

De bescherming van het mariene milieu

Nieuws

4 februari 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026



Uitkomsten IMO PPR 12

Vorige week kwam de subcommissie voor de preventie en bestrijding van verontreiniging (PPR 12) van de Internationale Maritieme Organisatie voor de 12^e keer bijeen. De KVNR was erbij. Dit waren de belangrijkste onderwerpen en uitkomsten:

Ondanks het verzoek van milieu-ngo's voor een verbod op het lozen van het waswater van een uitlaatgassenwasinstallatie (EGCS, ook wel scrubber genoemd) en zelfs een totaalverbod op het gebruik van EGCS, was de conclusie dat dit verzoek niet in het afgesproken agendapunt ('output') past. Ook is afgesproken dat het VN-adviesorgaan GESAMP aan de slag gaat om de emissiefactoren van de eventueel in het waswater aanwezige schadelijke stoffen te bepalen. Als die zijn vastgesteld dan kunnen kuststaten vervolgens een goede milieurisicoanalyse (van het effect van geloosd waswater van een EGCS in hun wateren) uitvoeren.



STANDPUNT KVNR

Herzie de wereldwijde norm voor waswaterlozingen afkomstig van Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS).



NIELS VAN DE MINKELIS

[Lees meer →](#)

Er is een nieuwe IMO-richtsnoer opgesteld voor het verwijderen van biofouling van de huid van schepen terwijl ze drijven ('in-water cleaning').

Typegoedgekeurde behandelingsystemen van sanitair afvalwater die aan boord van zeeschepen zijn geïnstalleerd, blijken na verloop van tijd niet altijd nog even goed te werken. Er wordt daarom gewerkt aan wijziging van de internationale regelgeving (MARPOL-bijlage IV). De vraag die voorlag was of het voorgestelde monitoren en testen van het behandelde afvalwater dat geloosd wordt, óók voor de alreeds geïnstalleerde systemen zou moeten gaan gelden. Afgesproken werd om hier pas een besluit over te nemen nadat de wijziging van de regelgeving klaar is, waarbij wel werd uitgesproken dat schepen met alreeds geïnstalleerde systemen niet onterecht gestraft mogen worden en het niet mag zorgen voor een hogere werkdruk voor zeevarenden.

Neem contact op met...

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

minkelis@kvnr.nl

in

Andere interessante items...

Nieuws

Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MMS
14.04.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, beroepsrederei, veiligheid en strategische autonomie en maritieme kennis. Met maritieme ondernemingen opereren als MKB maar dragen investeringstekort en regelgeving die veel 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, talloze, vaak kosten vergaande certificaten aan boord hebben en verschillende naleving houden met controle op naleving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kapitaalintensieve, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Met de focus op reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden om te verkouwen en te innoveren.

Regelgeving competentie
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale vergoeding. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verdragen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verbond. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke vergoedingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kluisman gevraagd om de regelgeving voor MKB-investeringen met 20% te verminderen. De KVNR zou ook moeten kijken naar de rol van de leverancier sectorale regelgeving, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductiebestemming voor regelgeving ook toe te passen op MKB en te leveren sectorale regelgeving, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formele en informele samenwerking;
- branchegenootschaps- en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplannen, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale vergoedingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale stappen worden waargenomen. Het is vaak niet 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

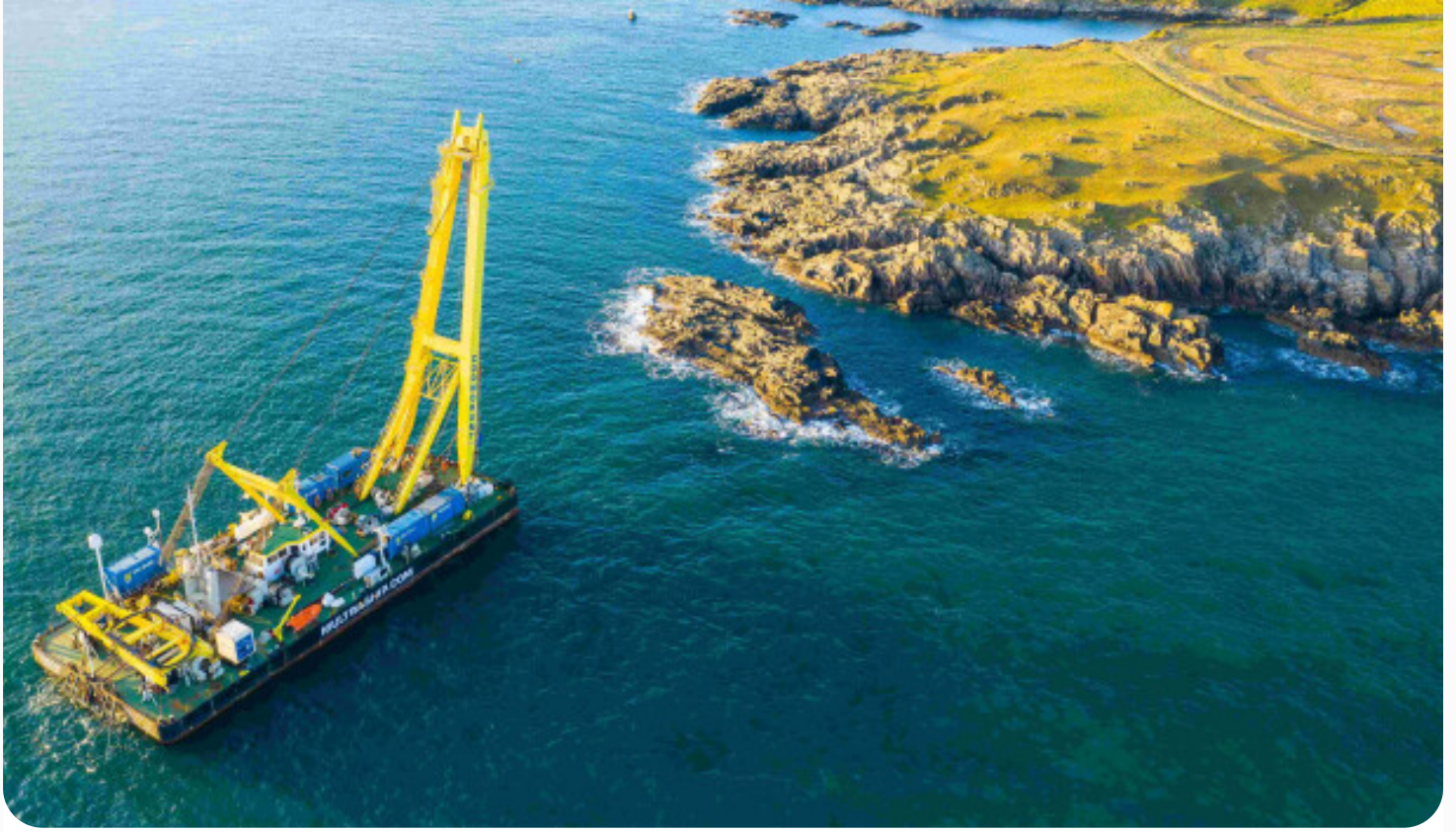
KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

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. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026