



Black Carbon, één van de onderwerpen nieuw op de IMO agenda

IMO, What's next? Dat was de vraag die centraal stond tijdens het druk bezochte seminar van Platform Schone Scheepvaart dat op 2 oktober plaats vond in het Delta Hotel te Vlaardingen. Meer dan 80 deelnemers spraken over onderwerpen van de IMO agenda als ballastwater, biofueling, onderwatergeluid en black carbon.

Eelco Leemans, dagvoorzitter van het seminar en in het dagelijks leven directeur van Stichting de Noordzee en president van de internationale Clean Shipping Coalition, opende de middag met een introductie op het programma. IMO heeft de afgelopen tien jaar gewerkt aan regelgeving om de uitstoot van zeeschepen aanzienlijk terug te dringen. Dit heeft onder meer geresulteerd in het stellen van emissienormen voor CO₂, NO_x en SO_x. Ook regelgeving op andere onderwerpen is continue in ontwikkeling, waarvan de meest in het oog springende onderwerpen tijdens het seminar aan bod kwamen.

Eén van die onderwerpen is ballastwater: Nuttig om de stabiliteit en bestuurbaarheid van schepen te versterken, maar een risico als het gaat om verspreiden van inheemse organismen in eigen wateren. David Anink (Scheepsbouw Nederland) lichtte de regelgeving rond deze problematiek toe door in te gaan op de Ballast Water Management Convention. Tot op heden zijn de inwerkingtreding criteria voor de conventie nog niet gehaald. We moeten nog 1 groot reders land die het verdrag ratificeerd!. Matthijs Schuiten (Damen) presenteerde een mogelijke oplossing voor de off-shore behandeling van ballastwater met een mobiele treatment unit die ingezet kan worden om schepen in de haven van ballast water te ontdoen en te behandelen.

Evert van Rietschoten (PPG Maritime Coatings) nam mede namens TNO het woord over biofueling. Nieuwe duurzame producten zijn in ontwikkeling om te voorkomen dat micro-organismen zich binden aan de romp van een schip én het schip minder weerstand heeft in het water. De heer van Rietschoten: *“Ontwikkeltrajecten voor nieuwe producten zijn lang omdat de maritieme markt compleet anders is dan bijvoorbeeld de automotive industry. Regelgeving is nodig en gewenst, maar wellicht kunnen we ons beter conformeren met de IMO guidelines, dan te wachten tot richtlijnen omgezet worden naar regelgeving.”*

Na de pauze presenteerden Edo Donkers (Stichting de Noordzee) en Johan Bosschers (MARIN) de laatste onderzoeksresultaten naar onderwatergeluid, met name veroorzaakt door cavitatie. Onderwatergeluid is met name schadelijk voor walvissen omdat die afhankelijk zijn van hun gehoor voor de primaire behoeften. Om schade aan het milieu te beperken brengt IMO in 2014 de eerste richtlijnen uit op dit gebied met name gericht op diep water. Richtlijnen voor meten van onderwatergeluid in gebieden met laag water, waar ook de Noordzee toebehoort, zijn nog in ontwikkeling.

Tot slot hoorden de aanwezigen meer over het onderwerp black carbon van Paul Altena (KNVR) en Göran Hellen (Wärtsilä). Maar wat is black carbon? Het ontbreekt nog aan een duidelijke definitie van black carbon en maatregelen om de uitstoot te meten. *“De wijze waarop uitstoot van black carbon gemeten wordt is essentieel in de definitie. Wärtsilä pleit samen met een aantal andere organisaties zoals CIMAC en EUROMOT voor een meetmethode die robuust is en geen speciaal opgeleid personeel vergt, zoals de Filter Smoke Number (FSN) methode.”*; aldus de heer Hellen. De presentaties leidden tot een zeer levendige discussie in de zaal met onderwerpen als arctisch varen op LNG en de ontwikkelkansen van innovaties die roet kunnen voorkomen.

Het derde seminar van dit jaar was er één met veel vragen én dito antwoorden. Er is een duidelijk beeld van de onderwerpen op de IMO agenda, verschillende richtlijnen en regels en een variatie aan oplossingen. What's next? Voor het Platform Schone Scheepvaart een nieuw seminar op 4 december over CO₂ reductie!

