

## **CO2 Seminar: “Verzamelen van verkeerde data, leidt tot verkeerde wetgeving.”**

Het Platform Schone Scheepvaart sloot 2013 af met een dynamisch seminar over het meten, monitoren en reduceren van CO<sub>2</sub> emissies. Ongeveer 60 deelnemers kwamen woensdag 18 december naar het Regardz Airport Hotel in Rotterdam om te praten over de vigerende regels en ontwikkelingen op het terrein van CO<sub>2</sub> reductie.

Na een korte opening van dagvoorzitter David Anink, branchemanager Scheepsbouw Nederland, nam Eelco Leemans als voorzitter van de Clean Shipping Coalition het woord over de wereldwijde uitstoot van CO<sub>2</sub> en de bijdrage die de scheepvaart daar aan levert. Hoewel scheepvaart met 2,7% een bescheiden aandeel heeft, is het CO<sub>2</sub> probleem volgens de heer Leemans zo urgent dat ook rederijen en scheepsbouwers hun steentje zouden moeten bijdragen.

Guus van der Bles, managing director bij Conoship en assistent professor aan de TU Delft, besprak in zijn presentatie de formule die gebruikt wordt voor de Energy Efficiency Design Index (EEDI). Voor kleine schepen zijn de minimum power requirements niet altijd passend. Om hier verbetering in aan te brengen is een voorstel ingediend bij de IMO commissie om de EEDI formule te verrijken met een aantal corrigerende factoren voor dit type schepen. De verwachting is dat dit voorstel begin 2014 wordt geaccepteerd.

‘The best way to predict the future is to create it’. Zo eindigde de presentatie van Peter van Terwisga, research coordinator bij Damen Shipyards Group. Damen Shipyards geeft invulling aan die uitspraak met diverse onderzoeken en Joint Industrial Projects naar de ontwikkeling van slimme én schone schepen. Zo heeft Damen samen met Smit Internationale en Alewijnse Marine Technology gewerkt aan de ontwikkeling van een E3 tug, een hybride sleepboot.

De heer Henk-Erik Sierink, senior adviseur bij de afdeling Zeevaart en Security van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, lichtte vervolgens toe wat er de afgelopen jaren is gebeurd aan beleid en wetgeving op het gebied van CO<sub>2</sub> emissies. Wat hebben we geleerd van sectoren zoals de luchtvaart over hoe we met CO<sub>2</sub> regelgeving kunnen omgaan en wat zijn de voorgestelde Market Based Measures?

Na de pauze schetste Arne Hubregtse als managing director van BigLift Shipping de afwegingen die een reder moet maken. Het spanningsveld tussen de impact op het milieu, veiligheid en economische winst is altijd aanwezig. In de praktijk blijkt dit bijvoorbeeld uit de keus voor het gebruik van pontons aan de zijanten van een zwareladingsschip: veiligheid, geleverd door extra stabiliteit van pontons, of minder brandstofverbruik. Dit is treffend voor de soms snijdende keuzes die reders zoals Biglift af en toe moeten maken.

Over de meetmethoden achter de EEDI en factoren voor de SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) gingen zowel Jasper Faber (manager economie bij CE Delft) als Peter Hinchliffe (secretary general bij de International Chamber of Shipowners) verder in. De heer Faber presenteerde verschillende meet- en rapportagemogelijkheden van brandstofverbruik en de kosten die hier voor rederijen mee gepaard gaan. De heer Hinchliffe besprak de moeilijkheden die gepaard gaan met wet- en regelgeving. Voor overheden is het lastig om goede wetgeving te maken, omdat er onvoldoende data beschikbaar is, geen capaciteit om deze data samen te voegen en omdat data over energieverbruik bij schepen vrijwel nooit consistent is. “Als er één ding is om te onthouden van mijn verhaal”, zei Peter Hinchliffe, “dan is het dat het verzamelen van verkeerde data zal leiden tot verkeerde wetgeving.” Niet zonder reden heeft de ICS een voorstel ingediend om eerst te starten met regulering op het gebied van rapportage van brandstofverbruik, waarvan men bunker notes als meest effectieve registratiemiddel ziet.