

Foto boven: Het terrein van bedrijf A waar de auto's rijkelijk geparkeerd zijn. Er zijn inmiddels rijpaden aangelegd, maar nog steeds staan de 2800 auto's dicht op elkaar.

Foto onder: vlnr: Gerrit Markvoort, John Westbroek, Gerrit KleinJan en Koos Kasemir.

Foto's: Jolanda Haven

# Opslag illegale Duitse sloopauto's zorgt voor veel problemen

Twee Twentse garagehouders hebben samen meer dan zesduizend auto's afkomstig uit Duitsland die zijn aangemeld voor de sloop, gestald op eigen terrein. Rijkelijk zijn de auto's geparkeerd. En dat mag volgens de wet niet als ze zijn aangemeld voor de sloop. Iedere garage mag, mits zij de juiste vergunningen hebben, auto's slopen. Maar dan moeten de auto's wel zijn drooggelegd. Alleen restcarrosserie mag geïmporteerd worden voor de sloop. Dat is niet het geval en dus zijn de auto's illegaal naar Nederland overgebracht. De afdeling milieu van de politie Twente, de VROM-Inspectie, provincie Overijssel en brandweer zijn betrokken bij dit probleem. Samen moeten ze handhavend optreden om een einde te kunnen maken aan de opslag van illegaal overgebrachte Duitse auto's. Dat is echter niet zo simpel.

Sinds de economische crisis, heeft de Duitse regering, net als de Nederlandse overheid, een slooppremieregeling voor auto's van negen jaar en ouder in het leven geroepen. De autoverkoop liep drastisch terug en om de economie een 'boost' te geven, konden particulieren voor hun oude auto € 2.500 krijgen als ze een nieuwere, zuinigere auto aanschaffen. Een behoorlijk bedrag, in vergelijking tot de premie van € 750 die een Nederlandse automobilist krijgt in dezelfde situatie. Naast het stimuleren van de economie is het beter voor het milieu als auto's die minimaal negen jaar oud zijn, worden verwerkt

tot kleine pakketjes schroot. In oktober vorig jaar waren er bijna twee miljoen Duitse auto's aangemeld voor de sloop. Zelfs auto's die er nog perfect uitzien. Nadat alle vloeistoffen, zoals brandstof, koelvloeistof en olie, maar ook de accu's uit de auto's zijn gehaald, gaan ze zo de persmachine in. Althans, volgens de regels van de Duitse overheid. Maar het doorverkopen van de auto's levert veel meer op. En dat is wat er naar alle waarschijnlijkheid gebeurt met de auto's die nu op Nederlandse bodem staan. Dat de auto's doorverkocht worden, is niet het probleem waar de VROM-Inspectie tegen aanloopt. De auto's

zijn illegaal naar Nederland overgebracht. De auto's moeten dus terug naar Duitsland.

## EVOA

Begin mei 2009 komt er bij de politie van Twente een melding binnen dat een Nederlands autobedrijf handel zou drijven met ingeleverde Duitse sloopauto's. „Wij hebben na deze melding direct een onderzoek ingesteld”, aldus John Westbroek van de afdeling Milieu van de politie in Twente. Het betreffende bedrijf, bedrijf A, had maar liefst 2.800 auto's op zijn terrein gestald. Deur aan deur, bumper aan bumper. „Voor het uitvoeren van het onderzoek hebben we de VROM-Inspectie erbij gehaald”, zo vervolgt Westbroek. „We wisten toen nog niet dat de auto's met accu's en vloeistoffen gestald stonden.” Want als dat het geval is, dan is de EVOA (Europese Verordening Overbrengen Afvalstoffen) van toepassing. De EVOA bevat regels voor het overbrengen van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap. >>



*Duizenden illegale Duitse sloopauto's bumper op bumper geparkeerd.*

Foto: politie Twente



Afhankelijk van het type afvalstof en de wijze van nuttig toepassen of verwijderen, moet er vooraf toestemming verleend zijn voor een grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen. Na een steekproef bij een dertigtal auto's blijkt dat de auto's niet zijn drooggelegd. „Tijdens het onderzoek stuitte we op nog een Twents autobedrijf, bedrijf B, dat ook sloopauto's afkomstig uit Duitsland opgeslagen heeft”, zo vertelt Koos Kasemir van de VROM-Inspectie. Samen met Gerrit Markvoort is hij vanuit de VROM-Inspectie betrokken bij het onderzoek naar de illegale invoer van sloopauto's. Bedrijf B had in totaal circa 3.000 auto's verdeeld over drie locaties opgeslagen. „Met negen man zijn we tien dagen bezig geweest om alle auto's te controleren”, aldus Markvoort. Het blijkt dat alle auto's in Duitsland zijn aangemeld voor de sloop. De autobezitter heeft slooppremie van de garage ontvangen en daarmee zijn de auto's afval geworden. Afval mag pas de grens worden overgebracht als een bedrijf daar de juiste formulieren voor heeft. Daarnaast mogen er geen vloeistoffen, zoals olie en brandstof meer in zitten en bijlage 7 op basis van de Europese regelgeving moet erbij zitten.

#### **Gevaar**

Alle auto's die zowel op het terrein van bedrijf A als B in Twente werden aangetroffen, bleken niet te zijn drooggelegd. Kasemir: „Na verloop van tijd bestaat de kans dat accu's

gaan lekken, evenals olie en brandstof en dus hebben we te maken met opslag van gevaarlijk afval.” Het Duitse autobedrijf dat de auto's heeft overgebracht is in overtreding, maar ook het bedrijf in Nederland dat de auto's gestald heeft. Deze auto's worden gezien als afvalstoffen. Voor het opslaan van deze hoeveelheden afvalstoffen is een vergunning of een uitbreiding van de huidige vergunning nodig. En dat is niet gebeurd. „Omdat het om opslag van een grote hoeveelheid afvalstoffen gaat, ligt het bevoegd gezag bij de provincie”, aldus Gerrit KleinJan, toezichthouder bij de provincie Overijssel. „Het valt onder een zwaarder regime gelet op het risico op bodemverontreiniging en brandgevaar door de nog in deze sloopauto's aanwezige gevaarlijke stoffen.”

De VROM-Inspectie moet ervoor zorgen dat de auto's teruggaan naar Duitsland. Het strafrechtelijke deel, het vervolgen van de eigenaar van de auto's voor het feit dat hij ze illegaal heeft overgebracht, wordt door de politie opgepakt. En de provincie is op haar beurt belast met de juiste vergunning voor de periode dat de auto's opgeslagen staan.

In verband met externe veiligheid wordt ook de brandweer bij het proces betrokken. KleinJan: „Niet alleen de opslag levert op den duur een milieuprobleem op, ook als er brand uitbreekt hebben we een groot probleem. Doordat de auto's pal op elkaar gestald staan, heb je bij brand al gauw te maken met een onbeheersbare situatie. Daarnaast loopt

verontreinigd bluswater het riool en de bodem in, met alle gevolgen van dien.” De brandweer stelt op haar beurt ook een onderzoek in. Zij bepaalt dat zolang de auto's in Nederland staan, rijpaden aangelegd moeten worden tussen de auto's. Bij een eventuele brand kunnen brandweervoertuigen het terrein op om te blussen en te voorkomen dat het vuur snel kan overslaan naar andere voertuigen. „Omdat we te maken hebben met twee verschillende overtredingen is er een functiescheiding in handhaving maar er wordt wel gezamenlijk opgetrokken”, aldus KleinJan.

#### **Patstelling**

Inmiddels is er een terughaal-verzoek ingediend bij Duitsland. Kasemir: „Alleen blijkt dat niet zo gemakkelijk. De auto's bij bedrijf A komen allemaal uit de deelstaat Niedersachen. Niedersachen vindt ook dat het om afval gaat en heeft actie ondernomen op het terughaalverzoek van Nederland. De Duitse autohandelaar geeft echter als argument dat hij geen plek heeft voor alle auto's die voor de sloop zijn aangemeld. Hij had drie- à vierduizend auto's verwacht, maar kreeg 12.500 auto's aangeboden. Daarom heeft hij een groot aantal in Nederland gestald bij één van zijn Nederlandse kennissen in de auto-industrie. „Tijdelijk”, zo zegt de Duitse handelaar. Zodra hij de auto's op zijn eigen terrein verwerkt heeft, kan hij de auto's die in Nederland staan verwerken. Volgens de Duitse wet moeten alle sloopauto's voor 30



In deze Duitse garage worden de auto's drooggelegd.

Foto: Jolanda Haven

juni zijn verwerkt. „Onmogelijk”, zo zegt de Duitse handelaar. Omdat hij meer auto's te verwerken kreeg dan hij aankon, heeft hij uitstel gevraagd voor het terughalen van de auto's. Dat heeft hij gekregen.

#### Andere regels deelstaten

Bij bedrijf B, dat drieduizend auto's heeft gestald op drie verschillende locaties, is het lastiger om handhavend op te treden. „Bedrijf B heeft auto's afkomstig uit verschillende deelstaten, waaronder Nordrhein Westfalen (NRW). NRW stelt echter het begrip afval ter discussie. Een auto die aangemeld is voor de sloop hoeft niet per definitie afval te zijn. Er moet gekeken worden naar de toestand van een auto. Als een auto na een grote beurt toch weer de weg op kan, gaat het volgens de deelstaat niet om afval”, aldus Markvoort. Bedrijf B heeft proces verbaal gekregen voor het illegaal opslaan van de auto's. Hoewel hij ook auto's heeft uit andere deelstaten waar het begrip afval wel van toepassing is, staat justitie niet te springen om de zaak te op te pakken. Markvoort: „Je kunt niet zeggen, die auto komt uit Niedersachsen en moet terug en die auto uit NRW hoeft niet terug. Het is alles of niets.” De VROM-Inspectie houdt vast aan het begrip afval. Het kentekenbewijs is ingeleverd, de auto is afgemeld en mag in Duitsland en ook in Nederland niet meer de weg op. Markvoort: „Wij hebben NRW verzocht om ons een brief te schrijven met de bevestiging aan ons dat het

afval is. Zodat wij kunnen handhaven. Hoewel de auto's officieel zijn afgemeld en dus niet meer de weg op kunnen, zijn er genoeg landen waar de regelgeving niet zo streng is. Het doorverkopen is een lucratieve handel. „We kunnen het niet bewijzen, maar dat is wat er op dit moment waarschijnlijk wel gebeurt”, aldus Kasemir. „In voormalig Oostbloklanden bijvoorbeeld kijken ze niet zo nauw naar registratienummer en kentekenplaten.” Het is eenvoudig om te frauderen met sloopauto's. Of de auto's daadwerkelijk worden gesloopt, wordt namelijk niet gecontroleerd. Duitsers melden hun auto via een website aan voor de sloop. Als de auto's aan de eisen van de sloopregeling voldoen, ontvangt de eigenaar een formulier dat door een erkend sloopbedrijf moet worden ondertekend. Met die ondertekening wordt verklaard dat de auto gesloopt is. Het formulier wordt vervolgens opgestuurd naar de BAFA, de Duitse Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) en de slooppremie wordt uitgekeerd aan de garage die dat vervolgens met de klant verrekend bij de koop van een nieuwe auto. Als Duitse garages verklaren dat een auto gesloopt is terwijl dat in werkelijkheid niet is gebeurd; is sprake van valsheid in geschrifte.

#### Stand van zaken

Het is inmiddels zomer 2010. De auto's op het terrein van bedrijf A staan nog steeds op het terrein. Wel zijn er kleine rijpaden aangelegd,

maar nog steeds staan veel auto's bumper aan bumper. De auto's die moesten wijken voor de kleine rijpaden die zijn aangelegd, zijn opgestapeld op andere auto's. Of het er veiliger op is geworden, is maar de vraag. Bij een eventuele brand zijn de gevolgen waarschijnlijk nog steeds niet te overzien.

Kasemir: „Er zijn goede afspraken gemaakt met de Duitse handelaar. Wij moeten nu handhavend optreden en controleren of de auto's daadwerkelijk teruggaan naar Duitsland. Tegen het Nederlandse bedrijf dat de auto's gestald heeft zonder de juiste vergunning, is proces verbaal opge maakt.”

Inmiddels heeft de deelstaat NRW besloten om de standpunten van de overige deelstaten en Nederland inzake de status van deze auto's als “afval” te respecteren. Hierdoor kunnen we handhavend optreden. Dit betekent dat de auto's bij bedrijf B mogen blijven om daar gesloopt moeten worden. Het bedrijf krijgt dan wel een Proces-verbaal voor overtreding van de EVOA; illegale invoer van niet genoemde afvalstoffen.”

#### Nadere inlichtingen:

Gerrit Markvoort  
[gerrit.markvoort@minvrom.nl](mailto:gerrit.markvoort@minvrom.nl)  
 (026) 352 84 00  
 John Westbroek  
[john.westbroek@twente.politie.nl](mailto:john.westbroek@twente.politie.nl)  
 (053) 4557506

Tekst: Jolanda Haven