

Vergaderjaar 2024–2025

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 28

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 mei 2025

Inleiding

De vaste Tweede Kamercommissie voor IenW heeft een verzoek ingediend waarin ze vragen om een reactie op het verslag over de toepassing van Verordening (EU) nr.1257/2013 inzake scheepsrecycling, en tot wijziging van Verordening (EG) nr.1013/2006 en van Richtlijn 2009/16/EG COM(2025)52.

Dit verslag gaat over de evaluatie door de Europese Commissie van de «EU-verordening inzake scheepsrecycling» (hierna: de EU Verordening). Het doel van deze EU verordening is het voorkomen, verminderen en minimaliseren van de negatieve effecten van scheepsrecycling op de volksgezondheid en het milieu. Dit houdt onder andere in dat schepen die varen onder een Europese vlag alleen gerecycled mogen worden in faciliteiten die voldoen aan de Europese kwaliteitseisen.

Het Ministerie van I&W herkent zich over het algemeen in bevindingen voortkomend uit de evaluatie. Hieronder worden de belangrijkste uitkomsten van de evaluatie toegelicht. In de scheepsrecycling verordening zelf wordt op basis van de evaluatie geen concrete aanpassingen uitgevoerd. De Commissie heeft aangegeven eerst de effecten van het Verdrag van Hongkong te bekijken.

De scheepsrecycling verordening wordt omzeild door omvlaggen

De evaluatie van de Europese Commissie wijst uit dat de doeltreffendheid van de EU verordening deels wordt ondermijnd door omvlaggen. Doordat schepen veranderen naar een niet EU-vlag, kunnen rederijen gebruik maken van recycling faciliteiten die niet voldoen aan de Europese kwaliteitseisen.

Nederland ziet ook dat omvlaggen plaatsvindt en dat dit een belemmering vormt voor de doeltreffendheid van de EU verordening. Naast de EU verordening, die alleen van toepassing is op het recyclen van Europees gevlagde schepen, treedt in juni 2025 het Internationaal Verdrag van Hongkong in werking. Deze is in de Internationale Maritieme Organisatie vastgesteld. Hierdoor zullen ook voor het recyclen van niet EU gevlagde schepen gezondheids- en milieunormen worden gesteld. De normen in het Verdrag van Hongkong zijn minder streng dan de normen die in de EU verordening zijn vastgesteld. Wanneer het Verdrag van Hongkong in werking treedt geldt er een internationale standaard voor het recyclen van schepen en kunnen we als Europa pleiten voor het verder aanscherpen van de normen in Verdrag van Hongkong met die van de EU verordening. De verwachting is dat omvlaggen dan reders minder aantrekkelijk wordt.

Daarnaast steunt het Ministerie van IenW de conclusie van de evaluatie waarin staat dat de Europese Commissie in de tussentijd naar andere oplossingen moet kijken om de doeltreffendheid van de Verordening te verbeteren.

Om de doeltreffendheid te verbeteren worden door de Europese Commissie twee potentiële oplossingen voorgesteld. De eerste oplossing is om de verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de EU verordening bij de «begunstigde eigenaar» te leggen, onafhankelijk van de vlag waaronder het schip vaart. De tweede oplossing betreft de mogelijke ontwikkeling van een financiële stimulans waarmee de inkomstenkloof wordt gedicht die er bestaat tussen ontmanteling in inrichtingen die op de EU-lijst staan en in inrichtingen die niet op een veilige en milieu hygiënisch verantwoorde wijze werken. Beide opties hebben aanvullende analyse nodig, voordat hierover een beslissing gemaakt kan worden.

De definities van de scheepsrecycling verordening ten aanzien van afval moeten verduidelijkt worden

De Europese Commissie geeft in haar verslag aan dat het onduidelijk kan zijn welke wetgeving van toepassing is bij het recyclen van schepen. Afhankelijk van het moment waarop een schip afval wordt, kan de EU verordening of het Verdrag van Bazel¹ van toepassing zijn. Het verdrag van Bazel stelt regels over de omgang met gevaarlijke afvalstoffen. Dit moment wordt nu niet duidelijk beschreven in de EU Verordening.

Het moment waarop een schip afval wordt, is bepalend voor welke recycling faciliteiten gebruikt mogen worden. Daarom pleit Nederland er in EU verband voor om in de EU verordening duidelijker te omschrijven wanneer een schip als afval wordt beschouwd. Dit zal de naleving en handhaving van de EU verordening verbeteren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

¹ Het verdrag van Bazel is in de EU geïmplementeerd via de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen, de EVOA (EU) 2024/1157. Dit verdrag betreft internationale afspraken die landen bindt aan regels over de omgang met gevaarlijke afvalstoffen en chemische producten. Een schip wordt als gevaarlijke stof beschouwd als het afval wordt.