



Van verwachting naar ervaring: mijn eerste IMO

Opinie

2 februari 2026

#Verenigingszaken

Gedownload op 09-07-2026

Wie op underground station Westminster uitstapt, wordt direct overvallen door de Big Ben en het bijbehorende Palace of Westminster. Voor veel Londenliefhebbers is dat dan ook meteen reden om de telefoon erbij te pakken en dit iconische plaatje vast te leggen. Al slalomend langs de fotoshoots baan ik mij een weg over de Westminster Bridge naar de andere kant van de Theems. Met een vluchtige blik op de London Eye zak ik vervolgens langs de rivier af. Na een wandeling van zo'n vijftien minuten kom je uit bij Embankment 4, het gebouw waar het mij allemaal om te doen is.

Na een master in het publieke zeerecht heeft Londen voor mij eigenlijk maar één echte betekenis: de International Maritime Organization (IMO) . Een organisatie die verantwoordelijk is voor menig uur studieplezier of leed, net hoe je het bekijkt. Ontelbare IMO-documenten en verdragen passeerden tijdens mijn studie de revue. En toch bleef een echt begrip van de ins en outs van de IMO vanuit de collegebanken grotendeels ongrijpbaar.

Nu, anderhalve maand na mijn start bij de KVNR, loop ik als onderdeel van de Nederlandse delegatie voor de Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC 12) daadwerkelijk de IMO binnen. Had je me dit tijdens het schrijven van mijn scriptie verteld, dan had ik het graag gehoopt, maar je ongetwijfeld ook voor gek verklaard.



Onderwatergeluid

Ik nam deel aan de *Expert Group on the Experience-Building Phase for the Reduction of Underwater Radiated Noise (URN) from Shipping*. Onderwatergeluid kan maritieme ecosystemen verstoren en vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt binnen internationale regelgeving. Tegen die achtergrond zijn herziene URN-richtlijnen vastgesteld, gericht op het verminderen van onderwatergeluid en het stimuleren van effectieve geluidsreductieprogramma's.

Ter ondersteuning van de uitvoering van deze richtlijnen is een driejarige *Experience-Building Phase* (EBP) tot 2026 ingesteld, waarin lidstaten en internationale organisaties ervaringen en best practices delen. Binnen dit kader evalueerde de Expert Group de voortgang van de EBP en adviseerde zij een tweejarige verlenging wegens resterende knelpunten. Daarnaast werd aandacht besteed aan onder meer de verdere integratie van energie-efficiëntie en URN, technische aandachtspunten voor toekomstig beleid en aanvullende guidance.

Binnen deze Expert Group nemen niet alleen verschillende lidstaten deel, vaak met sterk uiteenlopende delegatiegroottes, maar krijgen ook NGO's ruimte om hun stem te laten horen. Vertegenwoordigers uit zowel de maritieme sector als milieuorganisaties brengen een breed scala aan expertise en belangen samen. Juist die diversiteit kan het tot stand komen van gezamenlijke teksten complex maken.

Waar dit voor een buitenstaander in IMO-werkgroepdocumenten vaak lastig te doorzien is, werd tijdens de werkzaamheden van de groep duidelijk dat achter veel formuleringen meer politieke afwegingen schuilgaan dan verwacht. Soms moet er meermaals naar een alinea en de gekozen bewoording worden gekeken om consensus te bereiken. Dit getuigt van de zorgvuldigheid

en afstemming die nodig zijn om tot gezamenlijke teksten te komen. Het gezamenlijk bereiken van consensus gaf daarbij een voldaan gevoel.

Waar misschien wel de meeste voortgang wordt geboekt, is tijdens het informele gedeelte. In pauzes of tijdens recepties, bij de IMO of met een beetje geluk bij een ambassade (in mijn geval de Italiaanse), worden gesprekken voortgezet buiten de vergaderzaal. Dit laat zien dat een IMO-week uit meer bestaat dan alleen het formele overleg.



Pas het tijje

Als er nu een IMO-rapport voor mijn neus ligt, kan ik vaak aan de hand van de schrijfstijl herkennen waar delegaties hebben ingegrepen. Iets wat ik tijdens mijn studie nooit had kunnen doorzien. Daarnaast was het bijzonder interessant om door het IMO-landschap te bewegen en de interacties tussen delegaties van dichtbij mee te maken. Hoewel ik naar mijn idee nog maar het tipje van de ijsberg heb verkend, is mijn studie voor mij nu pas echt tot leven gekomen.

en Internationale voorschriften, onder meer
verval (IMO-verbond). Alsdie die cumulatieve
maatregelen in de praktijk steeds
meerder wordt, terwijl afzonderlijke
verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

Internationale verplichtingen of al al
evidente implementatie daarvan. Daarbij
aanmerken: Nederland heeft geen voorbode
voorzieningen, 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



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