



Home > Materialen > Afvalplan autowrakken

Ontwerp Circulair Materialenplan

Afvalplan autowrakken

Inspraak

Dit document is een onderdeel van het Ontwerp Circulair Materialenplan (ontwerp-CMP) voor de inspraakprocedure. Eenieder krijgt de gelegenheid om in deze periode verbeterpunten of suggesties aan te dragen voordat het CMP definitief wordt vastgesteld.

De Wet milieubeheer bepaalt dat voor het vaststellen van het CMP een procedure van inspraak moet worden gevolgd. Dit geldt niet voor alle onderdelen voor het CMP, maar wel voor de onderdelen die doorwerken in de besluiten van bevoegde gezagen. In het CMP staan deze teksten onder de kop 'Toetsingskaders'.

Zienswijzen op de toetsingskaders worden van een formele reactie voorzien in een reactienota. Daarin wordt aangegeven hoe de zienswijzen zijn verwerkt in het definitieve CMP, of worden argumenten gegeven voor waarom zienswijzen niet tot aanpassing hebben geleid. Zienswijzen op de toelichtende onderdelen worden wel bekeken op mogelijkheden om het CMP te verbeteren, maar worden niet van een formele reactie voorzien in de reactienota.

Een zienswijze indienen kan via het formulier op Platform Participatie (zie de link op circulairmaterialenplan.nl). Vermeld bij uw reactie de titel van het onderdeel van het CMP waar u op reageert, plus het paginanummer of paragraafnummer.

Pdf's ontwerp-CMP worden website

De definitieve tekst van het CMP wordt een website. Deze pdf's van het ontwerp-CMP geven een indruk van de opmaak van de toekomstige website, maar bevatten nog niet de bijbehorende functionaliteiten. Enkele tips voor het lezen van de pdf's:

- In deze pdf kunt u in de browser of de pdf-reader linksboven of rechtsboven een inhoudsgave uitklappen, genaamd 'inhoud' of 'bladwijzers'.
- Onderstippelde woorden in de tekst zijn begrippen waarvoor op de website in een uitklapkader de betekenis wordt gegeven. Zie in het ontwerp-CMP de begrippenlijst onder het deel Instrumenten.
- De [[Interne links](#)] in het CMP worden in het ontwerp-CMP nog in blauw met rechte haken weergegeven, maar deze verwijzingen werken nog niet. De links worden op de website van het definitieve CMP werkend gemaakt.

Dit document is opgemaakt voor digitoegankelijkheid. Kunt u de tekst of afbeeldingen niet lezen? Neem dan contact op via 088-7977102 of het [contactformulier](#) van de helpdesk.

Status: Ontwerp Circulair Materialenplan voor inspraak

Afzender: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: januari 2025

Website: circulairmaterialenplan.nl



Home > Materialen > Afvalplan autowrakken

Afvalplan autowrakken

Dit afvalplan geeft het toetsingskader waar bevoegd gezag rekening mee moet houden bij het verlenen van vergunningen voor afvalverwerking en het grensoverschrijdend transport van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen.

Leeswijzer

Het eerste deel van dit plan bevat de toetsingskaders voor het vergunnen van de verwerking van en het grensoverschrijdend transport van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Bevoegde gezagen moeten bij het nemen van besluiten rekening houden met deze toetsingskaders.

Het tweede deel van dit plan geeft toelichting op de toetsingskaders in het eerste deel. Ook geeft het aanvullende informatie die van belang kan zijn bij het nemen van besluiten over het verwerken of het grensoverschrijdend transport van deze afvalstoffen.

Aan het einde is beschreven wat de toekomstplannen zijn voor de toetsingskaders van dit afvalplan. Kijk voor meer informatie over de verschillende ketenplannen en afvalplannen bij [[materialen](#)].

Inhoud

Toetsingskaders

1. Afbakening toetsingskaders
2. Toetsingskader hoogwaardig verwerken
 - 2.1. Mengen van afvalstoffen
 - 2.2. Minimumstandaard
3. Toetsingskader grensoverschrijdend transport

Toelichting

4. Toelichting op de afbakening
5. Toelichting op hoogwaardig verwerken
 - 5.1. Gescheiden houden en mengen van afvalstoffen
 - 5.2. Minimumstandaard
 - 5.3. Zeer zorgwekkende stoffen
6. Overige informatie
 - 6.1. Afvalstof of niet-afvalstof
 - 6.2. Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
 - 6.3. KwaliteitsZorg Demontage (KZD)
 - 6.4. Terugwinnen van kritieke materialen
 - 6.5. BREF in relatie tot de minimumstandaard
 - 6.6. Bronvermelding

Toekomstplannen

Toetsingskaders

Dit deel van het plan beschrijft hoe bedrijven autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen moeten verwerken en wat daarbij de aandachtspunten zijn. Het bevat het toetsingskader voor het bevoegd gezag voor het vergunnen van het verwerken van deze afvalstoffen en het toetsingskader voor het toestaan van grensoverschrijdend transport door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bevoegde instanties moeten bij het nemen van besluiten rekening houden met het CMP en dus met deze toetsingskaders (artikel 10.14 van de Wet milieubeheer).

De primaire doelgroepen waarvoor dit plan geschreven is, zijn zowel de bedrijven die deze afvalstoffen verwerken of grensoverschrijdend transporteren als het bevoegd gezag dat voor deze activiteiten toestemming moet verlenen. Die toestemming wordt verleend in een omgevingsvergunning voor het verwerken van de afvalstoffen of met een beschikking op een kennisgeving voor grensoverschrijdend transport. Voor de omgevingsvergunning zijn gemeenten en provincies het bevoegd gezag (namens hen vaak een omgevingsdienst). Voor de beschikking op de kennisgeving is dat de minister (namens de minister de ILT).

Omdat dit deel primair geschreven is voor afvalverwerkende bedrijven en het bevoegd gezag, worden specifieke technische en juridische termen gebruikt. Voor het lezen van dit deel is daarom een bepaalde mate van kennis over de afvalwetgeving, het proces van vergunningverlening en de regels voor grensoverschrijdend transport vereist. Voor lezers die niet tot de primaire doelgroep behoren en toch meer informatie over het verwerken van deze afvalstof willen lezen, zijn met name de paragrafen met toelichting interessant.

1. Afbakening toetsingskaders

De bepalingen van dit afvalplan gelden voor de volgende afvalstoffen:

Afvalstoffen	Toelichting
Wrakken van auto's	Onder wrakken van auto's vallen wrakken van personenauto's, lichte bedrijfsauto's (tot 3.500 kg) en drie- en vierwielige bromfietsen.
Wrakken van tweewielige motorvoertuigen	Onder wrakken van tweewielige motorvoertuigen vallen brom-, snor- en motorfietsen.

Voor de definities van 'autowrak' en 'wrak van een tweewielig motorvoertuig' wordt verwezen naar Bijlage 1 van het [Besluit activiteiten leefomgeving \(Bal\)](#).

Een uitgebreide toelichting op de afbakening staat in [[paragraaf 4](#)]. Onderdeel daarvan is een overzicht van afvalstoffen die lijken op de afvalstoffen van dit afvalplan, maar vallen onder andere afval- of ketenplannen.

2. Toetsingskader hoogwaardig verwerken

Om materialen beschikbaar te houden voor de economie is het van belang om afvalstoffen zo hoogwaardig mogelijk te verwerken. Voor hoogwaardige verwerking of vanuit de zorg voor mens en milieu is het soms nodig om verontreinigingen af te scheiden of afvalstoffen integraal te verwijderen. Voor de gewenste verwerking kan het noodzakelijk zijn om afvalstoffen gescheiden te houden. Onderstaande paragrafen gaan in op de volgende aspecten die van belang zijn het bij het vergunnen van het verwerken van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen:

- vergunnen van mengen (2.1)
- de minimumstandaard (2.2)

2.1 Mengen van afvalstoffen

Mengen is in het Besluit activiteiten leefomgeving ([Bal](#)) aangewezen als een milieubelastende activiteit waarvoor in bepaalde gevallen een vergunning nodig is. Het gaat zowel over het

mengen van afvalstoffen onderling als over het mengen met niet-afvalstoffen. Ook bij het samenvoegen binnen één afvalcategorie kan sprake zijn van mengen en kan een vergunningplicht gelden.

De [[Beslisboom vergunningplicht mengen](#)] is een hulpmiddel om na te gaan of voor het mengen een vergunning is vereist.

2.1.1 De afvalcategorieën

De afvalcategorieën uit bijlage II van Bal vormen de basis voor het gescheiden houden van afval en voor de vergunningplicht voor het mengen van afvalstoffen. Correct gescheiden houden van afvalstoffen waarborgt een latere (hoogwaardige) verwerking volgens de minimumstandaard. De [[minimumstandaard](#)] is daarom de basis voor de indeling in deze categorieën.

Onderstaande tabel verduidelijkt welke afvalstoffen onder welke afvalcategorie vallen.

Nr.	ga/nga*	Afvalcategorie Bal	Afvalstoffen die hieronder vallen
1	ga	Autowrakken die gevaarlijke afvalstoffen zijn	Autowrakken zijn na afgifte in beginsel gevaarlijk afval omdat ze vloeistoffen of onderdelen bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn.
2	nga	Autowrakken die geen gevaarlijke afvalstoffen zijn	Autowrakken die geen vloeistoffen of onderdelen (meer) bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn.
112A	ga	Overige gevaarlijke afvalstoffen die niet op een stortplaats mogen worden gestort volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen of een minimumstandaard uit het Circulair materialenplan	Wrakken van tweewielige motorvoertuigen zijn na afgifte in beginsel gevaarlijk afval omdat ze vloeistoffen of onderdelen bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn.
112B	nga	Overige niet-gevaarlijke afvalstoffen die niet op een stortplaats mogen worden gestort volgens het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen of een minimumstandaard uit het Circulair materialenplan	Wrakken van tweewielige motorvoertuigen die geen vloeistoffen of onderdelen (meer) bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn.

* ga = gevaarlijk afval; nga = niet-gevaarlijk afval

De wettelijke regels over hoe deze bedrijven hun afvalstoffen gescheiden moeten houden staan in [[paragraaf 5.1.1 'gescheiden houden van afvalstoffen'](#)].

2.1.2 Vergunnen van mengen

Het bevoegd gezag toetst een vergunningaanvraag voor het mengen aan het [[hoofdstuk mengen van afvalstoffen](#)] en de daarin opgenomen toetsingskaders.

Dit plan bevat voor autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen geen specifieke bepalingen waarmee het bevoegd gezag in afwijking van de algemene toetsingskaders rekening moet houden.

[[Paragraaf 5.1.2](#)] licht toe wat zowel de wetgeving als de toetsingskaders van het CMP concreet betekenen voor het vergunnen van het mengen van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen.

Het gezamenlijke opslaan van wrakken wordt niet beschouwd als mengen.

2.2 Minimumstandaard

Het verwerken van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen moet plaatsvinden in overeenstemming met onderstaande minimumstandaard(en). Dit betekent dat het bevoegd gezag ook voor hoogwaardiger vormen van verwerken vergunning kan verlenen, tenzij de minimumstandaard hiervoor specifieke beperkingen bevat.

Het bevoegd gezag kan alleen vergunning verlenen voor het verwerken van de afvalstoffen op een manier die ~~laagwaardiger~~ is dan de minimumstandaard als sprake is van uitzonderingsgevallen, zoals bijvoorbeeld bij calamiteiten of de aanwezigheid van bepaalde ZZS. Zie ook de [[Leidraad gebruik minimumstandaard](#)].

De volgende minimumstandaarden gelden voor het verwerken van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen:

Afvalstof	Minimumstandaard
Wrakken van auto's en; wrakken van tweewielige motorvoertuigen	<p>Demontage volgens de voorschriften van §4.47 van het Besluit activiteiten leefomgeving en vervolgens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verwerken van de gedemonteerde onderdelen en afgetapte vloeistoffen conform de minimumstandaarden uit relevante andere afval- of ketenplannen; • voor zover onderdelen en afgetapte vloeistoffen niet onder een afvalplan van het CMP vallen, moet verwerking worden getoetst aan de [afvalhiërarchie] zoals beschreven in hoofdstuk 'instrumenten voor sturing'; • shredderen van het resterende wrak volgens de voorschriften van paragraaf 4.31 van het Bal en vervolgens: <ul style="list-style-type: none"> ○ verwerken van vrijkomende metalen (en andere monostromen) volgens de respectievelijke afvalplannen; ○ verwerken van het resterende 'autoshredderafval' en 'overig shredderafval'¹ volgens de bepalingen van het [Afvalplan shredderafval]. Hierbij mag maximaal 5% van de input van de shredderinstallatie worden gestort. Dit betekent dat in een vergunningsaanvraag voor een verwerkingsinstallatie voor autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen moet worden aangetoond dat de verwerking in de hele keten (dus vanaf de eerste shredderinstallatie tot aan installaties waar afgescheiden fracties van de shredderinstallatie worden verwerkt) niet meer te storten residu oplevert dan de genoemde 5% van de oorspronkelijke input.

Regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Voor autowrakken geldt een regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (zie het [[Besluit beheer autowrakken](#)]). Hierin zijn onder andere minimale eisen voor verwerking opgenomen waaraan producenten (dit is met inbegrip van importeurs) moeten voldoen. Hiervoor geldt een eigen opzet van monitoring. Het besluit kent ook eigen begrippen (zo is bijvoorbeeld sprake van 'hergebruiken als product'). Voor het toetsen of producenten voldoen aan de verplichtingen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentverantwoordelijkheid, gelden de eisen en begrippen uit het Besluit beheer autowrakken en niet de begrippen zoals die in het CMP worden gehanteerd.

Sturingsvoorschriften

Aan vergunningen voor bedrijven die wrakken van auto's of tweewielige motorvoertuigen shredderen wordt een sturingsvoorschrift verbonden. Dit sturingsvoorschrift houdt in dat deze bedrijven het vrijkomende autoshredderafval of het overige shredderafval, gelijkmatig over het jaar verdeeld aanbieden aan een verwerker die het afval verwerkt volgens de bepalingen van het [[Afvalplan shredderafval](#)]. Dit sturingsvoorschrift mag alleen ontbreken wanneer de shredderinstallatie zelf ook het autoshredderafval of het overig shredderafval verwerkt volgens de bepalingen van het afvalplan shredderafval.

Met 'gelijkmatig over het jaar verdeeld' wordt bedoeld dat minimaal maandelijks en bij voorkeur tweewekelijks een gelijkmatige hoeveelheid shredderafval wordt aangeboden.

Een toelichting op bovenstaande minimumstandaard(en) in relatie tot hoogwaardige verwerking staat in [[paragraaf 5.2 'toelichting op de minimumstandaard'](#)].

¹ Bijlage II van het Besluit activiteiten leefomgeving maakt onderscheid tussen 'autoshredderafval' (restroom van shredderen van autowrakken) en 'overig shredderafval' (restroom van het shredderen van andere voorwerpen). Beiden ontstaan bij het verwerken van de afvalstoffen van dit plan. Zie verder het [[Afvalplan shredderafval](#)].

Afvalstoffen met bepaalde ZZS

Het kan zijn dat er ZZS in de afvalstof zitten. Zowel de beschreven wetgeving als de toetsingskaders van [hoofdstuk mengen van afvalstoffen] en [hoofdstuk ZZS en overige zorgstoffen] kunnen beperkingen stellen aan het verwerken van afvalstoffen met ZZS. Bij het beoordelen of een verwerking kan worden vergund, betreft het bevoegd gezag ook deze hoofdstukken. In [paragraaf 5.3 van dit plan] staat meer informatie en een overzicht van ZZS die in de afvalstof aanwezig kunnen zijn.

3. Toetsingskader grensoverschrijdend transport

Onderstaand toetsingskader is gebaseerd op het [hoofdstuk grensoverschrijdend transport]. Daarin staat het algemene toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor het grensoverschrijdend transport (verder: overbrenging) van afvalstoffen vanuit of naar Nederland die de ILT hanteert in het kader van de Europese verordening voor de overbrenging van afvalstoffen (EVOA).

In dit afvalplan is bovenstaande uitgewerkt tot een specifiek toetsingskader voor het beoordelen of het overbrengen van wrakken van auto's en wrakken van tweewielige motorvoertuigen is toegestaan. Indien dit specifieke toetsingskader afwijkt van het bepaalde in het hoofdstuk grensoverschrijdend transport, dan gaat het toetsingskader van dit afvalplan voor.

Op 20 mei 2024 is de gewijzigde [Verordening \(EU\) 2024/1157](#) in werking getreden. De gewijzigde EVOA (hierna nEVOA) treedt gefaseerd in werking. Tot 20 mei 2026 zijn de bepalingen van [Verordening \(EU\) 1013/2006](#) nog van toepassing op het overbrengen van afval. In het [hoofdstuk grensoverschrijdend transport] wordt hier verder op ingegaan. Wanneer het in dit hoofdstuk specifiek gaat over bepalingen uit de gewijzigde EVOA is dit aangeduid met 'nEVOA'. In de overige gevallen staat er enkel 'EVOA'. Als de oude en nieuwe bepalingen dezelfde zijn maar bijvoorbeeld de artikelen anders genummerd zijn, dan is het artikel uit de gewijzigde EVOA als uitgangspunt genomen en het artikel uit de nog niet gewijzigde EVOA tussen haakjes gezet.

Mate van nuttige toepassing / elke mate van storten of anderszins verwijderen

Wanneer in onderstaande tekst wordt gesproken over 'de mate van nuttige toepassing' heeft dat betrekking op de afvalstof nadat niet-materiaaleigen afval is afgescheiden. Dit geldt ook voor de zinsnede 'elke mate van storten of anderszins verwijderen'. Ook dan gaat het over de afvalstof nadat niet-materiaaleigen afval is afgescheiden.

Afvalstoffen met bepaalde ZZS (grensoverschrijdend transport)

Als in de afvalstoffen die worden overgebracht ZZS voorkomen, kan het nodig zijn om van onderstaande toetsingskader af te wijken. Bijvoorbeeld als er POP's inzitten waardoor de POP-verordening beperkingen stelt aan het verwerken. [Paragraaf 5.3 'ZZS en overige zorgstoffen'] van dit plan geeft een overzicht van ZZS die in de afvalstof aanwezig kunnen zijn. [Hoofdstuk ZZS en overige zorgstoffen] geeft een overzicht van de wetgeving rond het verwerken van afvalstoffen met ZZS en biedt toetsingskaders wanneer een verwerking doelmatig is. Dit kan ook van belang zijn bij het beoordelen van een kennisgeving voor grensoverschrijdend transport.

Relatie met andere afvalplannen

Voor de deelstromen in dit afvalplan waar voor het verwerken wordt verwezen naar andere afvalplannen, is in deze paragraaf geen toetsingskader voor de overbrenging opgenomen.

Reikwijdte van het toetsingskader, bezwaargronden en voorwaarden

Het toetsingskader geldt voor de volgende overbrengingen:

- het overbrengen van afval binnen de Europese Unie, en
- invoer van buiten de Europese Unie en uitvoer naar buiten de Europese Unie, tenzij toetsing aan de EVOA al direct leidt tot bezwaar, zie [paragraaf 3.3.1. 'verbodsbepalingen'] van het hoofdstuk 'grensoverschrijdend transport'.

Het toetsingskader geeft aan wanneer een overbrenging niet is toegestaan en of er specifieke bepalingen gelden. In alle overige gevallen is de overbrenging wel toegestaan. In de eerste tabel

staan bezwaargronden voor 'overbrenging voor nuttige toepassing' (artikel 12 EVOA). In de tweede tabel staan bezwaargronden voor 'overbrenging voor verwijderen' (artikel 11 EVOA). Voor het overbrengen voor verwijderen geldt vanaf 21 mei 2026 dat artikel 11 nEVOA van toepassing is. Vanaf deze datum verlenen de bevoegde autoriteiten van verzending en van bestemming geen toestemming voor een overbrenging voor verwijderen, tenzij aan alle voorwaarden uit artikel 11 lid 1 onder a tot en met h en/of artikel 11 lid 2 nEVOA is voldaan. Zie ook het [[hoofdstuk grensoverschrijdend transport](#)].

Nuttige toepassing waarvoor de overbrenging <i>niet</i> is toegestaan	Specifieke bepalingen en bezwaargronden
Vorbereiden voor hergebruik	<p>Als de mate van nuttige toepassing de overbrenging niet rechtvaardigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit is voor wrakken van auto's het geval wanneer meer dan 5 gewichtsprocent wordt gestort of anderszins verwijderd. Voor tweewielige motorvoertuigen is dit het geval wanneer een niet redelijk deel van de overgebrachte afvalstof wordt gestort of anderszins verwijderd. <p>(Bezwaargronden 12 lid 1 onder b en i nEVOA (artikel 12 lid 1 onder g EVOA)).</p>
(Voorlopige nuttige toepassing gevolgd door) recycling	<p>Als de mate van recycling de overbrenging niet rechtvaardigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> Voor autowrakken is dit het geval wanneer minder dan 85 gewichtsprocent wordt gerecycled of/en als meer dan 5 gewichtsprocent van de overgebrachte autowrakken wordt gestort of anderszins verwijderd. Voor tweewielige motorvoertuigen is dit het geval wanneer een niet redelijk deel van de overgebrachte afvalstof wordt gestort of anderszins verwijderd. <p>(Bezwaargronden 12 lid 1 onder b en i nEVOA (artikel 12 lid 1 onder g EVOA)).</p>
Andere nuttige toepassing	<p>Omdat hoogwaardiger verwerken mogelijk is (bezwaargrond artikel 12 lid 1 onder a, b en/of e nEVOA (artikel 12 lid 1 onder a en bij overbrenging naar Nederland artikel 12 lid 1 onder k EVOA)).</p>

Verwijderen waarvoor de overbrenging <i>niet</i> is toegestaan	Specifieke bepalingen en bezwaargronden
Alle vormen van (voorlopig) verwijderen behalve storten	<p>Omdat hoogwaardiger verwerken in de vorm van nuttige toepassing van in ieder geval een groot deel van de materialen mogelijk is (omdat niet voldaan is aan de voorwaarden van artikel 11 lid 1 onder a tot en met h en/of artikel 11 lid 2 nEVOA (bezwaargrond artikel 11 lid 1 onder a EVOA)).</p> <p>Bij overbrenging van wrakken van auto's van en naar Nederland geldt daarnaast dat de afvalstof gedeeltelijk nuttig toegepast moet worden op grond van Richtlijn (EG) 2000/53. Bij overbrenging naar Nederland van wrakken van auto's moet de verwerking ook voldoen aan bepalingen uit het Besluit beheer autowrakken.</p>
Storten	<p>Omdat hoogwaardiger verwerken in de vorm van nuttige toepassing mogelijk of verplicht is (zie ook bij overbrenging ten bate van overige vormen van verwijdering); en</p> <ul style="list-style-type: none"> op grond van nationale zelfvoorziening; en bij overbrenging naar Nederland op grond van nationale wettelijke bepalingen <p>(omdat niet voldaan is aan de voorwaarden van artikel 11 lid 1 onder a tot en met h en/of artikel 11 lid 2 nEVOA (bezwaargrond artikel 11 lid 1 onder a en b EVOA)).</p>

Toelichting

Dit deel van het plan geeft toelichting op de toetsingskaders. Ook geeft het aanvullende informatie die van belang kan zijn bij het nemen van besluiten over het verwerken of het grensoverschrijdend transport.

Het gehele plan, en dus ook de toelichting, gaat over afvalstoffen. Daarom is ook de vraag belangrijk wanneer sprake is van een afvalstof of niet. In [[paragraaf 6.1 'afvalstof of niet-afvalstof'](#)] staat hierover specifieke informatie.

4. Toelichting op de afbakening

Dit plan heeft betrekking op wrakken van auto's en van tweewielige motorvoertuigen. Bijlage I van het [Bal](#) bevat definities van een 'autowrak', en van een 'wrak van een tweewielig motorvoertuig'.

Een wrak van een tweewielig motorvoertuig betreft een motorvoertuig op twee wielen dat een bromfiets of een motorfiets is en dat een afvalstof is.

Onder de definitie van een autowrak vallen:

- bedrijfsauto's met een gewicht van niet meer dan 3.500 kg, die een afvalstof zijn;
- personenauto's die een afvalstof zijn; en
- bromfietsen die motorvoertuigen op drie of vier wielen zijn en die een afvalstoffen zijn.

Bromfietsen, motorfietsen, bedrijfsauto's en personenauto's zijn bedoeld als in de regeling op grond van [artikel 71, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994](#). Bij bromfietsen is het aantal wielen doorslaggevend voor of het motorvoertuig een autowrak of een tweewielig motorvoertuig betreft.

Op de website [Wat is een autowrak? \(Afval Circulair\)](#) is meer informatie te vinden over hoe bepaald moet worden of een voertuig een autowrak is en over de afwegingen die hierbij moeten worden gemaakt.

Autowrakken komen zowel vrij bij huishoudens als bij bedrijven. Autowrakken zijn bij afgifte aan een autodemontagebedrijf in beginsel gevaarlijk afval doordat ze vloeistoffen en onderdelen bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn. Pas als deze onderdelen en vloeistoffen uit het autowrak verwijderd zijn, is een autowrak geen gevaarlijk afval meer.

Op dit moment zijn in bijlage II van het Bal geen specifieke afvalcategorieën opgenomen voor wrakken van tweewielige motorvoertuigen, waardoor deze wrakken vallen onder afvalcategorie 112A en B. Ook bij wrakken van tweewielige motorvoertuigen moet onderscheid worden gemaakt tussen gevaarlijk en niet-gevaarlijk afval. Net als bij autowrakken is bij wrakken van tweewielige motorvoertuigen eerst sprake van gevaarlijk afval wanneer deze worden ingezameld of ingenomen. Pas zodra de wrakken geen vloeistoffen of onderdelen meer bevatten die gevaarlijke afvalstoffen zijn, is sprake van niet-gevaarlijk afval.

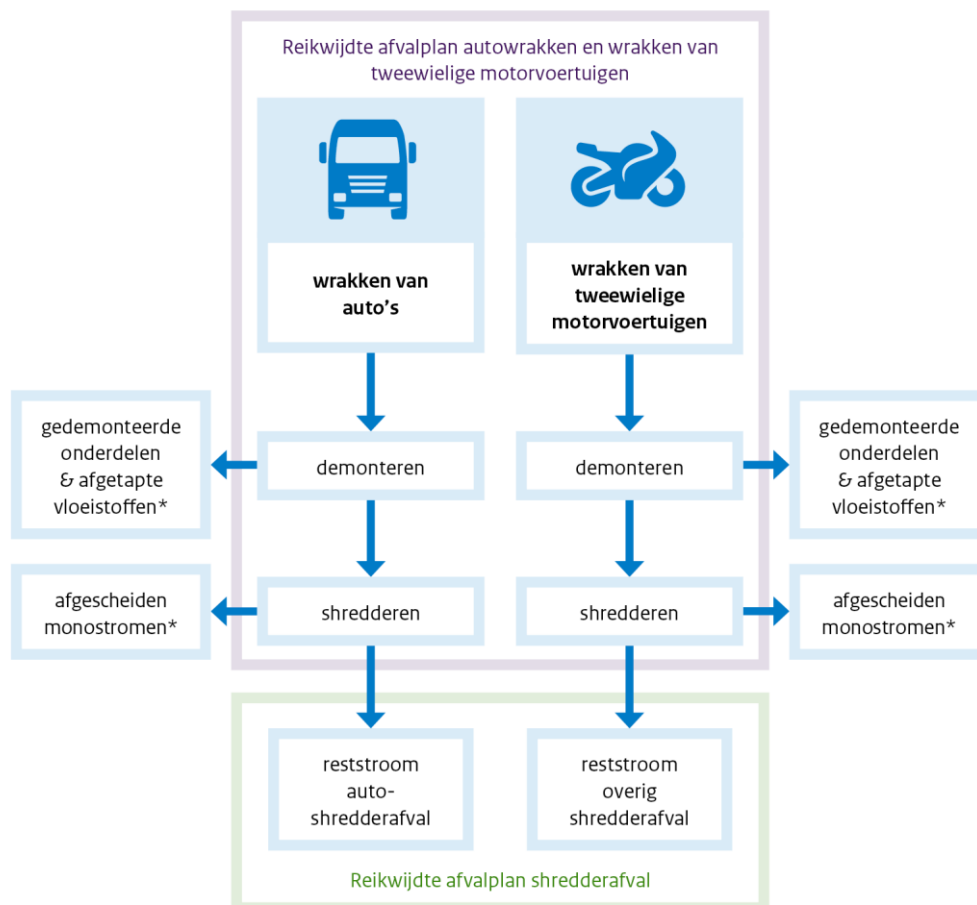
Het demonteren van een autowrak of een wrak van een tweewielig motorvoertuig is een milieubelastende activiteit en moet gebeuren volgens de voorschriften van het Besluit activiteiten leefomgeving. Meer informatie over het demonteren van autowrakken is te vinden op de pagina ['afvalvoorschriften voor wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen' \(Afval Circulair\)](#). Op deze pagina is ook meer informatie te vinden over de voorschriften voor de afgifte, opslag en tussenopslag van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen.

Reikwijdte afvalplan

Dit afvalplan heeft betrekking op wrakken van auto's en van tweewielige motorvoertuigen. Onderdelen en vloeistoffen die vrijkomen tijdens demontage moeten verwerkt worden volgens de minimumstandaarden van relevante afvalplannen. Deze materialen vallen na demontage onder de reikwijdte van de desbetreffende afvalplannen. Wanneer de onderdelen en vloeistoffen niet onder een afvalplan vallen, moet de verwerking getoetst worden aan de [[afvalhiërarchie](#)] zoals beschreven in hoofdstuk 'instrumenten voor sturing'.

Gedemonteerde wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen worden geshredderd volgens de voorschriften in het [Ba1](#). Bij dit shredderen worden metalen afgescheiden (soms ook andere fracties) en blijft een reststroom 'shredderafval' over. De reststroom die overblijft moet verwerkt worden volgens de minimumstandaard van het [\[afvalplan shredderafval\]](#). In onderstaande afbeelding is weergegeven welke verwerkingsprocessen vallen onder de reikwijdte van het afvalplan autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen.

Figuur 1 - Illustratie reikwijdte afvalplan en het plan shredderafval



*Verwerken volgens de minimumstandaard van relevante afval- of ketenplannen. Indien de materialen niet onder een afval- of ketenplan vallen, moet de verwerking worden getoetst aan de afvalhiërarchie in het CMP.

Afvalstoffen die vergelijkbaar zijn, maar onder andere plannen vallen

Onderstaande afvalstoffen zijn enigszins vergelijkbaar met de afvalstoffen uit dit plan, maar vallen onder andere plannen (niet limitatief). Andere afvalstoffen betreffen onderdelen of vloeistoffen die uit wrakken van auto's of tweewielige motorvoertuigen gedemonteerd worden (deze lijst is niet limitatief):

Afvalstoffen	Afvalplan, ketenplan of afvalhiërarchie
Batterijen, accu's	[Afvalplan batterijen]
Shredderafval (zijnde de reststroom die overblijft bij het shredderen van wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen nadat met name metalen bij de shredderinstallatie zijn afgescheiden)	[Afvalplan shredderafval]
Banden	[Afvalplan banden en rubber]
Oliefilters	[Afvalplan oliehoudend afval]
Afgewerkte olie	[Afvalplan afgewerkte olie]

PCB-bevattende apparaten	[Afvalplan PCB-houdend afval]
Koel-, antivries- en ruitensproeiervloeistof	[Afvalplan oplosmiddelen en glycolen]
Electrische en elektronische onderdelen van autowrakken zoals navigatie, radio's en speakers	[Afvalplan elektr(on)ische apparatuur]
Kwikhoudende onderdelen	[Afvalplan kwik en kwikhoudend afval]

Euralcodes die een relatie hebben met dit plan (indicatief)

De volgende euralcodes kunnen betrekking hebben op afval dat valt onder de reikwijdte van dit afvalplan: 160104*; 160106.

Deze opsomming is indicatief. Euralcodes kunnen namelijk relevant zijn voor meerdere keten- of afvalplannen. Uitsluitend [de afbakening] van dit afvalplan bepaalt wat onder dit plan valt en niet deze opsomming van euralcodes.

5. Toelichting op hoogwaardig verwerken

5.1 Gescheiden houden en mengen van afvalstoffen

Voor mengen is in veel gevallen een vergunning nodig (zie de [Beslisboom vergunningplicht mengen]). De minimumstandaard en de afvalcategorieën uit bijlage II van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) vormen de basis voor de regels voor het gescheiden houden van afvalstoffen. In [paragraaf 2.1.2 'vergunnen van mengen'] is het toetsingskader opgenomen voor het vergunnen van het mengen van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Wanneer sprake is van 'mengen' staat beschreven in [paragraaf 4.1 'definitie van mengen'] van het hoofdstuk 'mengen van afvalstoffen'.

5.1.1 Gescheiden houden van afvalstoffen

Onderstaand overzicht vat samen wanneer bedrijven of andere doelgroepen een verplichting hebben rond het gescheiden houden van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Soms is het een directe wettelijke verplichting en soms een afgeleide van het feit dat 'mengen' een milieubelastende activiteit is. Wil iemand die een plicht heeft om afvalstoffen gescheiden te houden deze toch samenvoegen, dan is sprake van mengen.

Situatie	Wettelijke verplichting (direct of afgeleid)
Gescheiden houden van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (algemeen)	Bedrijven moeten autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen altijd gescheiden houden en gescheiden afvoeren, tenzij zij vergunning hebben voor mengen (art. 3.195 en art. 3.196 Bal en hoofdstuk 'mengen van afvalstoffen'). [Hoofdstuk mengen van afvalstoffen] van het CMP en [paragraaf 2.1 'vergunnen van mengen'] van dit afvalplan bevatten het toetsingskader voor het vergunnen van mengen.
Gescheiden houden van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijk afval (voorafgaand aan inzameling of afgifte)	Onderstaande regels gelden uitsluitend voor 'ontdoeners' voordat de afvalstoffen zijn ingezameld of afgegeven. Ze gelden bovendien alleen voor ontdoeners die de afvalstoffen uitsluitend opslaan, mengen, opbulken, scheiden, herverpakken en/of verdichten. Deze regels wijken af van de regels over het gescheiden houden algemeen. Bedrijven moeten autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen altijd per afvalcategorie gescheiden houden en gescheiden afvoeren (art. 3.39 Bal in combinatie met hoofdstuk 'gescheiden houden bedrijfsafval en gevaarlijk afval'). Een bedrijf dat autowrakken of wrakken van tweewielige motorvoertuigen toch wil mengen met ander afval, heeft een vergunning nodig. [Hoofdstuk mengen van afvalstoffen] van het CMP en [paragraaf 2.1 'vergunnen van mengen'] van dit afvalplan bevatten het toetsingskader voor het vergunnen van mengen. De Afvalwijzer voor bedrijven is een instrument om te toetsen welke afvalstoffen een specifiek bedrijf gescheiden moet houden.
Gescheiden houden tijdens inzamelen	Inzamelaars moeten autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen die gescheiden worden afgegeven altijd per afvalcategorie gescheiden houden (art. 1b. Besluit inzamelen afvalstoffen). Dit geldt zowel voor autowrakken die gevaarlijk afval zijn als voor autowrakken die geen gevaarlijk afval zijn. Ook bij

	wrakken van tweewielige motorvoertuigen moet gevaarlijk afval van niet gevaarlijk afval gescheiden worden gehouden. Hiervan mag niet worden afgeweken.
Gemeentelijke inzameling (huishoudelijk afval)	Autowrakken kunnen ook bij particulieren vrijkomen. Op grond van het artikel 6 Besluit beheer autowrakken zijn gemeenten verplicht om in de plaatselijke afvalstoffenverordening of het omgevingsplan te bepalen aan wie particulieren autowrakken kunnen afgeven. Verder heeft de gemeente geen plicht tot gescheiden inzameling van autowrakken bij particulieren.

5.1.2 Toelichting op mengen van afvalstoffen

Bij het verwerken van afval vindt vaak ook mengen plaats met ander afval of met niet-afval. Voor het beoordelen van 'mengen' zijn het [[hoofdstuk mengen van afvalstoffen](#)] en de daarin opgenomen toetsingskaders de basis. Daar moet het bevoegd gezag altijd rekening mee houden.

In het hoofdstuk komt een aantal specifieke situaties van mengen aan bod, zoals bijvoorbeeld:

- [[paragraaf 4.2.2 'mengen van gevaarlijk afval'](#)]

Kijk altijd bij alle toetsingskaders van het hoofdstuk of deze op het mengen van wrakken van toepassing zijn. Overigens is bij gezamenlijke opslag van wrakken geen sprake van mengen, maar van opslag.

De essentie van het vergunnen van het mengen van autowrakken of van wrakken van tweewielige motorvoertuigen is dat na het mengen verwerking conform de minimumstandaard mogelijk moet blijven. Aangezien de wrakken gedemonteerd moeten worden, mag het mengen van autowrakken of wrakken van tweewielige motorvoertuigen (binnen afvalcategorie 1 en 112A, tussen deze afvalcategorieën of met andere afvalstoffen of niet-afvalstoffen) niet plaatsvinden.

5.2 Toelichting op de minimumstandaard

De onderstaande tabel vat de verwerkingsopties samen die op basis van de minimumstandaard vergund kunnen worden. De paragrafen onder de tabel geven meer uitleg en detail op die verschillende verwerkingsopties en geven ook meer informatie over de minimumstandaard uit paragraaf 2.

Afvalhiërarchie	Samenvatting
<u>Hergebruik</u> (als vorm van preventie)	Bij hergebruik is geen sprake van afvalverwerking. Wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen zijn per definitie een afvalstof waardoor hergebruik (zoals bedoeld in de definitie van 'hergebruik') niet mogelijk is.
<u>Voorbereiden voor hergebruik</u>	Toegestaan voor wrakken of onderdelen van wrakken (na demontage) op basis van de minimumstandaard zolang er geen (wettelijke) belemmeringen voor het voorbereiden voor hergebruik zijn.
<u>Recyclen en andere nuttige toepassing</u>	De minimumstandaard, in overeenstemming met het Besluit activiteiten leefomgeving en andere afvalplannen van het CMP, is gericht op het zoveel mogelijk recyclen van onderdelen en van materialen waar de wrakken uit bestaan.
<u>Verbranden als vorm van verwijderen</u>	Voor autowrakken en voor wrakken van tweewielige motorvoertuigen is verbranden niet toegestaan.
<u>Storten</u>	Het storten van wrakken van auto's of tweewielige motorvoertuigen is niet toegestaan. Voor autowrakken geldt een stortverbod.

5.2.1 Voorbereiden voor hergebruik

Bevoegd gezag kan vergunning verlenen voor een verwerking die leidt tot hergebruik van autowrakken of wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Deze verwerking voldoet aan de minimumstandaard. Het voorbereiden voor hergebruik van onderdelen van voertuigwrakken is niet vergunningplichtig. Zie voor meer informatie Artikel 3.190 van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#).

5.2.2 Recyclen en andere nuttige toepassing

De minimumstandaard van wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen is gericht op het demonteren van onderdelen, het sorteren van gedemonteerde materialen, het shredderen van

het restant van het wrak van de auto of het tweewielige motorvoertuig en het scheiden van grondstoffen. Deze processen moeten plaatsvinden zoals is aangegeven in het [Besluit activiteiten leefomgeving](#). Het beleid, zoals onder andere uitgewerkt in het [Besluit beheer autowrakken](#), is gericht op het bevorderen van nuttige toepassing van de verschillende materialen en onderdelen van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Bij voorkeur in de vorm van hergebruik van onderdelen en recyclen van materialen. Het is belangrijk dat hierbij verantwoordelijk wordt omgegaan met gevaarlijke stoffen en onderdelen.

Het demonteren van onderdelen

Bij een autodemontagebedrijf worden onderdelen voor verkoop gedemonteerd. Deze worden afgestaan en voorbereid voor hergebruik, recycling, of een andere nuttige toepassing. Ook zijn er andere verplicht te demonteren materialen. Paragraaf 4.47 van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#) implementeert de Europese Richtlijn autowrakken en bevat voorschriften voor het demonteren van autowrakken en van wrakken van tweewielige motorvoertuigen. Het demontagebedrijf moet binnen twee weken na ontvangst van een autowrak of wrak van een tweewielig motorvoertuig alle vloeistoffen aftappen en de volgende onderdelen demonteren:

- motorolie,
- transmissieolie,
- versnellingsbakolie,
- olie uit het differentieel
- hydraulische olie,
- remvloeistoffen,
- koelvloeistoffen,
- ruitensproeiervloeistoffen,
- airconditioningsvloeistoffen,
- vloeibare brandstoffen,
- tanks voor tot vloeistof verdichte of gecompriëerde gassen (LPG-tanks, aardgas- en waterstoftanks),
- bodembedreigende vloeistoffen,
- accu's (alle vanzelfsprekend met inhoud),
- oliefilters,
- condensatoren met PCB of PCT,
- batterijen, en
- ontplofbare onderdelen die niet zijn geneutraliseerd (met uitzondering van elektrische airbags en gordelspanners).

Andere materialen die gedemonteerd moeten worden (maar niet noodzakelijkerwijs binnen twee weken na ontvangst van het wrak) zijn:

- banden, glas² en grote kunststofonderdelen, als deze materialen tijdens het shredderproces niet zo worden gescheiden dat ze kunnen worden gerecycled,
- metalen onderdelen die koper, aluminium of magnesium bevatten, als deze metalen niet tijdens het shredderproces worden gescheiden;
- katalysatoren,
- onderdelen waarvan is aangegeven dat deze lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, en
- elektrische airbags en gordelspanners, als deze niet zijn geneutraliseerd.

Het opnemen van de regels voor het demonteren van wrakken van tweewielige motorvoertuigen in het Besluit activiteiten leefomgeving komt voort uit de Green Deal [Inzameling, Demontage en Recycling van Bromfietsen en Snorfietsen](#). Met deze Green Deal wordt gestreefd naar meer recycling met minder regels.

Verwerking

Onderdelen en vloeistoffen die vrijkomen tijdens demontage moeten verwerkt worden volgens de minimumstandaarden van relevante afvalplannen. Wanneer de onderdelen en vloeistoffen niet

² Glas kan worden gedemonteerd en gerecycled. Veel glas wordt echter niet gedemonteerd en belandt via de PST (Post Shredder Treatment) in de minerale fractie. Deze fractie wordt weliswaar gerecycled, maar niet als glas ([RoyalHaskoning DHV, 2022](#)).

onder een afvalplan vallen, moet de verwerking getoetst worden aan de [afvalhiërarchie] zoals beschreven in hoofdstuk 'instrumenten voor sturing'.

Nadat alle onderdelen die gedemonteerd moeten worden verwijderd zijn wordt het resterende autowrak of het wrak van een tweewielig motorvoertuig geshredderd. Deze verwerking moet plaatsvinden zoals beschreven wordt in '§ 4.31. Shredderen van autowrakken' van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#). Bij het shredderen worden in ieder geval de metalen afgescheiden en mogelijk ook andere materialen. Wat niet bij de shredder wordt uitgesorteerd (de reststroom) is 'shredderafval'. Deze reststromen moet verder verwerkt worden volgens de bepalingen van het [Afvalplan shredderafval].

Bij het verwerken van autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen moet aandacht worden besteed aan gereguleerde stoffen (koudemiddelen). Deze moeten verwerkt worden volgens de Ozonverordening [Verordening \(EG\) 1005/2009](#) en de F-gassenverordening [Verordening \(EG\) 517/2014](#).

Verder is het [Besluit beheer autowrakken](#) van toepassing op het verwerken van autowrakken. In dit besluit worden andere termen en definities gebruikt voor vormen van nuttige toepassing dan in de Wet milieubeheer. In het Besluit beheer autowrakken zijn dan ook de daarin opgenomen termen en definities leidend. Ook de doelstellingen in het besluit zijn gekoppeld aan die termen en definities. Tot slot geldt er voor autowrakken een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, hierover is meer informatie gegeven in [paragraaf 6.2 'Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid'] van dit afvalplan.

Verdere verwerking shredderafval

Voor het aanleveren van shredderafval voor verdere verwerking aan een post-shredder-techniek installatie moet de shredderinstallatie rekening houden met de bepalingen die zijn opgenomen onder de kop 'sturingsvoorschriften' in de minimumstandaard. Deze sturingsvoorschriften zijn opgenomen om de volgende redenen:

- In het verleden hebben verwerkers van autosshredderafval te maken gehad met een onregelmatige toestroom aan materiaal. Hierdoor kregen verwerkers op het ene moment te weinig afval aangeboden en op een ander moment te veel, waardoor shredderafval gestort moest worden. Het storten van shredderafval is milieu-hygiënisch nadelig en het brengt het realiseren van de Europese doelstellingen voor het verwerken van autowrakken in gevaar. Om dit te voorkomen moeten er sturingsvoorschriften worden verbonden aan vergunningen voor installaties die autowrakken shredderen en aan de installaties die vervolgens het shredderafval verwerken. Op deze manier worden zogenaamde Post-shredder-techniek (PST-)installaties zo optimaal mogelijk benut waardoor storten van autosshredderafval wordt geminimaliseerd. Het gebruik van sturingsvoorschriften in het algemeen is beschreven in paragraaf 2.4.2 'de minimumstandaard bestaat uit meerdere stappen' van de [Leidraad gebruik minimumstandaard].
- Autosshredderafval en overig shredderafval moet van elkaar gescheiden blijven. Dit moet omdat voor het verwerken van autowrakken specifieke doelstellingen voor nuttige toepassing en recycling gelden. Momenteel zijn de minimumstandaarden voor autosshredderafval en overig shredderafval nog gelijk maar in de toekomst kunnen verschillende bepalingen voor de verwerking gaan gelden. Het shredderafval moet daarom gescheiden van elkaar verwerkt worden. Zie ook het [afvalplan shredderafval].
- In het afvalplan shredderafval staat dat maximaal 5% van het shredderafval uiteindelijk gestort mag worden. Het mag dan uitsluitend gaan om een inerte fractie. Deze 5% moet berekend worden aan de hand van de totale input van de eerste shredderinstallatie (waarbij ook het storten door derden van (delen van) voor verdere verwerking afgezette fracties in aanmerking moet worden genomen). Daarom moet aan de vergunning van de verwerker van wrakken van auto's of tweewielige motorvoertuigen hiertoe een sturingsvoorschrift worden opgenomen. Zie paragraaf 2.4.2 'de minimumstandaard bestaat uit meerdere stappen' van de [Leidraad gebruik minimumstandaard] of het [afvalplan shredderafval] voor meer informatie.

Het gebruik van sturingsvoorschriften in het algemeen is beschreven in paragraaf 2.4.2 'de minimumstandaard bestaat uit meerdere stappen' van de [Leidraad gebruik minimumstandaard].

5.2.3 Verbranden als vorm van verwijderen

Voor autowrakken en voor wrakken van tweewielige motorvoertuigen is verbranden niet toegestaan omdat recycling voor een deel van de aanwezige materialen de minimumstandaard is.

5.2.4 Storten

Op grond van het [Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen](#) (Bssa), artikel 1, eerste lid, categorie 13, geldt voor autowrakken een stortverbod. Voor autowrakken wordt de definitie gebruikt zoals beschreven in Bijlage 1 van het [Besluit activiteiten leefomgeving](#), hieronder vallen ook onderdelen van zodanige autowrakken.

Voor wrakken van tweewielige motorvoertuigen geldt weliswaar geen specifiek stortverbod zoals voor autowrakken. Wel geldt een stortverbod voor metalen (hoofdbestanddeel van een dergelijk wrak) via categorie 38. Storten is bovendien niet toegestaan volgens de minimumstandaard van dit afvalplan.

Bij dit shredderen van autowrakken of tweewielige motorvoertuigen worden metalen afgescheiden (soms ook andere fracties) en blijft een reststroom 'shredderafval' over. Deze reststroom moet verwerkt worden volgens het [[Afalplan shredderafval](#)]. In dat afvalplan staat dat maximaal 5% van de ingangsstroom van de shredder (dus van de wrakken) uiteindelijk gestort mag worden. Deze 5% moet berekend worden aan de hand van de totale input van de eerste shredderinstallatie en over de totale verwerking van de wrakken. Daarom moet in de vergunning van de verwerker van autowrakken of tweewielige motorvoertuigen een sturingsvoorschrift worden opgenomen.

5.3 Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en overige zorgstoffen

Van de ZZS in onderstaande tabel is bekend³ dat ze in autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen kunnen voorkomen in concentraties boven de concentratiegrenswaarde in [[tabel 1](#)] van hoofdstuk 'ZZS en overige zorgstoffen'. Als dat het geval is, moet bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een nuttige toepassing van de afvalstof het toetsingskader van [[hoofdstuk ZZS en overige zorgstoffen](#)] betrokken worden.

Regels voor specifieke ZZS

Voor veel zorgstoffen gelden Europese regels. Bevat een afvalstof een stof die onder het Verdrag van Stockholm is aangemerkt als persistente organische verontreinigende stof (persistent organic pollutant, POP), dan moet de verwerking op de eerste plaats voldoen aan de [POP-verordening](#). In geval van recyclen tot materialen die op de markt worden gebracht (als niet-afvalstof), kunnen de POP-verordening, de [REACH-verordening](#) en productregelgeving beperkingen inhouden voor de aanwezigheid van een zorgstof. In de tweede kolom van onderstaande tabel is aangegeven of de betreffende ZZS is opgenomen in de POP-verordening of op de kandidaten-, restrictie- of autorisatielijst van REACH. Zie ook [[paragraaf 3.2 'wetgeving gericht op uitfaseren en beperken van gebruik'](#)] van het van hoofdstuk 'ZZS en overige zorgstoffen'.

Acceptatie- en verwerkingsbeleid afvalverwerkers

Afvalverwerkers moeten aandacht besteden aan ZZS in de acceptatie- en verwerkingsprocedures (A&V), zie de [[Leidraad vergunningverlening](#)]. Bij het aanvragen van een vergunning maken afvalbedrijven en het bevoegd gezag per geval een afweging welke ZZS en andere zorgstoffen relevant zijn in een specifieke situatie. Onderstaand overzicht kan als startpunt worden gebruikt om een indicatie te krijgen welke ZZS aandacht vragen, maar is niet limiterend. ZZS en andere zorgstoffen kunnen al bij lage concentraties relevant zijn voor de wijze waarop afvalstoffen verwerkt kunnen of mogen worden, bijvoorbeeld doordat bij de verwerking emissies naar bodem, water of lucht optreden. Zie ook de webpagina '[aanpak van zeer zorgwekkende stoffen](#)' (IPLO) en de [ZZS-navigatie](#) van het RIVM.

Afvalstof of niet-afvalstof

ZZS en overige zorgstoffen kunnen ook relevant zijn bij het beoordelen of sprake is van een afvalstof of niet-afvalstof. Zie hiervoor het [[hoofdstuk afvalstof of niet-afvalstof](#)].

³ Bron: SGS Intron, 2019, ZZS in afvalstoffen.

Overzicht van relevante ZZS

Het risico op ZZS bij wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen is afhankelijk van het gebruikte materiaal van het voertuig en de onderdelen. Voor informatie over ZZS in specifieke auto-onderdelen zoals batterijen en accu's, banden en afgewerkte olie, zie de relevante afvalplannen. In overige onderdelen van wrakken van auto's en tweewielige motorvoertuigen die als een homogene afvalstof (bijvoorbeeld een partij brandstofslangen) ter verwerking worden aangeboden, kunnen ZZS boven de concentratiegrenswaarde in [tabel 1] van hoofdstuk 'ZZS en overige zorgstoffen' aanwezig zijn, zie onderstaande tabel. Het overzicht is een momentopname van beschikbare kennis. Op enig moment kan nieuwe informatie beschikbaar komen, door nieuwe of betere metingen maar ook doordat het gebruik van zorgstoffen in grondstoffen en producten verandert.

ZZS	Regelgeving	Afvalstoffen en omschrijving
N-methylacetamide	REACH-bijlage XIV (vermelding 30)	In onderdelen van een elektrisch systeem van auto's.
Formaldehyde	REACH-bijlage XVII (restrictie 28, 72, 77)	In onderdelen van de transmissie, het elektrisch systeem, het motorblok, in deurpanelen, het remsysteem en in het isolatieschuim van auto's.
Tris(2-chloorethyl)fosfaat (TCEP)	REACH-bijlage XIV (vermelding 13) REACH-bijlage XVII (restrictie 30)	In de kunststof onderdelen van auto's.
Zirkonium aluminiumsilicaat vuurvaste keramische vezels (ZrAl-RCF)	REACH-kandidatenlijst	In de kunststof onderdelen van auto's.
Bis(2-methoxyethyl) ether	REACH-bijlage XIV (vermelding 25) REACH-bijlage XVII (restrictie 30)	Gebruikt als oplosmiddel in onderhoudsproducten voor auto's. Wordt ook wel diglyme genoemd.
1,2-bis(2-methoxyethoxy)ethane	REACH-bijlage XVII (restrictie 30)	Als bestanddeel in remvloeistof. Wordt ook wel triglyme genoemd.

6. Overige informatie

6.1 Afvalstof of niet-afvalstof

In een circulaire economie gaan zo min mogelijk materialen verloren. Voor steeds meer residuen, gebruikte producten of afvalstoffen wordt een veilige, zinvolle en zo hoogwaardig mogelijke toepassing gezocht. Daarbij wordt steeds vaker de vraag gesteld of een materiaal een afvalstof is, of nog moet blijven. Voor het werken met afvalstoffen gelden namelijk specifieke regels en vaak is ook een specifieke vergunning vereist in verband met de veiligheid voor mens en milieu. Bovendien mag niet zomaar elk bedrijf met afvalstoffen werken en ook bij (grensoverschrijdend) transport is de status van belang.

Het begrip 'afvalstof' moet ruim worden uitgelegd. In beginsel kan elke stof of elk voorwerp een afvalstof zijn, wanneer de houder zich daarvan ontdoet, wil of moet ontdoen. Meer informatie over het zelf maken van deze beoordeling, is te vinden in [[hoofdstuk afvalstof of niet-afvalstof](#)] van het CMP en de [Handreiking afvalstof of niet-afvalstof](#).

Voor (onderdelen van) autowrakken en wrakken van tweewielige motorvoertuigen volgt hier een aantal specifieke aandachtspunten bij de beoordeling afvalstof of niet-afvalstof. Deze aandachtspunten beschrijven niet het volledige beoordelingskader.

Vorbereiden voor hergebruik

Wanneer een houder zich van autowrakken of wrakken van tweewielige motorvoertuigen ontdoet of wil of moet ontdoen, is er sprake van een afvalstof. De ontvanger bepaalt vervolgens welke afvalbehandeling volgt, voor zover dat mag volgens wet- en regelgeving en beleid, onder andere

ogenomen in dit CMP. Indien na eenvoudige handelingen een onderdeel van een autowrak of tweewielig motorvoertuig weer op de markt kan worden gebracht, is sprake van voorbereiden voor hergebruik. Voorbeelden van deze handelingen zijn het demonteren, controleren op beschadigingen, schoonmaken en vervolgens bepalen voor welke auto of tweewielig motorvoertuig de onderdelen bestemd zijn. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat wel voldoende zeker is dat de onderdelen ook daadwerkelijk weer gebruikt zullen gaan worden. Voor de beoordeling of sprake is van voorbereiden voor hergebruik zal per geval een afweging moeten worden gemaakt op basis van alle feiten en omstandigheden van dat geval. Nadat het voorbereiden voor hergebruik is afgerond, kan op basis van de voorwaarden van artikel 1.1 lid 6 [Wet milieubeheer](#) en [[hoofdstuk afvalstof of niet-afvalstof](#)] een beoordeling worden gemaakt of er sprake is van einde-afval.

EU handreiking afvalstatus

In de praktijk is gebleken dat er in een aantal gevallen onduidelijkheid bestaat wanneer er sprake is van een autowrak en wanneer niet. Om deze onduidelijkheid tot een minimum te beperken is in Europees verband een handreiking voor het begrip autowrakken opgesteld, de [CORRESPONDENTS' GUIDELINES No 9 - Shipments of Waste Vehicles](#). Daarnaast is er uitleg te vinden over wanneer er sprake is van een autowrak op de website [Wat is een autowrak? – Afval Circulair](#).

Op de markt als niet-afvalstof

In alle gevallen geldt dat wanneer onderdelen van autowrakken of wrakken van tweewielige motorvoertuigen als niet-afvalstof op de markt wordt gebracht (al dan niet direct of na nuttige toepassing), het minimaal moet voldoen aan de geldende productregelgeving. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan REACH, de POP-verordening, de F-gassenverordening en de eisen volgend uit de Warenwetgeving.

6.2 Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Producenten van auto's hebben een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor het beheer van auto's in de eindfase van de levenscyclus. Regelingen voor UPV hebben tot doel ervoor te zorgen dat degene die bepaalde stoffen, mengsels of producten op de markt brengen geheel of gedeeltelijk de financiële of organisatorische verantwoordelijkheid draagt voor het afvalbeheer van die stoffen, mengsels of producten. Belangrijke onderdelen van dit afvalbeheer zijn: de mate en manier van inzamelen en die van de verwerking van de afvalstoffen. Een regeling voor UPV kan de vorm hebben van een ministeriële regeling of een besluit. Daarnaast kan het een besluit tot algemeen verbindend verklaring (AVV) van een overeenkomst over een afvalbeheerbijdrage zijn. Deze verschillende vormen van regelingen voor UPV kunnen naast elkaar bestaan en dus relevant zijn voor één productstroom en de daaruit voortkomende afvalstoffen. Zie voor verdere uitleg over de UPV de pagina [Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid](#) van Afval Circulair.

Voor auto's geldt het Besluit beheer autowrakken en een 'Algemeen verbindend verklaring' (Avv), verleend aan Stichting Auto & Recycling. Dit is een vrijwillige UPV. Stichting Auto & Recycling heeft een systeem opgezet voor het inzamelen (en verwerken) van autowrakken. Hierin zijn de belangrijkste producenten en brancheorganisaties in de automobielsector vertegenwoordigd. Producenten en importeurs zijn verplicht een afvalbeheersbijdrage af te dragen aan deze stichting en om auto's die voor het eerst op de markt worden gebracht te melden bij deze stichting. Deze stichting heeft Auto Recycling Nederland BV (ARN) opgericht. ARN is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Avv en sluit contracten met autodemontagebedrijven, waardoor autowrakken kosteloos worden ingenomen, gedemonteerd en verwerkt volgens de voorwaarden van ARN. Meer informatie over de UPV voor autowrakken kan worden gevonden op [Autobanden en auto's - Afval Circulair](#).

UPV sturingsvoorschriften

Met het systeem van producentenverantwoordelijkheid wordt ten minste 95% gewichtsprocent van de autowrakken voorbereid voor hergebruik of nuttig toegepast, waarvan ten minste 85% wordt voorbereid voor hergebruik of wordt gerecycled. Deze doelstelling is in lijn met de

Europese doelstelling in de [Richtlijn autowrakken](#). Om te blijven voldoen aan deze doelstellingen is het noodzakelijk dat autowrakken en vervolgens autoshrredderafval op de juiste wijze wordt verwerkt.

6.3 KwaliteitsZorg Demontage (KZD)

De ARN en de demontagebranche hebben een professionele standaard ontwikkeld als kwaliteitsmanagementsysteem voor de voertuigdemontagebranche, genaamd: KwaliteitsZorg Demontage (KZD). Via dit onafhankelijke kwaliteitsmanagementsysteem probeert de voertuigdemontagebranche haar professionele standaarden te verankeren. Er is een KZD-norm ontwikkeld met vastgelegde eisen voor demontage, arbowetgeving, materiaalrecycling en kwaliteit. Bedrijven met een KZD-certificaat worden geacht de zaken aantoonbaar goed op orde te hebben, waarbij volgens de wettelijke milieuvoorschriften en de actuele kwaliteitsnormen wordt gewerkt. KZD wordt getoetst door de onafhankelijke certificerende instanties SGS en Kiwa. Meer informatie over KZD kan gevonden worden op [KZD – Stichting KwaliteitsZorg Demontage](#).

6.4 Terugwinnen van kritieke materialen

Kritieke materialen zijn grondstoffen als metalen en mineralen die van significante economische waarde zijn en waarvoor een verlaagde leveringszekerheid bestaat omdat de EU in hoge mate afhankelijk is van niet-EU landen. In sommige afvalstoffen zitten deze kritieke materialen. Uit bepaalde afvalstoffen kunnen deze materialen worden teruggewonnen of zijn daartoe ontwikkelingen gaande. We spreken dan van 'potentieel terugwinbare kritieke materialen'.

Wrakken van auto's of tweewielige motorvoertuigen bevatten volgens het rapport 'Terugwinpotentieel secundaire kritieke grondstoffen op basis van afvalplannen in het LAP3' (TNO, 2023) de volgende potentieel terugwinbare kritieke materialen: germanium, indium, kobalt, lithium, titanium, silicium, wolfram, aluminium en platinagroep metalen⁴. Voor het terugwinnen hiervan wordt de afvalstof in het rapport als kansrijk beschouwd. In het onderzoek is ook gekeken naar technieken om kritieke materialen terug te winnen en waar deze binnen de EU beschikbaar zijn. Verwerkers van afvalstoffen kunnen dit overzicht gebruiken om keuzes te maken voor het ontwikkelen van de technieken binnen Nederland of er bijvoorbeeld voor kiezen om samen te werken met landen binnen de EU die ervaring hebben met de techniek en/of beschikken over capaciteit voor het terugwinnen van bepaalde materialen.

In [paragraaf 2.3.6 'kritieke materialen en hoogwaardigheid'] van hoofdstuk 'recycling van afvalstoffen' van het CMP staat meer informatie over kritieke materialen in relatie tot afvalverwerking.

6.5 BREF in relatie tot minimumstandaard

De minimumstandaard voldoet aan de BBT-referentiedocumenten (BREF's) die zijn opgesteld in het kader van de Richtlijn industriële emissies (RIE) en voorheen in het kader van de in de RIE opgenomen IPPC-richtlijn. In het rapport [rapport] is het resultaat van deze toetsing weergegeven.

Deze toets wordt uitgevoerd zodra de minimumstandaarden vaststaan. Dat is pas na het verwerken van de inspraak op het ontwerp-afvalplan.

6.6 Relevante achtergronddocumenten CMP-website

De volgende documenten en rapporten zijn beschikbaar op de CMP-website en hebben een link met de inhoud van dit afvalplan:

- RoyalHaskoning DHV (2022a). [[Concretiseren omstandigheden die recycling als minimumstandaard verhinderen](#)].
- RoyalHaskoning DHV (2022b). [Onderzoek concretisering mate van nuttige toepassing](#).
- TNO (2023). [[Terugwinpotentieel secundaire kritieke grondstoffen op basis van afvalplannen in het LAP3](#)].

⁴ De platinagroep metalen (PGM) omvat naast platina ook palladium, rhodium, osmium en ruthenium.

- SGS Intron (2019). [ZZS in afvalstoffen – update 2019.](#)

Toekomstplannen

Het beleid en de kennis over circulaire economie is in ontwikkeling. Nieuwe beleidsintenties, wijzigingen van bestaand beleid of wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen allemaal leiden tot aanpassingen van het CMP. Het CMP wordt daarom regelmatig geactualiseerd.

Momenteel loopt de herziening van de Europese Richtlijn autowrakken. De Europese Commissie heeft een voorstel gedaan voor een Verordening Circulaire Voertuigen, waarmee de Richtlijn autowrakken komt te vervallen. Nederland zal zich inzetten voor een ambitieuze verordening. Er wordt ingezet op meer circulaire bedrijfsmodellen, het koppelen van ontwerpkeuzes aan de verwerking, hogere verplichte gehalten aan gerecycled materiaal voor bepaalde materialen en efficiëntie van recycling. Dit leidt mogelijk in de toekomst tot een herziening van het Besluit beheer autowrakken en tot een wijziging van de minimumstandaarden in dit plan.

Bijlage II van het Bal heeft momenteel geen specifieke afvalcategorie voor 'wrakken van tweewielige motorvoertuigen'. Er wordt onderzocht of het meerwaarde heeft om voor wrakken van twee-wielige motorvoertuigen een afvalcategorie toe te voegen aan de lijst met afvalcategorieën in bijlage II van het Bal.

Meer informatie over de ontwikkeling van het CMP en hoe stakeholders daarbij worden betrokken leest u in het [hoofdstuk wat is het CMP](#).