



Overall topscorer!

98,8% recyclingpercentage
sloopauto's

60,4% nuttig hergebruik
autobatterijen

Jaarverslag 2024

Inhoudsopgave

Over dit verslag	2	Keydata	32
Transparantie en verificatie	3		
Voorwoord Paul Dietz	4	Jaarrekeningen	33
		■ ARN Auto Recycling Nederland B.V.	34
Over ARN	6	■ Stichting Auto Recycling	37
Strategie	11	■ Stichting Autobatterij Recycling	40
Waardecreatiemodel	16	Bijlagen	43
Terugblik 2024	17	■ Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	44
		■ Referentietabel VSME	44
Duurzaamheid bij ARN	25	■ Verklarende begrippen- en afkortingenlijst	45
Plannen en Programma's	28	■ Toelichting op partnerorganisaties	46
Impacts, risico's en kansen	31	■ Colofon	47

OVER DIT VERSLAG

In dit jaarverslag rapporteert ARN Auto Recycling Nederland B.V. over haar inzet én die van haar partners in de recyclingketen van auto's en EV-batterijen in Nederland.

We geven inzicht in de ontwikkeling van auto- en autobatterij-recyclingketen en de prestaties die worden geboekt op het gebied van recycling en hergebruik. Ook schetsen we onze strategie, doelen, werkwijze, resultaten, risico's, kansen, dilemma's en uitdagingen. Vanzelfsprekend leggen we verantwoording

af over onze eigen organisatie, bedrijfsvoering en duurzaamheidsprestaties.

Dit verslag verschijnt jaarlijks onder verantwoordelijkheid van de directie van ARN Auto Recycling Nederland B.V. en bestrijkt het kalenderjaar 2024. Daar waar nodig en/of omwille van een goed begrip rapporteren we ook voorafgaand of na afloop van de verslagperiode.

Omwille van de volledigheid worden ook de bestuursverslagen van Stichting Auto Recycling en

de Stichting Autobatterij Recycling meegenomen; deze verschijnen onder verantwoordelijkheid van de respectievelijke besturen.

Meer weten? Opmerkingen?

ARN is altijd bereid tot nadere toelichting. We staan ook open voor opmerkingen over dit verslag. Bellen kan naar +31 (0)346 728 220. Mailen kan naar info@arn.nl.



Transparantie en verificatie

ARN hecht aan transparantie, zoals met dit jaarverslag. We streven ernaar om over enkele jaren in lijn met de nieuwe Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) te rapporteren. ARN is daartoe niet verplicht en doet dit op vrijwillige basis.

Voor dit jaarverslag hebben we – bij wijze van opstap – de VSME (basic & comprehensive module) aangehouden. De afkorting VSME staat voor de Voluntary sustainability reporting standard for non-listed micro, small and medium enterprises. Deze richtlijn sluit aan op de CSRD en is in december 2024 door EFRAG gepubliceerd. EFRAG is ook verantwoordelijk voor de rapportagestandaard van de CSRD: de ESRS.

In 2024 heeft ARN een onderzoek uitgevoerd onder een diverse groep van externe stakeholders, alle medewerkers, bestuursleden en de raad van commissarissen. Aan de hand hiervan is een zogenoemde materialiteitsanalyse uitgevoerd. Bij een dergelijke analyse wordt in kaart gebracht welke onderwerpen belanghebbenden belangrijk vinden, en hoe ze deze waarderen. De uitkomsten zijn benut voor de samenstelling van dit jaarverslag.

Anders dan voor de jaarrekening heeft voor dit verslag geen externe verificatie plaatsgevonden. Alle cijfermatige data zijn onttrokken aan de database van ARN, die gevoed wordt vanuit onder meer RDW, de autodemonterbedrijven, de inzamelbedrijven en de verwerkers. Alle informatie is via een gestructureerd intern proces gecontroleerd door inhoudelijke experts en (eind)verantwoordelijk management.

VOORWOORD

Volop in ontwikkeling, en door naar 2030!

Al sinds vele jaren slagen we erin auto's, nadat ze zijn afgedankt, bijna geheel te recyclen en nuttig toe te passen. Dat doen we in Nederland aantoonbaar goed. Maar goed blijft niet automatisch goed genoeg, al was het maar omdat de wetgever steeds hogere kwaliteitseisen stelt. Gelijktijdig is het thema grondstoffenschaarste actueler dan ooit en dat jaagt het ontstaan van circulaire modellen aan.

Duurzaamheid dient daarmee direct economische belangen en de strategische onafhankelijkheid van materialen uit het buitenland. Door de materialen van het bestaande wagenpark voor nieuwe toepassingen te gebruiken, dienen we dus tegelijkertijd meerdere doelen. Duurzaamheid dient ook steeds directer het economisch belang van de individuele auto-eigenaar. Want dankzij de goed georganiseerde demontagesector kan deze persoon bij reparatie steeds makkelijker kiezen voor originele, gebruikte onderdelen. Een gebruikt onderdeel is nu eenmaal vaak goedkoper dan een nieuw. En behalve dat het in de portemonnee scheelt, is het ook een duurzame keuze: met elk opnieuw toegepast onderdeel wordt gemiddeld 80% CO₂-uitstoot vermeden. Wat zijn gebruikte motorkap, koplamp of condensor het klimaat oplevert, kan de auto-eigenaar zien via de online CO₂-calculator (zie het PS hieronder).

Als uitvoerder van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ontwikkelen de werkzaamheden van ARN zich in verscheidenheid en complexiteit. Sinds ruim dertig jaar waken we over de kwaliteit (het recyclingpercentage) van het proces van autorecycling, en sinds 2010 ook recycling van EV-batterijen. De kennis en data die we jaar in, jaar uit opbouwden, stellen ons nu in staat om op allerlei fronten invulling te geven aan onze rol. Zo trekken we hard aan de ontwikkeling van de batterijketen, maar laten we ook zien hoeveel een gebruikt portier aan CO₂-uitstoot bespaart. Niet in het minst zijn we actief betrokken bij innovatieve projecten, zoals op het gebied

“ Dankzij een uitstekend partner- en kennisnetwerk waken we al vele jaren over recycling van auto's, en inmiddels ook van autobatterijen. De kennis en data die we opbouwden, maken dat we nu op meerdere fronten kunnen bijdragen aan de circulaire economie van de autosector. ”

van groen staal en hergebruik van plastics waardoor we steeds meer materialen zullen terugwinnen. En we spelen samen met onze Belgische collega's een leidende rol in het samenwerkingsverband met

vergelijkbare collega-organisaties in achttien Europese landen.

Wij kunnen onze rol vervullen dankzij een uitstekend partner- en kennisnetwerk. Een netwerk dat het deskundige ARN-team ook in 2024 weer het vertrouwen schonk om alle belangen zorgvuldig te behartigen en – minstens zo belangrijk – alle talenten, kennis en inzet samen te brengen. Waarvoor mijn dank! ▶

- ▶ De breedte en verscheidenheid van ons werk binnen de ketens van auto- en batterijrecycling leest u terug in dit jaarverslag. Zoals vorig jaar aangekondigd, is dit verslag nog maar een eerste stap richting de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Ik nodig u van harte uit om te zien wat we in 2024 deden, wat we samen met onze partners realiseerden, en wat onze plannen zijn voor 2025 en daarna.

U zult daarbij ontdekken dat elke keten een eigen ontwikkeling doormaakt en dat ARN daarin mee-ontwikkelt en anticipeert. Van een uitvoerende organisatie die oog houdt voor de kwaliteit van de huidige ketens en de continuïteit van recyclingprocessen borgt, worden we steeds nadrukkelijker ontdekt als kennispartij en verbinder, getuige onze rol in samenwerkingsverbanden en innovatieprogramma's. ARN staat dus niet stil. We kijken en bewegen vooruit, waarbij we steeds meer oog hebben voor kansen om materialen hoogwaardiger te hergebruiken en te recyclen.

ARN kan rekenen op draagvlak. Dat blijkt uit het feit dat de importeurs, verenigd in de RAI Vereniging, in meerderheid hebben ingestemd met het aanvragen van een nieuwe 'algemeen verbindend verklaring' tot en met 2030. Daarmee wordt via de Stichting Auto Recycling in Nederland collectief voldaan aan de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die aan de importeurs is opgelegd. Namens mijzelf en het team kan ik u melden dat wij ons, zoals altijd, zullen inzetten voor een uitstekende uitvoering en doorontwikkeling.



Paul Dietz

Algemeen directeur

PS. De CO₂-calculator op onze website laat in één oogopslag zien wat een gebruikt auto-onderdeel oplevert voor het klimaat. Deze tool kwam tot stand in samenwerking met RAI Aftermarket en Stiba.



OVER ARN

Recyclingnetwerk volop in ontwikkeling, en ARN dus ook

Gemiddeld duurt het in Nederland twintig jaar voordat een auto, na het verlaten van de showroom, 'naar de sloop gaat'. Deze laatste, verouderde uitdrukking staat inmiddels haaks op de professionaliteit die de hedendaagse autoketen – van ontwerp tot recycling – kenmerkt. Auto's worden steeds zuiniger en schoner, en gaan langer mee. Eenmaal afgedankt worden ze voor bijna 99% hergebruikt en gerecycled.

ARN werkt met een landelijk dekkend innamenetwerk voor de laatste eigenaar van een auto en/of de autobatterij. Afvalstoffen worden opgehaald en verwerkt door een professioneel netwerk van bedrijven in binnen- en buitenland. In een hoogwaardig recyclingnetwerk werkt ARN samen met in totaal ongeveer driehonderd bedrijven.

ARN in een notedop

Onder de verantwoordelijkheid van een autofabrikant vallen onder andere het ontwerp, de homologatie, productie, verkoop, garantie, terugroepacties en aftersales. ARN voert in Nederland voor importeurs de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid uit. Deze heeft specifiek betrekking op het organiseren, de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen- en batterijen. ARN stimuleert hiertoe hergebruik, faciliteert innovatie en organiseert de inzameling en verwerking van afvalstoffen. Gelijktijdig organiseert ARN de inzameling van EV-batterijen en lithium startaccu's, en ondersteunt het hergebruik (second use) en de recycling ervan. Daarnaast is ARN betrokken bij het initiatief om scooterrecycling te ontwikkelen.

ARN werkt in opdracht van Stichting Auto Recycling waarin de brancheorganisaties BOVAG, RAI Vereniging en Stiba ieder een bestuurder leveren. Doel is om te voldoen aan de Europese verplichtingen voor duurzaam afvalbeheer van auto's en EV-batterijen nadat deze zijn afgedankt. Deze verplichting wordt in Nederland sinds 1995 opgelegd aan fabrikanten, importeurs en andere aanbieders en is vertaald in het Besluit beheer autowrakken (Bba) en het Besluit regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. ►

- ▶ ARN wordt voor autorecycling gefinancierd vanuit de recyclingbijdrage die wordt geïnd bij het aanvragen van een Nederlands kenteken voor een auto. Dit geld komt ten goede aan verantwoorde en hoogwaardige recycling. Zo ontvangen autodemontagebedrijven een vergoeding voor elke gedemonteerde Nederlandse auto en worden de afvalstoffen door ARN kosteloos afgevoerd.

ARN wordt voor autobatterijrecycling gefinancierd vanuit een beheerbijdrage die gebaseerd is op het gewicht van de batterij kan variëren. Zo'n 70% van de markt is deelnemer aan het collectieve systeem voor batterijen. Met de beheerbijdrage wordt de organisatie en betalen van inzameling en verwerking van afgedankte lithium-batterijen gefinancierd.

Onze visie

Recycling van gemotoriseerde voertuigen draagt bij aan de circulaire economie zonder schade voor milieu en leefomgeving. Wat nu nog niet kan, is straks mogelijk.

Onze missie

ARN zorgt ervoor dat zowel nu als op de lange termijn minimaal de wettelijke doelstellingen voor voertuig- en batterijrecycling op verantwoorde wijze en tegen aanvaardbare kosten worden behaald.

De bijdrage voor autorecycling was in 2024 €20 en blijft in 2025 ongewijzigd. Ook de beheerbijdragen voor de inzameling en verwerking van batterijen voor elektrische auto's blijven gelijk.

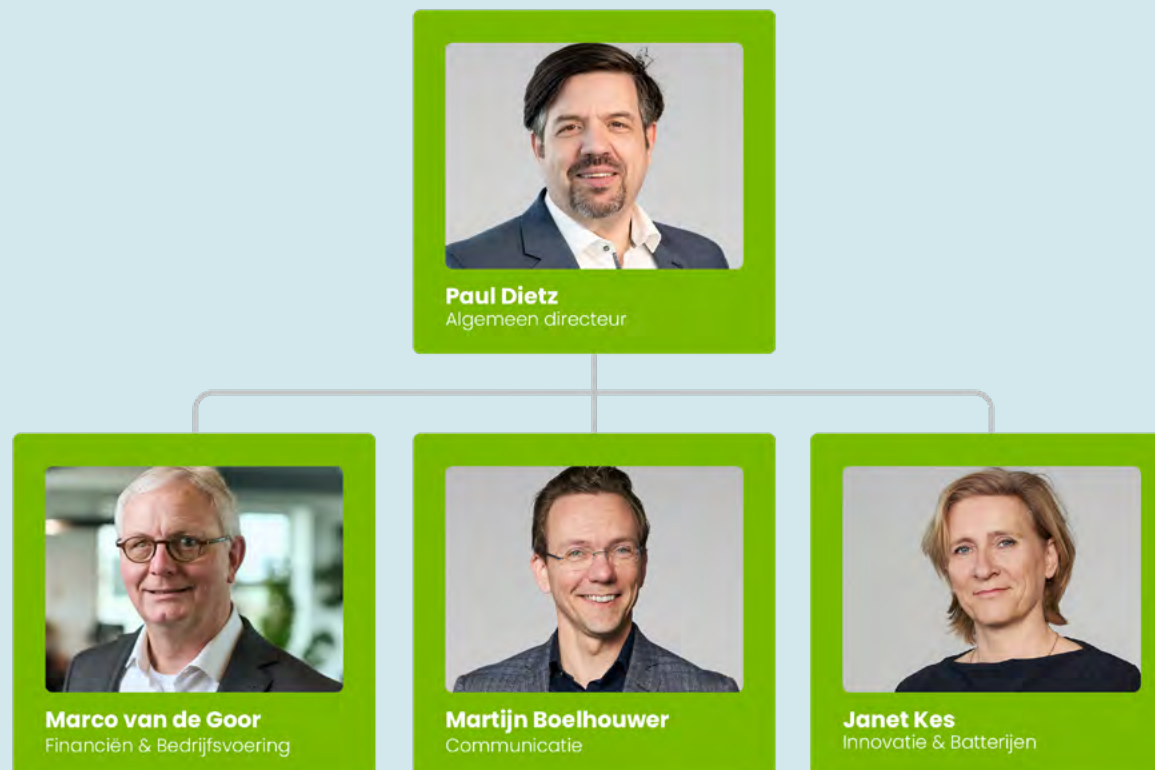
Onze ambitie

Richting 2050 wil ARN de keten stapsgewijs ondersteunen bij het zelfstandig realiseren van hergebruik en recycling van gemotoriseerde voertuigen, de kennis daarover delen, daarover rapporteren, en vanzelfsprekend de recyclingdoelen behalen.

Met deze ambitie voor ogen ontwikkelde ARN haar lange-termijnstrategie (zie hierna). Aan de hand hiervan spelen we in op (toekomstige) ontwikkelingen en brengen (mede) de circulariteit in de sector tot stand. Jaarlijks wordt de strategie herijkt, en vanzelfsprekend als er sprake is van relevante ontwikkelingen. Dat is het geval bij de inwerkingtreding van de batterijverordening in augustus 2025 en als de nieuwe End-of-life vehicles verordening (waarschijnlijk in 2026) definitief gepubliceerd wordt. Concrete acties worden vastgelegd in een operationeel jaarplan. De resultaten van ons werk, én dat van de gezamenlijke keten, worden gerapporteerd aan de rijksoverheid namens de auto-importeurs. ▶

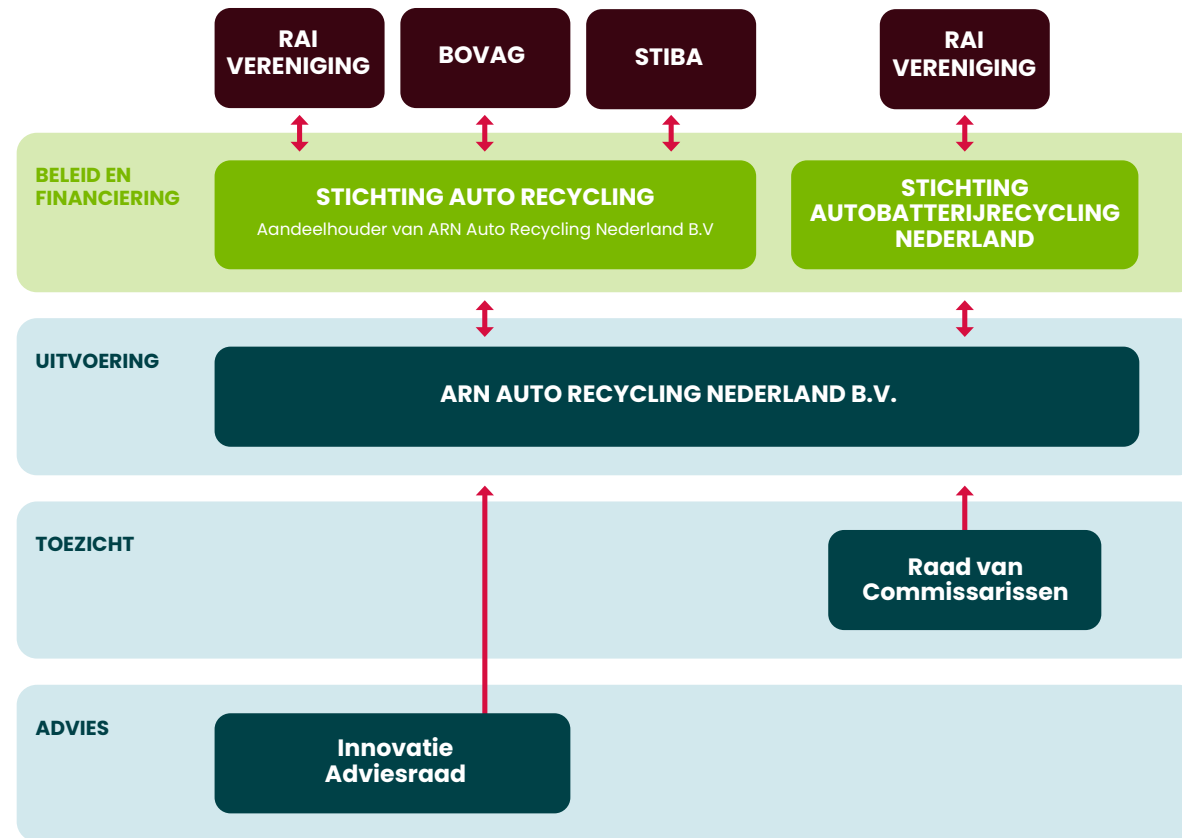
► Organisatie en aansturing

De dagelijkse operatie van ARN Auto Recycling Nederland B.V. is in handen van zo'n twintig professionals, die kantoor houden in Breukelen. Leiding wordt gegeven door de algemeen directeur, die wordt ondersteund door een driekoppig managementteam.



Onze opdrachtgevers zijn de Stichting Auto Recycling en de Stichting Autobatterij Recycling. Toezicht wordt gehouden door de raad van commissarissen. De commissarissen hebben allen de Nederlandse nationaliteit:

- Gerrit Mastenbroek (voorzitter). Aangesteld per 23 april 2020. Relevante overige functies: Opportunity partner Globitas Capital, senior-adviseur Boston Consulting Group, statutair bewaarder administratie voormalige coöperatie CNC, commissaris Saver NV
- Gerard Bolder. Aangesteld per 23 mei 2023. Relevante overige functies: lid van raad van toezicht RDW
- Marinke Wijngaard. Aangesteld per 23 april 2020. Relevante overige functies: bestuurder Berenschot, lid SER Topvrouwen



► Innovatie

Innovatie om hoogwaardiger hergebruik te bevorderen, groeit aan belang bij ARN. Hierover, en over strategische vraagstukken en ontwikkelingen, wordt de organisatie ondersteund door de ARN Innovatie Adviesraad, zowel gevraagd als ongevraagd.

Deze raad telt drie externe leden: Marc van den Brand, Jean Pierre Heijster en Willy Tomboy. Uit ARN nemen deel: Paul Dietz (voorzitter), Janet Kes (secretaris) en Thorsten Friedrich (lid).

Onze aanpak

Onze kernactiviteit bestaat uit het volgen en coördineren van de recyclingketen van auto's en EV-batterijen om samen met de recyclingketen zorg te dragen voor de wettelijke recyclingdoelstelling. ARN volgt de materiaalstromen vanaf het moment dat een auto wordt aangemeld voor demontage tot en met de recycling van de laatste restanten.

Over de behaalde resultaten rapporteert ARN het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Inspectie Leefomgeving en Transport). ►

- ▶ Vanuit deze gedegen structuur investeert ARN in de ontwikkeling van de keten, zowel om het recyclingresultaat te verbeteren, als om de veiligheid in de keten beter te borgen. Denk hierbij aan initiatieven op het gebied van innovatie, het delen van kennis en het bij elkaar brengen van kennispartijen en marktpartijen. Zo ontwikkelde ARN, samen met Stiba, in 2001 het kwaliteitsmanagementsysteem KwaliteitsZorg Demontage (KZD). Daarmee werden voor het eerst normen voor demontage, arbowetgeving, materiaalrecycling en kwaliteit samengevoegd en vastgelegd. Door zich te certificeren, laten demontagebedrijven zien dat ze milieuverantwoord en veilig te werk gaan.

Ook organiseert ARN diverse trainingen rond veilig werken en veilige omgang met kritische (vloei)stoffen, zoals koudemiddelen en batterijen.

Eigen organisatie

Hoewel de impact van ons team niet in verhouding staat tot de impact die we hebben met onze kernactiviteiten, hechten we aan een zo klein mogelijke ecologische voetafdruk van onze werkzaamheden. Mede hierom besloot ARN in 2024 zich te willen certificeren voor ISO 14001:2015 (milieumanagement). We anticiperen daarmee ook op de implementatie van de CSRD bij partners die duurzaamheidsinformatie bij ARN opvragen.

De kwaliteit van onze dienstverlening borgen we aan de hand van ons kwaliteitsmanagementsysteem, waarvoor we zijn gecertificeerd volgens ISO 9001:2015.

Europese samenwerking

Met de nieuwe Europese autowrakkenverordening in het vooruitzicht hebben Febelauto (Belgische zusterorganisatie van ARN) en ARN het initiatief genomen om tot meer Europese samenwerking te komen via het zogenoemde ELV Forum. De verschillen in implementatie van de verplichtingen rondom autowrakken zijn in de negentien deelnemende landen groot. De gemene deler is dat iedereen te maken gaat krijgen met de nieuwe verscherpte regels vanuit Brussel. Dit leidde onder meer tot een gezamenlijk standpunt over de aanstaande autowrakken verordening van de Europese Commissie (zie ook Plannen en Programma's.). Deze werd gepresenteerd op het Internationale Auto Recycling Congres (IARC) in Antwerpen.



STRATEGIE

Hoe we waarde creëren

De impact van de automobielsector op onze samenleving is groot en complex. Sinds vele jaren wordt hard gewerkt aan duurzamere productie en consumptie, en niet in het minst: aan recycling en hergebruik.

Autorecycling

ARN concentreert zich op het deel van de autoketen dat begint vanaf het moment dat een auto of de batterij wordt afgedankt. Deze recyclingketen kenmerkt zich in Nederland door een hoge mate van professionaliteit. Bijna alle materialen, onderdelen en vloeistoffen worden teruggewonnen, hergebruikt, gerecycled en/of nuttig toegepast. Dit is een direct gevolg van het feit dat in Nederland in de jaren 90 al een systeem is opgezet om autowrakken milieuverantwoord te gaan recycleren, nog voordat de Europese autowrakkenrichtlijn in 2000 werd gepubliceerd.

Globaal bestaat de recyclingketen voor autowrakken uit drie fases: demontage, shredderen/post-shredde en verwerking van de gedemonteerde materialen. De demontagebedrijven zijn goed voor circa 25% van het recyclingresultaat. De shredderbedrijven realiseren nog eens 73% door recycling en nuttige toepassing en energieteerugwinning.

De post-shredderfase komt geheel op het conto van de fabriek die in 2011 door ARN werd opgericht en zo'n tien jaar later werd overgedragen aan marktpartij HKS Metals. Deze zogenoemde Post Shredder Technology (PST) fabriek in Tiel borgt dat al het materiaal dat via ARN van de shredderbedrijven afkomstig is, bij voorrang wordt verwerkt. Daarmee kunnen we in Nederland voldoen aan de wettelijke recyclingverplichting.

De state-of-the-art autorecyclingketen is het resultaat van de samenwerking van relevante marktpartijen die gezamenlijk de productie en verkoop, demontage en recycling van auto's vertegenwoordigen. Door én met ARN geven ze uitvoering aan de Europese regelgeving op het gebied van producentenverantwoordelijkheid. ►

► Recycling van EV-batterijen

Sinds 2008 faciliteert ARN ook de inzameling, recycling en het eventuele tweede gebruik (second use) van EV-batterijen. Het optimaliseren van deze snelgroeiende keten is onder meer van belang vanwege het milieu (adequate verwerking) en het terugwinnen van (kritische) grondstoffen.

Onze meerwaarde

In de basis faciliteert ARN de recyclingketen aan de hand van verplichte zaken als de demontage van auto's en de recycling van daaruit onttrokken vloeistoffen en materialen en EV-batterijen. Vervolgens ondersteunen we alle schakels in de ketens van auto- en autobatterijrecycling. Wij delen kennis, verbinden partijen, borgen de kwaliteit van recycling, en initiëren innovatieve projecten

Daarbij richten we ons steeds meer op het bevorderen van hoogwaardiger hergebruik en recycling. Door waardevolle grondstoffen zuiverder te behouden, kunnen gerecyclede stromen zonder (of met zo gering mogelijk) waardeverlies worden toegepast, en minimaliseren we de hoeveelheid afval.

Uiteindelijk realiseren we hiermee een aanzienlijke beperking van afval via preventie, vermindering, recycling en hergebruik; een subdoel van de Sustainable Development Goal 12 van de Verenigde Naties. Dit globale duurzaamheidsdoel richt zich op duurzame productie en consumptie, met een efficiënter gebruik van grondstoffen, een lagere milieubelasting en minder grondstoffenafhankelijkheid.

Naast onze focus op techniek, innovatie en het verbinden van partners heeft ARN aandacht voor de mens in de keten. We investeren daarom in kennisoverdracht en trainingen met betrekking tot het ontmantelen en verwerken van auto-onderdelen en batterijen. Schoon en veilig werken staan centraal. ►



► Vijf doelen voor 2027

In 2027 wil ARN een vijftal doelen hebben gerealiseerd. De strategie waarmee deze doelen worden nagestreefd, kent een fundamenteel uitgangspunt: ARN draagt bij aan de totstandkoming van de circulaire economie van auto's en EV-batterijen, en maakt zichzelf daarbij op lange termijn overbodig.

Strategische doelen:



1. De keten intact, gegarandeerd!

Hoe dan ook, recycling moet altijd door kunnen gaan, ook als er een ketenpartner wegvalt, een contract wordt beëindigd, en/of eisen strenger worden.



2. Circulariteit in de plus, kosten in de min

De druk, het belang én de kansen van steeds hoogwaardigere recycling en hergebruik nemen toe.



3. Vertrouwen in onze rol, en begrip voor onze positie

Markten ontwikkelen zich snel, en ARN wil daarin van betekenis zijn. Daarvoor is het cruciaal dat het transparant is over hoe en met wie ARN verbonden is en samenwerkt.



4. Hergebruik in opkomst

De vraag naar gebruikte onderdelen en grondstoffen neemt toe.



5. Regels moeten werken, voor iedereen

ARN geeft uitvoering aan de producentenverantwoordelijkheid, we gaan niet over de regels maar pleiten wel voor uitvoerbare regelgeving.

Aan de hand van deze doelen wil ARN inspelen op ontwikkelingen die zich in de markt voordoen, en indien mogelijk een antwoord bieden en een bijdrage leveren. De grote lijnen van deze ontwikkelingen hebben we hieronder beschreven.

- De autoketen is al decennia bekend met het principe van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Naast het duurzame uitgangspunt hiervan wordt inmiddels het (economische en politieke) belang hiervan steeds nadrukkelijker gevoeld, omwille van de grondstoffenonafhankelijkheid in de eigen regio.
- Zowel bij de importeurs als bij de autodemontagebedrijven is sprake van een consolidatieslag waardoor er steeds minder, maar wel grotere partijen op de markt komen. Het speelveld verandert, inclusief de invloed die marktpartijen kunnen hebben op wet- en regelgeving en de ontwikkelingen in de ketens.
- De eisen en verwachtingen op het gebied van modulair ontwerpen, hergebruik en recycling worden herzien, én scherper. Dit geldt in het bijzonder voor de toepassing van gerecycled materiaal.
- Gelijktijdig evolueren voertuigen zowel in samenstelling als in technologie. Zo heeft de elektrificatie inmiddels al een geheel eigen keten, die van de batterijen, opgeleverd. Nieuwe materialen zijn soms lastiger te scheiden. Tegelijkertijd gaan auto's langer mee. Ook is het hergebruik van onderdelen meer geaccepteerd.

Het is aannemelijk dat marktpartijen in de keten in toenemende mate zelf verantwoordelijkheid zullen nemen voor de fase ná gebruik van een voertuig, inclusief batterij. Hierdoor kan op langere termijn de rol van ARN in het faciliteren en organiseren van de ketens deels of geheel worden overgenomen. ►

► Wat onze stakeholders vinden

Zowel interne als externe stakeholders waarderen het behalen van de recyclingdoelstellingen als belangrijkste thema voor ARN. Bijna net zo belangrijk wordt de betrouwbaarheid van cijfers gevonden, evenals de uitvoering van wetgeving (Besluit beheer autowrakken en het Besluit regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid). Dat blijkt uit onderzoek dat ARN in 2024 heeft gedaan onder haar stakeholders.

Uit de veelheid aan geïnventariseerde thema's kwam in het onderzoek een aantal onderwerpen nadrukkelijk naar voren. Zo werd belangrijk gevonden dat ARN aandacht moet blijven houden voor ondersteuning van autorecycling, naast de snel opkomende recyclingketen van EV-batterijen. Ook werd belang gehecht aan het ondersteunen van de veiligheid bij het ontmantelen, ontladen en verwerken van batterijen. In het algemeen onderschrijven de externe stakeholders de bijdrage die ARN levert aan de circulaire economie en het verlagen van milieu-impact in de keten.

Interne stakeholders betreffen de medewerkers van ARN, het bestuur en de raad van commissarissen. Bij de steekproef onder externe stakeholders werden diverse partijen betrokken die vermeld staan in het stakeholderoverzicht

De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen in de strategie-ontwikkeling en bedrijfsvoering van ARN en zijn leidend voor de inhoud van dit verslag. ►

► Het relatiernetwerk van ARN

ARN onderhoudt met vele partijen relaties. De tabel geeft een niet-limitatief overzicht van het uitgebreide relatiernetwerk.

	Rol	Relatie ARN	Primaire thema's
RAI Vereniging	Vertegenwoordiging van de importeurs van voertuigen en behartigen van hun belangen	Lever bestuurslid Stichting	Invulling van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en ontwikkeling van de recyclingketen
Stiba	Vertegenwoordiging van de demontagebedrijven en behartigen van hun belangen	Lever bestuurslid Stichting	Alle dossiers rond autodemontage
BOVAG	Vertegenwoordiging van o.a. dealers en autobedrijven en behartigen van hun belangen	Lever bestuurslid Stichting	Gebruikte onderdelen. Gelijk speelveld
Inspectie Leefomgeving en Transport	Toezichthouder van wet Bba en Bbb namens ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Toezichthouder	Wettelijke rapportages, handavingsdossiers
Demontage-bedrijven	Ontmanteling van autowrakken en demontage van EV-batterijen	Deelnemer	Allerhande uitvoeringsvraagstukken, vergoedingen
Importeurs	Voertuigen op de markt zetten, betalen recyclingbijdrage	Direct én via RAI Vereniging	Rapportages, operationele verbeteringen, kennis delen
HKS Tiel	Verwerking van post-shredder materiaal (kunststof)	Contractpartner	Rapportages, betalingen, onderzoeken
Shredders	Verwerking van autowrakken na demontage	Contractpartner	Operationele verbeteringen
Verwerkers	(Eind)verwerking van materialen uit demontage en post-shredderproces	Contractpartner	Behalen contractuele afspraken, operationele verbeteringen
Ministerie van I & W	Beleid- en wetgeving	Wetgever	Goede, uitvoerbare regelgeving
RDW	Voertuig toelating- en registratie. Toezichthouder demontagebedrijven.	Overheids-partner	Gelijk speelveld, gebruik data, fake-export, etc
Europese Commissie	Beleid en wetgeving	Overheid	Goede, uitvoerbare regelgeving
Voertuigfabrikanten	Fabrikant van voertuigen	Marktpartij	Onderzoeken
Consumenten	Gebruiker voertuigen, vaak degene die een voertuig afdankt. Kan ook gebruiker van gebruikte onderdelen zijn. Betaalt indirect recyclingbijdrage	Algemeen publiek	Communicatie over ARN
NGO's	Betrokken bij duurzaamheid in de ketens van ARN	Overlegpartner	Communicatie- en afstemming over ARN
Collega PRO's	Invullen producenten-verantwoordelijkheid	Netwerk-collega's	Diverse thema's, kennis delen en streven naar goede regelgeving
Onderzoeksinstituten	Onderzoek, kennisvermeerdering, innovatie	Kennispartner	Materiaal- en methode onderzoeken
Rijkswaterstaat	Handhaving/uitvoering UPV	Overheid	Algemeen Verbindend Verklaringen en rapportages
Omgevingsdiensten, gemeenten, etc.	Handhavers demontagebedrijven en verwerkers	Overheid	Verbeteren handhaving
BCC NL	Bouwen aan batterijsector in Nederland	Samenwerkingspartner	Stimuleren batterij-ecosysteem in Nederland
Stichting Open	Uitvoerder van producentenverantwoordelijkheid	Netwerk-collega's	Collegiale afstemming op overlappende dossiers

Waardecreatiemodel ARN 2024

Het waardecreatiemodel vangt in één beeld de maatschappelijke, ecologische en economische waarde van autodemonterage en recycling via de ketensamenwerking in Nederland en de rol/bijdrage van ARN.

INPUT

Financieel

- Recyclingbijdrage auto's
- Beheerbijdrage autobatterijen



Menselijk

- Medewerkers
- Innovatie Adviesraad
- Expert-partners



Intellectueel

- Datacollectie en -analyse
- Onderzoek
- Kennis, versterkt vanuit partnerinstellingen en -netwerken
- Certificering (ISO)



Natuurlijk

In 2024 werden via ARN-bedrijven 185.040 auto's aangeboden voor recycling en hergebruik. In 2024 werd 362.437 kg aan autobatterijen aangemeld voor second use, recycling en verwerking.



Maatschappelijk

Als netwerk-organisatie verbindt ARN alle relevante stakeholders, als overheden, brancheorganisaties, kennisinstellingen en bedrijven.



Productief

ARN heeft geen eigen productie-faciliteiten, maar faciliteert en coördineert de recyclingketen van autodemonterage- en shredder-bedrijven, inzamelaars en andere verwerkers.



BUSINESS MODEL

Visie

Recycling van gemotoriseerde voertuigen draagt bij aan de circulaire economie zonder schade voor milieu en leefomgeving.

Missie

Borgen dat wettelijke doelen voor auto- en batterijrecycling worden behaald.

Strategisch kerndoel

Bijdragen aan de circulaire economie van auto's en autobatterijen.

Kernactiviteiten

Ketenregie, uitvoering van wet- en regelgeving (o.a. UPV), registratie, monitoring, rapportage, kennisontwikkeling, training & innovatie

Governance Risicomanagement Communicatie



98,8 % recycling autowrakken

OUTPUT

- Veilige, prettige werkomgeving
- Educatie en opleiding
- Diversiteitsbeleid

- Kennis en data uit de markt
- Verbinden van experts en kennisinstellingen
- Innovatieve projecten
- Rapportages over ketenprestaties

- **98,8% recycling autowrakken**
- **60,4% recycling autobatterijen**
- Stimulering hergebruik gebruikte onderdelen
- CO₂ calculator

- PST-fabriek (borging capaciteit)
- Droogleginstallaties (overgedragen)
- Heftafels (financiële bijdrage)
- Trainingen en cursussen (financiële bijdrage)
- Voorlichting over (nieuwe) regelgeving gegeven
- Mijn Batterij Opgave portaal

- Samenwerking industrie en overheid
- Rapportages over ketenprestaties
- Internationale (Europese) kennisuitwisseling



60,4% recycling autobatterijen

OUTCOME

- Financieel (liquide) gezonde onderneming
- UPV-compliance

- Persoonlijke groei medewerkers
- Tevreden ARN-medewerkers met laag verzuim, nul vertrouwensklachten
- Werkgelegenheid

- Innovatie van recycling teruggewonnen materialen, hergebruik en second use
- Nieuwe kennis en technieken

- Professionele, gecertificeerde demontagebedrijven
- Veilige arbeidsomstandigheden
- Efficiënte inzamellogistiek
- Draagvlak voor continuering huidige recycling- en beheerstructuur voor autowrakken en autobatterijen

- Besparing grondstoffen
- Reductie CO₂-uitstoot
- Verantwoorde afvalverwerking
- Voorkomen van milieubelasting (vervuiling)

IMPACT

Bijdrage aan circulaire economie



Verminderde afhankelijkheid import grondstoffen



Bijdrage aan Europese en nationale doelen (circulair in 2050)



Kleinere ecologische voetafdruk auto-industrie



Bijdrage aan Europese en nationale klimaatdoelen



Sustainable Development Goals





TERUGBLIK 2024

Dynamiek in ketens groot én verschillend

Klimaatverandering, energietransitie, milieubelasting, grondstoffen-schaarste, geopolitiek, en aansluitend wet- en regelgeving drijven veranderingen in de sector, het aanbod in de markt, in producten en hoe deze worden gebruikt.

De recyclingketens van auto's en autobatterijen vormen het primaire beleids- en werkerrein van ARN. Dat maakt dat we ons ook voortdurend oriënteren op de ontwikkelingen voor én na deze ketens. Zo zien we dat in auto's steeds meer verschillende materialen worden toegepast. Deze materialen zijn in de recyclingketen vaak lastiger te scheiden en te hergebruiken. Tegelijkertijd wint het opnieuw toepassen van (originele) onderdelen terrein, een ontwikkeling die ARN actief ondersteunt: begin 2025 introduceerden we, in samenwerking met RAI Aftermarket en Stiba, daarom de CO₂-calculator.

De markt van elektrische auto's verloopt stormachtig, hetgeen op enige termijn kan leiden tot een groter aanbod van autobatterijen. ARN anticipeert vanzelfsprekend op dit toekomstige aanbod, enerzijds door de inzamelstructuur optimaal in te richten, anderzijds door de demontage-bedrijven te ondersteunen bij optimale en veilige ontmanteling van het groeiend aantal EV-batterijen. ►

► Autorecycling in 2024

In het algemeen geldt dat het wagenpark in Nederland groeit én dat de gemiddelde levensduur van een auto elke vijf jaar met een jaar wordt verlengd. Auto's worden steeds beter en vervanging wordt langer

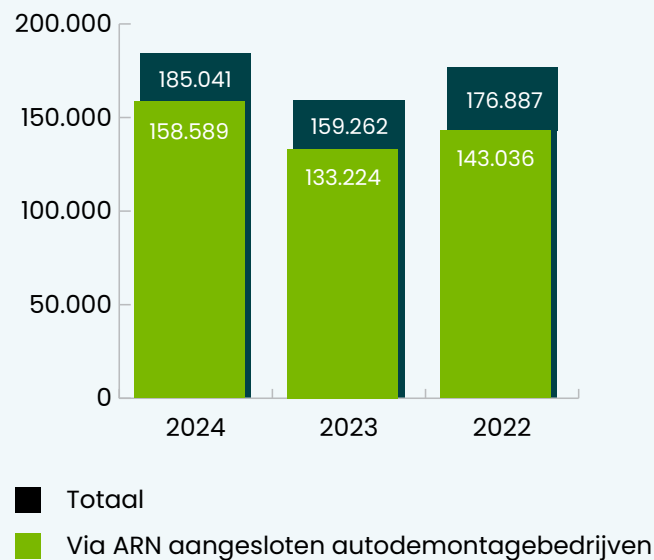
uitgesteld. Daarmee hangt samen dat het aanbod van autowrakken in 2023 aanzienlijk afnam, maar dat in 2024 weer sprake was van een stijging van liefst 16%.

Hoewel het aantal nieuwe personenauto's op de markt in 2024 toenam, is de stijging met ruim 57% van het aantal nieuw verkochte en geïmporteerde bestelauto's vermeldenswaardig. De oorzaak hiervan is te vinden in het verdwijnen van de BPM-vrijstelling voor bestelauto's per 1/1/2025. ►

Hoeveel auto's worden in Nederland jaarlijks op Nederlands kenteken gezet? Nieuw & geïmporteerd?

	Nieuw	Geïmporteerd
2024	489.444	335.993
2023	425.155	290.993
2022	355.722	287.356

Hoeveel auto's worden jaarlijks afgemeld voor demontage?



- De daling van 2022 werd in 2023 doorgezet in 2023. In 2024 herstelde zich dit weer. ARN ziet als belangrijkste oorzaak dat mensen in én na de corona-periode langer met hun auto zijn blijven doorrijden. In het eerste kwartaal van 2025 zet deze trend zich door.

Hoeveel autodemontagebedrijven zijn aangesloten bij ARN en wat is hun aandeel in het aanbod van autowrakken?

Eind 2024	203	85.7%
Eind 2023	208	83.7%
Eind 2022	213	80.9%

De voornaamste oorzaak van het dalend aantal aangesloten bedrijven is dat bedrijfseigenaren zijn gepensioneerd zonder opvolging. Gelijktijdig stijgt het marktaandeel van de autodemontagebedrijven dat bij ARN is aangesloten: van 83.7% in 2023 naar 85,7% in 2024.

Recyclingresultaat onveranderd hoog

In 2024 werden afgedankte auto's voor 98,8% nuttig toegepast; dit resultaat bestaat uit ruim 88% hergebruik en ruim 10% energierugwinning. Deze percentages liggen al jaren op dit hoge niveau en zijn alleen met veel extra inspanning te verhogen. Het streven is vooral om materialen steeds hoogwaardiger te hergebruiken. Met dit resultaat wordt voldaan aan de eis van 95% recycling of hergebruik in zowel de Europese End-of-life vehicles richtlijn als het Nederlandse Besluit beheer autowrakken (Bba). ►

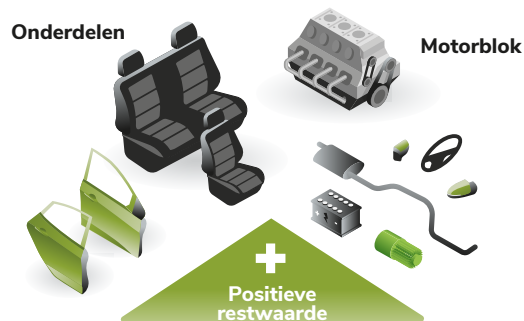
Autorecycling in Nederland

Er zijn in 2024 samen met de keten **158.585** autowrakken door ARN verwerkt

Als een afgedankte auto wordt ingeleverd, wordt hij bij het autodemontagebedrijf ORAD-gemeld. De eigenaar krijgt een vrijwaringsbewijs.



100%



Autodemontagebedrijf

-25,2%

Bij een autodemontagebedrijf worden de onderdelen voor verkoop gedemonteerd. Plus de verplicht te demonteren materialen voor milieuverantwoorde verwerking.

Negatieve restwaarde

Vloeistoffen
koelmiddel, koudemiddel,
ruitenwisservloeistof
en remvloeistof

**Li-ion
Batterijen**

**LPG-
Tanks**

Oliefilters

Brandstof

Glas

**Afgewerkte
olie**

Banden

[Over batterijen](#) →

[Over banden](#) →



Shredder

Post-shredder

-73,6%

In een shredder wordt het restant van de auto vernalen waarna metalen van niet-metalen worden gescheiden.

Het shredder residu afkomstig van auto's wordt met behulp van mechanische scheidingstechnieken gescheiden tot verwerkbaar materialen.

Negatieve restwaarde



Vezels



Mineralen

Kunststoffen

ARN
draagt de kosten
voor inzameling en
verwerking van de
materialen met een
negatieve waarde

WIST U DAT?
Van een auto blijft
een hoopje - nu nog
niet recyclebaar -
materiaal over, dat
in een boodschap-
pentas past.



**98,8%
nuttig
hergebruik**

Restant

1,2%

► Recycling van EV-batterijen in 2024

Het aanbod van EV-batterijen in Nederland zal in de komende jaren snel stijgen. In 2024 werd ruim een derde meer aangeboden dan in het jaar daarvoor. Tot en met 2024 zien we vooral EV-batterijen komen van dealerbedrijven, als gevolg van after sales-vervanging.

Aanbod EV-batterijen via ARN

In Kg	Totaal aanbod	Toegepast (second use*)	Gerecycled
2024	362.869	55.855 (15%)	306.642 (85%)
2023	263.373	70.071 (26%)	193.302 (74%)
2022	113.282	27.264 (24%)	86.018 (76%)

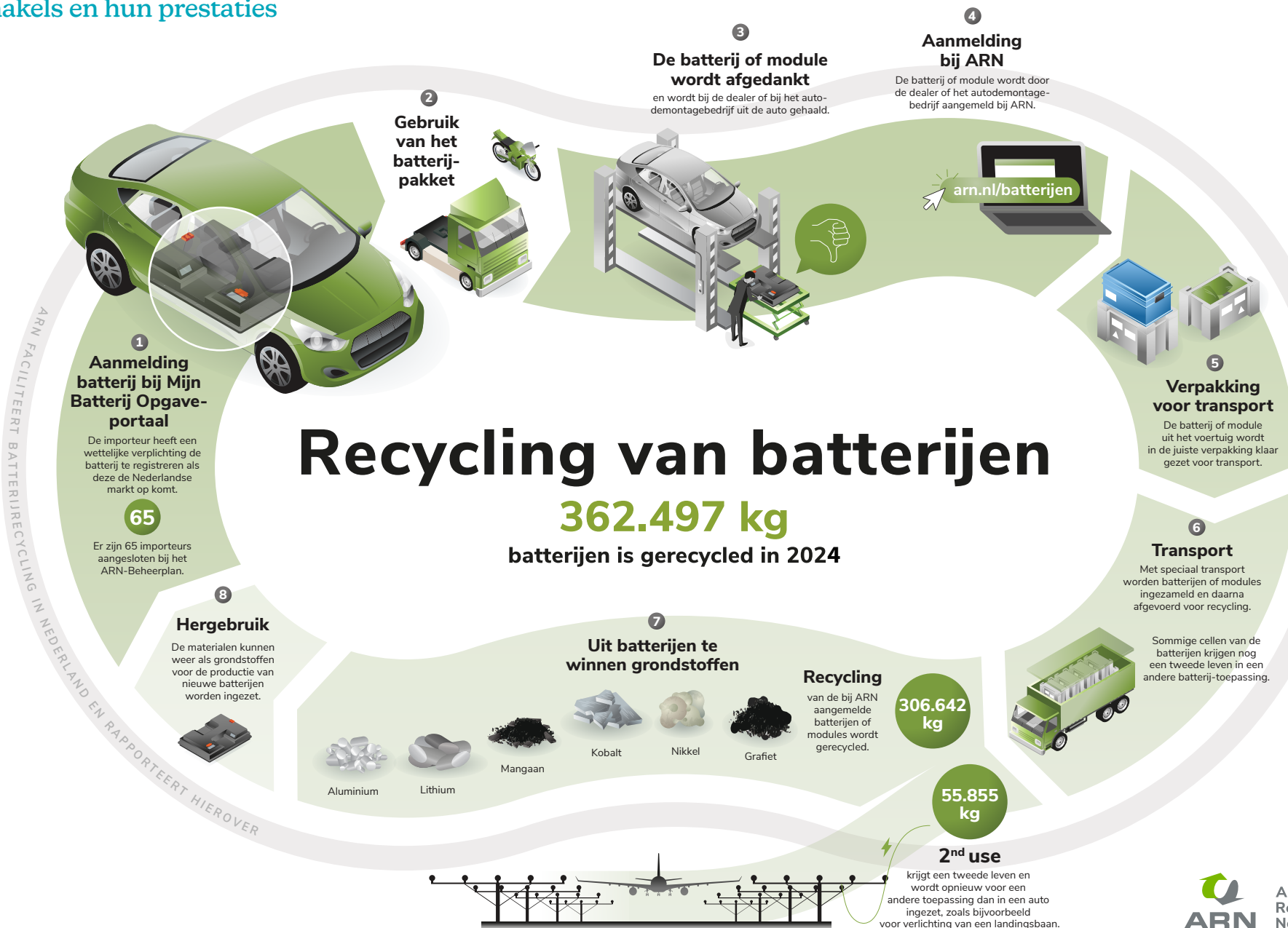
*second use: toepassingen in andere energieopslagsystemen

Resultaat

Ten opzichte van 2023 is de behaalde recyclingprestatie iets gedaald: van 63,6% naar 60,4% nuttige toepassing. Het gaat hier om het gewogen gemiddelde van recycling en second use toepassingen. Als belangrijkste oorzaak voor de daling is dat het aandeel van second use toepassingen afnam van 26% naar 15%. Omdat naar verwachting steeds meer oudere batterijen zullen worden aangeboden, zal het aandeel van second use toepassingen in de komende jaren verder dalen. Daarnaast geldt dat er meer modules worden aangeboden, als deze om veiligheidsredenen worden vervangen zijn ze ook niet geschikt meer voor een volgend gebruik. Een derde oorzaak moet worden gevonden in het feit dat voor verwerking tot en met black mass bewust gekozen wordt voor verwerking binnen Europa, wat ook kan leiden tot lager gerapporteerde percentages.

Het resultaat van 2024 (60,4%) bevindt zich ruim boven de wettelijke verplichting van 50% van het gewicht van lithium-ionbatterijen. ►

Recycling van EV-batterijen in één beeld: de schakels en hun prestaties



Opbrengsten en kosten 2024

In 2024 is een recyclingbijdrage in rekening gebracht voor in totaal 489.444 (2023: 425.155) nieuw geregistreerde voertuigen en voor 335.993 (2023: 209.233) geïmporteerde voertuigen. Aan de 203 aangesloten autodemontage-bedrijven zijn vergoedingen betaald voor de demontage en administratieve afhandeling van in totaal 158.589 autowrakken (2023: 133.224). Daarnaast werden kosten gemaakt voor de

inzameling en verwerking van ARN-materialen, de bijdrage in de exploitatiekosten van de PST fabriek, de stimuleringsregeling van batterij- en koudemiddeldemontage en overige recyclingkosten.

De jaarrekeningen van ARN Autorecycling Nederland BV, de Stichting Auto Recycling en de Stichting Autobatterij Recycling zijn als bijlagen in dit verslag opgenomen.

► Nieuwe Europese verordening

In augustus 2025 zal de nieuwe Europese Batterijenverordening van kracht worden. Deze heeft grote gevolgen voor de gehele batterijwaardeketen, van productie tot en met terugwinning van kritieke materialen. De batterijverordening zorgt voor strengere regels voor duurzaamheid, veiligheid, hergebruik en recycling van batterijen. Producenten worden verplicht meer transparantie en verantwoordelijkheid te nemen. Belangrijke gevolgen zijn de invoering van een digitaal batterijpaspoort (vanaf 2027), minimale percentages gerecycled materiaal en strengere eisen voor hergebruik, rapportage en producentenverantwoordelijkheid.

Om te voldoen aan de nieuwe batterijverordening dient een importeur vooraf een mededeling in bij Rijkswaterstaat-Leefomgeving (RWS-L) met daarin informatie hoe wordt voldaan aan de regelgeving. ARN organiseert dit collectief voor een groot aantal voertuigimporteurs die batterijen op de markt brengen. ARN heeft hierover met RWS-L, ministerie van IenW en ILT uitvoerig overleg gehad om dit te kunnen voorbereiden. In mei 2025 zal naar verwachting pas duidelijk zijn hoe een mededeling kan worden ingediend.

Transport vraagt aandacht

Het vervoer van lithiumbatterijen is streng gereguleerd vanwege brand- of explosiegevaar. Volgens de ADR wetgeving (internationale regelgeving voor transport van gevaarlijke goederen) worden lithiumbatterijen als gevaarlijke goederen geclassificeerd. Afhankelijk van de staat van de batterij (nieuw, gebruikt, beschadigd of defect) betekent dit specifieke eisen voor transport.

Voor kritische batterijen (beschadigd, defect, of kans op thermal runaway) zijn de eisen streng: transport in UN-gekeurde verpakkingen, veiligheidsprocedures en documentatie. Daarnaast geldt voor deze batterijen een meldingsplicht bij de overheid en er zijn beperkingen op hoeveel per transportmiddel mag worden vervoerd. Het is daarom van belang de classificatie van de batterij voor transport juist te doen om risico's tijdens transport te minimaliseren. De kosten voor transport van kritische batterijen zijn gezien de maatregelen zeer kostbaar.

In 2024 was van het totaalgewicht van 362.869 kg aan aangemelde batterijen 27.598 kg (7,6%) niet-transportzeker. In 2023 ging het weliswaar om minder kilo's maar om een gelijke verhouding.

Stimuleringsregeling batterijen

Van juli 2023 tot en met juni 2024 maakte driekwart van de aangesloten demontagebedrijven gebruik van de stimuleringsregeling rond duurzame en veilige demontage van EV-batterijen. Deze regeling omvatte vergoedingen voor specifieke trainingen en de registratie aandrijfbatterijen. Daarnaast konden deze autodemontagebedrijven de kosten van een demontage-startset en een heftafel vergoed verkrijgen. Primaire doel van deze ondersteuning was het borgen van de veiligheid in het werk. ►

► Participatie in duurzame programma's

ARN wordt steeds vaker benaderd om deel te nemen in programma's rondom circulariteit. Als kennispartner van het recyclingdeel van de keten kan ARN daardoor de jarenlang opgedane ervaring en kennis inzetten en meebouwen aan invulling van toekomstige wettelijke verplichtingen en ambities.

Voor het Battery Competence Cluster NL (BCC) is ARN trekker van een van de vier thema's voor het ontwikkelen van een sterke batterijsector in Nederland. Om hiertoe te komen, is financiering vanuit het Nationaal Groeifonds voor een groot aantal projecten verkregen. Het thema 'Second use, materialen en recycling' richt zich vooral op het ontwikkelen van recyclingcapaciteit voor duurzame materiaalvoorziening, dit onder meer in te zetten op innovaties in recycling voor schone en duurzame technologie. Dit wordt gerealiseerd door verschillende partijen in de verwerkingsketen in samenwerking met universiteiten en kennisinstituten. Daarnaast is er binnen het Nationaal Groeifonds ook veel aandacht voor het opleiden van voldoende personeel met de juiste competenties.

In 2024 is ARN gevraagd deel te nemen in het programma Groeien met Groen Staal, dat gefinancierd wordt vanuit het Nationaal Groeifonds. In het programma participeren nationale en internationale bedrijven, universiteiten, HBO's, MBO's, kennisinstellingen en brancheverenigingen. Het thema Terugwinning draait om het terugwinnen van zo zuiver mogelijk staalschroot waardoor er meer in de staalproductie kan worden ingezet. Dit thema omvat meerdere onderzoeksprojecten.

ERP-ICT systeem succesvol geïntroduceerd

De kwaliteit en beschikbaarheid van een goede ICT ondersteuning en goede data vormen de basis voor het werk van ARN. In 2024 hebben we de overstap afgerond naar een nieuw Enterprise Resource Planning (ERP) systeem dat ons in de komende jaren veel efficiency en meer inzichten zal opleveren. Het project werd conform planning en binnen budget gerealiseerd. De implementatie en de datamigratie is door de accountant geverifieerd en akkoord bevonden.

Laatste papieren begeleidingsbrief

In 2024 werd bereikt dat het laatste autodemonteringsbedrijf voor de Nederlandse transporten overstapte van de papieren begeleidingsbrief naar de elektronische versie. Met de digitale begeleidingsbrief besparen we niet alleen op een berg papier, maar ook op het aantal handelingen én zo blijkt: op het aantal te corrigeren fouten.

Laatste droogleginstallatie overgedragen

In de afgelopen decennia heeft ARN tientallen droogleginstallaties in bruikleen gegeven bij aangesloten autodemonteringsbedrijven. De bruikleen maakte dat professionele en verantwoorde onttrekking van vloeistoffen – van olie tot koudemiddel – op de kortst mogelijke termijn de standaard werd, en niet werd gehinderd omdat autodemonteringsbedrijven de noodzakelijke investering niet wilden of konden doen. Enkele jaren geleden werd besloten de droogleginstallaties over te dragen aan de demonteringsbedrijven. In januari 2024 wisselde de laatste installatie van eigenaar.



DUURZAAMHEID BIJ ARN

Beste beentje voor

De samenwerking tussen de partijen in de mobiliteitsbranche binnen ARN heeft van Nederland een koploper gemaakt op het gebied van autorecycling. Deze samenwerking werd alweer dertig jaar geleden gemotiveerd vanuit de breed gedeelde zorg over bodemvervuiling door autowrakken.

De collectieve inzet heeft sindsdien geleid tot een recyclingpercentage dat nauwelijks nog valt te verbeteren. De focus verschuift daarom naar steeds hoogwaardiger hergebruik. Op deze wijze wordt de circulaire economie van de autorecyclingsector steeds volwassen. In de batterijketen vinden veel inspanningen plaats op het gebied van inzameling, verwerking en veiligheid.

Impact eigen organisatie

ARN vindt haar bestaansrecht in de verduurzaming van de autorecyclingketen en de autobatterijrecyclingketen. De impact van dit werk van is onvergelijkbaar groot ten opzichte van de impact van de eigen operatie met ongeveer twintig medewerkers. Deze laatste is niet minder belangrijk, reden waarom door de eigen onderneming zowel op de milieu-aspecten als op personeelsbeleid bewust beleid wordt gevoerd.

Bewust werken

ARN faciliteert thuiswerken en promoot online vergaderen. Zo beperken we het aantal vervoersbewegingen en bieden we medewerkers de vrijheid om hun eigen werk(wijze en -tijden) in te richten. Als gereisd wordt, dan geven we de voorkeur aan openbaar vervoer. De auto's die ter beschikking worden gesteld aan medewerkers zijn overwegend elektrisch, zoals de auto's van de directie en het managementteam. Er wordt bewust omgegaan met kantoomaterialen en -apparatuur.

De jaarlijkse ARN Relatiedag vond in 2024 plaats in Circa, de eerste circulaire congreslocatie, in Amsterdam. De ruim 200 deelnemers konden daarbij kiezen voor een ruim assortiment aan vegetarische gerechten. ►

► Open cultuur, divers team

ARN verwacht veel van haar medewerkers en wil daarom ook een goede werkgever zijn. Dat begint bij het feit dat we veel aandacht hebben voor de open, professionele en doelgerichte cultuur van het team. Gelijktijdig hebben we ook oog voor de werkdruk en bevorderen we een veilige sfeer voor het melden van eventueel onwenselijk gedrag, risico's en misstanden. Ook hebben we beleid op het gebied van training en educatie.

Bij werving van nieuwe collega's houden we rekening met de samenstelling van ons team. We hechten aan diversiteit omdat we daarmee de kwaliteit van ons beleid en besluiten beter borgen. Als betrokken onderneming willen we ook ruimte bieden aan (jong) talent en bieden daarom stageplekken.

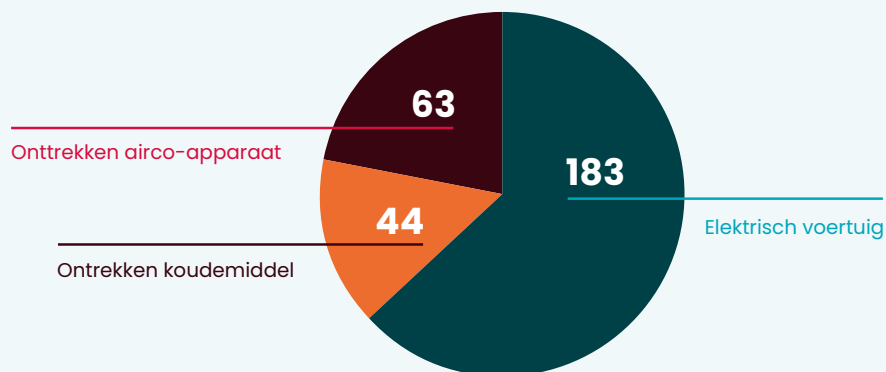
Er is een klachtenregeling en er is een vertrouwenscommissie geïnstalleerd. In 2024 zijn geen klachten gemeld. Vanzelfsprekend is er een arbo-arts aan de organisatie verbonden en wordt de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) jaarlijks herijkt.

Betrokken in de keten

Het resultaat van de recyclingketens waar ARN zich op richt, staat of valt met de professionaliteit van de mensen in die keten. De kwaliteit (zuiverheid) van stromen hangt daarmee samen, en ook de bescherming van het milieu in de directe omgeving. Bovendien kunnen demontage, droogleggen en verwerken van materialen en onderdelen gepaard gaan met persoonlijke risico's (bij ondeskundig werken). Daarom biedt ARN gericht trainingen aan de autodemontagebedrijven. ►

AANTAL TRAININGEN

Van 1 juli 2023 tot eind juni 2024, in totaal: 290



► Governance

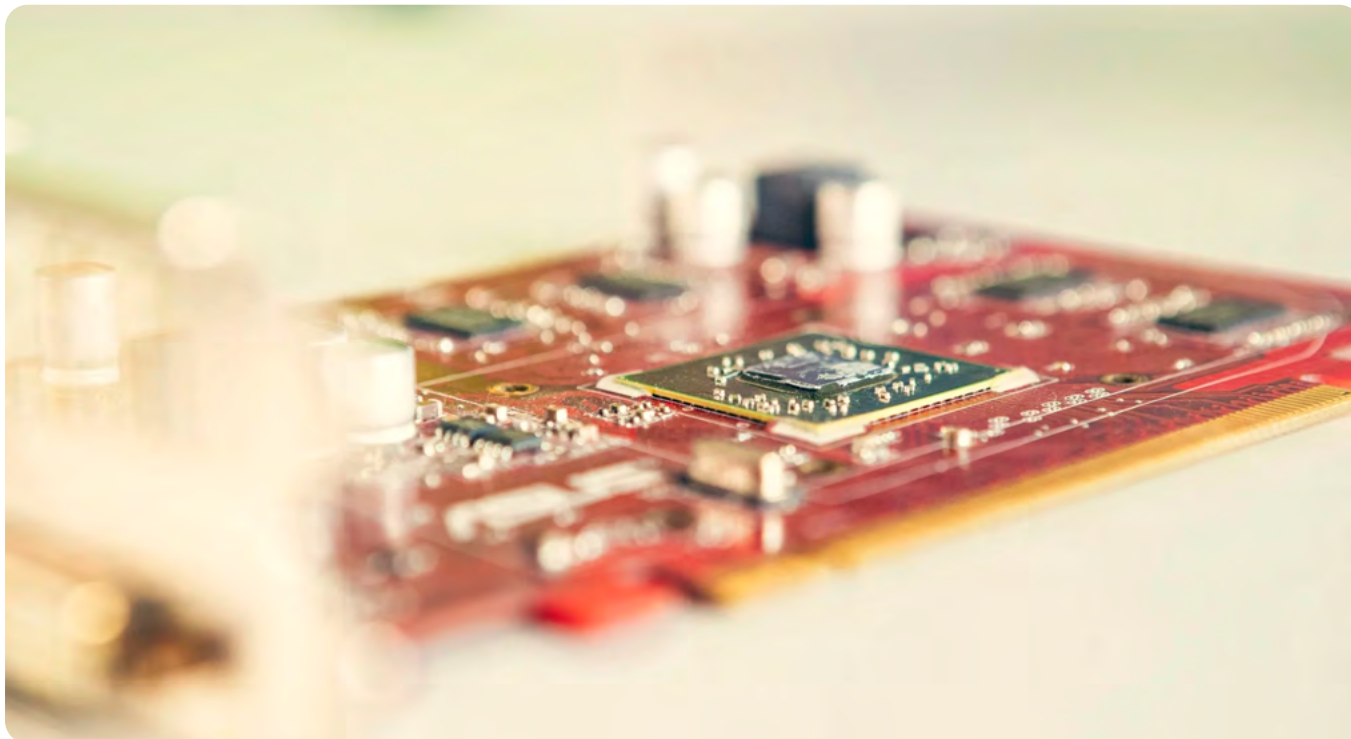
Het werk, de inzet en de aansturing van ARN varen wel bij transparantie en goed bestuur. In 2024 is een tweejarig intensief proces afgerond waardoor de governance rond ARN verder is vereenvoudigd en versterkt. De Stichting Auto Recycling heeft via een statutenwijziging bereikt dat rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden helderder zijn aangegeven en ten opzichte van elkaar duidelijker zijn. Daarmee is de complexiteit verlaagd en is slagvaardigheid van zowel het bestuur als de directie en management groter geworden.

Zowel bestuurlijk als operationeel geniet ARN veel vertrouwen. Hierbij wordt zorgvuldig de vinger aan de pols gehouden, enerzijds via onafhankelijk onderzoek, anderzijds via informele contacten. Tekenend is dat begin 2025 de top 20 van importeurs unaniem positief (door een handtekening te zetten) reageerde op het verzoek om de aanvraag voor een nieuwe algemeen verbindend verklaring (AVV) te ondersteunen. En daar slechts een zestal weken voor nodig had. Aan de hand van de AVV worden afspraken over de uitvoering van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid algemeen geldend verklaard door de overheid

Vergaderfrequentie

In 2024 kwamen zowel de raad van commissarissen als het stichtingsbestuur elk kwartaal bijeen voor een reguliere vergadering, naast de halfjaarlijkse aandeelhoudersvergadering (AvA). Daarnaast vonden meerdere formele- en informele bijeenkomsten plaats rond specifieke thema's.

De Innovatie Advies Raad komt vier keer per jaar bijeen met directie en management. Deze raad heeft vooral een signalerende functie op het gebied van innovaties die mogelijk voor ARN relevant of interessant kunnen zijn.



PLANNEN EN PROGRAMMA'S

Op zoek naar circulaire modellen

De ketens waar ARN mee samenwerkt, maken snelle ontwikkelingen door. Europees beleid zet fors in op circulariteit en grondstoffen-onafhankelijkheid. Speerpunt in dit beleid is de verplichting aan producenten om meer gerecycled materiaal toe te passen in nieuwe producten.

Als gevolg van deze ambitieuze aanpak zal de vraag naar gerecycled materiaal toenemen. Dat biedt kansen voor efficiënte en innovatieve technieken voor recycling, hoogwaardiger hergebruik en nieuwe circulaire modellen, inclusief circular design. ARN is uitstekend gepositioneerd om samen met andere partijen in deze verschillende ontwikkelingen een betekenisvolle rol te vervullen.

Op zoek naar nieuwe technologie

De recyclingprestatie voor autowrakken is al jaren ruim boven 98%. Met de Europese ambitie waarbij de focus op circulariteit en grondstoffenbehoud ligt, legt ARN daarom meer de aandacht naar het optimaliseren van hergebruik en het zo veel mogelijk terugwinnen van materialen. Daarmee anticipeert ARN op strengere normen uit Brussel via de aankomende End of Life verordening en de batterijverordening die in augustus 2025 al in werking treedt.

Auto's zijn een van de meest complexe consumenten-producten en bevatten naast metalen ook verschillende kunststoffen, vloeistoffen en glas. Naast het optimaliseren van mechanische scheiding participeert ARN in verschillende projecten die innovatieve technologieën van chemische scheiding en/of opwerking in kaart brengen en ontwikkelen. Dit laatste betreft vooral de kunststofstromen. Er zijn meerdere mogelijkheden, zij het dat deze zich nog in een pril stadium bevinden. Duidelijk is dat voor plastics meerdere verwerkingstechnieken moeten worden gecombineerd om tot de toekomstige doelstellingen te komen. ARN werkt hiervoor samen met verschillende bedrijven en kennisinstellingen. ►

- Een aantal concrete oplossingsrichtingen die met deze partners worden uitgezocht:
 - Inzet van AI voor verbeteren van sorteerprocessen
 - Oplossen van polycarbonaat uit koplampen voor zuivere terugwinning
 - Depolymerisatie van PUR schuim en nylon uit airbags

Zorg om koudemiddel

Aan de hand van beschikbare voertuigdata analyseerde ARN in 2024 dat er minder koudemiddel wordt ingeleverd dan zou mogen worden verwacht. Het gaat hier om een potentieel zeer schadelijk gas (1.500 keer meer milieubelastend dan CO₂), waarvan het belangrijk is dat deze zorgvuldig wordt afgevangen. Een mogelijke oorzaak voor minder ingeleverd koudemiddel dan verwacht is dat autodemontagebedrijven het koudemiddel onder voorwaarden mogen doorverkopen. Deze voorwaarden betreffen onder andere registratie van verkoop en een controle op bevoegdheid bij de koper om te mogen werken met koudemiddel. Via de stimuleringsregeling heeft ARN hier meer inzicht in gekregen, in 2025 krijgt dit een vervolg

Trainingen

Sinds 2022 worden in samenwerking met Innovam trainingen verzorgd rond de elektrische voertuigen. Een belangrijk aspect bij de afvoer van EV-batterijen is juiste classificatie van de batterij voor veilig transport. Degene die de batterij aanmeldt om af te voeren, is conform ADR regelgeving verantwoordelijk om dat op de juiste wijze te doen. In 2025 zal er daarom een training voor classificatie van EV-batterijen worden ontwikkeld. Dit is voor zowel autodemontagebedrijven als voor de autobedrijven noodzakelijke informatie.

Opslag lithiumbatterijen

De richtlijn PGS37-2 voor opslag van lithiumbatterijen zal waarschijnlijk vanaf eind 2025 in het Besluit Activiteiten Leefomgeving worden opgenomen, waarmee de strikte regels juridisch bindend worden in het kader van de Omgevingswet. Aanleiding van de PGS37-2 is dat er geen opslagregels waren voor de specifieke risico's rondom de opslag van lithiumbatterijen. Met de toename van batterijen en accu's, en als gevolg daarvan het hogere risiconiveau op brand (zogenoemde thermal runaway) was deze richtlijn noodzakelijk.

Samen met BOVAG, RAI Vereniging en Stiba is ARN in gesprek over de uitvoerbaarheid van de regels die zullen leiden tot forse investeringen in brandbestrijding en -beheersing. ►

► CO₂ vermijden door hergebruik

In februari 2025 introduceerde ARN, samen met RAI Aftermarket en Stiba, een online CO₂-calculator met als doel hergebruik van auto-onderdelen te stimuleren. Met deze tool kan direct worden berekend hoeveel CO₂ wordt vermeden met een gebruikt onderdeel. Overigens zijn gebruikte auto-onderdelen vaak goedkoper, terwijl ze makkelijk te vinden zijn en met garantie worden geleverd.

Febelauto, de Belgische ARN, beschikte al eerder over een vergelijkbare CO₂-calculator.

End-of-Life verordening

De nieuwe Europese regelgeving voor autowrakken zal naar verwachting in 2026 van kracht worden en grote gevolgen hebben voor de inzameling, verwerking en recycling van afgedankte auto's. Om de gewenste verbeteringen te realiseren, wordt van alle partijen veel inspanning verwacht. ARN zet zich om de sector hier maximaal in te ondersteunen. ARN heeft al in 2023 aangegeven dat het van belang is oog te houden voor de vereiste inspanning in relatie tot de gewenste impact van maatregelen. Met de zusterorganisaties in Europa heeft ARN aanbevolen om autowrakken alleen door erkende bedrijven te laten verwerken, en dat illegale inzameling en verwerking moet worden gehandhaafd. Bovendien is het van belang een gelijk speelveld in Europa na te streven.

Duurzame contracten met inzamelaars en verwerkers

In 2024 werkte ARN met vijf inzamelaars en negen verwerkers voor de verplicht te demonteren afvalstoffen: batterijen, afgewerkte olie, oliefilters, remvloeistoffen, ruitensproeiervloeistof, koudemiddel, lpg-tanks, banden, koelvloeistof, vervuilde brandstof en Ad Blue. Daarnaast worden op verzoek ook glas en bumpers ingezameld. In 2027 wil ARN per stroom duurzame contracten met meerdere verwerkers hebben afgesloten en voorzien in een terugvaloptie.

IMPACT, RISICO'S EN KANSEN

Alert op allerlei gebeurtenissen

ARN beschikt over een risicobeleidsplan. Aan de hand hiervan worden risico's verantwoord aangegaan, overgedragen of gemitigeerd. De belangrijkste risico's hebben we bepaald aan de hand van de kans dat ze zich voor kunnen doen én de impact die ze kunnen hebben:

■ Cyberaanval/gijzeling

De mogelijkheid dat onze ICT-systemen in gevaar komen, is reëel. Er is daarom een ICT calamiteiten/beveiligingsprogramma opgesteld (extern getoetst) en in uitvoering genomen.

■ Uitval PST-fabriek

Het risico dat de PST-fabriek uitvalt, is niet te verwaarlozen, gezien de aard van het te verwerken materiaal. Deze operatie valt buiten de verantwoordelijkheid van ARN (behoort bij eigenaar HKS). ARN heeft daarom vooral maatregelen voorbereid om deze shredderstromen eventueel om te buigen naar andere verwerkingsroutes en/of tijdelijke opslag (plan B).

■ Geen contractverlenging met importeurs (RAI vereniging)

ARN geeft uitvoering aan de verplichte uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) in opdracht van importeurs/fabrikanten. De mogelijkheid dat het contract niet wordt verlengd, zou het fundament onder ARN wegnemen. De impact hiervan is zeer groot, het risico wordt gering geacht.

Begin 2025 is duidelijk geworden dat de meerderheid van de importeurs heeft ingestemd met de verlenging van de algemeen verbindend verklaring voor de periode 2026-2030. Dat betekent dat de Stichting Auto Recycling (SAR) namens importeurs en fabrikanten collectief voldoet aan de verplichting in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

De SAR geeft opdracht aan ARN voor de uitvoering.

■ Contractfout door verwerker/inzamelaar

De mogelijkheid bestaat dat een verwerker of inzamelaar zich niet aan de gemaakte afspraken houdt waardoor het recyclingpercentage te laag wordt. Een van de acties om dit risico te ondervangen, is dat ARN voor elke stroom een extra verwerker/inzamelaar contracteert.

Keydata

Hieronder vindt u in één cijfermatig overzicht alle prestaties, resultaten en andere kernaspecten van ARN op een rij.

Behaalde prestatie nuttige toepassing	98,8%	98,7%
Waarvan recycling	87,9%	88,1%
Waarvan energierugwinning	10,9%	10,6%
Aandeel autodemontagebedrijven in behaalde prestatie	25,2%	25,6%
Aandeel shredderbedrijven en post shredder in behaalde prestatie	73,6%	73,1%
Aantal nieuw geregistreerde voertuigen met recyclingbijdrage	489.444	425.155
Aantal geïmporteerde voertuigen met recyclingbijdrage	335.991	290.233
Aantal EV's en HEV's met beheerbijdrage	249.315	223.224
Aantal LMT's met beheerbijdrage	3.810	3.340
Recyclingbijdrage auto	€ 20,00	€ 22,50
Beheerbijdrage EV batterijen	€ 3 – € 65	€ 3 – € 65
Beheerbijdrage LMT batterijen	€ 13,50	€ 13,50
Autowrakken in Nederland verwerkt (ORAD)	185.041	159.262
Autowrakken door ARN verwerkt (ORAD)	158.589	133.224
Gemiddeld gewicht autowrak (in kg)	1.098	1.083
Ingezamelde lithium-ion batterijen totaal (in kg)	362.869	263.373
Waarvan toegepast als second use (in kg)	55.855	70.071
Waarvan gerecycled (in kg)	306.642	193.302
Aantal ketenpartners ARN	232	236
Aantal werknemers ARN (in fte)	19,0	18,5

Jaarrekeningen

- ARN Auto Recycling Nederland B.V.
- Stichting Auto Recycling
- Stichting Autobatterij Recycling

Jaarrekening ARN Auto Recycling Nederland B.V.

ARN Auto Recycling Nederland B.V. (ARN) is opgericht op 13 oktober 1993 door BOVAG, het toenmalige FOCWA, RAI Vereniging en Stiba. De organisatie geeft in opdracht van de Stichting Auto Recycling en de Stichting Autobatterij Recycling uitvoering aan de producentenverplichtingen voor de inzameling en verwerking van afgedankte auto's en EV- en LMT-batterijen en aan de activiteiten van de stichting Scooter Recycling Nederland.

De opdracht aan ARN is het blijvend behalen van de vastgestelde recyclingdoelstelling op een verantwoorde en hoogwaardige manier.

Stimuleringspremie

Op 30 juni 2024 is de stimuleringspremie regeling voor autodemontagebedrijven, die een looptijd had van een jaar, beëindigd. Deze premie komt naast de bestaande (administratie)vergoeding voor de demontage van Nederlandse autowrakken en was bedoeld om de professionaliteit van autodemontage verder te vergroten. De premie is gekoppeld aan de duurzame en veilige demontage van koudemiddel en EV-aandrijfbatterijen. Door te investeren in training, apparatuur en registratie op het gebied van EV-aandrijfbatterijen en koudemiddel konden de bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven tot maximaal € 10.485,- vergoed krijgen. Er is veelvuldig gebruik gemaakt van deze stimuleringspremieregeling en de resultaten ervan zijn naar volle tevredenheid.

Nieuw softwarepakket

Na een goede voorbereidingsperiode in 2023 is ARN per 1-1-2024 van start gegaan met de bouw en implementatie van het ERP softwarepakket SAP/Mendix. In het softwarepakket Mendix worden alle materiaalstromen en de operationele bedrijfsprocessen geregistreerd. De financiële resultaten hiervan worden geregistreerd in SAPbyDesign. Dit arbeidsintensieve en uitdagende project is door de inzet van vrijwel alle ARN-collega's, de implementatiepartner en de externe projectleider soepel verlopen, binnen tijdsplanning en budget, met een livegang per 1-10-2024.

Rapportage

De jaarrekening van ARN Auto Recycling Nederland B.V. is opgesteld op basis van BW 2 Titel 9.

Balans en winst- & verliesrekening		2024	2023
Balans (voor resultaatbestemming in euro)			
1	Immateriële Vaste Activa	714.038	281.225
2	Materiële Vaste Activa	52.261	83.663
3	Financiële Vaste Activa	33.694	33.694
Totaal vaste activa		799.993	398.582
4	Vorderingen	5.215.109	5.650.970
5	Liquide middelen	451.095	477.988
Totaal vlottende activa		5.666.204	6.128.959
Totaal activa		6.466.197	6.527.541
6	Eigen vermogen	3.489.620	3.307.018
Totaal eigen vermogen		3.489.620	3.307.018
7	Voorzieningen	120.885	107.000
8	Langlopende Schulden	0	9.439
9	Kortlopende Schulden	2.855.692	3.104.084
Totaal schulden		2.976.577	3.220.523
Totaal passiva		6.466.197	6.527.541
Winst-en-verliesrekening (in euro)			
10	Netto omzet	15.217.924	13.537.544
Totaal opbrengsten		15.217.924	13.537.544
11	Kostprijs omzet	10.911.981	9.415.796
12	Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	1.965.369	1.773.344
13	Lonen en salarissen	1.572.029	1.543.612
14	Sociale lasten en pensioenlasten	436.237	443.432
15	Afschrijving op vaste activa	142.350	154.519
16	Rentelasten en soortgelijke kosten	1.914	263
Totaal bedrijfslasten		14.984.880	13.330.966
Bedrijfsresultaat		233.044	206.578
17	Belastingen over het resultaat	-50.442	-51.846
Resultaat na belastingen		182.602	154.732

Toelichting

1. Immateriële vaste activa bestaat uit aangeschafte software en wordt lineair tot nihil afgeschreven in vijf jaar. In 2024 is voor € 577.886 geïnvesteerd in met name de bouw en implementatie van het softwarepakket Mendix, het opgaveportaal Bbb en de doorontwikkeling van een BI-tool.
2. Materiële vaste activa bestaat uit de inrichting van het kantoorpand in Breukelen en andere vaste bedrijfsmiddelen.
3. Financiële vaste activa betreft een waarborgsom welke dient als borgstelling voor het huurcontract inzake de huur van het kantoorpand in Breukelen.
4. De post vorderingen bestaat uit debiteuren, een vordering op de aandeelhouder en overige vorderingen en overlopende activa.
5. De liquide middelen van ARN Auto Recycling Nederland B.V. zijn ondergebracht bij kredietwaardige bancaire instellingen.
6. De mutatie van het Eigen Vermogen in 2024 bestaat uit het onverdeeld resultaat over het boekjaar. In 2024 is een wettelijke reserve gevormd voor de geactiveerde zelf-ontwikkelde software van het opgaveportaal Bbb en Mendix.
7. Voorzieningen: Voor de overdracht van de droogleg-installaties aan de autodemontagebedrijven is in 2020 en 2021 een voorziening gevormd op basis van de te verwachten bijbehorende kosten. Het project is in 2024 vrijwel afgerond en het restantbedrag van de voorziening bestaat uit een reservering voor het ingeschat milieurisico verminderd met de verwachte opbrengst van de afgevoerde restmaterialen.
8. Langlopende schulden: De aangesloten autodemontage-bedrijven hebben bij het aangaan van de aansluit-overeenkomst met ARN een waarborg gestort voor het gebruik van de ARN logoborden. In 2024 is deze waarborgsom teruggestort aan alle autodemontagebedrijven, waarbij de logoborden in eigendom blijven van ARN.
9. Kortlopende schulden bestaan voornamelijk uit crediteuren, de post materiaalverplichting autodemontagebedrijven en de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten van HKS Tiel B.V., verminderd met de vijfde (en laatste) termijn van de verkoopopbrengst van de PST fabriek. De post materiaalverplichting autodemontagebedrijven geeft de nog uit te keren vergoeding aan de autodemontagebedrijven en de nog te verwachten kosten voor inzameling en verwerking weer. De verplichting is gekoppeld aan de openstaande materiaalsaldi per bedrijf per einde boekjaar. 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.
10. De netto omzet bestaat uit doorbelaste kosten zoals contractueel overeengekomen met Stichting Auto Recycling, Stichting Autobatterij Recycling, Stichting Scooter Recycling Nederland en Stichting Instituut voor de Duurzame Mobiliteit. De netto omzet is in 2024 ten opzichte van 2023 met 12,4% gestegen.
11. Kostprijs omzet: Door de bij ARN aangesloten 203 (2023: 208) autodemontagebedrijven zijn in 2024 158.589 (2023: 133.224) wrakken gedemonteerd. Aan deze autodemontagebedrijven zijn vergoedingen uitgekeerd voor hun dienstverlening aan ARN. Daarnaast bestaat de kostprijs omzet uit kosten voor inzameling en verwerking van de ARN materialen, de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten van de PST fabriek, de stimuleringsregeling voor batterij en koudemiddel demontage en overige recyclingkosten.
12. De kosten uitbesteed werk en andere externe kosten betreffen onder andere publiciteit, huisvesting, kantoor, vervoer en overige bedrijfskosten.
13. Lonen en salarissen: Het gemiddeld personeelsbestand bij ARN bestaat uit 19,0 fte (2023: 18,5 fte). Daarnaast heeft ARN Auto Recycling Nederland B.V. een Raad van Commissarissen die uit drie leden bestaat.
14. De post sociale lasten en pensioenlasten bestaat naast de wettelijk verplichte sociale lasten uit de pensioenlasten. Werknemers van 21 jaar en ouder nemen vanaf hun indiensttreding deel aan een collectieve pensioenregeling.
15. De afschrijvingen op vaste activa betreffen met name afschrijvingen op software.
16. Rentelasten en soortgelijke kosten betreffen met name rentekosten en bankkosten.
17. Belastingen over het resultaat: ARN Auto Recycling Nederland B.V. vormt een fiscale eenheid voor de vennootschapsbelasting.

Jaarrekening Stichting Auto Recycling

Per 30 december 2024 is Stichting Auto Recycling Holding gefuseerd met Stichting Auto Recycling waarbij Stichting Auto Recycling Holding is opgegaan in Stichting Auto Recycling. De activa en passiva van beide stichtingen zijn samengevoegd in de cijfers 2024 en de vergelijkende cijfers 2023.

Opdracht en financiering

Stichting Auto Recycling is opdrachtgever en enig aandeelhouder van ARN Auto Recycling Nederland B.V. De financiering vindt plaats via de recyclingbijdrage op alle auto's die voor het eerst een Nederlands kenteken krijgen. Stichting Auto Recycling geeft ARN opdracht om uitvoering te geven aan de producentenverantwoordelijkheid van auto-importeurs. Met als doel om de afgedankte auto's te laten inzamelen en recyclen om de bij wet vastgestelde recyclingprestatie hoogwaardig en verantwoord te behalen.

Governance

De marktpartijen uit de autobranche, BOVAG (dealerbedrijven en importeurs), RAI Vereniging (importeurs) en Stiba (voertuigdemontagebedrijven) benoemen, schorsen en ontslaan een natuurlijk persoon als bestuurder van de Stichting Auto Recycling.

De Raad van bestuur bestaat uit:

- Olaf de Bruijn (voorzitter) – RAI Vereniging
- George de Booi (secretaris) – BOVAG
- Martijn Traas (penningmeester) – Stiba
- Paul Dietz (bestuurssecretaris)

Rapportage

De jaarrekening van Stichting Auto Recycling is opgesteld op basis van eigen grondslagen.

Balans en winst- & verliesrekening		2024	2023
Balans (voor resultaatbestemming in euro)			
1	Financiële Vaste Activa	67.037.823	60.773.025
	Totaal vaste activa	67.037.823	60.773.025
2	Vorderingen	2.228.571	1.559.568
3	Liquide Middelen	7.193.786	5.528.210
	Totaal vlottende activa	9.422.357	7.087.778
	Totaal activa	76.460.180	67.860.803
4	Eigen vermogen	14.521	14.521
	Totaal eigen vermogen	14.521	14.521
5	Fonds recyclingbijdrage	71.231.696	65.033.115
6	Kortlopende Schulden	5.213.963	2.813.167
	Totaal schulden	76.445.659	67.846.282
	Totaal passiva	76.460.180	67.860.803
Winst-en-verliesrekening (in euro)			
7	Opbrengst recyclingbijdrage	13.644.195	13.301.173
8	Opbrengst beleggingen	6.343.403	5.295.989
9	Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	32.994	15.295
	Totaal opbrengsten	20.020.592	18.612.457
10	Algemene kosten	13.863.713	12.234.985
11	Rentelasten en soortgelijke kosten	140.900	144.344
	Totaal bedrijfslasten	14.004.613	12.379.329
	Bedrijfsresultaat	6.015.979	6.233.128
12	Resultaat Deelneming	182.602	154.732
	Resultaat voor belastingen	6.198.581	6.387.860
13	Belastingen over het resultaat	0	0
	Resultaat na belastingen	6.198.581	6.387.860

Toelichting

1. 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 neutraal en duurzaam beleggingsbeleid meegekregen, afgeleid van het beleggingsstatuut van de stichting. Hierdoor worden de risico's die met beleggen samenhangen zoveel mogelijk tot een minimum beperkt en wordt duurzaam beleggen gewaarborgd.
2. De post vorderingen bestaat voornamelijk uit debiteuren.
3. De liquide middelen van Stichting Auto Recycling zijn ondergebracht bij kredietwaardige bancaire instellingen.
4. Eigen vermogen: Het stichtingskapitaal is destijds gestort door de bestuurders RAI Vereniging, BOVAG, FOCWA en STIBA. Iedere organisatie heeft een evenredig deel van het kapitaal gestort.
5. In het fonds recyclingbijdrage wordt het jaarlijkse stichtingsresultaat van Stichting Auto Recycling verwerkt met betrekking tot het Besluit beheer autowrakken (Bba). Het resultaat wordt zichtbaar in de winst- & verliesrekening en wordt toegevoegd of onttrokken aan het fonds recyclingbijdrage. Het fonds dient voor verwachte en onverwachte toekomstige uitgaven.
6. De kortlopende schulden bestaan voornamelijk uit crediteuren, nog te betalen kosten en een schuld aan ARN Auto Recycling Nederland B.V.
7. Opbrengst recyclingbijdrage: In totaal is in 2024 voor 489.444 (2023: 425.155) nieuw geregistreerde voertuigen een recyclingbijdrage in rekening gebracht en voor 335.991 (2023: 290.233) geïmporteerde voertuigen.
8. Opbrengst beleggingen: Stichting Auto Recycling heeft haar vermogensbeheerders een neutraal mandaat gegeven, dat wordt gekenmerkt door met name te beleggen in obligaties en aandelen van duurzame fondsen. De hier verantwoorde opbrengst betreft de koersresultaten, de dividendinkomsten en obligatierente.
9. De rentebaten betreft de ontvangen rente op spaarrekeningen.
10. De algemene kosten bestaan uit de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten van ARN voor de uitvoering van het besluit Bba en de kosten van Stichting Auto Recycling. Door de 203 (2023: 208) bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven zijn in 2024 158.589 (2023: 133.224) wrakken gedemonteerd. Aan deze bedrijven zijn vergoedingen uitgekeerd voor hun werkzaamheden. Daarnaast bestaan de doorbelaste exploitatiekosten van ARN uit inzameling en verwerking van ARN materialen, de eenmalige stimuleringspremie aan autodemontagebedrijven, de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten van de PST fabriek en de bedrijfskosten van ARN.
11. Rentelasten en soortgelijke kosten: Dit betreft met name beheerskosten voor de beleggingen.
12. Resultaat Deelneming betreft het resultaat op de deelneming van de Stichting Auto Recycling in ARN Auto Recycling Nederland B.V.
13. Belastingen over het resultaat: Stichting Auto Recycling is niet vennootschapsbelastingplichtig.

Jaarrekening Stichting Autobatterij Recycling

Stichting Autobatterij Recycling geeft ARN opdracht om uitvoering te geven aan de producentenverantwoordelijkheid voor EV- en LMT-batterijen van deelnemende importeurs. Met als doel om de afgedankte batterijen te laten inzamelen en recycelen om de bij wet vastgestelde recyclingprestatie hoogwaardig en verantwoord te bereiken.

Opdracht en financiering

De Stichting Autobatterij Recycling is opdrachtgever van ARN Auto Recycling Nederland B.V. De financiering vindt plaats via de beheerbijdrage op EV- en LMT- batterijen die deelnemende importeurs afdragen.

Governance

RAI Vereniging is bestuurder en kan een natuurlijk persoon benoemen, schorsen en ontslaan.

De Raad van bestuur bestaat uit:

- Olaf de Bruijn (voorzitter) – RAI Vereniging
- Paul Dietz (bestuurssecretaris)

Online portaal voor opgave batterijen (MBO)

Op 1 april 2024 is het Mijn Batterij Opgave-portaal van start gegaan. Dit portaal is bedoeld voor alle marktpartijen die als eerste een aandrijfbatterij of een startaccu (ingebouwd of een los aftersales exemplaar) van een EV-voertuig op de Nederlandse markt brengen en deelnemen aan het ARN beheerplan. Door batterijen aan te melden op het Mijn Batterij Opgave-portaal van ARN geven zij invulling aan de registratieverplichting bij het op de markt brengen van nieuwe batterijen. De opgave wordt gebruikt om de totale massa van batterijen die jaarlijks op de markt komt te rapporteren aan de Nederlandse overheid en voor de inning van de beheerbijdrage.

Batterijen uit de light means of transport (LMT)

RAI Vereniging heeft ARN in 2023 gevraagd om een beheersysteem op te zetten voor LMT-batterijen. In 2024 is dit beheersysteem verder uitgewerkt, is de beheerbijdrage over 2023 geïnd, zijn er veel LMT-importeurs benaderd om zich hierbij aan te sluiten en de eerste LMT-batterijen zijn ingezameld. Dit zijn batterijen onder de 25 kilogram. Deze activiteit is (tijdelijk) ondergebracht bij Stichting Autobatterij Recycling omdat zij een erkenning heeft om hierover aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te mogen rapporteren. Voor deze batterijen geldt een beheerbijdrage van € 13,50 inclusief BTW in 2024 (2023: € 13,50). De hiervoor gemaakte kosten worden separaat doorbelast waardoor er een duidelijk onderscheid is te maken tussen de beide fondsen in de Stichting Autobatterij Recycling.

Rapportage

De jaarrekening van Stichting Autobatterij Recycling is opgesteld op basis van eigen grondslagen.

Balans en winst- & verliesrekening		2024	2023
Balans (voor resultaatbestemming in euro)			
1	Financiële Vaste Activa	36.180.641	28.985.511
	Totaal vaste activa	36.180.641	28.985.511
2	Vorderingen	2.744.859	1.823.212
3	Liquide Middelen	4.323.873	5.052.403
	Totaal vlottende activa	7.068.732	6.875.615
	Totaal activa	43.249.373	35.861.126
4	Fonds beheer batterijen EV	42.592.394	35.359.559
5	Fonds beheer batterijen LMT	31.604	8.250
6	Kortlopende Schulden	625.375	493.317
	Totaal schulden	43.249.373	35.861.126
	Totaal passiva	43.249.373	35.861.126
Winst- & verliesrekening (in euro)			
7	Opbrengst beheerbijdrage batterijen EV	5.563.084	5.449.537
8	Opbrengst beheerbijdrage batterijen LMT	42.530	37.264
9	Opbrengst beleggingen	3.346.748	2.556.794
10	Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	62.823	26.030
	Totaal opbrengsten	9.015.185	8.069.625
11	Algemene kosten	1.683.794	1.487.052
12	Rentelasten en soortgelijke kosten	75.202	63.960
	Totaal bedrijfslasten	1.758.996	1.551.012
	Bedrijfsresultaat	7.256.189	6.518.613
13	Belastingen over het resultaat	0	0
	Resultaat na belastingen	7.256.189	6.518.613

Toelichting

1. Financiële vaste activa: Stichting Autobatterij Recycling heeft het beheer van de beleggingsportefeuille ondergebracht bij twee vermogensbeheerders. De gelden worden belegd in zowel obligatie- als aandelenfondsen. De vermogensbeheerders hebben een neutraal en duurzaam beleggingsbeleid meegekregen, afgeleid van het beleggingsstatuut van de stichting. Hierdoor worden de risico's die met beleggen samenhangen zoveel mogelijk tot een minimum beperkt en wordt duurzaam beleggen gewaarborgd.
2. De post vorderingen bestaat voornamelijk uit debiteuren en nog te factureren beheerbijdragen batterijen.
3. De liquide middelen van Stichting Autobatterij Recycling zijn ondergebracht bij kredietwaardige bancaire instellingen.
4. In het fonds beheer batterijen EV wordt het jaarlijkse stichtingsresultaat van Stichting Autobatterij Recycling voor EV voertuigen verwerkt met betrekking tot het Besluit beheer batterijen (Bbb). Het resultaat wordt zichtbaar in de winst- en verliesrekening en wordt toegevoegd of onttrokken aan het fonds. Het fonds dient voor verwachte en onverwachte toekomstige uitgaven.
5. In het fonds beheer batterijen LMT wordt het jaarlijkse stichtingsresultaat van Stichting Autobatterij Recycling voor LMT voertuigen verwerkt met betrekking tot het Besluit beheer batterijen (Bbb). Het resultaat wordt zichtbaar in de winst- en verliesrekening en wordt toegevoegd of onttrokken aan het fonds. Het fonds dient voor verwachte en onverwachte toekomstige uitgaven.
6. De kortlopende schulden bestaan voornamelijk uit de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten Q4 2024 van ARN en nog te betalen beheersfee Q4 2024 voor de beleggingsportefeuilles.
7. De beheerbijdrage voor batterijen van elektrische auto's ligt voor Li-ion accu's tussen de € 3 en € 65 inclusief btw en is afhankelijk van het gewicht van een accu. De beheerbijdrage voor lood (start)accu's bedraagt € 0,05 exclusief btw. Over 2024 zijn voor 249.315 (2023: 223.224) batterijen voor elektrische auto's en voor 1.227.877 (2023: 1.560.104) lood(start) accu's beheerbijdragen in rekening gebracht.
8. De beheerbijdrage voor batterijen van LMT voertuigen (elektrische scooters) bedraagt € 13,50 inclusief BTW. Over 2024 is voor 3.810 (2023: 3.340) batterijen van LMT voertuigen beheerbijdrage in rekening gebracht.
9. Opbrengst beleggingen: Stichting Autobatterij Recycling heeft haar vermogensbeheerders een neutraal mandaat gegeven, dat wordt gekenmerkt door met name te beleggen in obligaties en aandelen van duurzame fondsen. De hier verantwoorde opbrengst betreft de koersresultaten, de dividendinkomsten en obligatierente.
10. De rentebaten (en soortgelijke opbrengsten) betreffen de ontvangen rente op spaarrekeningen.
11. De algemene kosten bestaan uit de contractueel overeengekomen bijdrage in de exploitatiekosten van ARN voor de uitvoering van het beheerplan voor EV en LMT batterijen en de kosten van Stichting Autobatterij Recycling. In 2024 zijn 907 EV batterijen (2023: 728) en 7.703 EV modules (2023: 5.481) ingezameld en verwerkt. In 2024 zijn 110 LMT batterijen (2023: 0) ingezameld.
12. De rentelasten en soortgelijke kosten betreffen met name negatieve koersresultaten en beheersfee voor de beleggingen.
13. Belastingen over het resultaat: Stichting Autobatterij Recycling is niet vennootschapsbelastingplichtig.

Bijlagen

- **Controleverklaring van de onafhankelijke accountant**
- **Referentietabel VSME**
- **Verklarende begrippen- en afkortingenlijst**
- **Toelichting op partnerorganisaties**

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

BDO Audit & Assurance B.V. heeft de jaarrekening 2024 van ARN Auto Recycling Nederland B.V., Stichting Auto Recycling en Stichting Autobatterij Recycling gecontroleerd. Naar hun oordeel geeft de in deze jaarverslagen opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31-12-2024 en het resultaat over 2024.

Referentietabel VSME

Basic Module		
B1	Basis for interpretation	This report is limited to ARN Auto Recycling Nederland B.V. We also publish the annual reports of Stichting Auto Recycling Nederland (shareholder/client) and Stichting Autobatterij Recycling Nederland (client). Transparency and verification About ARN Keydata
B2/C2	Practices, policies and future initiatives for transitioning towards a more sustainable economy	Plans and Programs Sustainability at ARN
B3	Energy and greenhouse gas emissions	Not (yet) available
B4	Pollution of air, water and soil	Not applicable
B5	Biodiversity	Not applicable
B6	Water	Not applicable
B7	Resource use, circular economy and waste management	Reflecting on 2024 Keydata
B8	Workforce – general characteristics	19 fte. 5 female, 14 male. No information on type of contracts yet
B9	Workforce – health and safety	0 accidents and fatalities
B10	Workforce – Remuneration, collective bargaining and training	Sustainability at ARN No information on payments yet. There is no collective bargaining agreement applicable. No data on training yet.
B11	Conviction and fines for corruption and bribery	0

Comprehensive module		
C1	Strategy: Businessmodel and Sustainability – related initiatives	Strategy
C2	Description of practices, policies and future initiatives for transitioning towards a more sustainable economy	Plans and Programs Sustainability at ARN
C6	Additional own workforce – human right and processes. Policy and complaints-mechanism	Sustainability at ARN (open culture, diverse team)
C9	Gender diversity in the governance body	33%

Verklarende begrippen- en afkortingenlijst

CO₂ staat voor koolstofdioxide en wordt gezien als het belangrijkste broeikasgas. Vaak wordt het begrip ook gebruikt om andere broeikasgassen aan te duiden, al dan niet door te spreken van CO₂-equivalenten.

CSRD is de Corporate Sustainability Reporting Directive; een EU-richtlijn die voorschrijft dat ondernemingen verplicht worden in hun bestuursverslag te rapporteren over hun impact op milieu-aspecten en HR- en sociale aspecten, oftewel mens en milieu.

EFrag is de European Financial Reporting Advisory Group, opgericht met steun van de Europese Commissie.

End-of-life vehicles wetgeving is regelgeving van de EU, gericht op de eindfase (na gebruik) van een automobiel.

ESRS staat voor de European Sustainable Reporting Standards die de uitwerking vormen van de CSRD (door EFRAG).

F-gassen worden gebruikt als koelmiddel in koeltoepassingen en airconditioning.

De norm **ISO 14001** specificeert de eisen van een milieumanagementsysteem dat een organisatie kan gebruiken om haar milieuprestaties te verbeteren.

De norm **ISO 9001** biedt de gebruiker een instrument bij het ontwikkelen, invoeren en verbeteren van de doeltreffendheid van een kwaliteitsmanagementsysteem PST-fabriek.

De **RDW** (Rijksdienst Wegverkeer) beheert onder andere de kentekenregistraties van alle auto's in Nederland.

PGS 37-1 en **PGS 37-2** bieden een richtlijn voor de veilige opslag van elektriciteit in energieopslagsystemen en de opslag van lithiumhoudende energiedragers.

Shredderen is het proces waarbij autowrakken worden vermalen tot kleine stukjes.

In het **post-shredder-proces** worden verschillende soorten kunststoffen van elkaar gescheiden.

De **Sustainable Development Goals** (SDG's), zijn zeventien duurzaamheidsdoelen om van de wereld een betere plek te maken in 2030, opgesteld en uitgedragen door de Verenigde Naties.

De '**uitgebreide producentenverantwoordelijkheid**' (UPV) is de beleidsstrategie waarmee producenten verantwoordelijk worden gehouden voor de gevolgen van hun producten aan het einde van hun levensduur.

Toelichting op partnerorganisaties

BOVAG is een brancheorganisatie van ruim 8.000 ondernemers die zich met mobiliteit bezighouden (www.bovag.nl/over-bovag)

FOCWA (Federatie van Ondernemers in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven) was een Nederlandse vereniging die in 1936 werd opgericht als brancheorganisatie voor schadeherstelbedrijven. FOCWA fuseerde op 1 april 2023 met BOVAG.

RAI Vereniging behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personen-auto's en vracht-auto'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. (www.raivereniging.nl)

RAI Aftermarket ondersteunt, promoot en vertegenwoordigt de collectieve belangen van de automotive aftermarket door invulling te geven aan de rol van spreekbuis en clubhuis namens (voor en door) de aangesloten leden (bedrijfsleven). (www.raivereniging.nl/secties/rai-aftermarket)

Stiba is een dienstverlenende organisatie die zowel op collectief als individueel niveau de belangen behartigt van de voertuigdemontagebranche. (<https://stiba.nl>)

Colofon

Uitgave

ARN Auto Recycling Nederland B.V.
De Corridor 5
3621 ZA Breukelen
+31 (0)346 728 220
info@staging.arn.nl

Postadres

3620 AD Breukelen
Postbus 190

Advies, redactie en productie: [Buro Jung](#)

Website: [Kinekt](#)

Fotografie cover: John de Koning