

## 'Inwerkingtreding ballastwaterverdrag: Goede voorbereiding en kennis van zaken nodig'

*Op woensdag 22 juni 2016 kwamen ongeveer 65 deelnemers bijeen in het Expertise Informatie Centrum Mainport Rotterdam om geïnformeerd te worden over het ballastwaterverdrag, handhaving en methoden voor de behandeling van ballastwater. Volgens onderzoek is 28% van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen te wijden aan scheepvaart. Het ballastwaterverdrag bepaalt dat ingenomen ballastwater dat elders geloosd wordt aan een bepaalde lozingsstandaard moet voldoen.*

Dagvoorzitter Edo Donkers, werkzaam bij MEA-nl, noemde in zijn opening de complexiteit van het ballastwaterdossier en de geschiedenis van het ballastwaterverdrag. Om het verdrag in werking te laten treden is ratificatie nodig van 30 lidstaten die minimaal 35% van het tonnage in de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigen. Momenteel hebben 51 landen geratificeerd met 34,87% en is die drempel bijna bereikt. Na ratificatie duurt het nog 12 maanden voordat het verdrag in werking treedt. Mogelijk is de vergadering van het Marine Environment Protection Committee van de IMO, die in oktober dit jaar gehouden zal worden, doorslaggevend.

De complexiteit van het ballastwaterdossier werd nog verder toegelicht door Niels van de Minkelis, beleidsadviseur bij de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. In zijn presentatie ging hij in op de verschillen tussen mondiale, regionale en nationale regelgeving. Opvallend is de regelgeving in de Verenigde Staten, die verschillen van de IMO-regelgeving. Er is tot op heden nog geen systeem op de markt met een definitieve goedkeuring van de United States Coast Guard. Daarnaast is de lozingsstandaard van de US Environment Protection Agency onlangs te laag bevonden door een rechter, met een toekomstige aanscherping van de lozingsstandaard tot mogelijk gevolg.

Over de handhaving in Nederland nam Kees Hak, inspecteur bij Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het woord. Hoewel het verdrag nog in werking moet treden is de ILT zich al wel aan het voorbereiden. Inspectie van ballastwaterbehandeling zal onderdeel uit gaan maken van de reguliere *port state control*. Bij afwijkingen in de initiële inspectie worden nadere controles uitgevoerd. Een vervolgstap hierop is het nemen van *samples* van het ballastwater.

Na de pauze presenteerde Marcel Veldhuis, senior scientist bij MEA-nl, een overzicht van verschillende methoden voor behandeling van het ballastwater. Nederlandse reders en toeleveranciers hebben innovatieve oplossingen ontwikkeld voor behandeling van het ballastwater. In zijn presentatie gaf Marcel nuttige tips aan reders. Met het stellen van de juiste vragen kun je als reder een beter besluit maken over de keuze van een geschikt systeem voor behandeling. Daarnaast is training van de medewerkers zeer gewenst.

Laatste spreker van de middag was Stef Loffeld, manager retrofits bij Damen Green Solutions. Stef ging in op het proces van een retrofit. Welke stappen dient een reder te doorlopen en hoe kun je het proces zo goed mogelijk laten verlopen. Duidelijke afbakening in het projectmanagement en een goede, tijdige voorbereiding is essentieel.

---

- De presentaties van voorgaande seminars van Platform Schone Scheepvaart kunt u terugvinden op [www.schonescheepvaart.nl](http://www.schonescheepvaart.nl).
- De partners van Platform Schone Scheepvaart en deelnemers aan de seminars zijn actief op LinkedIn. Zoek op de groep 'Platform Schone Scheepvaart' en sluit u aan!