

1. KORTE VOORSTELLING	3
2. OVERZICHT VAN DE GENOMEN INITIATIEVEN.....	4
2.1. Opvolging wetgeving in de drie Gewesten	4
2.2 Opvolgingsbezoeken.....	6
2.3. Lijst van de gehomologeerde bedrijven	6
2.4. Mailings naar bandendistributiepunten	7
2.5. Ontwerp sticker RECYTYRE	7
2.6 Organisatie van een persconferentie op 26 juni 2001.....	8
2.7 Organisatie van info-avonden.....	8
3. LOOPVLAKVERNIEUWING.....	9
4. OPZETTEN VAN EEN OPERATIONEEL EN FINANCIERINGSSYSTEEM VOOR AFVALBANDEN	10
5. OVERZICHT VAN DE RESULTATEN	11
5.1. Overzicht van de op de Belgische vervangingsmarkt gebrachte banden in 2001	11
5.2. Overzicht van de inkomende en uitgaande stromen van de operatoren gehomologeerd volgens de RECYTYRE-norm	15
5.2.1. Inkomende stromen.....	15
5.2.2. Uitgaande stroom	19
5.2.3. Resultaten in functie van de vooropgestelde doelstellingen	20
5.3. Loopvlakvernieuwing in België.....	22
5.3.1. Productieproces.....	22
5.3.2. RECYTYRE en loopvlakvernieuwing	23
5.4. Conclusie.....	26

Bijlagen

1. Korte voorstelling

De v.z.w. RECYTYRE is de afvalbeheersorganisatie voor afvalbanden die op 9 februari 1998 werd opgericht door de bandenfabrikanten en/of importeurs tezamen met een aantal Groeperingen vertegenwoordigd binnen FEDERAUTO.¹ De Raad van Bestuur bestaat uit 8 personen waarvan 4 vertegenwoordigers van de bandenfabrikanten/importeurs, 2 vertegenwoordigers van de Groepering van Bandenspecialisten, 1 vertegenwoordiger van de Groepering van Autodealers en –agenten en 1 vertegenwoordiger voor de Groepering van Handelaars in Tweedehandse Voertuigen, de Groepering van Autoreparatiebedrijven en de Groepering van Brandstofverkopers van België.

Vertegenwoordigers van de Gewesten nemen als permanent waarnemers deel aan de vergaderingen van RECYTYRE. Voor het Vlaamse Gewest zetelt er in de Raad van Bestuur een vertegenwoordiger van OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest), voor het Brusselse Gewest een vertegenwoordiger van BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer) en voor het Waalse Gewest zetelen er twee vertegenwoordigers van O.W.D.(Office wallon des Déchets).

De v.z.w. wordt gefinancierd door bijdragen van de effectieve leden. Het secretariaat van de v.z.w. RECYTYRE wordt toevertrouwd aan FEDERAUTO v.z.w., (Belgische Confederatie van de Autohandel en –reparatie en van de Aanverwante Sectoren).

¹ De effectieve leden van de v.z.w. zijn:

Bridgestone-Firestone NV

Continental Benelux NV

Goodyear Dunlop Tyres Belgium NV

Michelin Belux NV

Pirelli Tyres Benelux NV

Vredestein NV

Groepering van Bandenspecialisten, aangesloten bij FAM VZW

Groepering van Autodealers en –Agenten, G. D. A. VZW

Groepering van Handelaars in Tweedehandse Voertuigen VZW

Groepering van Autoreparatiebedrijven, REPARAUTO VZW

Groepering van Brandstofverkopers van België VZW

De toegevoegde leden zijn:

Groepering Invoerders, Agenten en Fabrikanten van Onderdelen, Accessoires, Banden, Producten, Gereedschap en Uitrusting voor Garages en Carrosseriebedrijven (G.I.A.F.) aangesloten bij F.A.M. v.z.w.

Belgische Vereniging van de Rubberindustrie

2. Overzicht van de genomen initiatieven

2.1. Opvolging wetgeving in de drie Gewesten

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd in 2001 een Besluit van de Brusselse Regering voorbereid m.b.t. de aanvaardingsplicht. In dit voorstel worden een hele reeks van afvalstoffen onderworpen aan de aanvaardingsplicht waaronder afvalbanden. Ook in het Waalse Gewest werkte men in 2001 aan een voorstel van Besluit van de Waalse Regering tot instelling van de aanvaardingsplicht. Ook in dit voorstel van Besluit werden afvalbanden onderworpen aan de aanvaardingsplicht. In Vlaanderen werd vanaf 1 juli 1999 de aanvaardingsplicht voor afvalbanden ingevoerd door het Vlaams Reglement inzake Afvalvoorkoming en –Beheer (VLAREA). In 2001 werkte men in Vlaanderen aan een aanpassing van dit Reglement.

RECYTYRE beklemtoonde van in den beginne op het feit dat de reglementering in de drie Gewesten uniform diende te zijn. De drie Gewesten waren eveneens overtuigd van de noodzaak tot uniformiteit en pleegden dan ook regelmatig overleg.

De principes die RECYTYRE globaal trachtte te verdedigen waren de volgende:

- De sector is bereid een aanvaardingsplicht volgens “het 1 tegen 1 principe” te aanvaarden maar is absoluut gekant tegen een aanvaardingsplicht volgens “het 0 tegen 1 principe” op het niveau van de eindverkopers. De distributie kan akkoord gaan dat de afvalbanden moeten aanvaard worden op het ogenblik dat nieuwe banden worden verkocht maar kan absoluut niet aanvaarden dat éénieder afvalbanden kan komen deponeren in hun bedrijven. De banden die buiten de "1 tegen 1" regeling vallen zullen door de sector via de containerparken worden ingezameld.
- Al sinds het begin van de onderhandelingen met de milieu-administraties over het probleem van de afvalbanden, heeft de sector gesteld dat een aanvaardingsplicht enkel maar aanvaardbaar was indien de kosten van die aanvaardingsplicht konden worden doorgerekend aan de klant. In de milieubeleidsvereenkomst afvalbanden en de raamakkoorden werd dit aspect geregeld. Wij zijn dan ook erg tevreden dat dit principe nu ook opgenomen werd in de respectieve voorstellen van Besluiten.
- De sector vindt dat zij niet verantwoordelijk kan gesteld worden voor de afvalbanden die vrijkomen in de erkende centra voor de depollutie en verwerking van autowrakken en dit om verscheidene redenen. De belangrijkste reden is dat de kost verbonden aan de uitvoering van de aanvaardingsplicht niet kan worden doorgerekend bij de verkoop van het product. De Belgische importeurs van banden hebben geen enkel drukkingmiddel om van de importeurs van voertuigen te

eisen dat zij een milieubijdrage zouden innen bij de verkoop van een nieuw voertuig. In de huidige milieubeleidsvereenkomst “afgedankte voertuigen” staat trouwens niet vermeld dat een milieubijdrage bij de verkoop van een voertuig kan gevraagd worden. De importeurs van voertuigen zullen dit bijgevolg zeker niet willen doen voor bepaalde onderdelen.

Een tweede reden waarom wij niet akkoord kunnen gaan met deze stelling is dat, wanneer we de redenering doortrekken, een voertuig kan gedemonteerd worden in al zijn onderdelen en dat men aan elke fabrikant of invoerder van deze onderdelen een aanvaardingsplicht zal opleggen. Op deze manier ontsnapt de producent of invoerder van voertuigen aan zijn aanvaardingsplicht. Dit kan toch niet de bedoeling zijn. De Gewesten hebben met deze argumentatie rekening gehouden in de opmaak van hun respectieve wetgevingen en aanvaardden dat de Belgische bandenfabrikant / -invoerder enkel verantwoordelijk is voor de vervangingsmarkt.

- Uit het rapport van RECYTYRE 1999-2000 blijkt duidelijk dat het RECYTYRE-systeem niet kan aantonen hoeveel banden er jaarlijks in België van een nieuw loopvlak worden voorzien. De reden hiervoor is dat banden die in aanmerking komen voor loopvlakvernieuwing een positieve economische waarde hebben (voor een vrachtwagenband licht dit tussen 37€ en 50€) en bijgevolg niet terechtkomen bij de afvalbanden die door de operatoren van RECYTYRE worden opgehaald en verwerkt. Met andere woorden, het RECYTYRE-systeem detecteert deze banden niet. Bovendien dient aangegeven te worden dat heel wat banden die in aanmerking komen voor loopvlakvernieuwing eigendom blijven van de klant, bijvoorbeeld een transportbedrijf, en dat het loopvlakvernieuwingsbedrijf de banden van de klant rechapeert. Daar RECYTYRE de banden die in aanmerking komen voor loopvlakvernieuwing niet kan detecteren, terwijl dit toch een activiteit is die in België plaatsvindt, vraagt RECYTYRE aan de Gewesten dat de vooropgestelde doelstellingen in verband met loopvlakvernieuwing zouden worden herzien. Op deze problematiek komen we terug onder punt 3.
- De invoering van de RECYTYRE-norm en de daarbij horende homologatie is een goede zaak. Dit vermijdt echter niet dat er nog steeds bedrijven in België actief zijn in de ophaling van afvalbanden die geen afzetmogelijkheden voor de verwerking van deze banden hebben. Dit heeft tot gevolg dat er nog steeds illegale stocks van afvalbanden gevonden worden. De homologatie volgens de RECYTYRE-norm zou één van de noodzakelijke voorwaarden dienen te zijn om in een Gewest nog afvalbanden te mogen ophalen.

2.2 Opmvolgingsbezoeken

De certificatie volgens de RECYTYRE norm (BE/TYR 9801/Ed:B) wordt na een positieve audit toegekend voor een periode van 3 jaar op voorwaarde dat er 2 opvolgingsbezoeken plaatsvinden en het certificaat niet wordt ingetrokken.

In de loop van 2001 voerde het onafhankelijk certificeringsorganisme SGS opvolgingsbezoeken uit bij de gehomologeerde operatoren . Tijdens deze opvolgingsbezoeken wordt nagegaan of het bedrijf nog voldoet aan de voorwaarden van de RECYTYRE-norm en of de operator werk heeft gemaakt van de aanbevelingen die SGS formuleerde tijdens de vorige audit. Daarnaast werd ook nagegaan of de rapportage die de operatoren aan RECYTYRE dienen te doen met betrekking tot de inkomende en uitgaande stromen, op een correcte manier werd gedaan. Alle operatoren behielden hun homologatie. Geen enkele operator werd door SGS op basis van het opvolgingsbezoek geschorst of geschrapt van de lijst. SGS deed echter wel naar een aantal operatoren een aantal aanbevelingen zowel op het vlak van de documentbeheersing, de integratie in en de werking van de valorisatieketen, de procesbeheersing en de opslagcondities. Bij de opmaak van het rapport 1999-2000 hadden slechts een aantal gehomologeerde operatoren reeds een opvolgingsbezoek gehad. RECYTYRE besliste immers om de opvolgingsbezoeken één jaar na de eerste audit te laten uitvoeren.

Naarmate de opvolgingsbezoeken vorderden besefte RECYTYRE de noodzaak om deze opvolgingsbezoeken te laten plaatsvinden in het begin van het kalenderjaar. RECYTYRE heeft dan ook beslist in overleg met SGS om in het jaar 2002 deze opvolgingsbezoeken te laten plaatsvinden tijdens de eerste maanden zodat de gerapporteerde datagegevens nodig voor de opmaak van dit rapport, konden geverifieerd worden.

2.3. Lijst van de gehomologeerde bedrijven

Tijdens het jaar 2001 waren 18 ondernemingen gehomologeerd volgens de RECYTYRE-norm.. Deze ondernemingen kunnen bestempeld worden als belangrijke spelers op de markt van de ophaling van afvalbanden. Ten opzichte van het jaar 2000 werd één bedrijf toegevoegd aan de lijst van gehomologeerde bedrijven. Het betreft Michelin NV.

De meest actuele lijst van de gehomologeerde bedrijven vindt U terug in bijlage 1².

² Dit is de meest actuele lijst met de commerciële adressen van de gehomologeerde operatoren op het moment van publicatie van dit rapport. Eén bedrijf heeft geen opvolgingsbezoek meer laten uitvoeren in 2002 en werd dus geschrapt van de lijst.

2.4. Mailings naar bandendistributiepunten

Om het systeem van RECYTYRE bekend te maken, doet RECYTYRE mailings naar 11.000 distributiepunten. Dit zijn bandencentrales, garage – en carrosseriebedrijven, benzinstations, ...

In het jaar 2001 werden een mailing gedaan in de maanden februari, juni en november. In deze mailings vragen wij aan de bandencentrales en de garagebedrijven om voor de ophaling en de verwerking van hun afvalbanden enkel een beroep te doen op de operatoren die gehomologeerd zijn volgens de RECYTYRE-norm. Deze operatoren laten een vergevorderde controle door een onafhankelijk certificeringsorganisme toe. Een lijst van gehomologeerde operatoren wordt bij elke mailing gevoegd. Een kopie van deze mailings vindt U terug in bijlage 2.

2.5. Ontwerp sticker RECYTYRE

RECYTYRE is zich ervan bewust dat indien een bandencentrale of een garagebedrijf een beroep doet op een operator gehomologeerd volgens de RECYTYRE-norm, deze hiervoor een prijs zal betalen. De ophaling en verwerking van bijvoorbeeld een toerismeband varieert tussen 0,90 tot 1,50 euro per band. Deze kosten kunnen onmogelijk in de algemene kosten van het bedrijf opgenomen worden. Vandaar dat wij aan de bandendistributiesector aanraden een milieubijdrage aan de klant aan te rekenen.

Om de klanten van een bandencentrale of een garage te sensibiliseren voor de problematiek van de afvalbanden en hun erop te wijzen dat illegale stortplaatsen van banden in de toekomst absoluut vermeden dienen te worden, ontwierp RECYTYRE een sticker (zie bijlage 3). Deze actie werd gesteund door de drie Gewesten. Het logo van de Gewesten of het logo van de betrokken administratie werd dan ook op de sticker vermeld. De bandencentrale of het garagebedrijf kan de sticker aan de receptie aanplakken of ophangen. Deze sticker werd meegestuurd met de mailing van juni. In de mailing van november werd meegedeeld dat bijkomende exemplaren van deze sticker konden besteld worden. RECYTYRE ontving enorm veel aanvragen.

Het doel van de stickeractie is tweeledig. Door het aanplakken van de sticker deelt de bandencentrale of het garagebedrijf mee dat zij voor de ophaling en de verwerking van hun afvalbanden een beroep doet op door RECYTYRE gehomologeerde operatoren en daarom een milieubijdrage vragen. Anderzijds moet deze sticker de klant bewust maken dat het achterlaten van banden in de natuur een onaanvaardbare praktijk is maar dat hij als automobilist ook zijn bijdrage moet leveren om dit te voorkomen door zijn banden bij een professional achter te laten en een milieubijdrage te betalen.

2.6 Organisatie van een persconferentie op 26 juni 2001

Op 26 juni 2001 organiseerde RECYTYRE een persconferentie. De bedoeling van deze persconferentie was om de afvalbeheersorganisatie RECYTYRE voor te stellen alsook de voornaamste resultaten uit het rapport 1999-2000. Daarnaast werd de sticker die RECYTYRE ontwierp, voorgesteld aan de pers. De weerklank in de pers was positief. Hierna wordt een overzicht gegeven van de reacties in de pers.

27/06/01	La Dernière Heure	Les pneus au recyclage
27/06/01	La Libre Belgique	Stop aux pneus usés dans la nature
27/06/01	Het Volk	Oude autobanden als brandstof
27/06/01	L'Echo	Vers une contribution pour les pneus usagés?
27/06/01	Het Belang van Limburg	76.651 ton banden opgehaald
27/06/01	Metro	Ophaling afvalbanden succes
27/06/01	VRT – avondjournaal	Afvalbanden – RECYTYRE: interview Martine Vanheers

2.7 Organisatie van info-avonden

In het kader van de info-avonden die FEDERAUTO organiseerde in het Waalse en Brusselse Gewest werd uitleg gegeven over de aanvaardingsplicht en de gevolgen voor de autosector. Vertegenwoordigers van het O.W.D. (Office wallon des Déchets) gaven een uitleg m.b.t. de regeling die op gang wordt getrokken voor de autowrakken alsook de huidige regeling voor afvalbanden. Deze info-avonden vonden plaats in Hogne, Ramegnies-Chin, La Louvière, Verviers en Brussel en kenden heel wat succes. De leden hadden een ruime mogelijkheid tot het stellen van vragen waar zij dan ook gretig gebruik van maakten.

3. Loopvlakvernieuwing

Zoals in punt 2.1. gesteld, toonde het rapport van RECYTYRE voor het jaar 1999 en 2000 aan dat van de ingezamelde banden door de operatoren maar een zeer klein percentage van een nieuw loopvlak werd voorzien. De Kabinetten van de drie Gewesten zijn er zich van bewust dat de banden die in aanmerking komen voor rechapage zich niet in de inkomende stromen van de gehomologeerde bedrijven bevinden. Dit neemt niet weg dat er in België bedrijven actief zijn in rechapage. Samen met RECYTYRE werd naar alternatieven gezocht om toch gegevens m.b.t. de rechapage – activiteit te kunnen verzamelen. RECYTYRE lanceerde de idee om een poging te wagen om alle bedrijven actief in rechapage te groeperen. Hiervoor was het nodig dat zij eerst en vooral deze bedrijven identificeerde. In november 2001 werd een eerste vergadering georganiseerd. De leden van RECYTYRE zijn allen lid van de beroepsorganisatie FEDERAUTO (Belgische Confederatie voor de Autohandel en – reparatie en voor de Aanverwante sectoren v.z.w). Dit had als voordeel dat RECYTYRE in overleg met FEDERAUTO, aan deze bedrijven actief in de loopvlakvernieuwing, de mogelijkheid kon bieden om zich te groeperen binnen de Federatie Automateriaal aangesloten bij FEDERAUTO. Binnen deze Federatie zijn al verschillende Groeperingen en Commissies in verband met banden opgericht. Aan de aanwezigen werd uitgelegd waarom RECYTYRE hun had uitgenodigd en welke diensten de Federatie Automateriaal hen kan bieden. Het initiatief werd goed onthaald en er werd een Commissie Rechapage opgericht. Eén van de eerste actiepunten van deze Commissie was het opstellen van een poolstatistiek m.b.t. de geproduceerde hernieuwde banden en de verkochte hernieuwde banden. Dit is helemaal geen eenvoudige zaak. De resultaten van deze poolstatistiek zijn terug te vinden in punt 5.3.2.

4. Opzetten van een operationeel en financieringssysteem voor afvalbanden

De fabrikanten/invoerders van banden zijn er zich van bewust dat de problematiek van de afvalbanden uit de vervangingsmarkt maar kan opgelost geraken indien zij het heft in eigen handen nemen. Vandaar dat zij aan het studiebureau KPMG vroegen een feasibilitystudie uit te voeren voor het opzetten van een systeem dat toelaat om de afvalbanden op een beperkt aantal plaatsen op te halen en te laten verwerken en dit te laten financieren door een milieubijdrage die wordt geïnd bij het op de markt zetten van de band. Op volgende vragen diende o.a. een antwoord geformuleerd te worden:

- Hoe een systeem organiseren zodat alle afvalbanden worden opgehaald en verwerkt en zodat de vooropgestelde doelstellingen in de wetgeving kunnen worden bereikt?
- Welk is de bijdrage die per band (personenwagenband, vrachtwagenband, ...) dient aangerekend te worden aan de klant?
- Wat zijn de kosten voor het opzetten van het systeem?
- Wat zijn de jaarlijkse werkingskosten voor de organisatie?
- Hoe moet het contract met operator(en) eruit zien?
- ...

De resultaten van deze studie werden in het najaar van 2001 aan de Kabinetten en de administraties van de drie Gewesten voorgesteld. Zij vonden dit een zeer positieve evolutie. Zij stelden dan ook voor dat tegelijkertijd zou worden gewerkt aan een nieuwe milieubeleidsvereenkomst. Een eerste voorstel werd uitgewerkt door OVAM (Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest). Dit voorstel werd besproken binnen RECYTYRE. Deze besprekingen worden in het jaar 2002 verder gezet.

5. Overzicht van de resultaten

5.1. Overzicht van de op de Belgische vervangingsmarkt gebrachte banden in 2001

In Tabel 1 vindt u het aantal nieuwe banden terug dat in 2001 in België en in het Groothertogdom Luxemburg op de markt werd gebracht. Deze gegevens komen uit de Europese poolstatistiek die jaarlijks door de verschillende Europese producenten en invoerders wordt opgesteld.

Tabel 1 : Overzicht vervangingsmarkt aantal nieuwe banden in Belux in 2001

Type	Aantal
Toerisme	4.290.983
4x4	125.753
Bestelwagens	273.889
Vrachtwagens	390.711
Motorfietsen	193.905
Landbouw	42.396
Wegenbouw	7.496
Totaal	5.325.133

Bron: Europool

De bandenfabrikanten en –invoerders beschikken niet over gegevens met betrekking tot het aantal op de markt gebrachte banden in België noch per Gewest. Zij weten wel waar zijzelf de banden leveren, maar niet waar de band uiteindelijk wordt verkocht. De uitsplitsing per land en per Gewest gebeurde op basis van het voertuigenpark, volgens ons de meest accurate methode. Tabel 2 geeft het voertuigenpark weer van België en het Groothertogdom Luxemburg. Voor België wordt het voertuigenpark in de drie Gewesten weergegeven.

*Tabel 2 : Het voertuigenpark in België en het Groot-Hertogdom Luxemburg
Situatie op 1 augustus 2001 (België) en 1 januari 2001 (GH Luxemburg)*

		Toerisme	Bestelwagens	Vrachtwagens	Trekkers en speciale voertuigen	Landbouw - tractoren en -materiaal	Motorfietsen	Totaal
Vlaanderen	Ab	2.803.115	244.762	67.748	54.782	101.855	174.528	3.446.790
	%	55,92%	56,51%	59,61%	55,41%	53,51%	57,20%	56,01%
Wallonië	Ab	1.434.907	113.794	28.720	24.145	72.104	100.560	1.774.230
	%	28,62%	26,27%	25,27%	24,42%	37,88%	32,96%	28,83%
Brussel	Ab	501.828	59.166	12.144	8.304	914	18.542	600.898
	%	10,01%	13,66%	10,69%	8,40%	0,48%	6,08%	9,76%
Totaal België	Ab	4.739.850	417.722	108.612	87.231	174.873	293.630	5.821.918
	%	94,55%	96,45%	95,57%	88,23%	91,88%	96,24%	94,60%
GH Luxemburg	Ab	273.086	15.380	5.035	11.641	15.458	11.486	332.086
	%	5,45%	3,55%	4,43%	11,77%	8,12%	3,76%	5,40%
Totaal	Ab	5.012.936	433.102	113.647	98.872	190.331	305.116	6.154.004
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: Nationaal Instituut voor de Statistiek

In Tabel 3 vindt u de uitsplitsing terug per land en per Gewest van de op de vervangingsmarkt gebrachte banden op basis van de gegevens in Tabel 2.

Tabel 3 : Afzet aan nieuwe banden (in eenheden) op de vervangingsmarkt in 2001, gerelateerd aan het voertuigenpark

		Vlaanderen	Wallonië	Brussel	Totaal België	GH Lux	Totaal
Toerisme	Ab	2.399.416	1.228.255	429.556	4.057.226	233.757	4.290.983
	%	80,11%	80,98%	80,45%	80,41%	83,70%	80,58%
4x4	Ab	70.318	35.996	12.589	118.902	6.851	125.753
	%	2,35%	2,37%	2,36%	2,36%	2,45%	2,36%
Bestelwagens	Ab	154.785	71.962	37.416	264.163	9.726	273.889
	%	5,17%	4,74%	7,01%	5,24%	3,48%	5,14%
Vrachtwagens	Ab	232.913	98.737	41.750	373.401	17.310	390.711
	%	7,78%	6,51%	7,82%	7,40%	6,20%	7,34%
Motorfietsen	Ab	110.915	63.907	11.784	186.606	7.299	193.905
	%	3,70%	4,21%	2,21%	3,70%	2,61%	3,64%
Landbouw <300 kg (1)	Ab	15.882	11.243	143	27.267	2.410	29.677
	%	0,53%	0,74%	0,03%	0,54%	0,86%	0,56%
Landbouw >300kg	Ab	6.807	4.818	61	11.686	1.033	12.719
	%	0,23%	0,32%	0,01%	0,23%	0,37%	0,24%
Wegenbouw <300 kg (2)	Ab	3.323	1.464	504	5.291	706	5.997
	%	0,11%	0,10%	0,09%	0,10%	0,25%	0,11%
Wegenbouw >300 kg	Ab	831	366	126	1.323	176	1.499
	%	0,03%	0,02%	0,02%	0,03%	0,06%	0,03%
Totaal	Ab	2.995.188	1.516.749	533.927	5.045.864	279.269	5.325.133
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) aangenomen dat ca. 70% van de banden in de gewichtsklasse <300 kg valt

(2) aangenomen dat ca. 80% van de banden in de gewichtsklasse <300 kg valt

De aantallen in Tabel 3 werden omgezet in tonnage. Hiervoor werden de gemiddelde gewichten bepaald van de verschillende types van banden (zie Tabel 4). Het resultaat van de omzetting is terug te vinden in Tabel 5.

Tabel 4 : Indeling type banden en gewichtsklasse

Type	Gewicht/band (in kg) ¹			Aantal banden (per ton)		
	Min	Max	Gem.	Min	max	Gem.
Toerisme	6,5	9	7,8	111	154	132
4x4	10	20	15	50	100	67
Bestelwagens	8	15	11,5	67	125	87
Vrachtwagens	55	85	70	11	18	14
Landbouw <300 kg ²	19	154	86,5	3	40	6
Landbouw >300 kg ²	300	380	375	2	3	3
Wegenbouw <300 kg ²	142	221	182	3	200	6
Wegenbouw >300 kg ²	310	1288	799	1	3	1
Motorfietsen	2	4	3	250	500	333

bron: 1 Technical Guideline on the Identification and Management of Used Tyres

2 Info vanwege bandenfabrikanten/invoerders

Tabel 5 : Afzet aan nieuwe banden (in ton) op de vervangingsmarkt in 2001, gerelateerd aan het voertuigenpark

		Vlaanderen	Wallonië	Brussel	Totaal België	GH Luxemburg	Totaal
Toerisme	Ab	18.715,44	9.580,39	3.350,53	31.646,37	1.823,30	33.469,67
	%	43,14%	44,79%	46,83%	44,00%	44,07%	44,00%
4x4	Ab	1.054,77	539,93	188,83	1.783,54	102,76	1.886,30
	%	2,43%	2,52%	2,64%	2,48%	2,48%	2,48%
Bestelwagens	Ab	1.780,03	827,56	430,28	3.037,87	111,85	3.149,72
	%	4,10%	3,87%	6,01%	4,22%	2,70%	4,14%
Vrachtwagens	Ab	16.303,93	6.911,62	2.922,52	26.138,07	1.211,70	27.349,77
	%	37,58%	32,31%	40,85%	36,34%	29,29%	35,96%
Motorfietsen	Ab	332,74	191,72	35,35	559,82	21,90	581,72
	%	0,77%	0,90%	0,49%	0,78%	0,53%	0,76%
Landbouw <300 kg (1)	Ab	1.373,75	972,49	12,33	2.358,57	208,49	2.567,06
	%	3,17%	4,55%	0,17%	3,28%	5,04%	3,37%
Landbouw >300kg	Ab	2.552,45	1.806,90	22,90	4.382,25	387,37	4.769,63
	%	5,88%	8,45%	0,32%	6,09%	9,36%	6,27%
Wegenbouw <300 kg (2)	Ab	604,74	266,54	91,67	962,95	128,51	1.091,45
	%	1,39%	1,25%	1,28%	1,34%	3,11%	1,43%
Wegenbouw >300 kg	Ab	663,61	292,48	100,59	1.056,69	141,02	1.197,70
	%	1,530%	1,367%	1,406%	1,469%	3,409%	1,575%
Totaal	Ab	43.381,47	21.389,64	7.155,01	71.926,12	4.136,89	76.063,01
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) aangenomen dat ca. 70% van de banden in de gewichtsklasse <300 kg valt

(2) aangenomen dat ca. 80% van de banden in de gewichtsklasse <300 kg valt

5.2. Overzicht van de inkomende en uitgaande stromen van de operatoren gehomologeerd volgens de RECYTYRE-norm

5.2.1. Inkomende stromen

In 2001 rapporteerden 16 operatoren hun inkomende en uitgaande stromen. In Tabel 6 vindt U de opgehaalde hoeveelheden, uitgedrukt in kg, uitgesplitst naar de verschillende productcategorieën en naar de drie Gewesten. De volgende afkortingen werden gebruikt in de tabel.

Personenwagens en bestelwagens	= TO
Vrachtwagens	= PL
Landbouwvoertuigen	= AG
Burgerlijke bouwkunde	= EM
Varia	= DI

Tabel 6 : Inkomende stromen 2001, uitgedrukt in kg

Product		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAAL
Gewest							
Brussel	Ab	1.349.964	419.112	143.669	14.766	127.700	2.055.211
	%	5,2%	2,8%	8,6%	1,2%	7,9%	4,5%
Vlaanderen	Ab	19.192.548	10.994.965	1.290.244	1.031.290	1.182.990	33.692.037
	%	73,6%	73,8%	76,9%	87,0%	73,5%	74,1%
Wallonië	Ab	5.537.258	3.483.334	243.536	138.923	299.800	9.702.851
	%	21,2%	23,4%	14,5%	11,7%	18,6%	21,4%
TOTAAL	Ab	26.079.770	14.897.411	1.677.449	1.184.979	1.610.490	45.450.099
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Uit de analyse van de cijfers in Tabel 6 blijkt dat 74,1% van de totaal opgehaalde hoeveelheid banden werd opgehaald in Vlaanderen. In Wallonië bedroeg dit percentage 21,4 %, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was dit 4,5 %.

In de periode januari tot december 2001 werd 71.926 ton op de Belgische markt gebracht (tabel 5). Tegelijkertijd werd door de operatoren 45.450 ton opgehaald in België, wat overeenkomt met een ophaalpercentage van 63,19 %. In de verschillende Gewesten werden de volgende resultaten behaald :

- Vlaanderen: 77,6%
- Wallonië: 45%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 28,7%

Wanneer we een vergelijking maken tussen de op de markt gebrachte banden en de opgehaalde banden volgens productcategorie dan komen we tot de volgende resultaten:

Banden voor personenwagens en bestelwagens

Om te berekenen hoeveel banden er op de markt werden gebracht, worden de cijfers van de categorieën toerisme, 4x4 en bestelwagens in tabel 5 opgeteld. Dit geeft een totaal van 36.468 ton banden. In het totaal haalden de operatoren in dezelfde periode 26.080 ton op. Procentueel werd voor deze categorie van banden een ophaalpercentage bereikt van 71,5%. Wanneer we het ophaalpercentage voor deze categorieën van banden per Gewest berekenen dan bekomen we de volgende cijfers:

- Vlaanderen: 89%
- Wallonië: 51%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 34%

Vrachtwagenbanden

In 2001 werden 26.138 ton vrachtwagenbanden op de Belgische markt gebracht terwijl 14.897 ton vrachtwagenbanden werden opgehaald. Dit komt overeen met een ophaalpercentage van 57%. Per Gewest werden de volgende ophaalpercentages gerealiseerd:

- Vlaanderen: 67%
- Wallonië: 50%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 14%

Banden van landbouwvoertuigen

Wanneer we de categorieën landbouw < 300kg en > 300kg optellen dan werden er 6.741 ton banden op de markt gebracht. In deze categorie werd 1.677 ton ingezameld, wat een ophaalpercentage van 25% betekent. De verdeling per Gewest levert de volgende resultaten op:

- Vlaanderen: 33%
- Wallonië: 9%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 411%

Banden voor burgerlijke bouwkunde

Ook hier worden de categorieën < 300kg en > 300kg opgeteld wat een resultaat oplevert van 2.020 ton banden die op de markt werden gebracht. De ingezamelde hoeveelheid bedraagt 1.185 ton. Het ophaalpercentage bedraagt hier 59% voor heel België. Per Gewest geeft dit de volgende resultaten:

- Vlaanderen: 81%
- Wallonië: 25%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 8%

Varia

Het tonnage bedraagt voor deze categorie van banden 1.610 ton. Er wordt verondersteld dat deze banden mengelingen zijn van banden afkomstig van personenwagens, 4x4-voertuigen, bestelwagens en vrachtwagens. De opgehaalde hoeveelheden banden van de categorie Varia moeten dus aan de resultaten van deze categorieën worden toegevoegd. Voor heel België bedraagt het ophaalpercentage voor personenwagens, 4x4-voertuigen, bestelwagens en vrachtwagens dan 68%. Voor de Gewesten zien de cijfers er als volgt uit:

- Vlaanderen: 83%
- Wallonië: 52%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 28%

Conclusie

Voor heel België en voor alle categorieën van banden werd er in 2001 een ophaalpercentage bereikt van 63,19%. In de categorie personenwagens en bestelwagens bedroeg dit percentage 71,5% en wat de vrachtwagens betreft 57%. Indien aan deze twee categorieën de opgehaalde hoeveelheden van de categorie Varia worden toegevoegd, werd een ophaalpercentage gerealiseerd van 68% voor heel België.

Het ophaalpercentage van banden voor landbouwvoertuigen bedraagt 25%. Dit percentage is vrij laag in vergelijking met de andere categorieën. Wij gaan ervan uit dat de landbouwers deze banden zelf bijhouden.

In de categorie burgerlijke bouwkunde werd 59% van de op de markt gebrachte banden opgehaald.

In het Vlaamse Gewest werd een ophaalpercentage van alle banden gerealiseerd van 77,6%. In Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedroeg dit respectievelijk 45% en 28,7%.

Wat de banden voor personenwagens en bestelwagens betreft, werd in het Vlaams Gewest het hoogste ophaalpercentage bereikt, nl. 89%. In het Waals Gewest bedroeg dit percentage 51% en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 34%. Ook in de categorie van de vrachtwagenbanden scoort Vlaanderen weer het sterkst met een ophaalpercentage van 89% terwijl dit in Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest respectievelijk 50% en 14% bedroeg.

Het ophaalpercentage van 411% van landbouwbanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet gerelativeerd worden. In dit Gewest werd maar 35 ton op de markt gebracht, wat nog geen 0,5% is van de op de Belgische markt gebrachte banden voor landbouwvoertuigen.

5.2.2. Uitgaande stroom

Hieronder vindt u de afkortingen die in Tabel 7 worden gebruikt.

Overslag	= OT
Tweedehands	= OC
Loopvlakvernieuwing	= RE
Cementoven	= CE
Vermalen tot brandstof	= SH
Granuleren tot secundaire grondstof	= GR
Andere	= EA

Tabel 7 : Uitgaande stromen 2001, uitgedrukt in kg

Product		TO	PL	AG	EM	DI	TOTAAL
Verwerking							
OT	Ab	2.674.400	230.650	90.700		897.600	3.893.350
	%	11,68%	1,75%	10,76%		11,88%	8,51%
OC	Ab	1.653.559	3.552			1.281.450	2.938.561
	%	7,22%	0,03%			16,96%	6,42%
RE	Ab	894.242	1.248.667				2.142.909
	%	3,91%	9,50%				4,68%
CE	Ab	7.926.548	2.955.404	5.300	35.400	4.043.400	14.966.052
	%	34,63%	22,48%	0,63%	2,71%	53,50%	32,72%
SH	Ab	7.984.519	941.205	255.100	196.200	26.400	9.403.424
	%	34,88%	7,16%	30,25%	15,05%	0,35%	20,56%
GR	Ab	600.095	7.738.339	488.550	278.400	187.830	9.293.214
	%	2,62%	58,85%	57,94%	21,35%	2,49%	20,32%
EA	Ab	1.155.997	31.536	3.600	793.900	1.120.560	3.105.593
	%	5,05%	0,24%	0,43%	60,89%	14,83%	6,79%
TOTAAL	Ab	22.889.360	13.149.353	843.250	1.303.900	7.557.240	45.743.103
	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

De volgens de RECYTYRE-norm gehomologeerde operatoren genereerden in heel België in 2001 een uitgaande stroom van 45.743 ton banden. Hiervan wordt 6,4% of 2.939 ton afgevoerd als tweedehandsband. De banden die bestemd zijn voor de cementoven en de geshredderde banden worden verbrand met terugwinning van energie. Dit geeft een totaal van 24.369 ton wat 53% van de

totale hoeveelheid verwerkte banden vertegenwoordigt. Wat de verwerkingswijze granulatie betreft kunnen we vaststellen dat in 2001 20% van de verwerkte banden werd gegraneerd. Vrachtwagenbanden vertegenwoordigen hierin het grootste aandeel. Granulaat kent vele toepassingen. Zo wordt het onder andere gebruikt voor het isoleren van vloeren, het aanleggen van hockey- en voetbalvelden, atletiekpistes en speelplaatsen, de productie van asfalt en de ondergrond van vasttapijt en matten. Ook kan granulaat verwerkt worden in materiaal voor geluidsisolatie en wordt het gebruikt in de auto-industrie en talrijke andere toepassingen.

In 2001 werd 4,7% van het totaal verwerkte banden afgevoerd voor rechapage ofwel 2.143 ton. Het gaat hier enkel om personenwagen- en vrachtwagenbanden.

Van de uitgaande stroom werd 3.106 ton afgevoerd via een andere verwerkingswijze, wat overeenkomt met 6,8%. Bij navraag bij de operatoren omtrent de toegepaste verwerkingswijze werd ons meegedeeld dat hier voornamelijk het vermalen van banden wordt bedoeld en meer bepaald het vermalen van banden voor burgerlijke bouwkunde en volle banden. Eigenlijk hadden deze banden onder de verwerkingswijze shredderen moeten gerapporteerd worden.

5.2.3. Resultaten in functie van de vooropgestelde doelstellingen

Personenwagens, lichte vrachtwagens (camionnettes) en vrachtwagens

Omdat de raamakkoorden en de milieubeleidsovereenkomst enkel van toepassing zijn op banden voor personenwagens, lichte vrachtwagens (bestelwagens) en vrachtwagens, maken we van deze categorieën een aparte analyse. Een ophaalpercentage van 100% werd als doelstelling vooropgesteld. In tegenstelling tot vorig jaar werd deze doelstelling niet behaald. Het ophaalpercentage voor deze categorieën van banden in België bedraagt 65%. Er werden in 2001 in België 40.977 ton banden in deze categorieën opgehaald terwijl er 62.606 ton banden op de markt werden gebracht.

In Vlaanderen kwam men het dichtst in de buurt van de doelstelling doordat een ophaalpercentage van 80% werd bereikt. In Wallonië daarentegen werd slechts 51% van de op de markt gebrachte banden opgehaald. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft met 26% het laagste ophaalpercentage.

Wij zijn van mening dat de categorie Varia bij de Inkomende stroom bestaat uit een mengeling van personenwagenbanden en vrachtwagenbanden. Wanneer we de hoeveelheid opgehaalde banden in de categorie Varia bij de hoeveelheden personenwagen- en vrachtwagenbanden optellen en dit vergelijken met de op de markt gebrachte banden voor deze categorieën, dan bekomen we volgende percentages:

- België: 68%
- Vlaanderen: 83%
- Wallonië: 52%
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 28%

Wat de verwerking betreft maken we een analyse met en zonder de categorie Varia. De percentages waarbij rekening gehouden werd met deze categorie, worden tussen haakjes geplaatst.

In 2001 werden in het totaal 40.977 ton (42.588 ton) toerisme- en vrachtwagenbanden ingezameld terwijl een uitgaande stroom werd gerealiseerd van 36.038 ton (43.596 ton) in deze categorie van banden.

We berekenen het percentage voor nuttige toepassing (zonder loopvlakvernieuwing) wat de volgende cijfers oplevert:

- tweedehandsbanden : 1.657 ton (2.939 ton)
- verbranding met energierecuperatie : 10.882 ton (14.925 ton)
- shredderen : 8.926 ton (8.952 ton)
- granulatie : 8.338 ton (8.526 ton)

Aan de hand van het totaal, 29.803 ton (35.342 ton), kunnen we in functie van de opgehaalde hoeveelheden het percentage van nuttige toepassing berekenen. We bekommen een percentage van 72% (82%) wat hoger ligt dan de vooropgestelde doelstelling van 65%. Het behaalde percentage voor loopvlakvernieuwing is groter dan in 2000, maar met 5,2% (5%) wordt de vooropgestelde doelstelling van 25% toch nog niet bereikt. Zoals reeds gesteld in punt 2.1. capteert het RECYTYRE-systeem de banden die in aanmerking komen voor loopvlakvernieuwing niet. Vandaar dat vanuit RECYTYRE andere wegen werden bewandeld om een zicht te hebben op de rechapage-activiteit in België (zie punt 5.3.).

Alle categorieën van banden

In 2001 werden 45.450 ton banden opgehaald als we alle categorieën van banden samentellen. De verwerkte hoeveelheid banden bedraagt 45.743 ton.

Een berekening van de tonnages afgevoerd voor nuttige toepassing (andere dan loopvlakvernieuwing) geeft de volgende resultaten:

- tweedehandsbanden : 2.939 ton

- verbranding met energierecuperatie: 14.966 ton
- shredderen : 9.403 ton
- granulatie : 9.293 ton

Dit komt overeen met een totale hoeveelheid van 36.601 ton. Het percentage van de totale hoeveelheid banden dat nuttig werd toegepast bedraagt dus bijgevolg 80%. Het behaalde percentage voor loopvlakvernieuwing bedraagt 4,7%.

5.3. Loopvlakvernieuwing in België

5.3.1. Productieproces

In België zijn een twintigtal bedrijven actief in de loopvlakvernieuwingssector. De sector bestaat uit producenten en invoerders en wordt aangevuld met één toeleverancier. Deze toeleverancier levert enkel de nieuwe loopvlakken (zie verder) maar geen karkassen.

Loopvlakvernieuwing of rechapage kan worden toegepast op alle types van banden gaande van toerismebanden en vrachtwagenbanden tot landbouw- en vliegtuigbanden. Het is een economisch verantwoorde en milieuvriendelijke manier van hergebruik van banden die anders na hun eerste leven in het afvalcircuit terecht zouden komen. Door banden te voorzien van een nieuw loopvlak worden deze banden pas later als afvalband beschouwd.

Rechapage van toerismebanden vormt maar een klein deel van de totale markt. Dit valt te verklaren door het geringe prijsverschil tussen nieuwe banden en gerechapeerde banden. Bovendien zal de consument zal opteren voor een nieuwe band dan voor een gerechapeerde band. In de ogen van veel automobilisten is een vernieuwde band nog steeds een product van inferieure kwaliteit in vergelijking met een nieuwe band. Dit vooroordeel is zeker niet gegrond, des te meer dat de sector de laatste jaren enorme investeringen heeft gedaan om de kwaliteit te verhogen en te verzekeren.

Bij vrachtwagenbanden is het prijsverschil groter. Het aandeel van deze banden in de totale markt is dan ook aanzienlijk. Bovendien is hier het vooroordeel ten opzichte van de kwaliteit grotendeels verdwenen.

Bij loopvlakvernieuwing wordt een nieuw rubberen loopvlak aangebracht op het karkas van een versleten band. Vooraf wordt het karkas grondig onderzocht op (verborgen) defecten. Hierbij wordt gecontroleerd op fabricagefouten en onherstelbare beschadigingen. Karkassen die niet aan de norm

voldoen worden geweigerd en worden als afval beschouwd. Het is duidelijk dat deze fase in het productieproces de uiteindelijke kwaliteit van de vernieuwde band bepaalt.

In een tweede stap wordt het versleten loopvlak van het karkas geschraapt met een speciale machine. Nadien worden eventuele kleine beschadigingen hersteld.

Het karkas is nu klaar om van een nieuw loopvlak voorzien te worden. Hiervoor bestaan er twee methodes, nl. warme en koude vulkanisatie. Bij warme vulkanisatie wordt een rubberen strook aangebracht op het karkas. De strook is glad en heeft nog geen profiel. Vervolgens wordt het karkas in een mal gestoken en opgewarmd waardoor de band zijn profiel krijgt.

Indien voor koude vulkanisatie wordt gekozen, wordt een voorgevormde strook rubber (dus met profiel) op het karkas aangebracht. Nadien wordt het karkas in een drukkamer verwarmd door hete lucht.

In de laatste stap van het productieproces wordt de gevulkaniseerde band nog eens gecontroleerd. Op elke band zijn ook de naam van de vernieuwer en de afmetingen aangebracht.

5.3.2. RECYTYRE en loopvlakvernieuwing

De operatoren die gehomologeerd werden volgens de RECYTYRE-norm halen gebruikte banden op bij de verschillende bandendistributiepunten. Het gaat hier hoofdzakelijk om banden die niet meer gerechapeerd kunnen worden en als afval worden beschouwd. De garages en bandencentrales betalen de operatoren om hun gebruikte banden te komen ophalen waardoor deze banden een negatieve waarde hebben. In een aantal gevallen wordt nog een selectie doorgevoerd door de operatoren wat een beperkt aantal banden oplevert die toch nog in aanmerking komen voor rechapeage. Deze banden worden in het rapporteringssysteem van RECYTYRE opgenomen.

De firma's die actief zijn in de rechapagesector halen hun karkassen ook bij de distributiepunten maar daar is er reeds een eerste selectie gebeurd om de afvalbanden en de rechapeerbare banden van elkaar te onderscheiden. De rechapeerbare karkassen hebben immers een positieve waarde omdat de rechapeagebedrijven ervoor betalen.

Een andere bron van karkassen voor de rechapeagebedrijven zijn de transportfirma's. Heel vaak wordt tussen deze twee types van bedrijven een contract afgesloten waarbij het rechapeagebedrijf de banden

van de transportfirma vernieuwt. De banden blijven eigendom van de transportfirma en er is enkel sprake van een dienstverlening vanwege het rechapegebedrijf. Indien er geen onherstelbare beschadigingen optreden van het karkas kunnen vrachtwagenbanden verschillende keren vernieuwd worden. Deze banden worden zeker niet gevat door het RECYTYRE-systeem.

Om toch een beeld te krijgen van het aantal banden dat in België gerechapeerd wordt, werd door de Commissie Rechapege van FEDERAUTO een productstatistiek opgericht (zie punt 3). Er werd een schatting opgemaakt van de productie- en importcijfers van de firma's die niet gerapporteerd hebben. In Tabel 8 worden de resultaten van de statistiek voor het jaar 2000 weergegeven.

Tabel 8 : Resultaten poolstatistiek Commissie Rechapege

	Productie		Deel van de productie in België verkocht		Ingevoerde banden in België		Verkopen in België	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage
Personenwagens, 4x4, bestelwagens	-	-	-	-	-	-	-	-
Vrachtwagens	92.520	5.860	78.853	4.993	-	-	-	-
Landbouw	-	-	-	-	-	-	-	-
Burgerlijke Bouwkunde	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAAL	94.020	6.002	80.325	5.133	65.807	4.237	65.807	4.237

Zoals u kunt zien in bovenstaande tabel zijn een aantal categorieën niet ingevuld. Dit wil zeggen dat hiervoor enkel de gegevens van twee of minder firma's bekend zijn. Om redenen van confidentialiteit worden deze gegevens niet opgenomen. Ze zijn wel verrekend in het totaalcijfer. Uit de statistiek blijkt dat in België in 2000 in het totaal 94.020 vernieuwde banden werden geproduceerd wat overeenkomt met een gewicht van 6.002 ton. Tegelijkertijd werden 65.807 vernieuwde banden ingevoerd ofwel 4.237 ton.

Bij de invoergegevens moet wel vermeld worden dat een groot aantal van deze banden afkomstig zijn uit België. Een aantal bandenvernieuwers verzamelt de karkassen in België en voert deze af naar het buitenland. Daar worden de karkassen gerechapeerd en nadien terug ingevoerd in België. Het grootste deel van de invoer in België wordt op deze manier geproduceerd. Dit heeft als gevolg dat deze cijfers bij de productie in België mogen worden gerekend.

Indien we deze gegevens vergelijken met de gegevens afkomstig van de operatoren van RECYTYRE, kunnen we de resultaten in functie van de vooropgestelde doelstellingen opnieuw berekenen. Uit navraag blijkt dat de cijfers van de rechapagemarkt voor 2001 weinig of niet veranderd zijn ten opzichte van 2000, wat de volgende schattingen oplevert.

In 2001 werd 45.450 ton banden opgehaald indien we alle categorieën van banden optellen. Wat de rechapage betreft, bekijken we cijfers met en zonder invoer. De hoeveelheid gerechapeerde karkassen afkomstig van de Commissie Rechapage wordt eerst opgeteld bij de opgehaalde hoeveelheden banden. Om dubbelstellingen te voorkomen wordt de hoeveelheid gerechapeerde banden die gegenereerd werd door het RECYTYRE-systeem hiervan afgetrokken.

a) Zonder invoer

De opgehaalde hoeveelheid banden bedraagt hier dan:

$$45.450 \text{ ton} - 2.143 \text{ ton} + 6.002 \text{ ton} = 49.309 \text{ ton}$$

De hoeveelheid gerechapeerde banden bedraagt 6.002 ton. Dit komt overeen met een percentage van 12%.

b) Met invoer

De opgehaalde hoeveelheid banden bedraagt:

$$45.450 \text{ ton} - 2.143 \text{ ton} + 6.002 \text{ ton} + 4.237 \text{ ton} = 53.546 \text{ ton}$$

De hoeveelheid gerechapeerde banden bedraagt 6.002 ton + 4.237 ton = 10.239 ton. Procentueel wordt dan een resultaat behaald van 19%.

5.4. Conclusie

Met een ophaalpercentage van 63,19% voor alle banden en 65% voor banden voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens werd de doelstelling van 100% niet bereikt, dit in tegenstelling tot het jaar 2000. Lang niet alle operatoren actief in de ophaling en de verwerking van afvalbanden zijn gehomologeerd volgens de RECYTYRE-norm. RECYTYRE heeft geen enkel drukingsmiddel om deze ondernemingen hiertoe te verplichten en ondanks herhaalde verzoeken aan de Gewesten werd dit ook niet wettelijk geregeld.

Positief nieuws is wel dat het percentage aan nuttige toepassing (zonder loopvlakvernieuwing) in 2001 boven de vooropgestelde doelstelling lag en er zelfs een stijging te noteren viel ten opzichte van 2000. Voor de banden voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens werd een percentage gerealiseerd van 72% (69% in 2000). Goed nieuws is bovendien dat van alle opgehaalde banden in België 20% gegranuleerd werd, wat een stijging is van 6% in vergelijking met 2000.

In 2001 rapporteerde de gehomologeerde operatoren volgens de RECYTYRE-norm dat zij 5,2% van de opgehaalde banden voor personenwagens, bestelwagens en vrachtwagens afvoerden voor rechapage. Omwille van het feit dat banden die in aanmerking komen voor rechapage een positieve waarde hebben alsook vaak eigendom blijven van de klant detecteert het RECYTYRE-systeem deze banden niet. Vanuit de sector werden dan ook in samenspraak met de Gewesten pogingen ondernomen om een beter zicht te krijgen op de Belgische rechapagesector en de omvang van de markt. Hierdoor kon berekend worden dat het loopvlakvernieuwingspercentage tussen 12% en 19% ligt.

Om de ophaling en de verwerking van afvalbanden afkomstig uit de vervangingsmarkt in de toekomst te verzekeren, wenst de sector een financierings- en operationeel systeem op te starten. De uitwerking hiervan zal gebeuren in de loop van 2002, omkaderd door een nieuwe milieubeleidsvereenkomst.

* * *