

# Hongkong verdrag over één maand in werking!

Nieuws

26 mei 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

## 26 juni 2025

Over één maand, op 26 juni 2025 om precies te zijn, treedt het [Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen](#) (het 'Hongkongverdrag') in werking. Eindelijk!

Het Hongkongverdrag gaat ervoor zorgen dat zeeschepen wereldwijd op een voor mens en milieu veilige en verantwoorde manier worden gerecycled. Het verdrag stelt namelijk allerlei eisen aan de eigenaren van schepen en aan de scheepsrecyclingbedrijven. Ook zorgt het verdrag voor toezicht vanuit de overheden (recyclingstaten en vlaggenstaten). Het Hongkongverdrag is de enige regelgeving die zorgt voor een internationaal gelijk speelveld voor het recyclen van schepen.

Het Hongkongverdrag is al in 2009 aangenomen. Heel jammer dat het maar liefst 16 jaar heeft moeten duren voordat er voldoende landen waren die partij van het Hongkongverdrag werden waardoor het in werking kan treden. Maar goed: beter laat dan nooit.

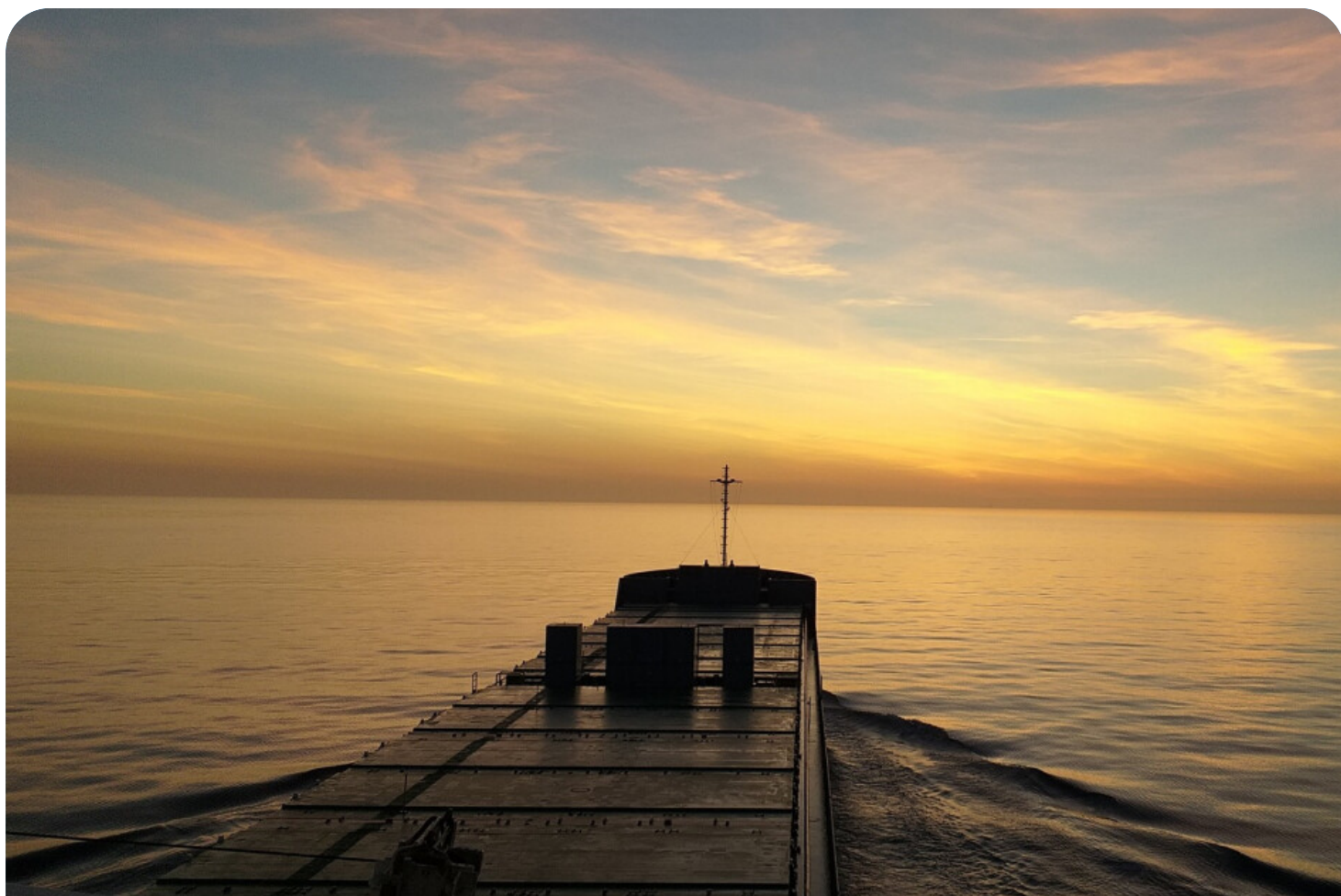
## De eisen van het verdrag

Alhoewel Nederlandse reders bijna geen schepen laten recyclen en, als dat toch het geval is, ze hun schepen op een voor mens en milieu veilige en verantwoorde manier recyclen zonder het schip net voor de recycling om te vlaggen, is het toch goed om te kijken naar wat reders vanaf 2025 moeten doen om te voldoen aan de eisen van het verdrag. De KVNVR heeft daarom de eisen op een rijtje gezet.



	Bestaand schip (>500 GT)		Nieuw schip (>500 GT)
	In de vaart op/na 26.06.2025	Te recyclen op/na 26.06.2025	Bouwcontractdatum op/na 26.06.2025 of... Kiellegdatum op/na 26.12.2025 of... Opleverdatum op/na 26.12.2027
<b>Inventarislijst van Gevaarlijke Materialen</b>			
<b>Deel I</b>	Uiterlijk 26.06.2030	Vóór moment van recyclen	Vanaf 26.06.2025: bij oplevering
<b>Deel II</b>		Vóór moment van recyclen	
<b>Deel III</b>		Vóór moment van recyclen	
<b>Onderzoeken</b>			
<b>Eerste onderzoek</b>	Uiterlijk 26.06.2030		Vanaf 26.06.2025: bij oplevering
<b>Hernieuwd Onderzoek</b>	Vanaf 26.6.2030: iedere 5 jaar na afgifte Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen.		Vanaf 26.6.2025: iedere 5 jaar na afgifte Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen.
<b>Aanvullend onderzoek</b>	Vanaf 26.6.2030: na een en wijziging, vervanging of een significante reparatie van de constructie, uitrusting, systemen, installaties, voorzieningen of materialen.		Vanaf 26.6.2030: iedere 5 jaar na afgifte Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen.
<b>Laatste onderzoek</b>		Vóór moment van recyclen	
<b>Certificaten</b>			
<b>Internationaal certificaat betreffende de inventarisatie van gevaarlijke materialen</b>	Uiterlijk 26.06.2030	Vóór moment van recyclen	Vanaf 26.06.2025: bij oplevering
<b>Internationaal certificaat betreffende de gereedheid voor recycling</b>		Vóór moment van recyclen	

*Schip: Een vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert of heeft geopereerd, met inbegrip van onderwatervaartuigen, drijvend materiaal, drijvende platforms, hefeilanden, drijvende opslageenheden (FSU's) en drijvende productie-, opslag- en overslageenheden (FPSO's), met inbegrip van vaartuigen die van hun uitrusting zijn ontdaan of worden gesleept.*



## Internationaal gelijk speelveld

De Europese Unie heeft niet gewacht op deze inwerkingtreding van het Hongkongverdrag en heeft al in 2013 een Europese scheepsrecyclingverordening in werking laten treden.

Die regionale Europese verordening geldt voor EU-gevlagde schepen en komt weliswaar grotendeels overeen met het internationale Hongkongverdrag maar geeft niet het internationaal gelijke speelveld dat nodig is. De KVNR vindt daarom dat die Europese verordening niet langer nodig is en ingetrokken kan worden. Ook omdat het Hongkongverdrag, nu het in werking treedt, ook gewijzigd (aangescherpt) kan gaan worden als dat nodig is.

[Lees meer](#)

## Neem contact op met...

Auteur



**Niels van de Minkelis**

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

[minkelis@kvnr.nl](mailto:minkelis@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

Nieuws

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MMS**  
26.04.2020

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor landbouw, voedselvoorziening, veiligheid en strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen innovatiekracht en regelkwaliteit mee zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB bedrijf.

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, nationale, dan ook verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale opslaving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kwalitatieve, internationale concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten samen en te innoveren.

**Regelruimte wettelijk**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelruimte zich niet laat vinden in één afzonderlijke nationale vergoeding. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve maat die de regelruimte in de praktijk steeds sneller wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamer geroepen om de regelruimte voor MKB-ondernemers met 20% te veranderen. Dit lijn zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelruimtevoorwaarden, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit 2016 onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet onder wij is op de volgende punten:

- de 20%-reductieberekening voor regelruimte ook toe te passen op maat op te leveren sectorale regelruimtevoorwaarden, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele samenwerking;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelruimte maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (IAC) overleggen, zodat een belangrijk deel van de taken voor reders voortaan uit internationale vergoedingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden weergegeven, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.

## Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie





**Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!**

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026