

# AUTOWRAKKEN IN NOORD-NEDERLAND

Jan Abrahamse



Zoals bekend heeft het personenautopark zich in de zestiger en zeventiger jaren sterk ontwikkeld. In 1985 zijn er in Nederland ruim 5 miljoen personenauto's en een autowrakkenaanbod van 450.000 stuks, daarbij komen nog zo'n 35.000 bedrijfsautowrakken. Dit is berekend door het Nederlands Economisch Instituut op basis van een autodichtheid (aantal inwoners per auto) van 3 en een gemiddelde levensduur van bijna 10 jaar voor personenauto's en 13 jaar voor bedrijfsauto's. In Friesland, Groningen en Drente betekent dat een aanbod van zo'n 55.000 autowrakken in 1985.

Een autowrak wordt in de Afvalstoffenwet omschreven als een motorrijtuig op meer dan 2 wielen dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert, tenzij het bij het motorrijtuig behorende kenteken en geldige kentekenbewijs wordt gevoerd. Onder autowrak wordt tevens verstaan omvangrijke samenstellende delen van motorrijtuigen op meer dan 2 wielen. In Drente waren in mei 1984 in totaal 74 autowrakkerterreinen aanwezig. Dit zijn terreinen en garagebedrijven waar zich gemiddeld 5 of meer autowrakken bevinden. De aantallen wrakken per terrein verschillen. Op ongeveer de helft van de terreinen staan meer dan 50 wrakken. Ongeveer een kwart van de terreinen heeft minder dan 10 wrakken en bij de overige terreinen varieert het aantal tussen 10 en 50 wrakken. In Groningen

waren in 1984 in totaal 79 terreinen aanwezig, terwijl Friesland er zelfs 101 telde (op de kaart zijn echter niet alle garages opgenomen).

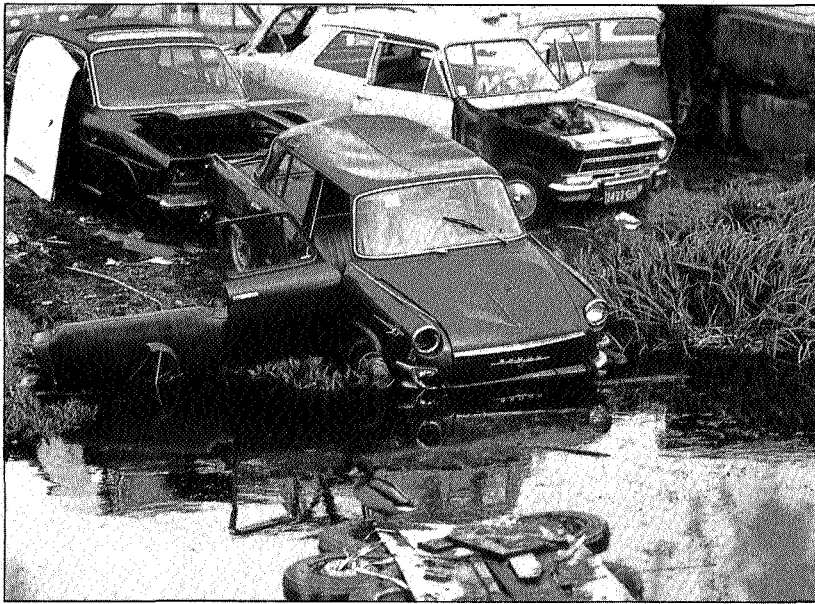
## Problemen

De problemen op en rond de autowrakkerterreinen zijn niet gering. De bodemverontreiniging door olie, benzine, diesel, akkuzen ed. kan grote nadelige invloed hebben, maar ook de luchtverontreiniging door verbranding van banden, restjes olie, rommel, kabels ed. kan aanzienlijk zijn. Het verbranden van autobanden neemt de laatste jaren af door de mogelijkheid van hergebruik. Een nieuw probleem is het feit dat er in auto's steeds meer kunststof wordt verwerkt. Daarbij zijn er veel soorten kunststoffen, die gemengd, niet voor hergebruik in aanmerking komen. Ook voor de schrootverkoop zijn de kunststoffen een probleem. De oplossing moet worden gezocht om dit afval te storten en te beschouwen als bedrijfsafval. Ook landschappelijk zijn er problemen, zoals landschapsontsiering en hoogte van de stapels wrakken. De provincies die straks

## Verspreiding autowrakkerterreinen



vergunningen moeten afgeven, moeten dan ook voorwaarden stellen tav. de stapelhoogte, het aanleggen van bebossing en eventueel een wal. In de vergunningen moeten dan ook milieu-eisen worden opgenomen, zoals een vloeistofdichte bak, afdak, opslag oude akku's, olie, banden etc. Planologisch zijn er moeilijkheden doordat sommige gemeenten autosloopterreinen verbieden op hun industrieterrein. Het uitgangspunt van de Afvalstoffenwet is dat autowrakkerterreinen, die in milieuhygiënisch opzicht ongelukkig liggen, bv. in een waterwingebied (in Drente 13 stuks en in Friesland 4) of in een landschappelijk waardevol gebied, moeten verdwijnen. Voor deze sanering krijgen de provincies geld van het rijk, hoewel nog niet bekend is hoeveel. Dat betekent dat de provincies prioriteiten gaan aangeven over de te saneren terreinen. De bedrijven/terreinen die verdwijnen zullen opgeheven dan wel verplaatst worden naar industrieterreinen. In Drente doet zich echter de vervelende situatie voor dat de industriegebieden van Assen en Hoogeveen liggen in een waterwingebied. Het beheer van de terreinen verschilt van lokatie tot lokatie. Sommige be-



*Autowrakkenterrein in Leeuwarden*

drijven vangen de olie en andere vloeistoffen via een vloeistofdichte bak op en hebben het terrein netjes aan het oog onttrokken door beplanting. Anderen stapelen de wrakken op naast hun huis zonder enige voorziening.

Per provincie is er ook veel import van wrakken, zo worden in Groningen zo'n 10.000 wrakken ingevoerd.

### **Woonwagencentra**

Van oudsher is er een duidelijke relatie tussen autowrakkenterreinen en woonwagencentra. In de eind 60er jaren heeft de rijksoverheid gestreefd naar grote woonwagencentra. Standaard bij deze centra was een autosloopterrein, bv. Assen, Groningen, Emmen, Hogeveen. Het nieuwe beleid van de regering is dat de grote woonwagencentra plaats moeten maken voor kleinere. Zo gaan Assen en Hogeveen verdwijnen en daarmee dus ook de autowrakkenterreinen. Het streven in Drente is nu dat er ook bij woonwagengewoners een scheiding moet komen tussen wonen en werken. De sloopterreinen moeten naar het industriegebied. Daarbij is het echter denkbaar dat er een dienstwoning of wagen op het terrein aanwezig is. In Groningen is de relatie tussen woonwagencentra en autowrakkenterreinen nauwelijks aanwezig.

### **Beleid**

Het standpunt van de rijksoverheid is dat er per provincie zo'n 3-5 autosloperijen moeten zijn. Ideaal echter is een situatie dat per gemeente een terrein zou zijn waar men kosteloos zijn autowrak kan afgeven. De afstand voor het verslepen van een wrak moet niet meer zijn dan 10 km. De gemeenten kunnen de wrakken dan (laten) vervoeren naar de sloperijen. Een ander voorkomt ook de solitaire wrakken, omdat het gemakkelijk wordt gemaakt voor de bezitters en voor de handel is het aantrekkelijk omdat er dan per wrak wat te verdienen valt.

De gegevens voor dit artikel zijn deels verkregen voor Ronald van Hessem voor Drente, Hans ten Houten voor Groningen en D. A. Dijkstra voor Friesland.



*Een van de autowrakkenterreinen in Drente*