

Sectorplan 54 Sloopschepen

I Afbakening

De volgende afvalstoffen vallen onder de reikwijdte van dit sectorplan:

| Afvalstoffen | Toelichting |
|--------------|--|
| Sloopschepen | Dit zijn schepen die (moeten) worden gesloopt of ontmanteld. In deze schepen kunnen vele stoffen, zoals asbest, olie, oliehoudende afvalstoffen en andere gevaarlijke stoffen voorkomen. |

In paragraaf IV is een nadere toelichting opgenomen op de afbakening, alsook een overzicht van afvalstoffen die overeenkomsten vertonen met de afvalstoffen van dit sectorplan, maar vallen onder andere delen van het LAP.

II Minimumstandaard

Minimumstandaard voor vergunningverlening

Onderstaande minimumstandaard houdt geen rekening met de mogelijke aanwezigheid van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Als toch ZZS in de afvalstof aanwezig zijn, geldt dat de voorschriften van [REACH](#), de [POP-verordening](#) en/of de beleidslijn van [hoofdstuk B.14](#), § B.14.4.3. van het beleidskader van toepassing kunnen zijn op de gevraagde activiteit. Deze moeten worden betrokken bij de toetsing aan de minimumstandaard (zie § B.14.5.2).

| | Afvalstoffen / deelstroom | Minimumstandaard voor verwerking (en eventuele voorwaarden) |
|---|--|--|
| a | Alle sloopschepen (voor zover van toepassing) | Verwijderen van asbest, PCB's, oliën en systeemvloeistoffen en andere gevaarlijke (afval)stoffen, scheepsafvalstoffen en ladingrestanten ten behoeve van specifieke verwerking. |
| b | Sloopschepen vallend onder Verordening (EU) 1257/2013 | Verwerking conform Verordening (EU) 1257/2013 met als doel zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling. Deze monostromen betreffen in ieder geval metalen, hout en kunststoffen. |
| c | Sloopschepen niet vallend onder Verordening (EU) 1257/2013 | Verwerken met als doel zoveel mogelijk monostromen af te scheiden die geschikt zijn voor recycling. Deze monostromen betreffen in ieder geval metalen, hout en kunststoffen. |
| d | Afgescheiden monostromen uit b en andere componenten en (niet-) gevaarlijke stoffen die aanwezig zijn op een schip | Verwerken conform de overeenkomstige sectorplannen. |

Zie paragraaf V voor toelichting op de minimumstandaard.

III Grensoverschrijdend transport

Verordening (EU) 1257/2013 (verordening scheepsrecycling) is van toepassing op bepaalde sloopschepen. De verordening scheepsrecycling regelt dat schepen die de vlag van een lidstaat voeren en die onder deze verordening vallen, zijn uitgezonderd van de verplichtingen die voortvloeien uit Verordening (EG) 1013/2006 (EVOA). Bij grensoverschrijdend transport gelden in dat geval alleen de verplichtingen van de verordening scheepsrecycling. Daarnaast mogen deze schepen alleen gerecycled worden door een erkende scheepsrecyclinginrichting.

Deze paragraaf is alleen van toepassing op:

- sloopschepen die zijn uitgezonderd van de verordening scheepsrecycling;
- Sloopschepen die wel onder de verordening scheepsrecycling vallen maar die de vlag van een derde land voeren;

en waarvoor bij een overbrenging wel de procedures van de EVOA moeten worden gevolgd.

Het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor overbrenging vanuit of naar Nederland zijn opgenomen in het [hoofdstuk B.13](#) 'Grensoverschrijdend transport van

afvalstoffen' van het beleidskader.

In [bijlage F.10](#) is een gedetailleerde beslisboom opgenomen t.b.v. het vaststellen of overbrenging t.b.v. een bepaalde verwerking op basis van hoofdstuk B.13 kan worden toegestaan. De uitwerking voor dit sectorplan is hieronder gegeven. Deze uitwerking geldt:

voor overbrenging binnen de Europese Unie, en

voor invoer van buiten de Europese Unie en uitvoer naar buiten de Europese Unie, tenzij

- uit § B.13.2.2 van het beleidskader iets anders volgt en/of
- toetsing aan verordening [1013/2006/EG](#) (EVOA) al direct leidt tot bezwaar (bijvoorbeeld op basis van art. 36 van de verordening).

Algemeen

Voor schepen die niet onder verordening scheepsrecycling vallen geldt dat:

1. Bij iedere kennisgeving voor de overbrenging van sloopschepen zowel een sloopplan als een inventarisatierapport met een opgave van alle gevaarlijke stoffen en materialen die zich aan boord van het sloopschip bevinden aanwezig moet zijn.
2. Zowel voor overbrenging naar Nederland als voor overbrenging vanuit Nederland geldt dat voor de verwerking van sloopschepen moet worden voldaan aan het gestelde in de richtsnoeren van bijlage VIII van de Verordening [1013/2006/EG](#) (EVOA) met betrekking tot het recyclen van schepen.

Zeer zorgwekkende stoffen

Onderstaand beleid voor overbrenging van sloopschepen geldt zolang er geen sprake is van verontreiniging met zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Als toch ZZS in de afvalstof aanwezig zijn dan kan dit betekenen dat afgeweken moet worden van de in paragraaf II beschreven verwerking en als gevolg daarvan ook van het onderstaande beleid voor overbrenging. Of overbrenging kan worden toegestaan moet dan getoetst worden aan het beleid voor overbrenging i.r.t. ZZS zoals beschreven in [hoofdstuk B.14](#), § B.14.5.3 van het beleidskader.

Overbrenging vanuit Nederland:

| Overbrenging vanuit NL: | In beginsel toegestaan? | Toelichting, voorwaarden of uitzondering |
|---|-------------------------|--|
| <i>(voorlopige) nuttige toepassing:</i> | | |
| t.b.v. voorbereiding voor hergebruik | Ja | Tenzij uiteindelijk zoveel van de overgebrachte afvalstof wordt gestort of anderszins verwijderd dat de mate van hergebruik de overbrenging niet rechtvaardigt (zie ook beleidskader hoofdstuk B.13 , § B.13.5.2). |
| t.b.v. recycling; of, t.b.v. voorlopige nuttige toepassing gevolgd door recycling | Ja | Tenzij uiteindelijk zoveel van de overgebrachte afvalstof wordt gestort of anderszins verwijderd dat de mate van recycling de overbrenging niet rechtvaardigt en/of tenzij de mate van recycling lager is dan gangbaar is bij verwerking van het sloopschip in Nederland (zie ook beleidskader § B.13.5.2). |
| t.b.v. andere nuttige toepassing | Nee | Omdat recycling (in ieder geval van een deel van de aanwezige materialen) mogelijk is. |
| <i>(voorlopige) verwijdering:</i> | | |
| t.b.v. verbranden | Nee | Omdat nuttige toepassing en recycling (in ieder geval van een deel van de aanwezige materialen) mogelijk is. Als uitzondering hierop geldt, dat overbrenging voor andere vormen van (voorlopige) verwijdering dan storten is toegestaan ingeval een handeling van verwijdering wordt opgegeven omdat voorafgaand aan de recycling van de metaalfractie een aanwijsbare fractie die aanwezig is op het schip verwijderd dient te worden (eerste handeling is een D-handeling). Storten wordt alleen toegestaan voor die afvalstoffen waarvoor een andere wijze van verwijderen of nuttige toepassing niet mogelijk is. |
| t.b.v. andere vormen van (voorlopige) verwijdering dan verbranden of storten ¹ | | |
| t.b.v. storten | Nee | Op grond van nationale zelfverzorging. |

Overbrenging naar Nederland:

| Overbrenging naar NL: | In beginsel toegestaan? | Toelichting, voorwaarde of uitzondering |
|-----------------------|-------------------------|---|
| | | |

¹ Dit betreft alle verwijderingshandelingen anders dan D1 en D10 uit de bijlage I [KRA](#), alsook verwijderingshandelingen niet genoemd in de KRA.

| <i>(voorlopige) nuttige toepassing</i> | | |
|---|-----|---|
| t.b.v. voorbereiden voor hergebruik | Ja | Indien hergebruik technisch mogelijk is en er geen wettelijke belemmeringen voor hergebruik zijn. |
| t.b.v. recycling | Ja | Indien de verwerking in overeenstemming is met de minimumstandaard. |
| t.b.v. andere nuttige toepassing | Nee | Omdat recycling (in ieder geval van een deel van de aanwezige materialen) mogelijk is. |
| <i>(voorlopige) verwijdering</i> | | |
| t.b.v. verbranden | Nee | Omdat nuttige toepassing (in ieder geval van een deel van de aanwezige materialen) mogelijk is. |
| t.b.v. andere vormen van (voorlopige) verwijdering dan verbranden of storten ¹ | | |
| t.b.v. storten | Nee | Op grond van nationale zelfverzorging en/of op grond van nationale wettelijke bepalingen en/of omdat nuttige toepassing van in ieder geval een deel van de aanwezige materialen) mogelijk is. |

IV Overwegingen bij de afbakening

Sloopschepen kunnen worden onderscheiden op grond van Verordening (EU) [1257/2013](#) (hierna: verordening scheepsrecycling – zie ook onder paragraaf VI). Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen met een tonnage van minder dan 500 bruto-tonnage (gross tonnage – GT) en schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend opereren in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert. Voor de schepen die wel onder de Verordening vallen moet, conform deze Verordening, een inventarisatie aanwezig zijn van alle gevaarlijke stoffen en materialen die zich aan boord van het sloopschip bevinden.

Verordening (EG) Nr. 1257/2013 Scheepsrecycling

Door de Europese Commissie is een Europese strategie ontwikkeld, vastgelegd in de op 20 november 2013 vastgestelde [verordening scheepsrecycling](#). Het doel van deze verordening is gedurende de hele levenscyclus van een schip de veiligheid en de bescherming van de menselijke gezondheid en het mariene milieu van de Unie te verhogen, in het bijzonder om ervoor te zorgen dat gevaarlijke afvalstoffen voortkomend uit scheepsrecycling op een milieuverantwoorde manier worden beheerd. In deze verordening worden tevens regels vastgelegd om het goed beheer van gevaarlijke materialen op schepen te waarborgen. Verder heeft deze verordening tot doel de ratificatie van het [Verdrag van Hongkong](#) te faciliteren. Deze verordening treedt gefaseerd in werking.

Voor schepen die onder de verordening scheepsrecycling vallen, geldt dat bij een overbrenging moet worden voldaan aan de bepalingen in de Verordening. Tevens zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot een scheepsrecyclingplan en het bijhouden van een inventaris van gevaarlijke materialen die zich gedurende de hele levenscyclus van een schip aan boord bevinden. Schepen mogen alleen gerecycled worden in erkende inrichtingen voor scheepsrecycling.

Vergelijkbare, maar niet onder dit sectorplan vallende afvalstoffen

Onderstaand – niet limitatief bedoeld – overzicht geeft afvalstoffen weer die vergelijkbaar zijn met de afvalstoffen uit dit sectorplan maar *niet* onder de reikwijdte van dit sectorplan vallen:

| Afvalstoffen | Toelichting of verwijzing |
|--|--|
| Bij sloop vrijkomende afvalstoffen zoals asbest, PCB-houdende materialen, kunststofafval, afgewerkte olie, oliefilters, etc. | Zie SP11 (Kunststof en rubber) Zie SP37 (Asbest en asbesthoudende afvalstoffen) Zie SP55 (Oliefilters) Zie SP56 (Afgewerkte olie) Zie SP64 (PCB-houdende afvalstoffen) |
| Aan scheepsclading gerelateerde afvalstoffen en afvalstoffen die ontstaan tijdens het in gebruik houden van een schip | Zie SP53 (Afval van schepen) |
| PUR-schuim | Zie Beleidskader |

Euralcodes in relatie tot dit sectorplan

Er zijn geen Euralcodes die direct betrekking hebben op afval dat valt onder de reikwijdte van dit sectorplan. Voor de feitelijke afbakening van wat onder dit sectorplan valt, is paragraaf I van het sectorplan bepalend.

De verdere toelichting bij dit sectorplan geldt voor het sloopschip, en niet voor de bij het slopen van schepen vrijkomende materialen, onderdelen en andere (niet-) gevaarlijke afvalstoffen. De bepalingen rond deze andere stoffen is opgenomen in de respectievelijke sectorplannen.

V Toelichting en specifieke aandachtspunten bij dit sectorplan

Het beleidskader is de basis voor het afvalbeheer en beleidsuitvoering. Dit sectorplan geeft de specifieke invulling van de onderdelen 'minimumstandaard' en 'grensoverschrijdend transport' voor de in de afbakening genoemde afvalstoffen. Waar dit sectorplan afwijkt van het beleidskader is het sectorplan leidend. Het is belangrijk dat iedereen die betrokken is bij afvalbeheer ook kennis neemt van het beleidskader.

Specifiek voor de praktijk van vergunningverlening zijn de volgende hoofdstukken van het beleidskader in het bijzonder van belang:

- Wettelijke reikwijdte van het LAP ([Deel A.2.3](#)).
- Voorwaarden voor afwijken van het LAP bij vergunningverlening ([Deel A.2.6](#)).
- Het algemene beleid rond afvalscheiding ([Deel B.3](#)).
- Het beleid rond en het vergunnen van inzamelen ([Deel B.4](#)).
- Het beleid rond op- en overslaan van afvalstoffen ([Deel B.5](#)).
- Het algemene beleid rond (niet)mengen van afvalstoffen ([Deel B.7](#)).
- Taken en bevoegdheden van de verschillende overheden betrokken bij afvalbeleid en beleidsuitvoering waaronder ook de provincies en de gemeenten ([Deel C](#)).
- Specifieke aandachtspunten voor vergunningverlening ([Deel D](#) integraal) met specifiek:
 - Het principe van de minimumstandaard voor verwerking ([Deel D.2](#)).
 - Omgaan met de minimumstandaard bij gedeeltelijke (voor) en het opnemen van sturingsvoorschriften om te borgen dat de totale verwerking conform de minimumstandaard plaatsvindt ([Deel D.2.2.4.2](#)).
 - Aandachtspunten Acceptatie- en verwerkingsbeleid afvalverwerkers ([Deel D.3](#)), met ook aandacht voor specifieke uitzonderingen.
- Omgaan met de Eural ([Deel D.4](#)).

Uit het beleidskader, wet- en regelgeving en andere info zijn bovendien ook onderstaande aspecten van specifiek belang:

1. Aandachtspunten t.a.v. de gehele afvalverwerkingsketen

Aandachtspunten t.a.v. gescheiden houden (hele keten)

De afvalstoffen die vrijkomen bij het demonteren/slopen van schepen vallen onder diverse categorieën van [bijlage 5](#) van het LAP². Voor te slopen schepen is geen aparte categorie in deze bijlage opgenomen.

(Potentiele) aanwezigheid van 'zeer zorgwekkende stoffen'

Voor de afvalstoffen van dit sectorplan geldt dat bij de vergunningverlening specifieke aandacht besteed moet worden aan de potentiële en/of occasionele aanwezigheid van 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS). Om deze reden is bij de paragraaf II en III van dit sectorplan een voorbehoud t.a.v. ZZS gemaakt. Blootstelling van mens of milieu aan deze ZZS moet namelijk worden vermeden. Zodra ZZS in de genoemde afvalstoffen aanwezig zijn kan dit tot gevolg hebben dat de beschreven minimumstandaard alsnog niet kan worden vergund, mengen niet kan worden toegestaan en/of andere afwegingen ten aanzien van overbrenging nodig zijn.

Zie [hoofdstuk B.14](#) van het beleidskader over hoe om te gaan met ZZS in afvalstoffen. Ook in volgende hoofdstukken van het beleidskader wordt aandacht aan omgaan met ZZS besteed: de minimumstandaard ([D.2](#)), mengen ([B.7](#)), mogelijkheden voor recycling ([B.9](#)), acceptatie- en registratiebeleid ([D.3](#)) en beperkingen aan overbrenging van deze afvalstoffen ([B.13](#)).

2. Aandachtspunten t.a.v. ontdoener (scheepseigenaar) van de afvalstoffen

Voor de schepen die onder de [verordening scheepsrecycling](#) vallen, kent de verordening algemene voorschriften voor scheepseigenaren ten einde de recycling van sloopschepen te bevorderen. Zo moet conform deze Verordening, per schip een inventarisatie aanwezig zijn van alle gevaarlijke stoffen en materialen die zich aan boord van het sloopschip bevinden, teneinde een milieuverantwoorde verwerking van het sloopschip mogelijk te maken. Verder geldt dat schepen alleen kunnen worden overgebracht voor recycling naar een erkende inrichting voor scheepsrecycling.

3. Aandachtspunten t.a.v. inzameling/vervoer van de afvalstoffen

Voor bepaalde afvalstoffen die voorafgaand of tijdens de sloop van schepen vrijkomen geldt een inzamelvergunningsplicht. Zie hiervoor [sectorplan 53](#) Afvalstoffen afkomstig van schepen.

² Ook de [Arm](#) kent in bijlage 11 een lijst van afvalcategorieën die van belang is voor het gescheiden houden van afvalstoffen. Vooralsnog geldt deze bijlage voor type A-en B-inrichtingen. Voor type C-inrichtingen geldt de bijlage uitsluitend voor gevaarlijke afvalstoffen. De bijlage is nog gebaseerd op bijlage 5 van LAP2. Middels een geplande wijziging van het Abm en de Arm zal bijlage 11 van de Arm ook geheel gaan gelden voor type C inrichtingen en in overeenstemming worden gebracht met bijlage 5 van LAP3. Vanaf dat moment gelden voor alle type inrichtingen dezelfde afvalcategorieën.

4. Aandachtspunten t.a.v. het verwerken van de afvalstoffen

Toelichting op de minimumstandaard

Het slopen van schepen wordt gezien als een integrale activiteit waarbij alle activiteiten ecologisch verantwoord moeten gebeuren. De minimumstandaard voor sloopschepen is gericht op het verwijderen van de diverse (gevaarlijke) afvalstoffen t.b.v. verantwoorde verwerking en vervolgens zoveel mogelijk scheiden van het resterende sloopschip in monostromen die geschikt zijn voor recycling. Deze minimumstandaard sluit aan bij het streven naar het zoveel als mogelijk nuttig toepassen van afvalstoffen op een zo hoogwaardig mogelijke wijze.

Een bedrijf dat zich in Nederland bezighoudt met het slopen van schepen moet over een toereikende milieuvergunning beschikken. Het [Verdrag van Hongkong](#) en de verordening [scheepsrecycling](#) leiden tot een aantal verplichtingen die als aanvullingen op de milieuvergunningen zullen komen.

T.b.v. sloop in het buitenland gelden voor het internationale transport de volgende regels: Het [VN verdrag van Bazel](#) uit 1989, over de beheersing van grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan. Bij dit verdrag horen lijsten van afvalstoffen.

Het [OESO besluit](#) van 2001, betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen bestemd voor handelingen ter nuttige toepassing.

Op 12 juli 2007 is [Verordening \(EG\) 1013/2006](#) (EVOA) in werking getreden. In de Verordening zijn sloopschepen en ander drijvend materieel, bestemd voor de sloop, waaruit eventuele lading en andere van de scheepsexploitatie afkomstige materialen die als gevaarlijke stof of afvalstof geclassificeerd zijn, naar behoren zijn verwijderd, aangemerkt als groene lijst afvalstof (code GC030). In het zogenoemde 'chapeau' bij de groene lijst staat vermeld: Of afvalstoffen nu op deze lijst zijn opgenomen of niet, zij mogen niet als afvalstoffen van de groene lijst worden vervoerd indien zij dermate met andere stoffen verontreinigd zijn dat

- a) de aan de afvalstoffen verbonden risico's zodanig toenemen dat ze voor opname op de oranje of rode lijst in aanmerking komen, of
- b) terugwinning van de afvalstoffen op milieuverantwoorde wijze onmogelijk wordt.

In het geval van de Sandrien heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het jaar 2002 geoordeeld dat er bij een sloopschip geen sprake is van een groene lijst afvalstof, omdat zich in de constructie van het schip o.a. aanzienlijke hoeveelheden asbest bevinden. Het toenmalige ministerie van VROM heeft deze uitspraak als leidraad genomen.

BREF in relatie tot de minimumstandaard

Bij het vaststellen van de minimumstandaard voor de afvalstoffen die vallen onder dit sectorplan zijn de BBT-referentiedocumenten (BREFs) betrokken, die zijn opgesteld in het kader van de [richtlijn industriële emissies](#) (RIE) en voorheen in het kader van de in de RIE opgenomen IPPC-richtlijn. In de BREFs zijn de beste beschikbare technieken (BBT) beschreven voor bedrijfstakken of activiteiten. Bij de vergunningverlening moet rekening worden gehouden met deze BBT-conclusies. Om die reden is getoetst of ook de beschreven minimumstandaard hiermee niet in strijd is.

Voor de afvalstoffen die onder dit sectorplan vallen, zijn geen als BBT aangemerkte bepalingen gevonden over de wijze waarop deze afvalstoffen verwerkt moeten worden. De BBT-conclusies uit de BREFs hebben dan ook geen gevolgen voor de toelaatbaarheid van bepaalde methoden van verwerking zoals deze in de minimumstandaard wordt vastgelegd.

Stortverbod

Op grond van het [Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen](#) (Bssa), artikel 1, eerste lid, geldt voor diverse materialen die aanwezig zijn in sloopschepen een stortverbod. Als afgeleide daarvan geldt voor sloopschepen een stortverbod. Sloopschepen zelf zijn niet opgenomen in artikel 1, omdat ze als zodanig nooit op stortplaatsen worden aangeboden.

VI Overig informatie

De kosten voor het slopen van schepen in Nederland en andere Westerse landen zijn over het algemeen veel hoger dan in Zuid-Azië. Vanwege deze sterke economische prikkel worden op dit moment veel zeeschepen gesloopt op Zuid-Aziatische stranden (i.c. Bangladesh, India, Pakistan). De wijze waarop sloop van zeeschepen plaatsvindt in deze regio wordt mondiaal als een probleem gezien. Dit probleem vraagt om een mondiale aanpak en oplossing.

Onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is op 15 mei 2009 het [Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen](#) aangenomen. Dit Verdrag heeft betrekking op het vergemakkelijken van veilige en milieuverantwoorde recycling van schepen, en op het veilig en milieuverantwoord functioneren van scheepsrecyclinginrichtingen.

Op Europees niveau is een strategie ontwikkeld, vastgelegd in de op 20 november 2013 vastgestelde Verordening [\(EU\) 1257/2013](#) (Scheepsrecycling – zie onder IV Afbakening).