de provinciegrensoverschrijdende effecten te betrekken die de keuze van een bepaald beleidsscenario heeft. Hetgeen ook aansluit bij de huidige ontwikkelingen van schaalvergroting binnen de autowrakkenbranche.

SCENARIO'S

In de startnotitie worden drie scenario's geschetst, te weten een minimum, maximum en tussenscenario. Onduidelijk blijft wat het college voorstaat als meest milieuvriendelijk alternatief. In ieder geval zal het MER inzicht moeten geven in wat het meest milieuvriendelijke alternatief omvat. Dit maakt het mogelijk aan te geven in welke mate het door u gekozen scenario zich verhoudt tot het meest milieuvriendelijke scenario. De omschrijving van het tussenscenario laat erg veel in het midden. Invulling van dit scenario laat u afhangen van de reacties die u op de startnotitie krijgt. Met andere woorden wanneer er geen reactie komt, wordt dit scenario dan niet nader uitgewerkt? Ik verzoek u dit tussenscenario ongeacht eventuele reacties nader in te vullen.



Kenmerk

261196006/RM/MV

Datum

26 november 1996

Bladnummer

-4-

De vergelijking van een minimum-, tussen- en maximum scenario die u in de MER voorstaat is naar mijn mening een erg beperkte vergelijking. Vergelijking van een groter aantal scenario's maakt een meer flexibele invulling van uw beleid mogelijk. Immers u kunt meerdere beleidskeuzes uitwerken waarbij u rekening houdt met verschillende marktomstandigheden en beleidsontwikkelingen. Een nadere uitwerking van een aantal tussenscenario's zou hieraan een bijdrage kunnen leveren.

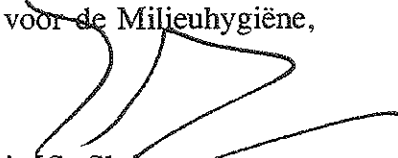
TE BESCHOUWEN EFFECTEN

De startnotitie maakt onvoldoende duidelijk of er in de MER aandacht wordt besteed aan de effecten van het gevoerde beleid op het aantal en type verwerkers in de Provincie Flevoland. Aangezien dit van grote invloed is op de doelmatigheid van de verwerking van autowrakken, verdient het aanbeveling hieraan aandacht te besteden in de MER. Het verdient dan ook de voorkeur om de verschillende eindsituaties (aantal en type verwerkers op de markt) die ontstaan uit het gevoerde beleid te toetsen op doelmatigheid. Deze toetsing levert inzicht in de mate van doelmatigheid van de verschillende beleidsscenario's. Overigens kan het bovenstaande betekenen dat er uit één beleidsscenario meerdere eindsituaties kunnen ontstaan afhankelijk van onder andere economische en beleidsmatige ontwikkelingen. Het karakter van de doelmatigheidstoetsing die hier door mij wordt voorgestaan verschilt met het voorgaande opgemerkt over doelmatigheidstoetsing, dat in ging op hoe u als bevoegd gezag invulling wilt geven aan de doelmatigheidstoets in een vrije dan wel gedeeltelijk vrije markt.

TRANSPORT

U wilt in de MER het onderwerp transport als afzonderlijk onderdeel opnemen. Daarin wilt u komen tot zo kort mogelijke transportlijnen tussen inzamelaars, bewerkers en eindverwerkers. Indicatief kan een meest efficiënte locatie binnen Flevoland worden bepaald. U bent echter niet voornemens een locatiekeuze te bepalen. Ik onderschrijf uw standpunt om te komen tot zo kort mogelijke transportlijnen. Het aanwijzen van een meest efficiënte locatie lijkt mij gegeven deze startnotitie niet opportuun. Immers een locatie keuze hangt van een groter aantal factoren af dan alleen van transport. Ik adviseer u in het onderdeel transport geen indicatieve locaties op te nemen. Mocht u toch willen komen tot een meest efficiënte locatie dan adviseer ik u dit als een apart onderdeel 'locatie-keuze' in de MER op te nemen. En daarin met een groter aantal factoren rekening te houden dan alleen transport, zoals gebruikelijk in een locatie-MER.

Hoogachtend,
de plv. regionale inspecteur van de Volksgezondheid
voor de Milieuhygiëne,


ir. S. Sluis



GEMEENTE NOORDOOSTPOLDER

Koning

Provincie Flevoland		
Kenmerk:	96.014181	Kopie:
Afdeling:	27. NOV 1996	
MPV		
Rappel:		
Class.nr:	-1777-13	

Aan gedeputeerde staten van Flevoland,
t.a.v. de heer J.H. Woudstra,
Postbus 55,
8200 AB LELYSTAD.

- autowrakken
- milieum - MER
- adviezen

Uw brief van	Uw kenmerk MPV/94.012923/B	Ons kenmerk 28432-III-10-u	Datum 26 november 1996
Onderwerp <u>advisering inzake op te stellen richtlijnen MER autowrakken- beleid.</u>	Bijlagen	Inlichtingen M.J. Ribbink, (0527)633238	

Geacht college,

Op 30 oktober 1996 hebben wij uw brief ontvangen, waarin u ons overeenkomstig artikel 7.13 eerste lid van de Wet milieubeheer in gelegenheid stelt u te adviseren over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het op te stellen MER heroverweging autowrakkenbeleid.

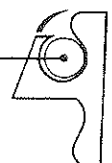
Na lezing van de startnotitie willen wij u het volgende adviseren ten aanzien van de op te stellen richtlijnen.

Op pagina 12 van de startnotitie wordt aangegeven, dat een beschrijving en vergelijking van de milieueffecten van de verschillende scenario's slechts een beperkte meerwaarde lijkt te hebben en volstaan kan worden met enig inzicht in de verschillen in milieubelasting van de verschillende bedrijfstypen. Als reden hiervoor wordt aangegeven, dat alle bedrijven moeten voldoen aan de milieuregelgeving.

Naar onze mening moet de op te stellen MER echter juist een zo volledig mogelijk inzicht geven in de (mogelijke) gevolgen voor het milieu en niet enig inzicht. Milieuregelgeving speelt daarbij een belangrijke rol in het beperken van de nadelige gevolgen voor het milieu, echter van een volledig voorkomen van nadelige milieugevolgen zal geen sprake zijn.

De gevolgen zouden beschreven moeten worden op provinciale schaal, echter vanuit gemeentelijk oogpunt is een uitwerking op gemeentelijke schaal eveneens gewenst. Op deze wijze wordt een duidelijker beeld gegeven van de consequenties, die de mogelijke beleidswijziging heeft voor de betrokken gemeenten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Noordoostpolder,
de secretaris, de burgemeester,





commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB LELYSTAD

uw kenmerk
MPV/96.012923/B

uw brief
d.d. 29 oktober 1996

ons kenmerk
U847-96/H1/mh/832-28

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Heroverwe-
ging autowrakkenbeleid Flevoland

doorkiesnr.
(030) 234 76 27

Utrecht,
23 december 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de heroverweging van het autowrakkenbeleid in de provincie Flevoland.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

drs. L. van Rijn-Vellekoop
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Heroverweging autowrakkenbeleid
provincie Flevoland

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie is van mening dat de volgende onderwerpen in het MER speciale aandacht behoeven.

- De ontwikkelingen in aanbod en afzet van autowrakken en (rest)producten dienen in een landelijk en internationaal kader te worden geplaatst. Daarbij dient informatie te worden gegeven over de ontwikkelingen in eigen retour-systemen van producenten, in productontwerp en in de levensduur van auto's.
- In het MER dient te worden aangegeven welke beleidsruimte de provincie neemt voor de vertaling van de landelijke taakstellingen ten aanzien van product- en materiaalhergebruik naar de Flevolandse situatie.
- De alternatievenontwikkeling bestaat uit twee stappen. Allereerst dienen alternatieven ten aanzien van de invulling van de landelijke taakstellingen te worden ontwikkeld. Deze taakstellingsalternatieven kunnen vervolgens worden ingevuld met een samenhangend pakket van in te zetten instrumenten. Bij deze invulling adviseert de Commissie de mate van sturing vanuit de provincie te variëren, te weten:
 - minimale sturing op basis van de milieutechnische minimumeisen aan de inrichting;
 - maximale sturing gericht op realisatie van de door de overheid gewenste verwijderingsstructuur, door eisen aan de wijze van verwerking, vakbekwaamheid e.d.;
 - één of meer tussenscenario's.
- Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de mogelijkheden om:
 - verdergaande doel- en taakstellingen te hanteren dan landelijk overeengekomen;
 - het in de vergunning opnemen van voorwaarden ten aanzien van de afzet van (rest)producten;
 - het voorschrijven van maximaal strippen, zodat shredderen wordt voorkomen.
- De milieugevolgen dienen op twee niveaus te worden uitgewerkt. Op macro-niveau dienen de milieugevolgen van de alternatieven te worden vergeleken aan de hand van een beschouwing over de verschuiving van stromen binnen de keten. Als indicatoren kunnen worden gehanteerd het percentage product- en materiaalhergebruik, de hoeveelheid reststoffen voor eindverwerking, de energiebalans van de gebruikte processen en de mate van doelmatigheid.

Op microniveau dienen de milieugevolgen te worden beschreven van de combinatie van bedrijven, die voortvloeit uit het betreffende alternatief. Deze vertaling van alternatief naar een combinatie van bedrijven heeft een groot aantal onzekerheden in zich. Belangrijk is dan ook dat in het MER duidelijk wordt gemaakt welke aannames worden gedaan bij deze vertaling. Ook op dit niveau kunnen de milieugevolgen worden beschreven aan de hand van de kentallen: het percentage product- en materiaalhergebruik en het energieverbruik van installaties. Aanvullend kan het transport in kilometers als kental worden gehanteerd.

1.

INLEIDING

De provincie Flevoland heeft de behoefte om het beleid voor het onderdeel 'Verwijdering van autowrakken' zoals vastgelegd in het Milieubeleidsplan 1994-1998 te heroverwegen naar aanleiding van landelijke ontwikkelingen. Deze heroverweging kan leiden tot een herziening van het genoemde Milieubeleidsplan. Voor een dergelijke herziening dient op basis van het Besluit m.e.r. (categorie 18.1) de m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

In deze procedure zijn Gedeputeerde Staten van Flevoland initiatiefnemer. Provinciale Staten van Flevoland zijn bevoegd gezag.

Bij brief van 29 oktober 1996 (bijlage 1) is de Commissie in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de inhoud van het milieu-effectrapport. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

2. HUIDIG BELEID, HUIDIGE SITUATIE, RECENTE ONTWIKKELINGEN EN PROBLEEMSTELLING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Huidige situatie autowrakkenverwijdering

Geef in het MER informatie over:

- de hoeveelheid autowrakken die in Flevoland op dit moment wordt verwerkt en plaats dit in een landelijke context;
- het aantal bedrijven dat zich bezig houdt met autowrakkenverwijdering in Flevoland, de schaal van deze bedrijven en het type verwerking;
- het aantal bedrijven dat zich in de directe omgeving van Flevoland bezig houdt met autowrakkenverwijdering en de rol die zij spelen bij de verwijdering van het huidige aanbod van autowrakken in de provincie Flevoland.

Voor deze beschrijving kan de 'Eindrapportage Economische verkenning autowrakken in Flevoland' als basis worden gebruikt.

Om een goed beeld te krijgen van de mate van professionalisering en van de huidige vervoerproblematiek dient aanvullend informatie te worden gegeven over:

- het aantal gecertificeerde bedrijven;
- de bestemming van de reststromen met een indicatie van de transportafstanden.

2.2 Huidige beleid

Geef een korte beschrijving van het huidige provinciale beleid, zoals vastgelegd in het hoofdstuk Afvalverwijdering van het Milieubeleidsplan (MBP) 1994-1998. Besteed hierbij met name aandacht aan:

- de vastgestelde criteria voor het uitgangspunt doelmatigheid mede in relatie tot de uitgangspunten van de activiteiten van Auto Recycling Nederland (ARN)¹;
- het streven naar hoogwaardiger verwerking van afval, zoals vastgelegd in de 'Ladder van Lansink';
- het uitgangspunt van regionale zelfvoorziening;
- de ruimtelijke en milieuhygiënische randvoorwaarden die bij de vergunningverlening worden gehanteerd;
- de duur van de huidige vergunningen;
- de knelpunten ten aanzien van de handhaafbaarheid.

Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

Geef informatie over de ontwikkelingen in het landelijke beleid in de afgelopen jaren. Ga daarbij in op:

- het beleid ten aanzien van preventie en hergebruik
- het Implementatieplan Autowrakken
- het Tienjaren Programma Afval 1995-2005
- de Nota Product en Milieu.

2.3 Ontwikkelingen in aanbod en afzet producten

Geef een prognose van het aanbod van autowrakken voor de periode tot 2003. Ga daarbij in op de ontwikkelingen binnen Flevoland, Nederland en op de internationale markt²). Beschrijf daarbij de ontwikkelingen in het milieuvriendelijker ontwerp en de productie, zoals:

- de samenstelling van de auto
- de levensduur van de auto
- de ontwikkeling bij producenten van eigen retour systemen en de mogelijkheden van de branche om daarbij aan te sluiten.

Geef aan wat de onzekerheden zijn in deze prognose en in hoeverre deze van belang worden geacht voor het te formuleren beleid.

Beschrijf tevens de verwachte ontwikkelingen in de afzet van (rest)producten afkomstig van autowrakkenverwijdering voor de periode tot 2003. Vermeld ook hierbij eventuele onzekerheden.

2.4 Probleemstelling

Geef op basis van de beschrijving van het huidige beleid, de huidige situatie ten aanzien van autowrakkenverwijdering en de ontwikkelingen in aanbod en afzet van producten, de probleemstelling aan voor het MER.

Geef daarbij aan in hoeverre de doel- en taakstellingen van het huidige provinciale en landelijke beleid zijn gerealiseerd en welke (milieu)knelpunten daaruit voortkomen. Ga daarbij met name in op de knelpunten ten aanzien van preventie, producthergebruik en materiaalhergebruik.

2.5 Besluitvorming

Het besluit waarvoor het MER is opgesteld en de overheidsinstantie die dit besluit zal nemen, moeten worden vermeld. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Geef aan wat de status is van dit besluit en in hoeverre deze bepalend is voor de vergunningverlening.

2 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 4.

3.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1

Alternatieven

Het MER dient in ieder geval te beschrijven:

- het voorgenomen beleid en
- het meest milieuvriendelijke alternatief.

De Commissie adviseert het voorgenomen beleid en eventuele alternatieven in twee stappen te ontwikkelen.

Stap 1

In de startnotitie is aangegeven dat de provincie zich conformeert aan de landelijke doel- en taakstellingen voor product- en materiaalhergebruik. Over de feitelijke vertaling van de landelijke taakstellingen naar de Flevolandse situatie wordt in de startnotitie geen informatie gegeven. In het MER dient te worden beschreven wat deze landelijke taakstellingen betekenen voor de Flevolandse situatie en welke vrijheid de provincie neemt om hiervoor alternatieven te ontwikkelen.

Stap 2

De taakstellingsalternatieven uit stap 1 kunnen vervolgens in de tweede stap worden ingevuld met een samenhangend pakket van in te zetten instrumenten. Belangrijkste instrument zal zijn de vergunningverlening, maar tevens kan worden gedacht aan subsidiëring en voorlichting. Daarbij zal aannemelijk moeten worden gemaakt dat het met de beschreven instrumenten reëel is te verwachten dat de bijbehorende taakstellingen worden gerealiseerd.

Bij de invulling met instrumenten adviseert de Commissie de mate van sturing vanuit de provincie te variëren, te weten:

- minimale sturing op basis van de milieutechnische minimumeisen aan de inrichting;
- maximale sturing gericht op realisatie van de door de overheid gewenste verwijderingsstructuur door voorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de wijze van verwerking, vakbekwaamheid e.d.;
- één of meer tussenscenario's.

Het volgen van deze twee stappen leidt tot meerdere combinaties van taakstellingen en bijbehorende inzet van instrumenten.

3.2

Meest milieuvriendelijke alternatief

In zijn algemeenheid moet het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het moet gericht zijn op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief in dit MER adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de mogelijkheden om:

- verdergaande doel- en taakstellingen te hanteren dan landelijk overeengekomen;
- het in de vergunning opnemen van voorwaarden ten aanzien van de afzet van (rest)producten;
- het voorschrijven van maximaal strippen, zodat het gestripte en samengeperste wrak rechtstreeks kan worden afgevoerd als grondstof en daarmee shredderen wordt voorkomen.

4. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven"*.

De milieugevolgen van de alternatieven dienen op twee niveaus te worden uitgewerkt.

Op het eerste niveau dienen de milieugevolgen van de alternatieven op macro-niveau te worden vergeleken aan de hand van een beschouwing over de verschuiving van stromen binnen de keten van verwijdering en een daaraan gekoppelde beschrijving van te verwachten milieu-effecten. De milieu-effecten kunnen worden beschreven aan de hand van te selecteren relevante indicatoren zoals:

- de mate van hergebruik van product en productonderdelen
- de mate van hergebruik van materiaal
- de hoeveelheid reststoffen voor eindverwerking
- het energiegebruik van processen.

Ter ondersteuning van bovengenoemde scores kan gebruik worden gemaakt van massabalansen, uitgaande van een eenheid te verwerken product.

Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan de mate van doelmatigheid aan de hand van bijvoorbeeld

- handhaafbaarheid
- bevordering innovatie
- continuïteit van de verwerking.

Op het tweede niveau dienen ter ondersteuning van de vergelijking op macro-niveau, op microniveau de milieugevolgen worden beschreven van de combinatie van bedrijven, die voortvloeit uit het betreffende alternatief. Deze vertaling van alternatief naar combinatie van bedrijven heeft een groot aantal onzekerheden in zich. Belangrijk is dan ook dat in het MER duidelijk wordt gemaakt welke aannames worden gedaan bij deze vertaling. Het is te overwegen de gevolgen van deze onzekerheden op de milieueffecten van de alternatieven in beeld te brengen aan de hand van een gevoeligheidsanalyse.

De milieugevolgen van dergelijke combinaties van bedrijven kunnen aan de hand van kentallen in beeld worden gebracht. De Commissie adviseert in ieder geval de volgende kentallen te beschouwen:

- % hergebruikt product en productonderdelen
- % hergebruikt materiaal
- hoeveelheid reststoffen
- energiegebruik van installaties.

Daarnaast kan op dit niveau een inschatting worden gegeven van het transport in kilometers.

5.

VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

De milieu-effecten van het voorgenomen beleid en de alternatieven moeten onderling en met de referentiesituatie zoals beschreven onder § 2.2 'Huidig beleid' worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van het voorgenomen beleid en de alternatieven verschillen. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

De vergelijking van de alternatieven dient te zijn gericht op de onderscheidende onderdelen van de alternatieven en de onderscheidende milieu-effecten.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

6.

LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

7. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- (eventueel) kaartmateriaal (zo mogelijk) te voorzien van een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven"*.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming³;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

³ Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	961125	M. v.d. Braak namens Autodemontagebedrijf Van den Braak	Almere	961211
2.	961126	Gebruikte Auto Onderdelen Service (G.A.O.S.) Flevoland	Emmeloord	961211
3.	961125	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland	Lelystad	961211
4.	961126	Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland en Flevoland	Haarlem	961211
5.	961126	Gemeente Noordoostpolder	Emmeloord	961211
6.	961120	drs. H.E. Winkelman, juridisch adviesbureau b.v. namens de Vereniging Belangenbehartiging Autodemontagebranche STIBA te 's-Hertogenbosch	Rosmalen	961211
7.	961125	Autodemontagebedrijf Gebr. Van der Feer v.o.f.	Lelystad	961211
8.	961107	Directeur Noordwest, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	Diemen	961211