

Verlag roadmap en volgende stappen voor een circulaire economie voor pleziervaartuigen

1. Achtergrond:

In de afgelopen jaren hebben een aanzienlijk aantal pleziervaartuigen het einde van hun levensduur bereikt. Momenteel is er geen specifieke keten of specifieke actie voor de behandeling, ontmanteling of recycling van afgedankte schepen en onderdelen.

Uit een studie is gebleken welke elementen moeten worden ontwikkeld om specifieke ketens te stimuleren en te financieren, naar het voorbeeld van wat elders in Europa wordt gedaan (cf. Aper-project in Frankrijk¹).

Er zijn ook verschillende rondetafelgesprekken gehouden om acties en actiedomeinen voor de komende maanden vast te stellen.

Het doel van deze nota is deze verschillende in de roadmap te realiseren actiedomeinen te beschrijven. Bij de uitvoering van deze roadmap zullen verschillende actoren en belanghebbenden betrokken zijn, te beginnen bij de verschillende overheidsdiensten van het land die betrokken zijn bij de scheepvaartsector (op zee en op de binnenwateren) en in de drie gewesten.

2. Definitie en perimeter:

2.1. Definitie van het concept circulaire economie:

Het concept circulaire economie heeft betrekking op verschillende niveaus.

1. Maatregelen voor het beheer van het bestaande bestand van afgedankte schepen, m.a.w. schepen die niet langer in staat zijn te varen of drijvend gestationeerd te zijn. (EOL: end of life)
2. Maatregelen om de levensduur, in goede staat, van schepen te verlengen (Use and maintain)
3. Maatregelen om het ecologisch ontwerp van schepen te bevorderen om de deconstructie en de recycling ervan te vergemakkelijken (Design and build)

¹ <https://www.recyclermonbateau.fr/>



Implication along a pleasure craft lifecycle



	Design and build	Use and maintain	Manage end of life (EOL)
Issues	Current techniques don't consider yet enough the impact of EOL treatment.	Existing fleet is composed of various state of maintenance, low obligation/incentive to maintain crafts	Some boats are abandoned in harbours (dry or water decks), parking or even in public areas. Sometime the craft owner is unknown
Question to address	How to stimulate sustainable supply and boost eco design so life duration and EOL treatment is made easier ?	How to stimulate the consumer responsibility, the good maintenance and the lifecycle extension of pleasure crafts	How to develop industrial processes and capacities to allow a sustainable and as circular possible EOL treatment . How to make accessible for all situations

2

2.2. Raming van het bestand dat in omloop is:

In België zijn bijna 93.000 pleziervaartuigen geregistreerd. Dit zijn in België **teboekgestelde** schepen.

Bijna 50 % van de geregistreerde schepen is ouder dan 30 jaar.



There are 93K registered pleasure boats in Belgium (2022)



4

We kunnen dus anticiperen op een toekomstige groei van het aantal schepen dat de komende jaren het einde van hun levensduur zal bereiken.

Acties inzake het ecologisch ontwerp van nieuwe boten zullen als dusdanig pas uitwerking hebben op boten die over 30 tot 40 jaar aan het einde van hun levensduur zullen moeten worden aangepakt.

Aanvullend op de bovenstaande gegevens is het belangrijk te vermelden dat sommige van de in België geregistreerde schepen buiten de wateren van het koninkrijk varen. Omgekeerd kunnen schepen die onder buitenlandse vlag varen ofwel circuleren ofwel gestationeerd zijn in zeehavens, langs waterwegen of in binnenhavens.

Boten die onder Belgische vlag varen, vormen slechts een deel van het bestand van boten dat op het grondgebied aanwezig is.

2.3. Kenmerkend voor deze sector in vergelijking met andere sectoren die ook onder de UPV-regelgeving vallen.

In tegenstelling tot markten die al aan de UPV (uitgebreide producentenverantwoordelijkheid) onderworpen zijn, zoals verpakkingen, batterijen of matrassen, heeft de pleziervaartsector bepaalde specifieke kenmerken:

1. Een nichemarkt met een jaarlijks aankoopvolume van nieuwe schepen van niet meer dan 2000 eenheden
2. Een levensduur die varieert tussen 10 jaar en meer dan 50 jaar
3. Eigendomsoverdrachten gedurende de levensduur tussen opeenvolgende eigenaren
4. Weinig of geen productie in België
5. Verkoop van nieuwe schepen gebeurt via makelaar-verdelers
6. Tweedehandsverkoop gebeurt via makelaars/professionals en/of rechtstreeks tussen eigenaren
7. Administratieve bevoegdheden verdeeld over de 3 gewesten en het federale niveau

3. Structuur van de roadmap:

Na de eerste fase van de denkoefening in 2022 en het overleg met de belanghebbenden in 2024 werd voorgesteld de roadmap in vier actiedomeinen te structureren.

Dit is een logische groepering van activiteiten/acties die betrekking hebben op een bepaald thema. Deze groepering maakt een logisch beheer van het project mogelijk (zie work breakdown structure in projectbeheer²).

Het doel is een regelgevend kader dat de uitrol van circulaire modellen mogelijk maakt, vast te leggen. Er wordt voorgesteld de werkzaamheden in vier pijlers te structureren:



3.1 Circular Economy Industry/market:

Dit actiedomein omvat het technische, industriële luik van een te ontwikkelen keten.

Het heeft betrekking op voorafgaande acties op het gebied van ecologisch ontwerp, d.w.z. normen voor scheepsbouwers om reeds van bij het ontwerp technieken en grondstoffen te integreren die de reparerbaarheid en levensduur vergroten en/of ontmanteling, hergebruik en recycling aan het einde van de levensduur vergemakkelijken. Er moet worden opgemerkt dat deze acties samenwerking op EU-niveau inhouden, omdat de producenten in Europa maar ook buiten Europa zijn gevestigd.

Dit domein omvat acties die moeten worden uitgevoerd met professionals in reparatie en onderhoud van schepen om hun goede staat,ikbaarheid en levensduur te behouden. Deze acties kunnen worden uitgevoerd in samenwerking met de werven die aanwezig zijn in de drie gewesten van het koninkrijk, maar ook met aangrenzende landen waar de eigenaars onderhoudswerkzaamheden kunnen laten uitvoeren.

Ten slotte zal ook een keten en een proces voor het beheer van afgedankte schepen moeten worden ontwikkeld. Deze keten moet oplossingen omvatten voor de demontage, ontmanteling en behandeling van de verschillende fracties waaruit een boot bestaat

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Organigramme_des_t%C3%A2ches_du_projet

(metaal, bovenbouw, zeilen, hout, composietkunststof, olie en brandstofresten, ...). Deze keten zal een industrieel luik moeten omvatten, maar ook een logistiek/vervoersluik voor het vervoer van de rompen naar de verwerkingseenheid of de ontwikkeling van een verplaatsbare eenheid om, afhankelijk van de grootte en het gewicht van de schepen, een gedecentraliseerde ontmanteling uit te voeren.

Voor het industriële luik en met het oog op het genereren van een stroom grondstoffen die groot genoeg is om een industriële keten te ontwikkelen, zal ervoor worden gezorgd de sectoren te benaderen die stromen genereren die technisch vergelijkbaar zijn (bv. ontmanteling van windturbines aan het einde van hun levensduur).

Dit actiedomein heeft betrekking op operationele/industriële actoren die technische oplossingen en bedrijfsmodellen op het gebied van ecologisch ontwerp, onderhoud/zware renovatie en uiteraard ontmanteling, terugwinning, hergebruik en recycling aan het einde van de levensduur van het schip voorstellen of zouden kunnen ontwikkelen. Dit kunnen fabrikanten/constructeurs, scheepswerven, maar ook professionals in afvalsortering/-terugwinning en leveranciers van scheepsbouwmaterialen (glasvezel, composietmaterialen, ...) zijn.

3.2 Inventory and follow-up of stock and maintenance:

Dit actiedomein omvat het luik inventarisatie van schepen en met name oude afgedankte schepen die zich in België bevinden. Zoals vermeld in punt 2.2 hierboven, zijn de statistieken en de telling van de in België gestationeerde schepen niet beperkt tot de in België geregistreerde schepen.

Hoewel de vereisten inzake de registratie van schepen tot een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van het kadaster van vaartuigen die onder Belgische vlag varen, hebben geleid, zijn er nog enkele grijze gebieden, met name voor:

- schepen die enkele decennia geleden in omloop zijn gebracht
- schepen onder buitenlandse vlag
- schepen met een lage handelswaarde die voor kleine bedragen tussen particulieren worden doorverkocht en die aan de oevers van waterwegen of op openbaar/particulier terrein worden achtergelaten

Bovendien kan het voor de uitvoering en evaluatie van het beleid dat gericht is op het stimuleren van het goede onderhoud van schepen, het verlengen van de levensduur en het gebruik ervan en het “voorkomen” dat ze worden achtergelaten, de moeite waard zijn om een verzameling van gegevens over de algemene toestand van het schip (onderhoudsniveau, sommige navigatiestatistieken, ...) aan te leggen.

In deze etappe moeten gegevens uit verschillende bronnen worden geïntegreerd (registratie, maar ook navigatievignet of andere gegevens).

Bij dit actiedomein zullen verschillende belanghebbenden betrokken zijn:

- Publiek: FOD Mobiliteit, Autoriteit voor het beheer van de waterwegen en de Noordzee, Jachthavens beheerd door overheidsinstanties (bv. gemeentelijke autoriteiten)
- Particulier: Dealers, beheerders van jachthavens (drijvend of droog dok), scheepswerven, makelaars in aan- en verkoop van schepen

3.3 Governance and solution model:

Dit actiedomein omvat het ontwerp en de uitrol van een governancemodel voor het beheer en de monitoring van de UPV-activiteit van de pleziervaartsector.

Gebaseerd op modellen die in Europa zijn ontwikkeld (cf. APER in Frankrijk), zal het volgende moeten worden gedefinieerd:

- regels en ondersteuningsmechanismen voor eigenaars die een schip op het einde van zijn levensduur van de hand willen doen
- regels en mechanismen in het geval van verlaten schepen
- een mechanisme voor een gedeelde financiering door verschillende mogelijke financieringsbronnen in overweging te nemen (bij de aankoop van schepen, eigendomsoverdrachten of zelfs frequenter op jaarbasis door alle eigenaars)

Het "solution model" moet uit twee luiken bestaan:

- Het rechtskader (= kader UPV)
- Het operationeel model (= het in de praktijk brengen; hoe zich organiseren om te voldoen aan de UPV-verplichtingen die door het UPV-orgaan moeten worden bepaald op basis van wat met name uit punt 3.1 hierboven is geleerd)

Bij dit actiedomein zullen particuliere en publieke actoren betrokken zijn die verantwoordelijk zijn voor het beheer van waterwegen of havengebieden, maar ook vertegenwoordigers van gebruikers.

Er zal rekening moeten worden gehouden met wat er in verband met de technische en economische aspecten onder punt 3.1 is geleerd. (Kosten van vervoer, ontmanteling maar ook mogelijke terugwinning van bepaalde gerecycleerde of hergebruikte fracties).

3.4 Communication:

Dit actiedomein omvat het luik communicatie naar de verschillende belanghebbenden toe die betrokken zijn bij de ontwikkeling van een beleid ter bevordering van een meer circulair beheer van de pleziervaartsector. Er zal worden op toegezien dat de voordelen van een visie voor de verschillende belanghebbenden worden belicht.

Bijvoorbeeld:

- Voor gebruikers/eigenaars: de mogelijkheid om gebruik te maken van een regeling voor de ontmanteling van een afgedankt schip
- Voor jachthavenbeheerders: de opties die aan hun leden worden aangeboden en de mogelijkheid om plaatsen te creëren voor nieuwe schepen en eigenaars op de wachtlijst
- Voor professionals, importeurs, aan- en verkoopmakelaars: de mogelijkheid om oplossingen voor overname van afgedankte schepen aan te bieden
- Voor de overheid: de mogelijkheid om wrakken en/of verlaten schepen te onteigenen en te ontmantelen, vervuiling te bestrijden en de veiligheid te verbeteren

4. Planning van de uitvoering van de roadmap:

Zoals hierboven aangegeven, zijn de acties om maatregelen ter bevordering van een circulaire pleziervaart te ontwerpen en uit te voeren talrijk en zijn er veel actoren (publiek, privaat, pleziervaartprofessionals of eigenaars/gebruikers) bij betrokken.

Het is belangrijk om met de verschillende belanghebbenden een governance en

gemeenschappelijk kader te bepalen, te beginnen met de overheidsdiensten van de drie gewesten.

4.1 Planningsbeginselen

Bij deze planning moet ook rekening worden gehouden met de mate van prioriteit en ambitie die de verschillende regeringen op dit gebied aan de dag zullen leggen.

Hoewel het theoretisch mogelijk is om de volgorde van de te plannen deliverables per actiedomein te presenteren, is het, rekening houdend met de verkiezingen van juni 2024 en de daaropvolgende regeringsvormingen, moeilijk om in dit stadium een nauwkeurig tijdschema vast te leggen.



In dit stadium, en om geen tijd te verspillen, wordt er aanbevolen om voor periode 1 een inventarisatie, een technisch-economische analyse en een identificatie van verschillende mogelijke modellen uit te voeren door de sterke punten en beperkingen van elke optie in kaart te brengen.

4.2 Rol van de FOD en relatie met de andere gewestelijke overheden:

Uit de rondetafelgesprekken in 2023 en 2024 en het evenement dat op 18 maart als onderdeel van het Belgische voorzitterschap van de Europese Raad werd georganiseerd, bleek de bereidheid en motivatie van de verschillende publieke actoren (autoriteiten waterwegbeheer, havenautoriteiten/politie, ...) om verder na te denken en opties voor te stellen aan hun respectieve voorgedijoverheden.

De FOD Mobiliteit heeft in het kader van deze thematiek de rol van coördinator-facilitator respectvol en met een toegevoegde waarde op zich kunnen nemen.

Er wordt aanbevolen deze rol te behouden door zich, in dit stadium en in afwachting van

de vorming van nieuwe regeringen, te concentreren op twee deliverables:

A. Een technisch-economische voorstudie:

In het kader van actiedomein 1 (Circular Economy Industry/market) ontmoeting van verschillende industriële actoren (materiaalfabrikanten, pleziervaarttuigconstructeurs, scheepswerven, professionals op het gebied van composietafvalbeheer, windindustrie).

Deze studie zal het mogelijk maken een lijst op te stellen van de opportuniteiten en aandachtspunten voor de oprichting van een industriële ontmantelingsketen (met inbegrip van het vervoersgedeelte, dat aanzienlijke uitdagingen lijkt in te houden).

Deze studie omvat een bezoek aan APER in Frankrijk om zoveel mogelijk te leren over het onderdeel "business model".

In de studie zal het volgende in perspectief worden geplaatst:

- De volumes (tonnage en aantal eenheden) die nodig zijn om een voldoende kritische massa te bereiken
- De industriële actoren die in een dergelijke keten willen investeren (rekening houdend met een per actor te bereiken kritische massa)
- De financiële grootteordes op de eventuele kosten- en inkomstenposten verbonden aan de terugwinning van bepaalde fracties
- De relevante sites en potentiële uitrolopties

Het is de bedoeling dat deze voorstudie zal worden voorgelegd aan de federale en gewestelijke overheden die betrokken zijn bij dit project.

B. Ondersteuning van de federale en gewestelijke overheden bij het op de politieke agenda plaatsen van het punt circulaire economie voor pleziervaartuigen

oOo