



Seminar 'IMO What's next?'

18 juni 2019, Platform Schone Scheepvaart

Een boeiend seminar waar in één middag een totaaloverzicht werd gegeven van de verschillende dossiers op het gebied van emissies en milieuregelgeving voor de zeescheepvaart. Verschillende topics kwamen aan bod, waaronder: nieuwe milieuafspraken vanuit de IMO, plastic afval van schepen, onderwatergeluid, Inventory Hazardous Materials (IHM) en ontwikkelingen bij de havens. Het seminar werd georganiseerd op 18 juni jl. in het Bouw & Infrapark in Harderwijk.

Dagvoorzitter Lieske Streefkerk-Arts van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opende het seminar. En gaf de ruim zestig aanwezigen een inkijkje in haar eigen rol binnen het ministerie en de veelheid aan onderwerpen.

Dick Brus van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was als eerste aan het woord. Dick gaf een presentatie over de 10 nieuwste IMO milieuafspraken die gemaakt zijn, te weten: (1) de IMO Klimaat Strategie (2) Energie efficiëntie ontwerp schepen (3) Het bijhouden en rapporteren van brandstofgebruik van reders (IMO en EU) (4) Brandstof kwaliteit, mondiale zwavelnorm van 0,5% in 2020 (5) Ballastwater verdrag (6) Noordzee wordt vanaf 2021 NOx emissiebeheersgebied (7) Verbod lozing paraffine achtige stoffen in de Noordzee (8) Recycling van schepen (IMO en EU) (9) De Polar Code en (10) dat de Saba Bank is uitgeroepen tot Speciaal Beschermd gebied

Verder gaf hij een overzicht van zaken die op dit moment op de IMO agenda staan.

Coen Peelen van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat ging verder met het onderwerp plastic afval van schepen en hoe de IMO hiermee om wil gaan. Coen gaf aan dat plastic veel minder aandacht krijgt in IMO dan bijv. CO₂, hoewel de plastic soep ook een groot mondiaal probleem is. Er komt jaarlijks meer dan 8 miljoen ton plastic in de oceanen. Rond 2050 zouden oceanen zelfs meer gewicht aan plastic bevatten dan aan vis. 10% van het plastic afval bestaat uit visnetten. Mondiaal wordt uitgegaan dat 20% van het plastic afval voortkomt uit maritieme bronnen, voor de Noordzee wordt uitgegaan van 40% (vooral visserij). Zowel elementen van de aankomende nieuwe EU Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen, die in 2021 van kracht wordt, als acties uit de lopende Green Deal Scheepsafvalketen komen terug in het IMO actieplan.

Niels Kinninging van Rijkswaterstaat besprak de oorzaken en gevolgen van onderwatergeluid. Hij gaf aan dat geluid voor dieren vooral belangrijk is in de communicatie om bijv. hun prooi te vinden, om vijanden af te schrikken of om te paren. Dit zijn allemaal natuurlijke geluiden en onderdeel van het ecosysteem. Als mens hebben wij een behoorlijke impact op dit onderwatergeluid via de scheepvaart. Hierdoor kunnen dieren minder goed communiceren. Een walvis kan bijv. al vanaf een afstand van 1000 mijl communiceren maar door scheepvaart wordt dit gereduceerd tot een paar 100 mijl. Niet alleen verstoort dit de communicatie van dieren maar ook kan dit tot gehoorschade leiden en tot vermijding van zulke geluiden. Het is cruciaal om als ambitie te hebben schepen stiller te maken.

Hans de Jong van SGS SEARCH gaf uitleg over de Inventory Hazardous Materials (IHM). IHM is zowel onderdeel van de IMO HongKong Conventie als van de Ship Recycling Regulations van de Europese Unie. Er is een onderscheid tussen IHM voor nieuwe schepen en IHM voor bestaande schepen. Voor

nieuwe schepen is de scheepswerf verantwoordelijk voor het opstellen van de IHM. Voor bestaande schepen is de eigenaar verantwoordelijk voor de IHM. De bestaande vloot moet uiterlijk in 2020 beschikken over een IHM. Het is van essentieel belang om de gegevens van de IHM actueel te houden.

De laatste spreker van de dag was Henri van der Weide van Havenbedrijf Amsterdam. Hij ging in op hoe de havens inspelen op internationale ontwikkelingen. Actuele onderwerpen met betrekking tot havens zijn o.a. het bunkeren van LNG, de environmental ship index, geluid boven water, havenafvalplan, emissierapportage in havens, emissierapportage schepen ballastwater, scrubbers.

Havens kunnen bunkeren van LNG mogelijk maken. Het is van belang om rekening te houden met drie veiligheidsniveaus: systeemveiligheid (vergunning), zonering (waar kan en mag het) en operationele veiligheid (uitvoering). Het project Neptunes kijkt naar de situatie dat schepen in havens vaak dichtbij woongebieden liggen en dit geluidsoverlast geeft. Het lange termijn doel van het project is o.a. om geluidslabysysteem voor schepen in te voeren. Tot slot gaf hij inzicht in de nieuwe havenverordening die verschillende havenbedrijven samen hebben opgesteld.

De presentaties van het seminar "IMO what's next?" zijn te vinden op de website van Platform Schone Scheepvaart en zijn te downloaden via de volgende [link](#).