

Vergroening binnenvaart in praktijk

Niel 3 december 2024

Valentijn Vernyns en Sonja van Stijn

Inhoud

- Voorstelling vergroeningsconsulent
- Vergroening binnenvaart
- Vergroening binnenvaart in praktijk
- Conclusies
- Q & A

Voorstelling vergroeningsconsulent

- Valentijn Vernyns
- Meer dan 42 jaar ervaring in diverse transportmodi; passie voor transport over water
- Challenge: “bijdragen aan het vergroenen van de binnenvaart”
- Sedert september vergroeningsconsulent voor het ITB
- Contact:
 - E-mail : v.vernyns@itb-info.be
 - Gsm : +32 475 43 68 95
 - **Website ITB** : www.itb-info.be

Voornaamste Taken van vergroeningsconsulent

- Eerste aanspreekpunt voor de sector wat betreft de **vergroening**.
- Verlenen van advies m.b.t de vergroening aan de binnenvaartondernemers.
- Schakel tussen theorie en praktijk.
- Verlenen van bijstand voor subsidieaanvragen en voor financiering.
- Luisteren naar de betrokkenen en zoeken naar oplossingen.

Vergroening binnenvaart

- De binnenvaartondernemers zijn **duurzame ondernemers** met goed onderhouden vaartuigen maar ze gebruiken nog te veel **oude motoren** met hoge emissies.
- Vergroening is een proces van of zoektocht naar **energie-efficiëntie** en **emissiereductie**.
- Vergroening moet **betaalbaar** en **haalbaar** zijn.
- Vergroening is nodig voor bereiken van **doelstellingen van de Green Deal** maar ook belangrijk voor de binnenvaartondernemer.
- Vergroening is niet mogelijk **zonder de steun van de binnenvaartondernemers**.
- De vergroening gaat in Vlaanderen **niet snel genoeg** vooruit.

Vergroening binnenvaart

- Hoe kunnen we vergroening **vandaag** in praktijk realiseren
 - visie commissie vergroening en ITB:
 - Inzet van moderne **motortechnologie**
 - **Eco-varen** = varen met maximale vermogensoverdracht
 - **Walstroomconnectie**
 - praktische en haalbare zaken om verbruik en emissies te verminderen:
 - **Metten is weten**: d.m.v. meetinstrumenten verbruik continu opvolgen
 - Gebruik van een **trackpilot** (stuurmodule voor automatische piloot)
 - Plaatsing van **batterijen** voor huishoudelijk gebruik opgeladen door zonnepanelen

De Trekkers

- Renaat De Bakker en Sonja van Stijn
- Bargo Schipping
- Gedomicilieerd in Gent
- Lid van Koepel Binnenvaart Vlaanderen



De vergroening van de Were Di



Were Di geladen



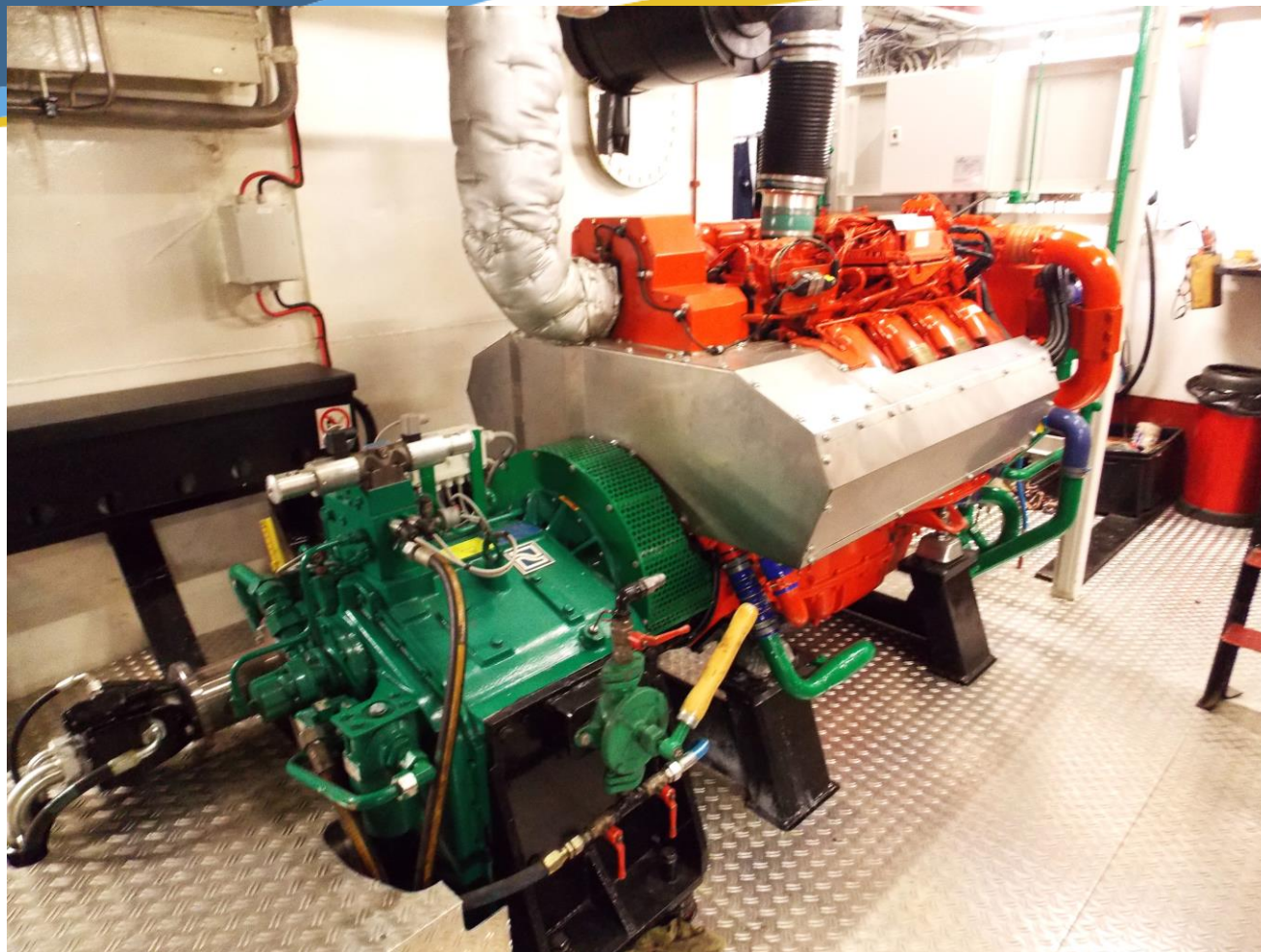
De vergroening van de Were Di



Het verhaal van de vergroening

- 2021: Were Di: 2 oude Cummins motoren 600 pk van 1996
- Aanvraag voor subsidies voor nabehandelingssysteem
 - Goedgekeurd in België
 - Besef beter nieuwe motoren met nabehandelingssysteem
- 2023
 - Jan. subsidieaanvraag in Nederland (meer steun in NL maar toewijzing mits loting)
 - Mei niet toegewezen → keuze: nabehandelingssysteem en plaatsing voorzien juni 2023
 - Juni → Subsidieaanvraag toch toegewezen
- 2024
 - Plaatsing nieuwe motoren (april) circa 2 maanden

De motoren



Ingepakt nabehandelingssyteem



Karakteristieken van de vergroende Werve Di

- Bouwjaar: 1949 Hemiksem
- L 79, B 9.55 D 2.82 T 1334
- 2 hoofdmotoren Scania 600 pk elk : volledig dubbel systeem.
- Per hoofdmotor één brandstoftank en één nabehandelingssysteem.
- Alternator op hoofdmotor laadt batterijenpack van 46.8 KWh -> 62.8 KWh (Lithium-ijzerfosfaat)
- Zonnepanelen op stuurhuis (voeding batterijen)
- Generatoren: Yanmar (HVO)
- Track Pilot (Tresco)

Verbruik

Vergelijking verbruik gasoil en HVO met 2 identieke motoren

Totaal verbruik		11098
Vershil in liter	458	8,61%
Verbruik gasoil/km		3,09
Verbruik HVO/per km		2,84
Gem.verbruik/km		5,93

reis	Kilometers	normale gasoil	HVO100
1	132	400	365
2	155	440	405
3	119	400	360
4	318	1048	945
5	37	80	70
6	200	700	640
7	132	400	365
8	222	620	595
9	555	1690	1575
Totaal	1870	5778	5320

Emissies

- Gebruik HVO100
 - Palmolie van Indonesië: CO2 - 85,6 %
 - Palmolie van Malesië: CO2 - 91,6 %
- Roetuitstoot:
 - Bijna geen roetvorming meer met HVO
- Andere emissies:
 - nog geen meetresultaten

Green Award Gold

- De Were Di heeft een **Green award Gold (NL)** :
 - Doorslag Stage V motoren
 - Batterijen
 - Zonnepalen
 - Track pilot

Conclusies 1

- Een schip op leeftijd kan ook worden vergroend.
- Vergroening moet vanuit de basis gesteund worden (schipper)
- Een vergroend schip heeft een hogere marktwaarde dan een niet vergroend schip (CSRD-rapportering)
- De tijd van “Full speed ahead” is voorbij. De schipper volgt zijn verbruik op d.m.v. meetinstrumenten.

Conclusies 2: HVO

- HVO 100 is een zeer interessante brandstof:
 - Enorme reductie van CO₂ (tot 90 %)
 - Lager verbruik (zuivere brandstof)
 - Lagere percentages roetuitstoot in filter
 - Reductie andere emissies
- Produktiekost is hoger dan fossiele brandstof
- HVO is enkel in Nederland verkrijgbaar aan een competitieve prijs (gemiddeld 10 % duurder dan gasoil) dankzij de handel in HBE's in NL.
- Prijs HVO momenteel te duur in België (meer dan 2 x)
- Op termijn zal prijs HVO en gasoil naar elkaar toegroeien. HVO wordt het nieuwe normaal.

Conclusies 3

- Vergroening kost geld, maar is nodig voor **behoud van de binnenvaart**;
Ondersteuning is nodig:
 - Rechtstreeks door subsidieregeling
 - Oprichting van een vergroeningsfonds ter financiering?
 - Verlening van waarborgen door derden?
 - Onrechtstreeks door hogere vrachttarieven (verladers)
 - Meer fiscale voordelen
 - Lagere vaar- en haventarieven

Vergroening van de binnenvaart in praktijk

Q & A