

ARN

08

Grenzen verleggen

DUUR

20

Grondstoffen

ZAAAM

34

Zorg voor ons leefmilieu

HEID

44

Bijlagen

VER

SLAG



*'Driving sustainable  
recycling luidt onze belofte  
voor de toekomst'*

▶  
Arie de Jong  
Directeur ARN

# Voorwoord

**Kennisuitwisseling, ketenregie en innovatie. Dat zijn de kernbegrippen waaraan ARN gestalte geeft als het Nederlandse expertisecentrum op het gebied van recycling en duurzaamheid in de mobiliteitsbranche. Het recyclingproces richten wij zo duurzaam mogelijk in met het doel om grondstoffen te behouden. Het is onze bijdrage aan de circulaire economie: maximaal hergebruik van producten en grondstoffen faciliteren en waardevernietiging minimaliseren. *Driving sustainable recycling* luidt onze belofte voor de toekomst.**

De kennis die we in de afgelopen twintig jaar bij het terugwinnen van materialen hebben opgebouwd, vormt het fundament onder de groei en ontwikkeling van ARN. Wij buigen ons nu over vraagstukken die de komende decennia een rol zullen spelen. Demontage en verwerking van hybride en elektrische voertuigen vormen bijvoorbeeld een grote uitdaging. Wij werken in dit kader samen met marktpartijen om Lithium-Ion accu's een tweede leven te geven. De training om hybride en elektrische voertuigen verantwoord te demonteren, vindt gretig aftrek bij de autodemontagebedrijven.

Doordat verwerking in de PST-fabriek nu mogelijk is, zijn we in 2014 gestopt met de vergoeding van de handmatige demontage van glas, bumpers, wieldoppen en grilles aan autodemontagebedrijven. Dit past bij de balans die ARN continu zoekt tussen effectiviteit en doelmatigheid. In dat streven boeken we succes. Over 2014 ligt het recyclingresultaat opnieuw boven de per 1 januari 2015 verplichte 95%. Mede door de Europese LIFE+-subsidie is het materiaalhergebruik van de PST-fabriek fors gestegen, van 28% in 2013 naar 40% vorig jaar. De voortreffelijke resultaten zijn ook te danken aan de goede samenwerking met de bedrijven in de autorecyclingketen, waaronder de autodemontagebedrijven en de shredderbedrijven. In 2014 zijn de tussenhandelaren aan de keten van ARN toegevoegd. Daardoor zijn we nog beter in staat de ketenregie uit te oefenen.

We moeten wel een kritische kanttekening maken. ARN kan haar ambities slechts volledig waarmaken als de overheid daadkrachtiger optreedt. Bij misstanden in de keten – zoals *fake-export* – kan alleen de overheid als bevoegd gezag optreden door handhaving of aanpassing van regelgeving. Dat de afvalstoffenbelasting vanaf 2015 niet alleen geldt voor afval dat wordt gestort, maar ook voor afvalverbranding, vinden wij een gunstige ontwikkeling.

De werkzaamheden van ARN Recycling Services, ARN Advisory en het Instituut voor Duurzame Mobiliteit zijn ondergebracht bij ARN Sustainability. Dit heeft ervoor gezorgd dat we efficiënter kunnen werken. De kennis die bij ARN Sustainability wordt ontwikkeld, is van essentieel belang voor de toekomstbestendigheid van onze organisatie.

In 2014 was opnieuw een jaar met veel faillissementen en dalende verkoopcijfers van nieuwe auto's. Het aantal gerecyclede auto's is met 3% afgenomen. Door fiscale regelingen in sommige landen zijn hybride en elektrische leaseauto's erg aantrekkelijk voor de export. Voor 2015 verwacht ARN een lichte groei in de verkoop van nieuwe auto's. Het aantal te recyclen auto's zal op het huidige niveau blijven.

2015 wordt voor ARN een belangrijk jaar. Met een PST-fabriek die vol in bedrijf is, zullen we drie shredderproeven uitvoeren om de berekening van de recyclingprestatie van ARN aan te passen. De shredderproeven dienen als cijfermatige onderbouwing van de recyclingprestatie in de keten, waarbij het volledige effect van de PST-fabriek zichtbaar zal worden. Ook koesteren wij onze samenwerkingsprojecten in Europees verband. Door internationale kennisuitwisseling kunnen wij onze taken in Nederland beter uitvoeren.

## Dankwoord

Tot slot bedank ik iedereen in de autorecyclingketen en de mobiliteitsbranche voor de succesvolle samenwerking in 2014. Ik dank alle medewerkers van ARN voor hun enthousiasme en inzet voor de organisatie. In 2015 gaan wij door met het verder vormgeven van onze ambities om de stuwende kracht achter duurzame recycling in de mobiliteitsketen te blijven.

**ir. Arie de Jong, algemeen directeur ARN**  
Amsterdam-Zuidoost, 26 mei 2015

ARN recyclingsprestatie

**96,0 %**

De recyclingprestatie in 2014 voldoet al aan de wettelijke eis in 2015. In 2015 wordt het volledige effect van de PST-fabriek ook meegerekend.

Kennismarkt

**Leren van elkaar**

Het creëren van zicht op elkaars werk en bijdrage was het onderwerp van de eerste interne kennismarkt.

1995 - 2015

**Van milieu-verantwoorde en efficiënte verwerker van autowrakken naar verduurzamen van het totale proces in de keten.**



*'ARN is een uitvoeringsorganisatie met ambitie'*

Olaf de Bruijn,  
directeur RAI Vereniging

Erkend duurzaam

**Branchebreed duurzaamheidsprogramma**

Ondernemers stimuleren duurzaamheid in hun bedrijfsvoering op te nemen.

# Inhoud

## Thema's

08

Grenzen verleggen

20

Grondstoffen

34

Zorg voor ons leefmilieu

## Cases

18

Kennismarkt  
Leren van elkaar

33

LIFE+

## Interviews

06

Olaf de Bruijn  
Directeur RAI Vereniging

14

Marc van den Brand  
Bestuursgedelegeerde Stiba

24

René Kleijn  
Industrieel ecooloog

38

Bertho Eckhardt  
Bestuursvoorzitter BOVAG

## Bijlagen

44

Bijlage 1  
Toelichting recyclingprestatie 2014

45

Bijlage 2  
Financieel verslag 2014

48

Bijlage 3  
Wagenparkontwikkeling

49

Bijlage 4  
Organogram ARN

Bijlage 5  
Kengetallen ARN

50

Bijlage 6  
GRI Index



# *‘Het vinden van nieuwe toepassingen voor materialen uit de PST-fabriek is de grote uitdaging’*

‘Met de inname- en verwerkingsstructuur van voertuigen aan het einde van de levenscyclus neemt ARN onze leden veel werk uit handen’, zegt directeur Olaf de Bruijn van RAI Vereniging. Maar ARN doet volgens De Bruijn nog veel meer: ‘ARN vult een deel van de maatschappelijke verantwoordelijkheid in die de automobielsector heeft op het gebied van duurzaamheid en milieu. Ze heeft het imago van de branche in hoge mate positief beïnvloed.’

Door kennis te delen, zet ARN de automobielsector aan tot verdergaande verduurzaming. ‘De autobranche is er goed van doordrongen dat duurzaamheid in de bedrijfsvoering moet zijn opgenomen. ARN heeft deze bewustwording mede tot stand gebracht en is dan ook absoluut een aanjager,’ vindt De Bruijn. ‘Door de activiteiten van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit bij ARN onder te brengen, kunnen weer verdere stappen worden gezet bij de duurzame inrichting van bedrijven.’

#### **Verduurzamen mobiliteitsbranche**

RAI Vereniging en haar leden zullen zelf ook een actieve rol blijven spelen in de verduurzaming van de mobiliteitsbranche. De Bruijn: ‘Wij besteden veel aandacht aan het steeds veiliger, stiller, zuiniger en schoner maken van voertuigen. Ook het gedrag van de consument speelt hierbij een belangrijke rol. Wij zetten ons er bijvoorbeeld voor in dat rijders van plug-in hybride auto’s gebruik kunnen maken van een laadinfrastructuur, privé en op het werk. Dit maakt het mogelijk een optimaal aantal elektrische kilometers te maken.’

#### **Nieuwe toepassingen PST-materialen**

De manier waarop autowrakken worden verzameld en het proces om herbruikbare materialen uit shredderafval terug te winnen, zijn voor De Bruijn de belangrijkste

expertise van ARN. ‘Inzameling en recycling verlopen nagenoeg perfect. Daar zijn we heel tevreden over. ARN stelt hiermee een voorbeeld aan andere landen in Europa. Het ARN-systeem optimaliseert de recycling, veel meer dan de systemen in de landen om ons heen. De omvangrijke kennis die ARN hiermee heeft opgebouwd heeft voor een enorme versnelling gezorgd. Daarmee is ARN in de mobiliteitsbranche de aanjager van de verduurzaming.’ Volgens De Bruijn bestaat de uitdaging voor de komende jaren uit het vinden van nieuwe toepassingen voor de materialen die de PST-fabriek produceert. ‘We zullen nieuwe producten moeten ontwikkelen en commerciële kansen pakken. Het ultieme doel is dat het hele traject zichzelf kan bedruipen en de recyclingbijdrage niet meer nodig is.’

#### **Uitvoeringsorganisatie met ambitie**

Voor de RAI Vereniging, als vertegenwoordiger van de auto-importeurs, is ARN primair een uitvoeringsorganisatie die de producentenverantwoordelijkheid overneemt. Maar ARN is meer, benadrukt De Bruijn: ‘ARN is een uitvoeringsorganisatie met ambitie. Een kennisinstituut dat een hele belangrijke bijdrage levert aan de verduurzaming van de branche en de verbetering van het imago. Dat komt voort uit de ambitie van ARN en niet zozeer uit de opdracht die ze namens de brancheorganisaties uitvoert.’

*'ARN is een uitvoeringsorganisatie met ambitie'*

**Olaf de Bruijn,**  
directeur RAI Vereniging

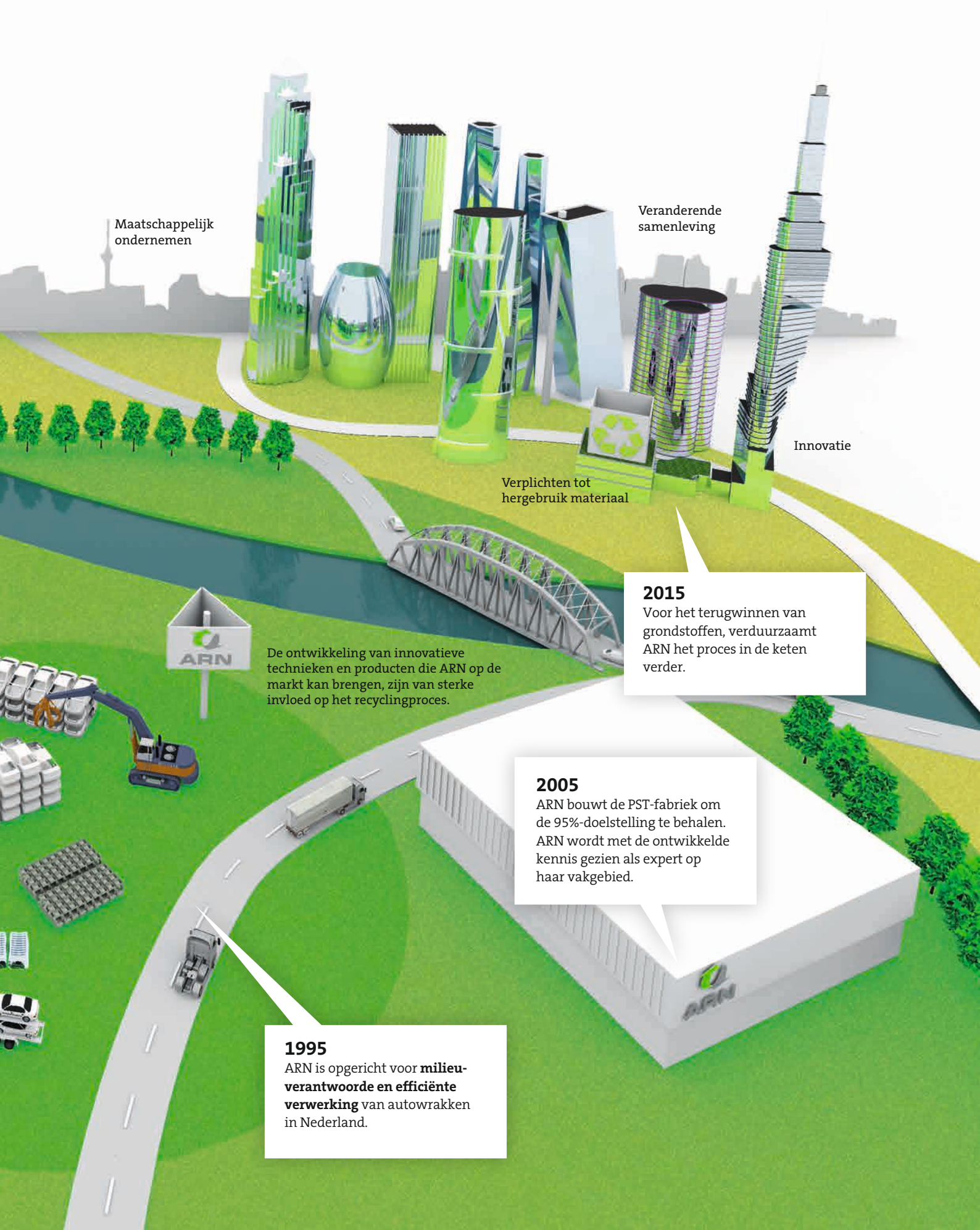
*RAI Vereniging behartigt de belangen van 550 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.*











Maatschappelijk  
ondernemen

Veranderende  
samenleving

Innovatie

Verplichten tot  
hergebruik materiaal

De ontwikkeling van innovatieve technieken en producten die ARN op de markt kan brengen, zijn van sterke invloed op het recyclingproces.

**2015**

Voor het terugwinnen van grondstoffen, verduurzaamt ARN het proces in de keten verder.

**2005**

ARN bouwt de PST-fabriek om de 95%-doelstelling te behalen. ARN wordt met de ontwikkelde kennis gezien als expert op haar vakgebied.

**1995**

ARN is opgericht voor **milieu-verantwoorde en efficiënte verwerking** van autowrakken in Nederland.

# Focus op innovatie

Als expertisecentrum geeft ARN invulling aan duurzaamheid en recycling in de mobiliteitsbranche. ARN ziet het als haar missie een actieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van de circulaire economie. Het basisprincipe daarvan is een gesloten grondstoffencirkel te vormen. Onze bijdrage bestaat uit het ontwikkelen en aanjagen van nieuwe methoden om restmaterialen uit auto's weer in te zetten als nieuwe grondstof. We willen dit op een zo duurzaam mogelijke manier doen. Vanuit de visie dat het van essentieel belang is zo efficiënt en duurzaam mogelijk met grondstoffen om te gaan, zijn kennisuitwisseling, ketenregie en innovatie essentiële middelen.

In opdracht van onze stakeholders in de mobiliteitsketen voeren we de regie over recycling in de automobielsector. Wij maken materialen geschikt voor hergebruik in een productieproces. De recyclingprestatie die wij leveren, maken wij inzichtelijk voor de overheid zoals vastgelegd in het Besluit beheer autowrakken (Bba). In cijfers uitgedrukt: 95% van een autowrak wordt gerecycled, waarvan minstens 85% van het materiaal hergebruikt wordt.

Het behoud van grondstoffen in de mobiliteitsbranche vormt dus de kern van onze activiteiten. Wij zijn met de laatst overgebleven materialen uit het shredderafval van auto's op zoek naar nieuwe toepassingen. Door bijvoorbeeld recycling(technologie) een stap verder te brengen, willen we uiteindelijk uitkomen op een mobiliteitsrecyclingketen die zijn kosten financiert uit de opbrengst van de gerecyclede materialen. Het doel is om een gesloten grondstoffencirkel te vormen.

Alleen efficiënt omgaan met grondstoffen is niet genoeg om tot een duurzame mobiliteitsketen te realiseren. We moeten dit ook op een zo duurzaam mogelijke manier

doen. Daarom verminderen we ons energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot, en sporen we partijen in de autorecycling- en mobiliteitsketen aan tot maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en keuzes maken die daarbij passen. ARN biedt organisaties in de mobiliteitsketen daartoe kennis en instrumenten op het gebied van MVO, afvalstoffenmanagement en energiebesparing. Dit past naadloos in de doelstellingen en de ambitie die de overheid heeft gesteld in het project Van Afval naar Grondstof (VANG) en in het Energieakkoord voor duurzame groei.

## Vernieuwende ideeën en zichtbaarheid

**Wij hebben onze focus in 2014 verschoven naar innovatie. Met vernieuwende ideeën kunnen wij als kenniscentrum blijvend waarde toevoegen.**

We hebben intern een innovatieteam samengesteld om suggesties te verzamelen en te bekijken of er bruikbare ideeën tussen zitten. Met waardevolle ideeën gaan we actief op zoek naar marktkansen. ARN wil daarom zichtbaarder worden bij partijen in de professionele mobiliteit- en recyclingmarkt. Die zichtbaarheid is een belangrijk speerpunt voor 2015.

## Nauwer contact met onze stakeholders

**Voor de verdere professionalisering van onze interne organisatie gebruiken wij de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaggeving over duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. De drie thema's die we in 2013 hebben benoemd, hebben we een vervolg gegeven in 2014.**

Het gaat om de verdere ontwikkeling van onze medewerkers, het meetbaar maken van de impact van onze invloed op de keten en op het milieu en het zichtbaar maken van de directe economische meerwaarde die wij leveren. In dit jaarverslag beschrijven we de voortgang op deze drie thema's aan de hand van kritieke prestatie-indicatoren (kpi's). In 2014 hebben we aanvullende kpi's geïdentificeerd voor 2015. Een belangrijk aspect is bijvoorbeeld een nog nauwer contact met onze stakeholders.

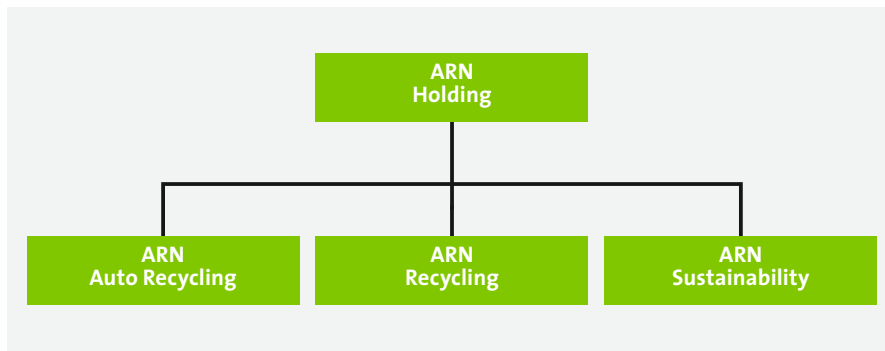




## Drie zelfstandige ARN-werkmaatschappijen

De activiteiten van ARN zijn per 1 januari 2014 ondergebracht in drie zelfstandige werkmaatschappijen. Zij hebben ieder hun eigen taak, verantwoordelijkheid en doelstellingen voor het behalen van (financiële) resultaten: ARN Auto Recycling, ARN Recycling en ARN Sustainability. ARN Sustainability is ontstaan uit een bundeling van kennis en kunde van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) en de ARN business units Recycling Services en Advisory.

De activiteiten van IvDM richten zich op duurzaamheid in de gehele automobielketen. ARN is van oorsprong gericht op het einde van de levensfase van auto's. Het werkgebied van ARN is daardoor verbreed. Door de inbreng van IvDM valt het branchebrede duurzaamheidsprogramma Erkend Duurzaam volledig onder de uitvoering van ARN. Dat biedt ons de mogelijkheid om ook voor andere partijen in de mobiliteitsbranche toepassingen van dit programma te ontwikkelen. ARN Sustainability, waar IvDM onderdeel van uitmaakt, staat als organisatie financieel los van het fonds van de Stichting Auto & Recycling. Aan ARN Sustainability zijn in 2014 twee nieuwe functies toegevoegd: een programmamanager Erkend



Duurzaam en een senior accountmanager voor afvalmanagement.

ARN Auto Recycling is verantwoordelijk voor het behalen van de wettelijke recyclingdoelstelling. Dit doet zij met behulp van intensieve samenwerking met de gehele autorecyclingketen; autodemontagebedrijven, inzamelbedrijven, verwerkingsbedrijven en shredderbedrijven. ARN Auto Recycling is in 2014 overgestapt naar het werken met accountteams. Duo's bestaande uit een buiten- en binnendienstmedewerker werken samen. Met de accountteams spelen we in op de wens van de autodemontagebedrijven om sneller en doeltreffender ondersteund te worden.

ARN Auto Recycling werkt nauw samen met de business unit ARN Recycling om ervoor te zorgen dat de recyclingdoelstelling wordt behaald.

ARN Recycling sluit de autorecyclingketen met de verwerking van autoschredderafval in de PST-fabriek. Het shredderafval is afkomstig van de shredderbedrijven waar Nederlandse auto's worden verwerkt. Met de verwerking van dit materiaal is ARN in staat de wettelijke doelstelling van 95% te behalen. ARN Recycling draait vijf dagen per week volcontinue met een drieploegendienst. De activiteiten van ARN Auto Recycling en ARN Recycling worden gefinancierd door de Stichting Auto & Recycling.



## Duurzame groei in Europa

Ook in de Europese Unie is 'duurzame groei' het kernbegrip voor toekomstbestendig economisch beleid. ARN neemt deel aan Europese projecten die moeten leiden tot een geïntegreerd Europees beleid op het gebied van grondstoffen. We maken ook deel uit van een internationaal consortium van afval & technologie-expertisecentra dat begin 2015 van start gaat. Onder de naam New\_Innonet wisselen we met onze Europese samenwerkingspartners kennis uit over de afvalketens van auto's, elektronica en verpakkingen. Het Europese subsidieprogramma Horizon 2020 subsidieert dit project.

## Kennisdelen

ARN is een kennisintensieve organisatie. Voor iedere medewerker is toegang tot kennis van groot belang: om te leren van elkaar, onze klanten beter te bedienen en om innovatie te bevorderen. Bij de verdere professionalisering van onze organisatie en werkwijze hoort een gestructureerde manier van onderlinge kennisuitwisseling. We zorgen daarom dat kennis en informatie goed in de organisatie wordt geborgd, zodat we alle informatie en inzichten beter kunnen delen en toepassen in onze werkgebieden.

## ARN zelf ook duurzamer

Als organisatie die duurzaamheid bepleit, moeten we die uiteraard ook zelf in praktijk brengen. Duurzaamheid is onderdeel van de wijze waarop wij ons presenteren. Wij werken bijvoorbeeld aan het verkleinen van onze footprint. Door middel van een berijdersdashboard in onze leaseauto's kunnen ARN-medewerkers nog bewuster omgaan met de leaseauto, en de afweging maken of de kosten opwegen tegen de

## Intensieve samenwerking met ministerie IenM

Wetgeving en de stellingname van de overheid spelen een belangrijke rol bij recycling en duurzaamheid in de mobiliteitsbranche. In 2014 hebben we de samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) geïntensifieerd. Veelvuldig overleg helpt ons de regiefunctie in de autorecyclingsketen beter te vervullen en de keten te stroomlijnen en te ondersteunen ten behoeve van een optimaal recyclingresultaat.

ARN steekt veel energie in het uitwisselen van informatie met ministerie, bevoegde instanties en andere betrokken partijen, om gezamenlijk de uitdagingen in de branche aan te pakken. Daarnaast dringt ARN aan op maatregelen om oneerlijke concurrentie tegen te gaan en meer risico-gericht te handhaven.

Het overheidsbeleid en veel stimuleringsprogramma's zijn gericht op slimmer, efficiënter en zorgvuldiger omgaan met grondstoffen en het dichterbij brengen van de circulaire economie. De PST-fabriek draagt bijvoorbeeld substantieel bij aan de doelstellingen van het Van Afval Naar Grondstof-programma. ARN zal gericht meedoen aan specifieke onderdelen van dit programma.



## Kwaliteitsverbetering interne organisatie

**In 2014 hebben we vervolgstappen gezet in de verdere professionalisering van onze organisatie. Onze medewerkers hebben trainingen, presentaties en workshops gevolgd om ze vertrouwd te maken met de risicoanalyse en interne beheersmaatregelen van het Business Control Framework (BCF). Hierin zijn de werkprocessen beschreven die onze medewerkers kaders bieden om hun functie uit te oefenen. Door het BCF is ARN zichtbaar 'in control'.**

Op 6 januari 2014 heeft ARN het Convenant Horizontaal Toezicht met de Belastingdienst ondertekend. Dit convenant laat zien dat de Belastingdienst veel vertrouwen heeft in onze interne beheers- en controlesystemen. Het convenant is de basis waarop ARN efficiënter en effectiever kan samenwerken met de Belastingdienst. We maken vooraf duidelijke afspraken om het proces van transacties, aangiften

en aanslagen transparanter te maken. ISO-certificering helpt ons om onze werkprocessen te optimaliseren. In februari 2014 is het milieumanagementsysteem van de PST-fabriek in Tiel ISO 14001 gecertificeerd. De ISO 14001-standaarden geven aan hoe we systematisch uitvoering geven aan onze visie op milieuzorg en goed omgaan met het milieu. Hierdoor is minder toezicht nodig, wat leidt tot administratieve lastenverlichting.

Eind 2014 is ARN Auto Recycling geaudit voor ISO 9001. Het certificaat is in februari 2015 toegekend. ISO 9001 vereist dat de werkprocessen op papier staan en bekend zijn bij alle medewerkers. Dit kwaliteitsmanagementsysteem maakt onze manier van werken inzichtelijker en maakt ARN als organisatie transparanter. We werken bovendien actief aan verbeteringen en doen daar verslag van. De PST-fabriek heeft de ambitie om in 2015 het ISO 9001-certificaat te behalen.

# *‘De belangrijkste expertise van ARN? Van restafval een product maken’*

**‘Samenwerking maakt je sterk, omdat je elkaars zwakke punten kunt aanvullen. Dat geldt ook in de automobielsector. Daarom is het een goede zaak dat we ARN hebben opgericht.’**

Aan het woord is Marc van den Brand, bestuursgedelegeerde bij Stiba. Hij stelt dat Nederland met de invoering van een recyclingbijdrage van het begin af aan een voorsprong heeft genomen op de andere Europese landen. ‘Wij hadden geld om ARN op te zetten. Daarmee hebben we een deugdelijk systeem in het leven geroepen.’

De bedrijven die zijn aangesloten bij Stiba hebben direct voordeel van ARN. Van den Brand: ‘ARN zorgt voor het afmelden van afgedankte auto’s, weet het gewicht van alle materialen in een auto en rekent met de bedrijven af. Onze leden hoeven zich daarom nooit zorgen te maken dat ze niet aan de wettelijke regels voldoen. In alle andere landen van de Europese Unie worden demontagebedrijven aan hun lot overgelaten. Ze moeten zelf voor de afmelding zorgen.’

#### **Dubbel gevoel**

Van den Brand heeft een dubbel gevoel bij de overstap van handmatige demontage van ARN-materialen naar het na-scheidingssysteem in de PST-fabriek. ‘Als autodemontagebedrijf kun je met de hand meer materialen uit een afgedankte auto halen. Dat levert meer op dan alleen de accu’s en de vloeistoffen verwijderen, zoals we nu doen.’ De PST-fabriek is volgens Van den Brand wel een goed concept. ‘ARN zorgt voor de inzameling van materialen die op zich geen waarde hebben. De materialen krijgen hun waarde door er producten van te maken in de PST-fabriek. Dat is in mijn ogen de belangrijkste expertise van ARN: van restafval een product maken. Bijvoorbeeld een plaat die als bouw materiaal te gebruiken is. De tijd zal leren of de fabriek rendabel wordt.’

Stiba wil zelf ook een rol blijven spelen in de verduurzaming van de mobiliteitsbranche. Het gaat daarbij om milieuvriendelijk en volgens de landelijke norm demonteren en materialen voor recycling aanbieden door de demontagebedrijven. ‘Ook alles wat met gebruikte onderdelen te maken heeft, blijven we zelf doen. Wat we zelf kunnen verkopen, blijven we zelf demonteren’, beklemtoont Van den Brand.

#### **ARN is een pionier in duurzaamheid**

‘Als ARN er niet was geweest, hadden andere Europese landen niets gedaan aan de verantwoorde recycling van afgedankte auto’s’, zegt Van den Brand stellig. ‘Door ARN kunnen de overige Europese landen niet achterblijven. In Brussel staat ARN dan ook hoog aangeschreven. Daar ziet men dat ARN een voortrekkersrol vervult bij de verdere verduurzaming van de automobielsector. ARN is een pionier op het gebied van duurzaamheid en baant nieuwe wegen voor het hergebruik van materialen.’ Van den Brand ziet ARN daarnaast ook als kennisinstituut. ‘Een organisatie die vernieuwende activiteiten ontplooit, bouwt steeds meer kennis op. Daar kan de hele mobiliteitsbranche van profiteren.’



*‘Een organisatie die vernieuwende activiteiten ontplooit, daar kan de hele mobiliteitsbranche van profiteren.’*

**Marc van den Brand,**  
bestuursgedelegeerde Stiba

*Stiba is de brancheorganisatie en belangenbehartiger van gecertificeerde voertuigdemontagebedrijven.*



# Duurzame inzetbaarheid

De competenties en kennis van onze medewerkers vormen het menselijk kapitaal van ARN. De kwaliteiten van onze medewerkers zijn het fundament onder de verwezenlijking van onze ambities om als expertisecentrum te groeien. Duurzame inzetbaarheid staat daarbij hoog in het vaandel. We geven onze medewerkers de ruimte om zich verder te ontwikkelen, zodat ze betrokken blijven bij de organisatie en met plezier hun werk doen. Wij zorgen voor goede en veilige arbeidsomstandigheden, stimuleren een gezonde levensstijl en bieden een passende beloning.

## Medewerkers Motivatie Onderzoek

**Begin 2014 hebben we een Medewerkers Motivatie Onderzoek (MMO) gehouden. De hoofdthema's waren samenwerking, prestatiegerichtheid, afspraken nakomen, flexibiliteit en verantwoordelijkheid. Verder vroegen we medewerkers naar hun oordeel over ARN als werkgever.**

De medewerkers gaven aan dat de onderlinge communicatie en samenwerking zouden kunnen worden versterkt. Dit heeft geresulteerd in een serie trainingen om de communicatie te professionaliseren en de samenwerking te verbeteren. De trainingen waren er ook op gericht om elkaar beter leren kennen. Dat maakt al een groot verschil in het dagelijkse werk.

### Kennismarkt

In het verlengde van het MMO hebben we 2014 afgesloten met een kennismarkt waaraan alle medewerkers hebben deelgenomen. Zie ook het verslag van de kennismarkt op pagina 18 en 19.

In 2015 zal deze kennismarkt een vervolg krijgen, waarbij de focus komt te liggen op hoe we ons in 2015 nadrukkelijker als kenniscentrum naar de markt kunnen profileren. Dat doen we in samenspraak met de stakeholders. In 2015 zullen we ook een stakeholderanalyse uitvoeren.

## Persoonlijke ontwikkelprogramma's

**Duurzame inzetbaarheid vertaalt zich in het opzetten van persoonlijke ontwikkelingsprogramma's die de facetten van ons werkgebied bestrijken. Deze ontwikkelingsprogramma's zorgen er ook voor dat onze werknemers toegevoegde waarde kunnen leveren aan onze missie, visie en ambities. Verder zijn alle functies in 2014 beoordeeld om de zwaarte te bepalen. De huidige beloningen hebben we extern vergeleken met soortgelijke bedrijven. Dit geeft het salarishuis een steviger fundament.**

Medewerkers hebben ook een eigen verantwoordelijkheid om hun inzetbaarheid en toegevoegde waarde voor de organisatie op peil te houden. Kennis up-to-date houden en nieuwe vaardigheden aanleren horen daarbij.

### *Ontwikkelingsprogramma's zorgen voor duurzame inzetbaarheid*

Wij faciliteren de ontwikkeling en ontplooiing van onze medewerkers door opleidingen en trainingen aan te bieden. Wij streven ernaar dat onze medewerkers vanuit een persoonlijke gedrevenheid onze klanten zo goed mogelijk bedienen. Duurzaam, verantwoord, bekwaam en innovatief behoren tot onze kernwaarden.

Onze leidinggevenden stimuleren hun medewerkers zodat zij het maximale uit zichzelf kunnen halen. Leidinggevenden hebben een coachende rol bij de prestaties en inzetbaarheid van hun medewerkers bijvoorbeeld door feedback te geven op hun dagelijkse werkzaamheden. Daarnaast hebben leidinggevende en medewerker halverwege het jaar een functioneringsgesprek en op het einde van het jaar een beoordelingsgesprek.

Tijdens het persoonlijk ontwikkelingsgesprek en het functioneringsgesprek wordt ook gekeken naar de opleidingsbehoefte van de medewerkers. In 2014 zijn bijvoorbeeld trainingen gevolgd voor (account)management, projectmanagement, salesmanagement en didactische en computervaardigheden.

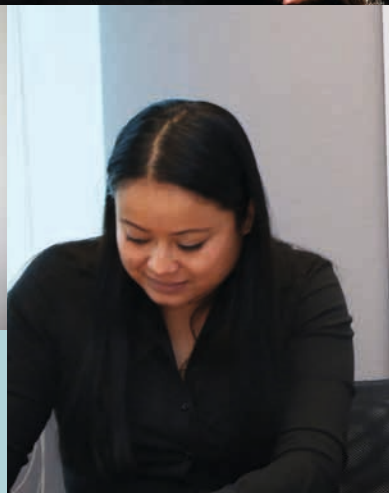




# Leren van elkaar

De ambitie van ARN, een aanjager zijn op het gebied van grondstoffen en verduurzaming van de processen in de keten, heeft ook gevolgen voor de interne organisatie. Hoe hangt datgene wat de medewerkers van ARN dagelijks doen, samen met deze strategie? Het creëren van zicht op elkaars werk en bijdrage was het onderwerp van de eerste 'kennismarkt' voor alle medewerkers van ARN.

Tijdens de kennismarkt gaven alle medewerkers een presentatie over hun dagelijkse werkzaamheden. De bedoeling was om inzicht te krijgen, de discussie aan te zwengelen en te ontdekken waar collega's samen op zouden kunnen trekken.





*ARN wil meer naar buiten treden, met meer organisaties in gesprek, de markt verbreden en winst maken.*

#### **Compleet beeld**

Elke medewerker vertelde waaraan hij een bijdrage levert en hoe hij daar aan bouwt, ondersteund met een case of voorbeeld. Door deze presentaties, door suggesties van de collega's over de effectiviteit en door de vaak levendige discussies tussen de medewerkers, ontstond een steeds scherper en completer beeld van wat ARN de stakeholders biedt en hoe dat is georganiseerd.

#### **Eenduidige opdracht**

In een plenair deel hebben we een aantal conclusies getrokken. Dat de diversiteit van onze werkzaamheden terug te brengen is tot een eenduidige opdracht: ARN is het aanspreekpunt voor de branche voor grondstoffen en verduurzaming van het recyclingproces. Dat de kennis en ervaring van ARN met de branche worden gedeeld. Dat transparantie leidt tot optimalisatie van de kennis en daardoor een effectievere bijdrage. Dat de interne processen van ARN daartoe ondersteunend georganiseerd moeten zijn, bijvoorbeeld door processen te ijkten en te verbeteren en te zorgen dat ICT-voorzieningen *state-of-the-art* en betrouwbaar zijn.

#### **Vertrouwen in de toekomst**

Een van de resultaten van de bijeenkomst is een gedeeld gevoel van vertrouwen in de toekomst. ARN wordt bedrijfsmatiger, blijft onafhankelijk en hecht veel waarde aan kwaliteitsstandaarden. ARN wil meer naar buiten treden, met meer organisaties in gesprek, de markt verbreden en winst maken. En ten slotte: dit alles realiseren op basis van diepgravende kennis en vooruitstrevende en veelzijdige toepassingen in producten en diensten.

# Grondstoffen

**1970: Veiligheidseisen**  
Door de toename van de veiligheidseisen, neemt het gebruik van rubber en plastics toe.

1970

auto's makkelijk te scheiden

**2000: Lichtere auto's**  
Door de economische crisis ontstaat er meer behoefte aan lichtere auto's.

**61 van de 92 elementen**

H	He																
Li	Be	B	C	N	O	F											
Na	Mg	Al	Si	P	S	Cl	Ar										
K	Ca	Sc	Ti	V	Cr	Mn	Fe	Co	Ni	Cu	Zn	Ga	Ge	As	Se	Br	Kr
Rb	Sr	Y	Zr	Nb	Mo	Tc	Ru	Rh	Pd	Ag	Cd	In	Sn	Sb	Te	Xe	
Cs	Ba	La	Hf	Ta	W	Re	Os	Ir	Pt	Au	Hg	Pb	Bi	Po	At	Rn	
Fr	Ra	La	Ce	Pr	Nd	Pm	Sm	Eu	Gd	Tb	Dy	Ho	Er	Tm	Yb	Lu	

2000

2020



**1980: Milieubesef**

Door het grotere milieubesef worden er minder metalen verwerkt in een auto.



1980



1990

**1990: Elektronica**

Elektronica doet haar intrede in de auto.



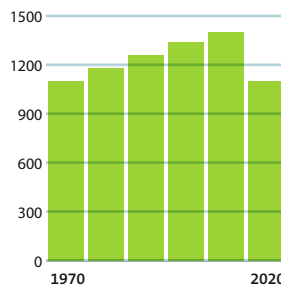
**2020: Hybride**

Drastische vermindering van metaalgebruik verwacht.

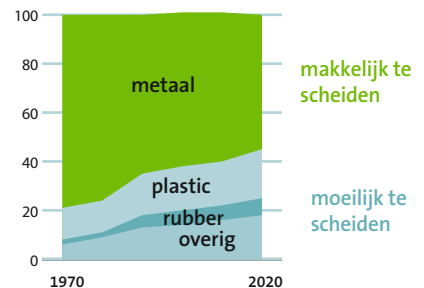


auto's moeilijk te scheiden

**Auto's worden lichter...**



**... en veranderen van samenstelling**



makkelijk te scheiden

moeilijk te scheiden

# Efficiency in de keten

Om het recyclingpercentage te verhogen en de recyclingkosten te verlagen hebben we de PST-fabriek in Tiel gebouwd. Met de introductie van post-shredder technologie (PST) in 2011 is het aandeel handmatige demontage van afgedankte auto's afgenomen en mechanische na-scheiding van verschillende materiaalstromen in het post-shredderproces toegenomen. Dit leidde tot kostenreductie en een hogere materiaalopbrengst.

## Kwaliteit basis van demontagevergoeding

**Omdat glas, bumpers, wioldoppen en grilles nu verwerkt kunnen worden in de PST-fabriek is ARN per 1 augustus 2014 gestopt met het vergoeden van de demontage van deze materialen aan de autodemontagebedrijven. Dit vormde het sluitstuk van een langdurig proces. We zijn namelijk wettelijk verplicht te waarborgen dat de niet-gedemonteerde materialen verderop in het na-scheidingstraject nog steeds als materiaal kan worden hergebruikt. Om die garantie te kunnen geven, hebben we een aantal maatregelen genomen zodat we de keten beter kunnen monitoren.**

Shredderbedrijven hebben directieverklaringen opgesteld voor de autodemontagebedrijven met de garantie dat zij materiaalrecycling realiseren. Tussenhandelaren moeten de in- en uitgaande stromen afgedankte auto's registreren in het nieuwe Shredder Extranet waarop ook de shredderbedrijven zijn aangesloten. Al met al hebben wij nu een beter overzicht van de bewegingen van afgedankte auto's in de keten en zijn de handhavers ervan overtuigd dat dit de beste manier is om de autorecyclingketen te monitoren.

Tegelijkertijd met het stoppen van de demontagevergoeding voor glas en grote kunststofonderdelen zijn

we overgegaan op het belonen van kwaliteit. Wij belonen de autodemontagebedrijven voor de kwaliteit van het geleverde autowrak en voor hun bedrijfsorganisatie, in plaats van voor de hoeveelheid ingeleverd materiaal.

Autodemontagebedrijven krijgen een vast bedrag per autowrak dat ze schoon aanleveren bij een ARN-erkend shredderbedrijf. Daarnaast ontvangen de bedrijven een vergoeding voor de gedemonteerde ARN-materialen die aangemeld zijn in het ARN Extranet voor afvoer via een ARN-inzamelbedrijf. Op basis van kwaliteitscriteria op bedrijfsniveau ontvangen de autodemontagebedrijven ook een vergoeding. Bovendien vergoeden we autodemontagebedrijven de kosten voor het behalen en behouden van een KwaliteitsZorgDemontage-certificaat. KZD is het kwaliteitsmanagementsysteem voor de voertuigdemontagebranche. ARN heeft na intensief overleg met brancheorganisatie STIBA een meerjarige afspraak kunnen maken. Met deze transitie kan ARN nog beter waarborgen dat de autowrakken kwalitatief hoogwaardig worden verwerkt.

## Tweede leven voor Li-Ion accu's

**Kostenvermindering en grotere efficiency bereiken wij ook door de ontwikkeling van innovatieve oplossingen. Wij doen bijvoorbeeld onderzoek naar nieuwe toepassingen voor afgedankte Li-Ion accu's. Met het zBycled-project onderzoeken we de second-life mogelijkheden van deze accu's na een eerste leven in een hybride of elektrische auto. Een proef op het eiland Pampus met accu's uit een omgebouwde E-Golf uit 2008 moet uitsluitsel bieden over de technische herinzetbaarheid.**

Pampus is niet aangesloten op het elektriciteitsnetwerk. Zonnepanelen en zes microwindturbines zorgen voor de energievoorziening, met als achtervang een diesellaggregaat. Als second-life accu's hierbij als energieopslag kunnen dienen, kan netwerkbeheerder Alliander de vraag en het aanbod van energie beter op elkaar afstemmen. Het proefproject zal na een jaar worden geëvalueerd. Dan moet duidelijk zijn hoe snel de accu's verouderen en hoe hoog het energierendement is. Als de proefopstelling aantoont dat toepassing van tweede leven accu's technisch haalbaar is, hebben we een belangrijk obstakel geslecht.

Het nieuwe type accu's uit hybride en elektrische voertuigen brengt zijn eigen problemen met zich mee. Brand in Li-Ion batterijen blijkt bijvoorbeeld lastig te blussen. Van Peperzeel, inzamelbedrijf van afgedankte accu's, ontwikkelde in nauwe samenwerking met ARN waterglas. Dit zou een blusmiddel voor accubranden kunnen zijn. De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft in september 2014 proeven uitgevoerd met het nieuwe blusmiddel. De resultaten zijn veelbelovend.

## Inning recyclingbijdrage

In 2014 hebben acht auto-importeurs die geen lid zijn van RAI Vereniging zich aangesloten bij ARN. Daarmee voldoen zij aan hun wettelijke verplichting om zorg te dragen voor een inzamelstelsel voor afgedankte voertuigen en kunnen we bij hen de recyclingbijdrage innen. Leden van RAI Vereniging hebben hiervoor al een contract met ARN.

## Wat is 'ARN schoon'?

**Autodemontagebedrijven moeten een afgedankte auto 'ARN schoon' aanbieden bij een ARN-erkend shredderbedrijf. Dat betekent dat het autowrak moet zijn ontdaan van wettelijk verplicht te demonteren materialen:**

- ARN-materialen
- accu
- benzine
- diesel

**De zogenoemde ARN-materialen zijn:**

- olie
- remvloeistof
- koelvloeistof
- brandstofresten
- ruitensproeiervloeistof
- oliefilters
- koudemiddelen
- LPG-tank
- banden
- airbags
- gordelspanners

*De autodemontagebedrijven bieden deze gedemonteerde materialen aan bij een ARN-erkend inzamelbedrijf. Schone benzine en diesel gebruikt het autodemontagebedrijf vaak zelf.*





# ‘Cyclus sluiten om tot duurzaam grondstoffen-gebruik te komen’

Maken, gebruiken, weggooien. Dat is van oudsher de rechte lijn van denken en doen bij industriële producten. Voor een duurzame samenleving is een andere manier van denken en handelen nodig. Industrieel ecooloog René Kleijn: ‘We moeten de cyclus sluiten om tot duurzaam grondstoffengebruik te komen. Materialen recycleren en terugbrengen in het productieproces.’

Kleijn doet onderzoek naar het metabolisme, de stofwisseling, van de maatschappij. Wat voor grondstoffen halen wij uit de aarde? Welke producten maken we ervan, hoe doen we dat en hoe gebruiken we die producten? Welke impact heeft dit alles op ons leefmilieu en hoe kunnen we die gevolgen minimaliseren? Dit zijn vragen die Kleijn probeert te beantwoorden. Door de groeispurt van landen als Brazilië, Rusland, India en China zal de wereldwijde vraag naar grondstoffen voorlopig niet verminderen. Kleijn: ‘Het aantal mensen dat in steden woont, verdubbelt de komende vier decennia. Voor stedenbouw en infrastructuur zijn materialen nodig. Bovendien zal het gemiddelde inkomen verdrievoudigen. Als mensen rijker worden, kopen ze luxe producten zoals koelkasten, tv’s en auto’s. Dat vraagt ook grondstoffen.’ Het aanbod aan grondstoffen kan die groeiende vraag niet bijhouden.

## Grondstoffenschaarste

De schaarste aan grondstoffen is maar voor een deel terug te voeren op vraag en aanbod in de markt, stelt Kleijn. Er is ook geopolitieke schaarste. ‘China is veruit de grootste producent van zeldzame aardmetalen. Dat maakt industrieën kwetsbaar.’ Schaarste wordt ook gevoed door de toenemende complexiteit van de producten zelf. Kleijn: ‘In een product zitten tegenwoordig veel meer verschillende materialen. Denk aan de elektronica in allerlei gebruiksvoorwerpen. Complexe producten zijn moeilijk te recycleren dus komen materialen in restafval terecht. Dat maakt wat ARN doet belangrijk. Ze haalt waardevolle materialen uit shredderafval.’

## Circulaire economie

Een oplossing voor de grondstoffenschaarste en de aantasting van het milieu ligt volgens Kleijn in de circulaire economie. ‘We moeten af van de lineaire economie, van de productie en consumptie van goederen met een grote ertschaarste aan het begin en een grote afvalberg aan het einde. Duurzaam grondstoffengebruik helpt schaarste te voorkomen en milieueffecten te verminderen. Door de groei van de stedelijke bevolking en de welvaart neemt het belang van de circulaire economie alleen maar toe.’

## Ontwerpen voor recycling

Winst is vooral te behalen door tijdens het ontwerpen van een product beter na te denken over de eindfase. ‘Houd bij het ontwerp al rekening met recycling’, zegt Kleijn. ‘Maak in een product de afzonderlijke componenten herkenbaar. Geef bijvoorbeeld alle elektronica in een auto een rode omkapping. Zorg ervoor dat afzonderlijke componenten, zoals printplaten, apart eruit te halen zijn. Dan kan een gespecialiseerd bedrijf ze recycleren. Dat is de meest duurzame manier om tot hergebruik te komen. De concentratie goud in elektronica-afval is hoger dan in gouderts.’ Bij auto’s is er zeker recyclingwinst te behalen. Kleijn: ‘Bij de nieuwe generatie auto’s zie je dat lichtere materialen worden gebruikt, onder andere composietmaterialen. Die samengestelde materialen maken recycling lastiger en dus duurder. Beter is auto’s te ontwerpen zonder schaarse metalen. En tegelijkertijd betere recyclingtechnologie te ontwikkelen om zeldzame metalen te scheiden’, aldus Kleijn.

### Van eigendom naar gebruik

Maatschappelijke veranderingen spelen ook een rol bij materiaalhergebruik. Kleijn: 'Het idee van een eigen auto staat onder druk. Tieneren in Amerika onderhouden hun sociale contacten tegenwoordig via de sociale media. In Nederland huren steeds meer mensen een auto voor een bepaalde rit en reizen voor de rest met openbaar vervoer. Auto's worden dus minder een statussymbool. Dat heeft op termijn ook gevolgen voor het materiaalgebruik.' De verschuiving van eigendom naar gebruik is een belangrijke schakel in de circulaire economie. 'Als de producent eigenaar van de auto blijft, dan gaat hij hele andere producten maken. Samenwerking zal autofabrikanten helpen om tot optimaal recyclebare auto's te komen. Batterijen van hybride en elektrische voertuigen blijven nu al vaak voor een deel eigendom van de fabrikanten. Daarmee blijven de materialen tot hun beschikking, die dan wel gemakkelijk te recyclen moeten zijn.'

*'Als de producent eigenaar van de auto blijft, dan gaat hij hele andere producten maken.'*

**René Kleijn,**  
industriëlecoloog

*Als industrieel ecooloog en universitair docent verbonden aan de faculteit Wiskunde en Natuurwetenschappen van de Universiteit Leiden. Kleijn promoveerde in 2012 op een onderzoek naar problemen die gerelateerd zijn aan schaarste van materialen, de energietransitie en klimaatverandering. Momenteel houdt hij zich bezig met de analyse van de levenscyclus van schaarse elementen.*



# Recycling- prestatie

ARN dient transparant en controleerbaar te zijn over de recyclingprestatie. De berekening van de recyclingrealisatie is nu nog gebaseerd op een shredderproef uit 2010. Dat was vóór de inwerkingstelling van de PST-fabriek. Al het shredderafval ging toen nog naar de verbrandingsovens, of werd gestort. In de berekening van de milieuprestatie over 2014 is het effect van de PST-fabriek voor duidelijk aantoonbare materiaalstromen meegenomen.

## Drie shredderproeven

**In 2015 zullen we drie shredderproeven uitvoeren om de berekening van de recyclingprestatie van ARN te actualiseren en verder aan te scherpen. We nemen bij de shredderproeven het effect van de PST-fabriek volledig mee. Een projectgroep heeft in 2014 voorbereidingen getroffen om het proces van gegevens verzamelen inzichtelijk en controleerbaar te maken.**

We hebben gerichte afspraken gemaakt met shredderbedrijven en autodemontagebedrijven. De projectgroep heeft vervolgens de voorwaarden opgesteld voor de shredderproeven die in 2015 de prestaties van de gehele autorecyclingsketen inzichtelijk zullen maken (incl. de prestaties van de PST-fabriek).

We hebben besloten tot afzonderlijke shredderproeven bij drie groepen shredderbedrijven in Nederland. Daarmee krijgen we per shredderbedrijf een nauwkeurig beeld van de manier waarop het desbetreffende shredderbedrijf shredderafval verwerkt of laat verwerken. Het stelt ons in staat gedetailleerd en transparant aan te tonen hoe we tot het recyclingpercentage komen.

Ook hebben we een dynamisch model opgesteld waarmee we het recyclingproces continu kunnen monitoren. Veranderingen in de materiaalstromen laten dan direct de gevolgen voor het recyclingpercentage zien. Als de cijfers daartoe aanleiding geven, kunnen we ons beleid tijdig bijstellen. Met dit rekenmodel zijn we *'in control'*.



## Verslag Inspectie voor Leefomgeving en Transport

### *Stappen gezet voor verbetering rapportage hergebruikpercentage*

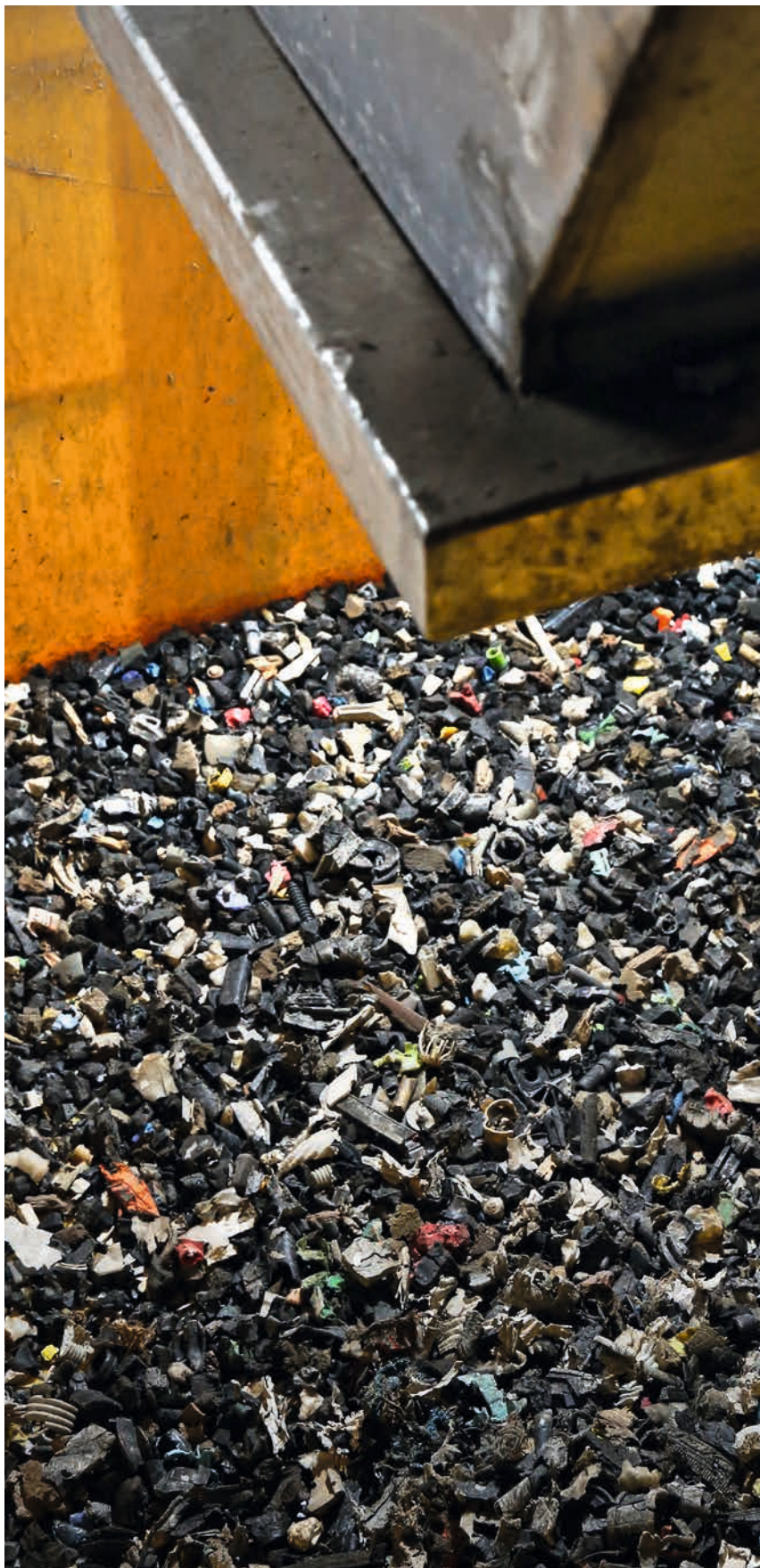
We hebben in 2014 een aantal stappen gezet om onze rapportage over het hergebruikpercentage te verbeteren en betrouwbaarder te maken. Aanleiding hiervoor was een rapport van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) die toezicht houdt op de uitvoering van het Besluit beheer autowrakken. De inspectie heeft de verslaglegging van ARN over 2011 gecontroleerd en daarover in 2014 een rapport uitgebracht.

De ILT controleerde of aan de gestelde eisen voor de rapportage over het hergebruikpercentage is voldaan. Daarbij heeft de inspectie onderzocht of de norm voor product- en materiaal- hergebruik is gerealiseerd. Ook is de methodiek voor het vaststellen van de recyclingprestatie beoordeeld en de werkwijze van de autorecyclingsketen. De ILT onderzocht tevens of de data die de keten verstrekt aan ARN een juiste afspiegeling zijn van de praktijk.

ARN hanteert de juiste meting en de correcte berekeningswijze, aldus het oordeel van de ILT. ARN volgt de in Europees verband vastgestelde methodiek. De inspectie gaf wel aan dat de betrouwbaarheid van het door ARN gerapporteerde hergebruikpercentage over 2011 onvoldoende is als gevolg van verschillende onnauwkeurigheden en onzekerheden in de keten.

Hiervoor zijn drie oorzaken aan te wijzen: de nauwkeurigheid van de registratie van het aantal autowrakken dat daadwerkelijk aankomt bij de shredderinstallatie, is niet afdoende; de shredderproef waarop ARN haar berekening baseert, stamt uit 2010 en het marktaandeel van ARN komt niet overeen met het marktaandeel van de importeurs en producenten die deelnemen aan het ARN-systeem.

Om de systematiek op deze punten te verbeteren, hebben wij in 2014 een aantal acties opgestart. We hebben de shredders gevraagd voortaan alle autowrakken die aankomen bij



de shredderinstallatie in te voeren in het ARN-extranet. Dat moet ons een nauwkeuriger inzicht gaan geven in het niet-ARN marktaandeel. Daarnaast heeft ARN in 2014 een contract afgesloten met alle tussenhandelaren aan wie autodemontagebedrijven autowrakken leveren. Deze stap moet ons beter in staat gaan stellen de autowrakken tot aan de aankomst bij het shredderbedrijf goed te monitoren.

*ARN zet zich al jaren in voor het vergroten van haar marktaandeel. Dit doen wij door oneerlijke concurrentie te bestrijden*

De shredderproef van 2010 gold als een nulmeting van de marktsituatie zonder inzet van de PST-fabriek. ARN heeft het doen van een nieuwe shredderproef bewust uitgesteld totdat het volle effect van de PST-fabriek in de praktijk goed is te meten. Daarom zijn wij pas eind 2014

gestart met de voorbereidingen van een nieuwe shredderproef. Dat was het moment waarop ARN is gestopt met het vergoeden van een aantal tot dan toe gedemonteerde en vergoede materialen. Om goed te kunnen meten wat de recyclingprestatie is van de materialen die niet meer worden gedemonteerd, kon dit niet eerder plaatsvinden. Eerder een shredderproef doen, zou niet de juiste gegevens hebben opgeleverd.

De shredderproef van 2010 is steeds een goede afspiegeling geweest van de praktijksituatie.

ARN zet zich al jaren in voor het vergroten van haar marktaandeel. Dit doen wij door oneerlijke concurrentie te bestrijden, zodat autowrakken terecht komen bij autodemontagebedrijven die bij ARN zijn aangesloten. Een autodemontagebedrijf is echter niet verplicht een contract af te sluiten met ARN. Wel bestaat voor ieder bedrijf de plicht zijn afvalstoffen af te melden bij het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA). ARN is in 2014 een project gestart waarbij we onderzoeken of we ook de gegevens die niet ARN-bedrijven bij het LMA rapporteren kunnen betrekken bij onze rapportage. In 2015 zullen de resultaten van dit onderzoek meegenomen worden in de rapportage.



Recyclingdoelstelling van 2015

95%

*De recyclingdoelstelling die geldt vanaf 2015 heeft ARN nu al behaald.*

## Recyclingberekening over 2014

**De Europese richtlijn Directive 2000/53/ec beschrijft de behandeling van autowrakken en de verantwoording daarover. Nederland heeft deze richtlijn opgenomen in het Besluit beheer autowrakken (Bba).**

Daarin staat dat van de in Nederland aangemelde autowrakken minstens 85% van het gewicht als product dient te worden hergebruikt of nuttig toegepast. Daarvan moet minimaal 80% als product of materiaal worden hergebruikt, aangevuld met 5% energieterugwinning.

De recyclingdoelstelling is vanaf 2015 verhoogd naar een nuttige toepassing van 95% van het gewicht. Daarvan moet minstens 85% hergebruikt zijn als product of materiaal aangevuld tot minimaal 95% met energieterugwinning.

De Europese Commissie heeft gedetailleerde regels opgesteld voor het vaststellen van deze percentages en de manier waarop de lidstaten van de Europese Unie daarover moeten rapporteren aan Brussel. De regels van de Europese Commissie bepalen

dat periodiek shredderproeven moeten worden uitgevoerd. De gegevens uit de shredderproeven zijn nodig voor de berekening van de percentages in het Bba. De recyclingberekening over 2014 is gebaseerd op de shredderproef uit 2010 aangevuld met de prestaties van de PST-fabriek in 2014. In 2014 voldoet ARN al aan de wettelijke eisen die gelden vanaf 1 januari 2015.

# Recyclingprestatie 2014 \*

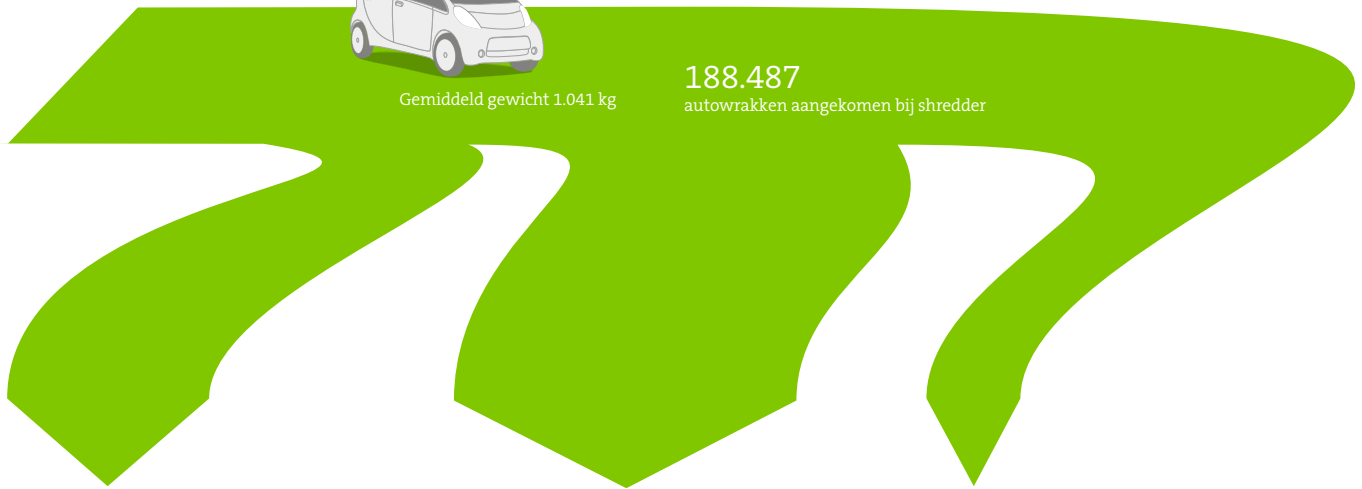
188.279 autowrakken door ARN bedrijven aangemeld



Gemiddeld gewicht 1.041 kg

188.487

autowrakken aangekomen bij shredder



## DEMONTAGE

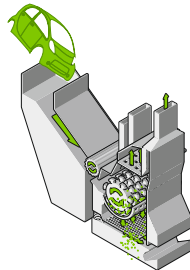
Hier wordt het autowrak afgemeld voor demontage (ORAD), onderdelen worden verkocht. Daarnaast worden materialen gedemonteerd voor hergebruik en via inzamelbedrijven naar recyclingbedrijven gebracht.



motor vloeistoffen banden

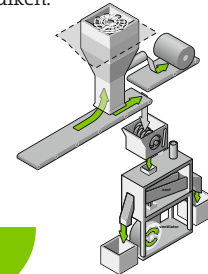
## SHREDDER

Terugwinnen van metalen: ijzer, koper, aluminium



## PST-FABRIEK

In de installatie wordt shredderafval gescheiden om een zo groot mogelijk deel als materiaal her te gebruiken.



Door ARN gecontroleerd

### ARN MATERIALEN

materiaalhergebruik 5,6%  
energieterugwinning 0,2%



### MATERIALEN IN SHREDDER

materiaalhergebruik 54,3%  
energieterugwinning 5,3%



### VERWERKT SHREDDER-AFVAL

materiaalhergebruik 2,1%  
energieterugwinning 4,4%

Door ARN gemonitord

### ONDERDELENVERKOOP EN MATERIALEN

producthergebruik 24,1%



29,9%

59,6%

6,5%

**96,0%** Totale recyclingprestatie

hergebruik\*\* 86,1%  
energieterugwinning 9,9%

\* Toelichting op de recyclingprestatie 2014 zie Bijlage 1 op pagina 44.

\*\* hergebruik is de optelsom van materiaalhergebruik en producthergebruik in de keten.



# PST- Fabriek

Onze efficiency-inspanningen hebben hun doel niet gemist: de totale productie is omhoog gegaan naar 36.000 ton. Dat is 44% meer dan de 25.000 ton verwerkt shredderafval in 2013. In 2015 willen we het totale Nederlandse autoshradderafval verwerken: 42.500 ton. Dit is inclusief de 15% afgedankte auto's die nog niet via het ARN-netwerk gaan. In 2014 hebben we 40% van het aangevoerde shredderafval omgezet in herbruikbare materialen.

Voor de PST-fabriek heeft 2014 vooral in het teken gestaan van het verhogen van de efficiency. Nu de fabriek op volle toeren draait, is het accent verschoven van technische haalbaarheid van de post-shredder technologie naar economische rentabiliteit. Door goede samenwerking met de shredderbedrijven hebben we in Tiel altijd voldoende shredderafval om te verwerken. Inmiddels leveren alle shredderbedrijven die Nederlandse autowrakken verwerken hun shredderafval

aan bij de PST-fabriek. De shredderbedrijven dragen zo hun steentje bij aan het behalen van een zo hoog mogelijk recyclingpercentage. Marktpartijen weten de PST-fabriek intussen ook steeds gemakkelijker te vinden. We hebben ook voldoende afzetmogelijkheden voor onze materialen. De recycling- en mobiliteitsmarkt beseft dat we een blijvende partner zijn om de shredderafvalberg te verwerken.

## PST-fabriek: 20% minder energie verbruikt

**We hebben in 2014 in de PST-fabriek in Tiel 20% minder energie verbruikt dan bij een productie van 36.000 ton was voorzien. Dit is het resultaat van een verdere optimalisering van de bedrijfsvoering. De efficiëncyslag die we hebben gemaakt, is vooral te danken aan een meer gestroomlijnde samenwerking tussen productie en technische dienst.**

Meer dan voorheen voeren we preventief onderhoud uit. Bovendien hebben we standaard stops voor onderhoud ingevoerd. Dit gestructureerde onderhoud zorgt voor minder storingen en minder korte stops.

De machines staan daardoor alleen stil als er geen shredderafval wordt verwerkt. Bijkomend voordeel: we realiseren een energiebesparing die oploopt tot 20% per ton verwerkt materiaal.

Naast de grotere capaciteit en een groter aantal productie-uren hebben we in 2014 de onderhoudskosten sterk omlaag gebracht door onderdelen die aan slijtage onderhevig zijn anders in te kopen. Voor het leidingwerk hebben we een ander materiaal gebruikt waardoor de leidingen langer meegaan.

## Productie vezelplaten

Voor materialen die we in de PST-fabriek terugwinnen zoeken we steeds naar nieuwe toepassingsmogelijkheden. Binnen ARN is daar een team voor samengesteld. In 2014 hebben we in een testopstelling plaatmateriaal van vezels geproduceerd met het doel de receptuur voor een goede kwaliteit vezelplaat te ontwikkelen. In de loop van 2015 zullen we een echte proefopstelling maken die 500 kilo materiaal per uur kan verwerken. Dat is voldoende om de haalbaarheid van grootschalige productie te onderzoeken.

Wij richten ons op de haalbaarheid van het produceren en verkopen van vezelplaat op industriële schaal. Hiermee kunnen we in de toekomst de vezelfractie volledig recyclen.

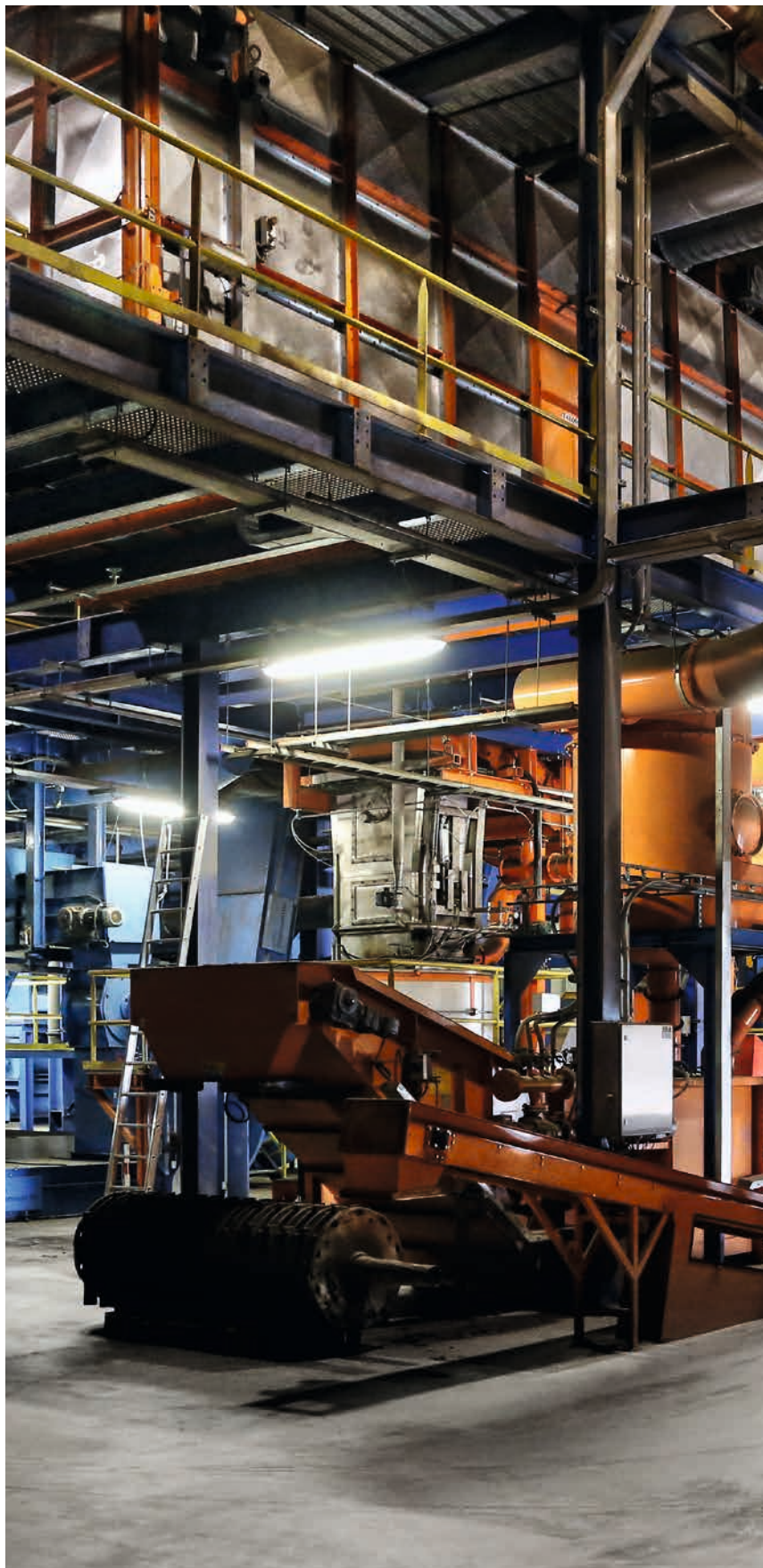


**Ambitie:**

# 100%

*recycling  
bereiken van de vezelfractie*

Daarnaast is er nog een kleine kunststoffractie die nu nog wordt verbrand, maar die wellicht geschikt is voor de productie van kunststofplaten. Daarover zijn we in gesprek met een externe partij, ook al moet deze fractie zuiverder zijn om op deze wijze voor hergebruik in aanmerking te komen. Het is een goede ontwikkeling dat we in 2014 het ISO 14001-certificaat hebben behaald. In 2015 willen we gecertificeerd worden volgens de ISO 9001-norm. Het zijn belangrijke stappen om onze processen en daarmee de efficiency van de PST-fabriek verder te verbeteren.



## Kwaliteit van materialen verbeteren

Wij werken continu aan het verbeteren van de kwaliteit van de ruim twintig eindfracties. In 2014 is het ons gelukt een manier te vinden om de stoorstoffen hout en rubber uit de kunststoffracties te verwijderen. Het verlies aan goede kunststoffen is daardoor met de helft vermindert met een hoger percentage materiaalhergebruik tot gevolg. Een ander voordeel is dat een groot deel van het rubber uit het shredderafval is gehaald voordat de kunststofscheiding plaatsvindt. Dat betekent een vergroting van de capaciteit met 5 tot 10% voor de kunststofscheiding. Voor de vijftien verschillende rubbersoorten waar ook nog vezels tussen zitten hebben we nog geen andere afzetmogelijkheid dan verbranding.

Onze onderzoekers hebben in 2014 een manier gevonden om koper terug te winnen uit de zware kunststoffractie. Begin 2015 gaan we daarvoor een productielijn bouwen. In zware kunststoffen zit ongeveer 16% koperdraad. Zelf het koper terugwinnen en dit niet aan anderen overlaten, levert ARN geld op.





# LIFE+

De Europese LIFE+ subsidie van 1 miljoen euro stelt ARN in staat versneld aan Europese wetgeving te voldoen. Door deze subsidie kunnen we shredderafval beter scheiden, nieuwe afzetkanalen voor grondstoffen onderzoeken, nieuwe kennis opdoen en de opgedane kennis en behaalde resultaten delen met de branche.

## Nieuwe LIFE subsidieaanvraag ingediend

ARN heeft in 2014 een nieuwe aanvraag ingediend voor subsidie uit het Europese programma LIFE. Het gaat om het technisch inrichten van processen om nieuwe toepassingen voor de vezelfractie uit de PST-fabriek te ontwikkelen. Bovendien willen we hiermee de scheiding van plastic en metaal verder optimaliseren. Een essentieel onderdeel van de subsidieaanvraag is daarnaast het verrichten van proeven met eindmaterialen en het in de markt zetten van materialen. Wij verwachten in 2015 een beslissing van Brussel over de toekenning van de subsidie.

Door de PST-fabriek voldoet Nederland al sinds 2013 aan de EU-norm die nu per 2015 verplicht gesteld wordt. Met de Life+ subsidie wist ARN sinds de start van de PST-fabriek talloze verbeteringen door te voeren in de proceslijn. Hierdoor werkt de lijn efficiënter en behalen we een hogere recyclingprestatie. Bovendien wordt het afval zorgvuldiger van elkaar gescheiden. Schonere eindfracties leveren meer opbrengsten en toepassingsmogelijkheden op.

We hebben bijvoorbeeld de invoer van het shredderafval dat sterk in samenstelling wisselt kunnen optimaliseren. Daarnaast hebben we de meetsystemen verbeterd die de procesvoering stabiliseren. Ook zijn we op zoek naar een methode voor de verwijdering van rubber en hout uit de kunststoffracties.

Naast deze procesoptimalisatie, hebben we de Life+ subsidie aangewend voor onderzoek naar nieuwe afzetkanalen voor de teruggewonnen grondstoffen. Ook onderzochten we hoe materiaalstromen – met name kunststoffen – beter van elkaar kunnen worden gescheiden. Proeven bij recyclingbedrijven en leveranciers door heel Europa leverde ons de oplossing: een combinatie van een schroevenzeef en een stuitermachine voor een schonere kunststoffractie en een metaalrecoverylijn voor terugwinning van waardevolle metalen als koper, RVS en aluminium.

Tot slot benut ARN een deel van de Life+ subsidie om nieuwe kennis op te halen en te brengen. ARN-vertegenwoordigers bezochten bijvoorbeeld recyclingcongressen in Europa en Azië en verzorgden daar ook presentaties. Twee tot drie keer per maand bezoeken autofabrikanten, universiteiten, bedrijfsleven en overheden de PST-fabriek. ARN verspreidt de opgedane kennis ook door verschillende publicaties over de nieuwste ontwikkelingen.

Eind 2015 ronden we LIFE+ af. ARN publiceert een compleet verslag van alle activiteiten die onder het project zijn uitgevoerd.



# Zorg voor ons leefmilieu

## Second-life accu's voor Pampus

Pampus is niet aangesloten op het elektriciteitsnetwerk. Energie wordt onder andere opgewekt met wind en zon. De energie hiervan wordt opgeslagen in een batterij uit een afgedankte elektrische auto.

## Zuinig omgaan met energie

Dankzij preventief onderhoud en slimmer opstarten van de proceslijn bespaart ARN tot 20% meer energie.

## Demontagetraining hybride voertuigen

Vanwege de toename van hybride en elektrische voertuigen (hev's) is ARN in samenwerking met Innovam een demontagetraining voor hev's gestart.

## Samenwerking

ARN werkt intensief samen met diverse instanties om oneerlijke concurrentie tegen te gaan.



### Optimalisatie proceslijn

Om de doelstelling van 95% recycling en recovery te behalen ontvangt ARN subsidie ontvangen uit het Europese programma LIFE+.



### Maatschappelijk Verantwoord ondernemen

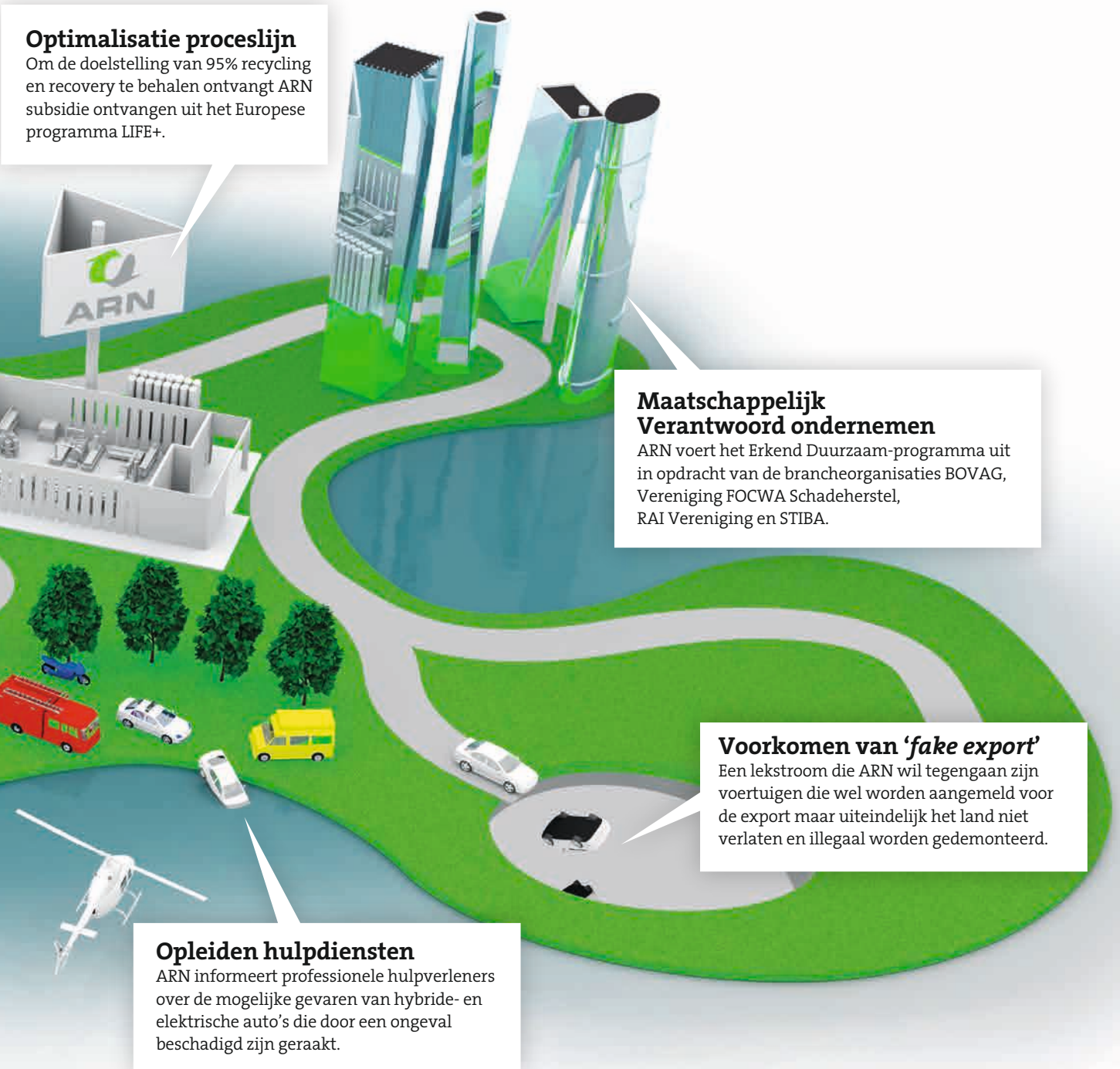
ARN voert het Erkend Duurzaam-programma uit in opdracht van de brancheorganisaties BOVAG, Vereniging FOCWA Schadeherstel, RAI Vereniging en STIBA.

### Voorkomen van 'fake export'

Een lekstroom die ARN wil tegengaan zijn voertuigen die wel worden aangemeld voor de export maar uiteindelijk het land niet verlaten en illegaal worden gedemonteerd.

### Opleiden hulpdiensten

ARN informeert professionele hulpverleners over de mogelijke gevaren van hybride- en elektrische auto's die door een ongeval beschadigd zijn geraakt.





# Erkend Duurzaam

Werken aan een verdere verduurzaming van de mobiliteitsbranche betekent voor ARN samen met de stakeholders streven naar een vermindering van de belasting van het leefmilieu door de mobiliteitssector. Onder deze zorg voor een beter leefmilieu valt onder meer het branchebrede duurzaamheidsprogramma Erkend Duurzaam. Het stimuleert ondernemers in de mobiliteitsbranche duurzaamheid in hun bedrijfsvoering op te nemen en maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) uit te dragen.

**Een Erkend Duurzaam-certificaat bewijst dat een ondernemer MVO serieus neemt en actief implementeert in zijn bedrijfsvoering. Wij voeren het Erkend Duurzaam-programma uit in opdracht van de brancheorganisaties BOVAG, Vereniging FOCWA Schadeherstel, RAI Vereniging en STIBA.**

In 2014 is het MVO-beleid van FOCWA Schadeherstel in Erkend Duurzaam geïntegreerd. We hebben het programma verder geactualiseerd en toekomstbestendig gemaakt. Erkend Duurzaam voldoet daarmee aan de normen van ISO 26000, een internationale richtlijn voor het doorvoeren van MVO in een organisatie. Erkend Duurzaam willen we verder ontwikkelen zodat ondernemers stapsgewijs door kunnen groeien naar een hoger niveau. De achterliggende gedachte is dat een

bedrijf doorgroeit in zijn MVO-beleid, omdat de maatschappij dit van moderne ondernemers verwacht en op de langere termijn zelfs wel eist.

Met Erkend Duurzaam maken we bedrijven en hun medewerkers bewust van het belang van duurzaam ondernemen. Ze merken dat MVO leidt tot kostenbeheersing en aantoonbaar onderscheidend vermogen geeft, belangrijk bij – bijvoorbeeld – aanbestedingen. In 2015 introduceren we een benchmark waarmee bedrijven hun MVO-prestaties kunnen vergelijken met die van vergelijkbare organisaties.

## Binnen Erkend Duurzaam bieden we scans aan op drie niveaus:

- *Erkend Duurzaam Basis* maakt de ondernemer bewust van MVO en geeft inzicht in kostenbeheersing.
- *Erkend Duurzaam Plus* bestaat uit alle elementen van het voorgaande niveau Erkend Duurzaam Basis, en geeft daarnaast mogelijkheden om energie- en afvalstromen terug te dringen en tegelijkertijd kosten te besparen.
- *Erkend Duurzaam Premium* leidt de ondernemer door de hoogste eisen op het gebied van MVO. Het bedrijf voldoet daarmee in de volle breedte aan de normen van ISO 26000, toegespitst op de mobiliteitssector. Bedrijven met een Erkend Duurzaam Premium-certificaat worden opgenomen in het NEN Publicatieplatform ISO 26000. Dit platform geeft toegang tot zakelijke afnemers die hoge eisen stellen aan duurzaamheid en MVO.

In de zomer van 2014 hebben wij de mijlpaal bereikt van 1.000 uitgereikte Erkend Duurzaam-certificaten. We hebben in 2014 230 scans uitgevoerd en 780 certificaten afgegeven.

We maken het programma Erkend Duurzaam langzaam breder toepasbaar. Voor de Speciale Voertuigenbranche van RAI Vereniging gaan we bijvoorbeeld een maatwerk Erkend Duurzaam-scan ontwikkelen. Onder speciale voertuigen vallen aanhangwagens en opleggers, aangepaste auto's voor mensen met een lichamelijke beperking, bussen, brommobielen, laad- en lossystemen en reinigingsvoertuigen. De scan houdt rekening met het specifieke karakter van de bedrijven in deze branche.



Erkend  
Duurzaam is  
beschikbaar voor:



- Autodealers
- Onafhankelijke autobedrijven
- Truckdealers
- Truck- en trailerbedrijven
- Autowasbedrijven
- Revisiebedrijven
- Schadeherstelbedrijven
- Metaalrecyclingbedrijven

# ‘ARN mag wat meer de taal van ondernemers gaan spreken’

‘Wij hebben een vast geloof in duurzame mobiliteit,’ stelt BOVAG-bestuursvoorzitter Bertho Eckhardt. ‘Daar hoort ook het materiaalhergebruik van auto’s aan het einde van hun levensfase bij. We leveren daarmee als automobielsector een bijdrage aan de circulaire economie.’

ARN levert een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsmissie van BOVAG met producten en diensten die ondernemers ondersteunen om te komen tot een duurzamere bedrijfsvoering. Het programma Erkend Duurzaam is voor Eckhardt een goed voorbeeld. ‘De scans van Erkend Duurzaam tonen aan in welke mate een bedrijf duurzaam opereert. Onder andere opdrachtgevers, verzekeraars en wagenparkbeheerders vragen van een bedrijf steeds vaker een bewijs van duurzaam ondernemen. BOVAG heeft de duurzaamheidsscan in eerste instantie ontwikkeld. Om duurzaamheid uniform in de markt te kunnen zetten, is Erkend Duurzaam later verbreed naar alle ARN-stakeholders. ARN voert het programma uit en zorgt voor de verdere ontwikkeling ervan. Daar profiteren ook onze leden van.’

## Eigen duurzaamheidsagenda

BOVAG heeft ook zijn eigen verantwoordelijkheid als het om duurzaamheid gaat. Eckhardt: ‘Wij stellen onze eigen duurzaamheidsagenda op. We hebben ons gecommitteerd aan het Nationaal Energieakkoord. We bemoeien ons met de autofiscaliteit. Dat is onderdeel van de belangenbehartiging van onze leden. Verduurzaming is goed, maar we moeten als Nederland ook weer niet doorslaan. Al te veel marktverstoring onder het mom van duurzaamheid is onwenselijk. De expertise van ARN zetten we in als het past in de rol die wij als brancheorganisatie vervullen en als wij het nuttig vinden.’

## ARN als ketenregisseur

Het organiseren van het recyclingproces noemt Eckhardt het meest relevant in de expertise van ARN. ‘De PST-fabriek maakt het mogelijk dat we de recyclingdoelstelling van 95% nuttige toepassing halen. Voor die primaire doelstelling is het belangrijk dat ARN sturing blijft geven aan de keten. De kennis die ARN opbouwt bij het recyclingproces kan dan weer worden toegepast door de ontwerpers van voertuigen. Daarmee maken we de cirkel rond. Dat geeft het belang aan van de ketenregie door ARN.’ Zonder ARN zou het volgens Eckhardt in Nederland een chaos zijn als auto’s aan het einde van hun levensfase komen. ‘ARN speelt daarin een cruciale rol. Door de strakke organisatie van het recyclingproces weet ARN lekstromen in te dammen en samen met andere partijen lekstromen aan te pakken.’

BOVAG ziet ARN als een pionier op het gebied van duurzaamheid, als regisseur in de recyclingketen en als uitvoeringsorganisatie voor de stakeholders. Eckhardt voegt daaraan toe: ‘ARN heeft toegepaste expertise die nationaal en internationaal bruikbaar is in andere markten en processen. ARN is een organisatie met autoriteit: ze wordt serieus genomen door de overheden en door de markt. Om haar ambitie van aanjager waar te kunnen maken, moet ARN zich in de toekomst minder volgend opstellen. Bij een rol als aanjager hoort immers dat je het initiatief neemt. En, ARN mag wel wat directer opereren, wat meer de taal van ondernemers gaan spreken.’



*‘Door de strakke organisatie van het recyclingproces weet ARN lekstromen in te dammen.’*

**Bertho Eckhardt,**  
bestuursvoorzitter BOVAG

*BOVAG is een brancheorganisatie van ongeveer 10.000 ondernemers die zich met mobiliteit bezighouden. Het gaat om bedrijven die zich hebben gespecialiseerd in personenauto's, bedrijfsauto's en trucks, tweewielers, caravans, aanhangwagens, motorenrevisie, autoverhuur, autowassen, verkeersopleidingen en om tankstations.*



# Oneerlijke concurrentie

## *Fake export*

**Wij kunnen onze opdracht om 95% van alle afgedankte auto's in Nederland te recyclen en nuttig toe te passen pas goed uitvoeren als al deze auto's via ARN-erkende kanalen worden verwerkt. Daarom besteden wij veel tijd en energie aan het bestrijden van lekstromen. Van een lekstroom is bijvoorbeeld sprake als het aantal auto's dat bij shredderbedrijven aankomt, kleiner is dan het aantal voor demontage afgemelde auto's.**

De *fake export* is een van de lekstromen die ons al jaren achtervolgt. Het gaat om voertuigen die wel worden aangemeld voor de export, maar het land niet verlaten. Deze auto's belanden vaak bij malafide autodemontagebedrijven die weinig tot geen kosten maken om auto's op een verantwoorde manier te demonteren. Illegale demontage zorgt voor concurrentievervalsing: bonafide autodemontage- en shredderbedrijven worden erdoor benadeeld. Ook het milieu loopt schade op omdat er geen controle is op de afvoer van gevaarlijke stoffen van *fake export*-auto's. ARN schat dat circa 40.000 voertuigen elk jaar oneigenlijk voor export worden aangemeld.

Sinds 2013 nemen wij deel aan een projectteam van RDW voor de aanpak van *fake export*. Andere teamleden zijn de brancheorganisatie STIBA, de Stichting Aanpak

Voertuigcriminaliteit en de fiscus. De effecten van de inspanningen zijn nog minimaal. De aanbevelingen van RDW in een onderzoeksrapport uit oktober 2014 bieden nauwelijks tot geen uitzicht op een daadwerkelijke aanpak van *fake export*. Een van de aanbevelingen is BPM-teruggave mogelijk te maken bij zware schade zonder het voertuig te exporteren. Met deze maatregel is beslist niet het gehele *fake export*-probleem uit de wereld. Want het aantal zware schadevoertuigen in *fake export* is kleiner dan het aantal oude auto's dat in export wordt gemeld en in Nederland illegaal wordt gesloopt.

De regeling 'Sloop In Eigen Beheer' is per 1 april 2015 vervallen. Hierdoor mogen auto's alleen nog door erkende autodemontagebedrijven worden gedemonteerd. ARN heeft zich jaren hardgemaakt voor een aanpassing van deze regeling en is daarom zeer tevreden over deze stap.

## Ondersteuning stakeholders met onderzoek en informatie

Voor branchevereniging BOVAG hebben we een analyse gemaakt van de bovengrondse opslag van afgewerkte olieproducten. Achtergrond van de vraag was de discussie rondom bovengrondse opslag van olie bij autobedrijven en de eisen die gesteld worden aan de opslag van afgewerkte oliën in het Activiteitenbesluit. Op het moment dat het vlamptpunt van opgeslagen olie

lager is dan 60°C, geldt de stof als gevaarlijk en worden er zwaardere eisen gesteld aan de opslag. Uit ons onderzoek kwam naar voren dat in geen enkel gemeten geval het vlamptpunt van ingezamelde vloeistoffen zich onder 61°C bevond. Met de uitkomsten van dit onderzoek kan BOVAG haar leden gericht informeren.

## Digitaal inkoopregister in strijd tegen malafide internethandel

Onze strijd tegen oneerlijke concurrentie richt zich ook op de malafide handel in afgedankte voertuigen en auto-onderdelen. Het gaat vooral om de handel via internet. Daar zijn 3.500 particuliere handelaren actief die auto-onderdelen op zo'n grote schaal verkopen dat het om meer dan één auto moet gaan. Omdat ze in feite bedrijfsmatig bezig zijn, zouden ze zich ook aan de geldende regels voor handelaren moeten houden. Daarnaast is de herkomst van de onderdelen vaak niet te herleiden.

Wij zijn lid van een werkgroep die de malafide handel aan banden wil leggen. Een van de ideeën is om internethandelaren in auto's en auto-onderdelen te verplichten een digitaal inkoopregister bij te houden. Dit moet heling – het verhandelen, verkopen of afnemen van goederen die iemand anders gestolen heeft – tegengaan. De invoering van een digitaal inkoopregister voert terug op het 'gruthok'-artikel in het Wetboek van Strafrecht dat handelaren in gebruikte goederen een registerplicht oplegt. De term 'gruthok' is een samenvoeging van de beginletters van oude beroepen die zich bezighielden met de handel in ongeregelde en gebruikte goederen: Goud- en zilversmeden, Rijwielhandelaren, Uitdragers, Tagrijnen (koopmannen in oud ijzer), Horlogemakers, Opkopers en Kashouders. Tegenwoordig worden ook opkopers in andere sectoren tot deze groep gerekend, zoals handelaren in tweedehands auto's en antiquairs.

Een test toonde in 2014 aan dat het praktisch en juridisch mogelijk is een digitaal inkoopregister voor internethandelaren in auto's en auto-onderdelen in te voeren. Het idee wordt in 2015 verder uitgewerkt. Handhaving krijgt op deze manier de juiste informatie in handen om internethandelaren aan te pakken die zich niet aan de regels voor het verplichte inkoopregister houden.





# Uitvoering training

## Kennis veilig demonteren overdragen

De toename van hybride en elektrische voertuigen (hev's) in Nederland heeft ook gevolgen voor de autodemontagebranche. Om hev's veilig te demonteren, heeft ARN in samenwerking met Innovam een hev-training voor autodemontagebedrijven ontwikkeld die in 2013 van start is gegaan. In 2014 volgden 38 demonteurs de training om (hev's) veilig en binnen de richtlijnen van de norm NEN 3140 te kunnen demonteren. Eind 2014 hebben in totaal 177 mensen de training gevolgd en beschikten 147 autodemontagebedrijven over een getrainde demonteur. Voor ARN als ketenpartner is het erg belangrijk dat het personeel van de aangesloten demontagebedrijven goed is opgeleid. Ook in 2015 zullen wij weer de hev-training verzorgen.

## SAVER-training

We hebben in 2014 twee keer meegedaan aan de SAVER – *Systematic Approach to Vital Emergency Response* – training voor brandweer- en ambulancepersoneel. Het doel is professionele hulpverleners te informeren over de mogelijke gevaren van hybride- en elektrische auto's die door een ongeval beschadigd zijn geraakt. ARN ontwikkelde dit onderdeel van de training in opdracht van opleidingsinstituut Falck Risc. Het opleidingsinstituut speelt hiermee in op het groeiende aantal hybride- en elektrische voertuigen op de Nederlandse wegen. Onze lesstof maakt nu deel uit van de bestaande SAVER Training voor hulpdiensten.



# Afval- management

Met het bevorderen van duurzaam afvalmanagement in de mobiliteitsbranche dragen wij bij aan grondstoffenbeheer. Onze missie is bedrijven ervan te overtuigen dat verantwoord en duurzaam afvalbeheer een onderdeel is van de bedrijfsvoering.

Op een slimme en verantwoorde wijze bewust met afvalstoffen omgaan en afval voorkomen, levert een bedrijf kostenbesparingen op. Per jaar zorgen wij ervoor dat meer dan drie miljoen kilo gevaarlijk afval en restafval op verantwoorde en efficiënte wijze wordt ingezameld en verwerkt.

Door onze *full-service* dienstverlening maken we afvalmanagement transparant en bieden wij onze klanten proactief verduurzamingsproducten aan. Dit past in de ontwikkeling naar een grotere efficiency in de keten. Wij raden bedrijven bijvoorbeeld aan folie te scheiden uit het restafval. Daarmee besparen bedrijven ongeveer 20% op het volume van een restafvalcontainer.

ARN biedt haar diensten aan via één loket voor alle afvalstromen. Wij adviseren klanten over de scheiding, preventie, opslag en afvoer van afval. Klanten kunnen ook bij ons terecht voor advies over de kosten en opbrengsten van afval en de meest recente wet- en regelgeving. Wij adviseren bedrijven bijvoorbeeld over nieuwe regels voor afscheiders

van olie-, water-, en slibmengsels. Het is voldoende een OWS (Olie Water Slib) -afscheider een keer in de vijf jaar te legen, als de installatie elk halfjaar wordt geïnspecteerd. Veel bedrijven volgen nog de oude regels die het jaarlijks legen van een OWS-afscheider voorschreven. Dat zorgt voor onnodige kosten.

ARN is VIHB-gecertificeerd. Wij laten afval door ARN-erkende bedrijven inzamelen, scheiden en op een verantwoorde manier verwerken. Iedere klant kan via ARN Extranet gewenste afvoer van afval online aanmelden en heeft toegang tot alle afvoergegevens van zijn afval.

Voor al onze klanten maken we jaarlijks afvalstoffenoverzichten. Hierdoor zijn vestigingen onderling te vergelijken. De overzichten geven de klant ook inzicht in nog te verbeteren resultaten in zijn afvalbeheer. Samen bepalen we hoe we het afval in zijn bedrijf kunnen minimaliseren.



# Bijlagen

## Bijlage 1

# Toelichting recyclingprestatie 2014

Op grond van Europese regels doet ARN elk jaar verslag aan RAI Vereniging over de prestaties in de autorecyclingketen. De berekening van deze milieuprestatie gebeurt aan de hand van het gemiddeld ledig gewicht van alle autowrakken. Het gewicht van 1.041 kg is vastgesteld op basis van de ORAD-meldingen (Online Registratie AutoDemontage) van RDW. In 2014 zijn 188.279 autowrakken afgemeld voor demontage bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven (2013: 192.433). In totaal zijn 188.487 gedomonteerde autowrakken aangekomen bij de shredderbedrijven (2013: 183.451). De afgevoerde hoeveelheid autowrakken is hoger dan de in ORAD aangemelde autowrakken. Dit heeft vooral te maken met een hoge metaalprijs in 2014. Om meer grip te krijgen op de stroom autowrakken tussen autodemontagebedrijf en shredderbedrijf heeft ARN eind 2014 een contract afgesloten met alle tussenhandelaren aan wie bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven autowrakken leveren.

De berekening van de prestaties in de autorecyclingketen in 2014 is geschied op basis van weeggegevens van de ketenpartners en een shredderproef die in 2010 is uitgevoerd. Deze keuze is gemaakt omdat de marktsituatie tot eind september 2014 gelijk was aan het jaar van de meest recente shredderproef. Eind 2014 zijn twee veranderingen doorgevoerd: ARN is gestopt met het vergoeden van handmatige demontage van glas en grote kunststofonderdelen en de PST-fabriek is volledig ingezet voor de verwerking van shredderafval, inclusief het groter aandeel plastics en glas. De gevolgen hiervan zijn pas in volle omvang meetbaar vanaf begin 2015. Het stoppen van de vergoeding van glas en grote kunststofonderdelen

afkomstig van voertuigen die vanaf 1 augustus 2014 zijn afgemeld, heeft in het laatste deel van het jaar nog niet geleid tot een significante daling van de hoeveelheid ingeleverd materiaal. Daarnaast was vanaf die datum nog niet beduidend meer van deze materialen in het shredderafval aanwezig. Een reden daarvoor is dat de autodemontagebedrijven hun voorraden hebben opgemaakt. Dit na-ijleffect was tot het einde van het jaar merkbaar.

Gezien deze ontwikkelingen heeft ARN ervoor gekozen over het gehele jaar 2014 de recyclingprestatie nog via de 'oude' methode te berekenen. Dit betekent onder meer dat nog niet het gehele effect van de PST-fabriek is meegenomen in de berekening. Wij zijn meteen na 1 augustus gestart met de voorbereidingen voor drie shredderproeven die we begin 2015 zullen uitvoeren. Met de resultaten daarvan zal het volledige effect van de veranderingen zichtbaar worden in de berekening van de milieuprestatie over het jaar 2015.

Zoals in de infographic op pagina 29 uitgebeeld, komt de recyclingprestatie van de autorecyclingketen over 2014 uit op 96,0%. Daarvan is 86,1% product- en materiaalhergebruik en 9,9% energierterugwinning.



## Bijlage 2

# Financieel verslag 2014

## Financiën

In deze bijlage leggen wij verantwoording af over de financiën van ARN. Vanuit het fonds recyclingbijdrage financieren wij onze recyclingactiviteiten voor auto's. Wij voeren de regie in de recyclingketen van de auto-demontagebedrijven tot en met de PST-fabriek. Vanuit het fonds beheerbijdrage batterijen financieren wij onze activiteiten voor de batterijrecycling.

ARN Sustainability ontstond 1 januari 2014 door samenvoeging van ARN Recycling Services, ARN Advisory en IvDM en bekostigt haar activiteiten uit betaalde opdrachten en projecten voor derden. Alle positieve resultaten die daaruit voortvloeien, voegen wij toe aan het fonds en komen zodoende ten gunste aan de organisatie.

De beheerbijdrage die wij innen voor autoaccu's gebruiken wij voor de recycling van deze batterijen.

## Opdracht

Onze opdracht is om zo effectief en efficiënt mogelijk een 95%-recyclingprestatie te bereiken, en op die manier de continuïteit van autorecycling te waarborgen. Om onze wettelijke taak voor de milieuverantwoorde recycling van afgedankte auto's te kunnen uitvoeren, betaalt de koper van een nieuwe personen- of bestelwagen een recyclingbijdrage. Wij streven niet naar winstmaximalisatie. Een betere recyclingprestatie betekent voor ARN een verantwoorde keuze maken tussen economie (kosten), ecologie (CO<sub>2</sub> footprint) en recyclingpercentage. Dat leidt uiteindelijk tot een optimale duurzaamheidprestatie.

## Markt

ARN opereert in de autorecyclingketen op de markt van afgedankte auto's en alles wat daarmee samenhangt. Ook zijn wij actief op de afvalstoffenmarkt. Daar zijn onze activiteiten gericht op het omzetten van restmaterialen in secundaire grondstoffen. ARN Sustainability adviseert partijen in de markt met opgedane kennis over de inzet van recyclingtechnologie, ketenmanagement,

afvalbeheer en duurzaam ondernemen in de mobiliteitsbranche.

## Duurzaam beleggen

De Stichting Auto & Recycling voert een defensief risicomijdend beleggingsbeleid met een duurzame inslag. In 2013 hebben wij ons beleggingsstatuut geactualiseerd, met name op het gebied van duurzaam beleggen. In het beleggingsproces zijn de zogenoemde ESG-criteria geïntegreerd. ESG staat voor ecologie (milieu), sociaal beleid en goed ondernemingsbestuur. Het ESG-beleid is gebaseerd op internationaal geaccepteerde richtlijnen, zoals de United Nations Global Compact en de Principles for Responsible Investment (pri) van de Verenigde Naties. De richtlijnen richten zich op het respecteren van mensenrechten, het respecteren van arbeidsrechten, het tegengaan van corruptie, het beschermen van het milieu inclusief het tegengaan van klimaatverandering, en het respecteren van de normen voor goed ondernemingsbestuur.

We hebben twee vermogensbeheerders aangesteld om ons beleggingsbeleid uit te voeren. Zij leggen elk kwartaal verantwoording af aan het Investment Committee van de Stichting Auto & Recycling.

In de geconsolideerde balans en in de geconsolideerde winst-en-verliesrekening zijn de cijfers opgenomen van Stichting Auto & Recycling, ARN Holding B.V., ARN Auto Recycling B.V., ARN Recycling B.V., ARN Sustainability B.V. en ARN Advisory B.V. De geconsolideerde jaarrekening van ARN Holding B.V. is opgesteld op basis van BW 2 Titel 9. De jaarrekening van de Stichting Auto & Recycling is opgesteld op basis van eigen grondslagen. De belangrijkste verschillen met BW 2 Titel 9 is de vorming van het fonds recyclingbijdrage en het niet consolideren van haar groepsmaatschappijen.

De cijfers over 2013 zijn geherrubriceerd teneinde vergelijkbaarheid met 2014 mogelijk te maken.

## Geconsolideerde balans per 31 december

(na resultaatbestemming in euro)

	2014	2013
<b>Activa</b>		
1 Immateriële Vaste Activa	339.656	493.604
2 Materiële Vaste Activa	31.182.583	32.636.640
3 Financiële Vaste Activa	44.882.007	45.783.780
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>76.404.246</b>	<b>78.914.024</b>
4 Voorraden	121.971	115.886
5 Vorderingen	5.923.345	6.255.767
6 Liquide Middelen	1.723.969	968.770
<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>7.769.285</b>	<b>7.340.423</b>
<b>Totaal activa</b>	<b>84.173.531</b>	<b>86.254.447</b>
<b>Passiva</b>		
7 Eigen vermogen	14.521	14.521
<b>Totaal eigen vermogen</b>	<b>14.521</b>	<b>14.521</b>
8 Fonds recyclingbijdrage	75.092.078	75.012.313
9 Fonds beheer batterijen	2.968.746	-
10 Voorzieningen	76.189	1.608.599
11 Langlopende Schulden	10.937	11.163
12 Kortlopende Schulden	6.011.060	9.607.851
<b>Totaal schulden</b>	<b>84.159.010</b>	<b>86.239.926</b>
<b>Totaal passiva</b>	<b>84.173.531</b>	<b>86.254.447</b>

# Toelichting op financieel verslag 2014

### 1. Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa bestaat uit aangeschafte software en wordt lineair tot nihil afgeschreven in 5 jaar.

### 2. Materiële vaste activa

Materiële vaste activa bestaat uit onder andere uit grond, bedrijfsgebouwen, machines en installaties.

ARN Auto Recycling B.V. heeft eind 2014 214 drooglegunits (2013: 217) die bij aangesloten autodemontagebedrijven in bruikleen zijn gegeven.

### 3. Financiële vaste activa

Stichting Auto & Recycling heeft het beheer van de beleggingsportefeuille ondergebracht bij twee vermogensbeheerders. De gelden worden belegd in zowel obligatie- als aandelenfondsen. De vermogensbeheerders hebben een defensief en duurzaam beleggingsbeleid meegekregen, afgeleid van het beleggingsstatuut van de Stichting Auto & Recycling. Hierdoor worden de risico's die met beleggen samenhangen zoveel tot een minimum beperkt en wordt duurzaam beleggen gewaarborgd.

### 4. Voorraden

De voorraden bestaan met name uit voorraad shredderafval ten behoeve van de productie van ARN Recycling B.V. en voorraad eindfracties.

Bij de waardering van de voorraden wordt rekening gehouden met de eventueel op balansdatum opgetreden waardeverminderingen.

### 5. Vorderingen

De post vorderingen bestaat voornamelijk uit debiteuren en overige vorderingen.

### 6. Liquide middelen

De gelden van Stichting Auto & Recycling, ARN Holding B.V. en haar dochterondernemingen zijn ondergebracht bij kredietwaardige bancaire instellingen.

### 7. Eigen vermogen

Het stichtingskapitaal is gestort door de bestuurders RAI Vereniging, BOVAG, FOCWA en STIBA. Iedere organisatie heeft een evenredig deel van het kapitaal gestort.

### 8. Fonds recyclingbijdrage

In het fonds worden de jaarlijkse stichtingsresultaten verwerkt met betrekking tot Bba. Het jaarlijkse stichtingsresultaat met betrekking tot Bba wordt zichtbaar in de staat van baten en lasten toegevoegd of onttrokken aan het fonds recyclingbijdrage. Het fonds dient voor verwachte en onverwachte toekomstige uitgaven.

### 9. Fonds beheer batterijen

In 2014 zijn, in overeenstemming met de deelnemende partijen, de verplichtingen (en daarmee ook de middelen) uit hoofde van het Besluit beheer batterijen overgedragen door ARN Auto Recycling B.V. aan Stichting Auto & Recycling. In het fonds worden de jaarlijkse stichtingsresultaten verwerkt met betrekking tot Bbb. Het jaarlijkse stichtingsresultaat met betrekking tot Bbb wordt zichtbaar in de staat van baten en lasten toegevoegd of onttrokken aan het fonds recyclingbijdrage. Het fonds dient voor verwachte en onverwachte toekomstige uitgaven.

### 10. Voorzieningen

Voor groot onderhoud aan de gebouwen bij ARN Recycling B.V. wordt een voorziening opgebouwd op basis van de te verwachten kosten over een looptijd van 15 jaar.

### 11. Langlopende schulden

De aangesloten autodemontagebedrijven hebben een waarborg gestort voor het gebruik van logoborden. Per 31 december 2014 waren er 241 (2013: 245) autodemontagebedrijven met een aansluitovereenkomst.

## Geconsolideerde winst-en-verliesrekening

(in euro)

	2014	2013
13 Opbrengst recyclingsbijdrage	16.272.401	17.149.232
14 Opbrengst beheerbijdrage batterijen	1.484.042	1.517.697
15 Opbrengst beleggingen	4.145.879	2.049.262
16 Overige opbrengsten	4.809.676	3.982.478
17 Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	15.171	110.116
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>26.727.169</b>	<b>24.808.785</b>
18 Kostprijs omzet	12.875.977	16.522.649
19 Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	3.165.723	3.435.766
20 Lonen en salarissen	4.001.619	3.360.379
21 Sociale lasten en pensioenlasten	824.458	777.373
22 Afschrijving op vaste activa	4.123.068	5.410.128
23 Overige waardeverminderingen	496.064	-
24 Overige bedrijfskosten	51.824	1.417.891
25 Rentelasten en soortgelijke kosten	58.273	43.937
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>25.597.006</b>	<b>30.968.123</b>
<b>Bedrijfsresultaat</b>	<b>1.130.163</b>	<b>6.159.338</b>
26 Belastingen over het resultaat	333.404	89.705
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>1.463.567</b>	<b>6.069.633</b>

### 12. Kortlopende schulden

Kortlopende schulden bestaan voornamelijk uit crediteuren en de post materiaalverplichting autodemontagebedrijven.

De post materiaalverplichting autodemontagebedrijven geeft de nog uit te keren demontagevergoeding aan de autodemontagebedrijven en de nog te verwachten kosten voor inzameling en verwerking weer. De verplichting is gekoppeld aan de openstaande materiaalsaldi per bedrijf. Openstaande materiaalsaldi worden veroorzaakt door materialen die zich nog in de voor demontage afgemelde wrakken of aanwezige emballage bevinden, of al wel zijn afgevoerd maar nog niet geclaimd. De materiaalverplichting is berekend op basis van de geldende tarieven van 2014. De daling van de kortlopende schulden wordt voornamelijk veroorzaakt door het per 1 augustus 2014 stoppen van het vergoeden van een demontagepremie voor het demonteren van glas en grote kunststofdelen.

### 13. Opbrengst recyclingbijdrage

In totaal is in 2014 voor 437.755 (2013: 461.463) nieuw geregistreerde voertuigen een recyclingbijdrage van € 45 inclusief BTW in rekening gebracht.

### 14. Opbrengst beheerbijdrage batterijen

De beheerbijdrage ligt voor Li-ion accu's tussen de € 15 en € 180 inclusief BTW en is afhankelijk van het gewicht van een accu. De beheerbijdrage voor lood (start)accu's bedraagt € 0,05 exclusief BTW. In 2014 is voor 9.459 (2013: 10.911) Li-ion accu's en voor 766.304 (2013: 863.904) lood(start) accu's beheerbijdragen in rekening gebracht.

### 15. Opbrengst beleggingen

Stichting Auto & Recycling heeft haar vermogensbeheerders een defensief mandaat gegeven, dat wordt gekenmerkt door met name beleggen in obligaties en aandelen. De opbrengst uit deze beleggingen is in 2014 gestegen door een hoger rendement op een grotere beleggingsportefeuille.

### 16. Overige opbrengsten

Overige opbrengsten bestaan voornamelijk uit de in- en verkoop van materialen en het vermarkten van kennis aan derde partijen.

### 17. Rentebaten en soortgelijke opbrengsten

De rente bestaat voornamelijk uit de rente op spaartegoeden. De daling wordt veroorzaakt doordat in 2013 een groot deel van de liquide middelen zijn omgezet in beleggingen.

### 18. Kostprijs omzet

Door de 241 aangesloten autodemontagebedrijven zijn in 2014 188.279 (2013: 192.433) wrakken gedemonteerd. Aan deze autodemontagebedrijven zijn demontagevergoedingen uitgekeerd. Daarnaast bestaat de kostprijs omzet uit kosten voor inzameling en verwerking van de ARN materialen.

Verder bestaat kostprijs omzet uit de productiekosten van ARN Recycling B.V.

De kostprijs omzet betreft ook de kostprijs van de inkoop, inzameling, huur emballage en opslag van materialen.

### 19. Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Kosten en andere externe kosten betreffen onder andere publiciteit, huisvesting, kantoor, vervoer en overige bedrijfskosten.

### 20. Lonen en salarissen

Het gemiddeld personeelsbestand bestaat uit 70,5 fte (2013: 58,6 fte). De stijging betreft met name ARN Recycling B.V. De medewerkers voeren activiteiten uit voor de Stichting, haar deelnemingen en externe partijen. Stichting Auto & Recycling heeft een bestuur met vier bestuurders, ARN Holding B.V. heeft een Raad van Commissarissen met vijf leden.

### 21. Sociale lasten en pensioenlasten

Deze post bestaat naast de wettelijk verplichte sociale lasten uit de pensioenlasten. De werknemers nemen vanaf hun indiensttreding deel aan een collectieve pensioenregeling.

### 22. Afschrijving op vaste activa

De afschrijvingen betreffen met name de afschrijvingen op de droogleginstallaties die ARN Auto Recycling B.V. in bruikleen heeft gegeven aan de autodemontagebedrijven en de afschrijvingen op het machinepark van ARN Recycling B.V.



**23. Overige waardeverminderingen**

Het verder optimaliseren van de productielijn in de fabriek van ARN Recycling heeft in 2014 geleid tot het vervangen en buitengebruikstellen van een aantal machines. In de waardering van deze machines is in 2014 is een duurzame waardevermindering doorgevoerd.

**24. Overige bedrijfskosten**

De overige bedrijfskosten betreft de dotatie aan de voorzieningen.

**25. Rentelasten en soortgelijke kosten**

Dit betreft met name beheerskosten voor de beleggingen.

**26. Belastingen over het resultaat**

De vennootschapsbelasting betreft de verder tot waardering gebrachte beschikbare voorwaartse verliescompensatie. De verliezen die voor voorwaartse verliescompensatie in aanmerking komen die niet tot waardering zijn gebracht bedragen € 750.000 (2013: € 2.620.000). ARN Holding B.V. vormt samen met haar dochtermaatschappijen een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting.

## Bijlage 3

# Wagenparkontwikkeling

In 2014 is voor 437.755 nieuwe personenauto's en lichte bedrijfswagens een recyclingbijdrage geïnd.

De ontwikkelingen in het Nederlandse wagenpark biedt ARN inzicht in het te verwachten aantal autowrakken dat in de komende jaren moet worden gerecycled. Ruwweg alle auto's op vier wielen die mogen worden bestuurd met een rijbewijs B en die, inclusief lading, een maximaal gewicht hebben van 3.500 kg vallen onder het Besluit beheer autowrakken. De informatie over de wagenparkontwikkeling in dit verslag gaat dan ook over dit gedeelte van het wagenpark. Voor de ontwikkelingen van het wagenpark volgen we de toenames van het wagenpark (nieuwverkopen en import) en de afnames (export en gedemonteerde aantallen). Daarnaast is ontwikkeling van de gemiddelde leeftijd een indicator over het moment waarop we wat kunnen verwachten.

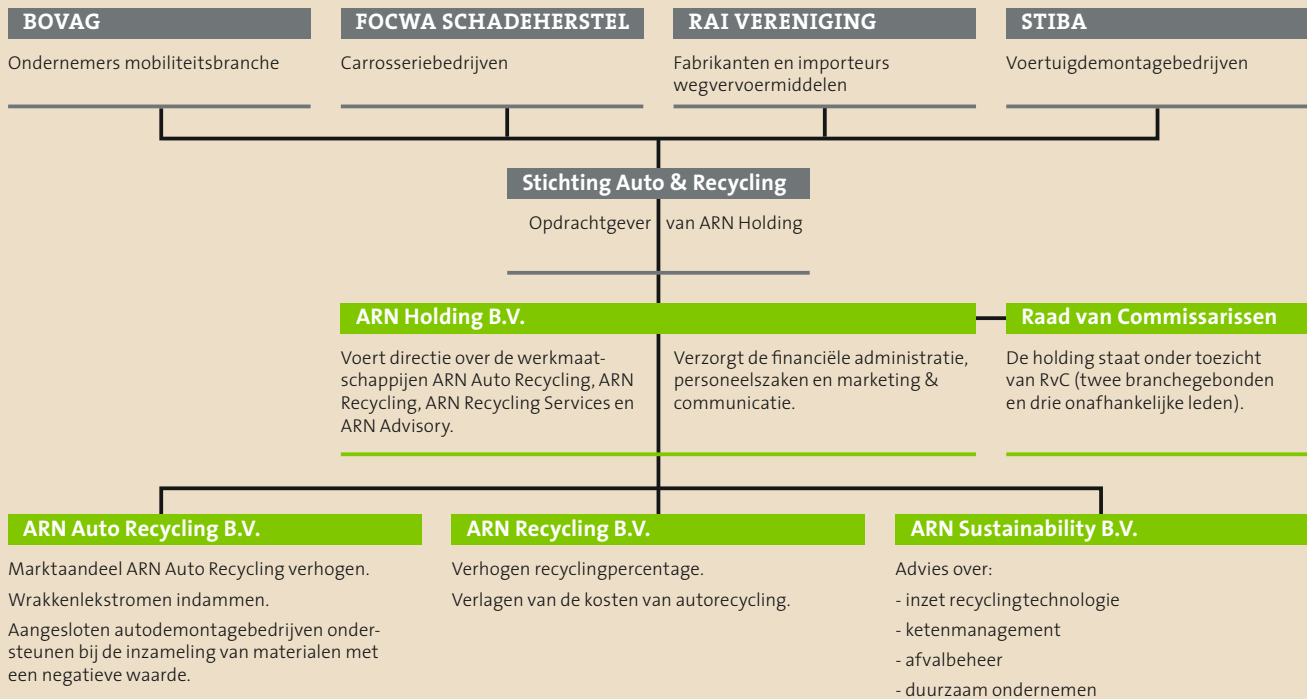
	2014	2013
Wagenpark	8,9 miljoen	8,9 miljoen
w.v. personenwagens	8,1 miljoen	8,1 miljoen
w.v. lichte bedrijfswagens	0,84 miljoen	0,85 miljoen
<b>Gemiddelde leeftijd wagenpark</b>	<b>9,4 jaar</b>	<b>9,2 jaar</b>
<b>Aantal nieuwe voertuigen waarvoor recyclingbijdrage is geïnd</b>	<b>437.755</b>	<b>461.463</b>
Aantal parallel geïmporteerde voertuigen	117.409	95.146
<b>Totaal aantal auto's demontage</b>	<b>226.103</b>	<b>232.720</b>
Aantal auto's demontage via ARN bedrijven	188.279	192.433
Marktaandeel ARN	83,3%	82,7%
Gemiddelde leeftijd autowrak	18,1 jaar	17,6 jaar
Gemiddeld gewicht autowrak	1.041 kg	1.031 kg
<b>Totaal aantal export</b>	<b>294.556</b>	<b>336.417</b>
Gemiddelde leeftijd export auto's	12,2 jaar	11,9 jaar

## Bijlage 4

# Organogram ARN

Toezichthouder op fonds recyclingbijdrage

Stichting Auto & Recycling, is een stichting met vier bestuurders die de autobranche in Nederland vertegenwoordigen:



## Bijlage 5

# Kerngetallen ARN-organisatie

	2014	2013
Ziekteverzuim ARN gemiddeld	4,7%	2,89%
Amsterdam	1,12%	1,68%
Tiel	7,58%	4,41%
Aantal fte	70,5	58,6
Verdeling man / vrouw	81,9% / 18,1%	82,0% / 18,0%

Bijlage 6

# GRI-index

GRI Toepassingsniveau C\*  
Zie ook het Voorwoord op p. 03.

Standaardverantwoordingen deel I:  
profiel van de organisatie

Nr.	Verantwoording	Rapportage-niveau	Vindplaats van de verantwoording
1.1	Een verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	C	p. 03, Voorwoord door de algemeen directeur
2.1	Naam van de organisatie	C	p. 51, Colofon
2.2	Voornaamste merken, producten en/of diensten	C	p. 10, Focus op innovatie
2.3	Operationele structuur van de organisatie, met inbegrip van divisies, werkmaatschappijen, dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden	C	p. 49, Organogram
2.4	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	C	p. 51, Colofon
2.5	Het aantal landen waar de organisatie actief is en namen van landen met ofwel grootschalige activiteiten, ofwel met specifieke relevantie voor de duurzaamheidskwesities die in het verslag aan de orde komen	C	Niet relevant
2.6	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	C	p. 49, Organogram
2.7	Afzetmarkten (geografische verdeling, segmenten die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	C	p. 10, Focus op innovatie
2.8	Omvang van de verslaggevende organisatie	C	p. 45, Bijlage 2, Financieel verslag 2014
2.9	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode wat betreft omvang, structuur of eigendom	C	p. 13 Drie zelfstandige werkmaatschappijen
2.10	Onderscheidingen die tijdens de verslagperiode werden toegekend	C	Niet relevant
3.1	Verslagperiode (bijvoorbeeld fiscaal jaar of kalenderjaar) waarop de verstrekte informatie betrekking heeft	C	p. 45, Bijlage 2: Financieel verslag 2014
3.2	Datum van het meest recente verslag (indien van toepassing)	C	p. 46, Geconsolideerde balans
3.3	Verslaggevingscyclus	C	p. 46, Geconsolideerde balans
3.4	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan	C	p. 51, Colofon
3.5	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag	C	Niet opgenomen in dit verslag
3.6	Afbakening van het verslag	C	p. 45, Toelichting financieel verslag 2014
3.7	Vermeld eventuele specifieke beperkingen voor de reikwijdte of afbakening van het verslag	C	Nog niet opgenomen in dit verslag
3.8	Basis voor verslaggeving over samenwerkingsverbanden, dochterondernemingen in gedeeltelijk eigendom, gehuurde faciliteiten, uitbestede activiteiten of andere entiteiten die de vergelijkbaarheid tussen verschillende verslagperiodes of verslaggevende organisaties aanzienlijk beïnvloeden	C	Nog niet opgenomen in dit verslag



## Colofon

### **Uitgave**

Stichting Auto & Recycling en ARN Holding B.V.  
De Entree 258, 1101 EE Amsterdam  
Postbus 12252, 1100 AG, Amsterdam

### **Eindverantwoordelijke ARN**

Janet Kes

### **Tekst**

VanderHeijden Communications: Yvonne van der Heijden;  
ARN: Janet Kes; Total Identity: Yvonne van de Wal

### **Concept en realisatie**

Total Identity en ARN

### **Fotografie**

Maarten Corbijn, Jack Tillmans, Aatjan Renders

### **Infographics**

Frédéric Ruys

### **Druk**

DeGroot. Papier: Cocoon, vervaardigd uit 100% fsc  
gerecycled pulp, chloorvrij.



De Entree 258  
1101 EE Amsterdam

Postbus 12252  
1100 AG Amsterdam Zuidoost  
Nederland

T (020) 66 131 81

Twitter @ARN\_BV

E info@arn.nl

# 2014 ARN