



STIL EN SCHOON VAREN

TEKST: INGRID VAN DAMME BEELD: THOMAS VAER

De kop is eraf: twee van de zes kraanschepen uit de vloot van Van der Meulen Woudsend zijn inmiddels (deels) hybride. De stikstofuitspraak bracht het proces in een stroomversnelling.

T'ijdens zondagmiddaggesprekken kwam het vaak aan de orde. Gaan we afwachten of nemen we het voortouw? Na de stikstofuitspraak werd dat steeds urgenter, er moest wat gebeuren. We hebben voor actie gekozen. Daar zijn we blij mee, want we zien de eisen op stikstofgebied binnen de bestekken steeds prominenter worden', vertelt Mark van der Meulen. Samen met zijn broer Klaas representeert hij de derde generatie van Van der Meulen Woudsend. Ruim 50 jaar geleden startte grootvader Klaas Keimpes met het vervoer van steen met een skûtsje. Inmiddels beschikt het bedrijf over een eigen werf, telt de vloot 28 varende objecten en is deze uitgegroeid tot specialist in onder meer baggeren, vervoer van rioolslib, aanleg en onderhoud van natuurlijke oevers en grondvervoer voor kadverbetering.

Euro VI+motor

Kraanschip Triton was het eerste schip dat op de eigen werf in 2001 als casco compleet gestript en gemoderniseerd werd. Onlangs onderging het schip opnieuw een radicale verandering en is ze het eerste compleet hybride kraanschip van de vloot. De conventionele motoren voor de

voortstuwing, boegschroef en overslagkraan zijn vervangen door elektrische motoren. Aandrijvingsmotor is de zeer schone Euro VI+dieselmotor, deze werd ingebouwd in het voorschip. Klaas: 'Zo ver mogelijk bij de stuurhut vandaan. Een constructie die niet mogelijk is wanneer de voortstuwing op diesel draait. In dat geval zou je namelijk een extreem lange schroefas nodig hebben. Nu verbindt een kabel de Euro VI motor met de elektrische voortstuwingsmotor.' Ook kraanschip De Kraanvogel is voorzien van een Euro VI+motor en een elektrische voortstuwingsmotor. De conventionele motoren van boegschroef en overslagkraan zullen binnenkort vervangen worden door een elektrische motor. De bedoeling is dat alle zes de kraanschepen die de vloot telt in de komende vijf jaar hybride worden.

Stilte aan boord

De hybride schepen zorgen voor een sterke reductie van schadelijke uitstoot. Mark: 'De katalysator van de Euro VI+dieselmotor neutraliseert 98% van de schadelijke stoffen, waaronder stikstof. De elektromotoren stoten niets uit, zijn onderhoudsarm en hebben een lange levensduur. Deze motoren zullen mij ruimschoots overleven.' Ander groot voordeel is de stilte aan boord. Klaas: 'Dat zorgt voor veel werkplezier. Onze schippers zijn erg blij met de rust en de stilte aan boord, dat maakt het werken op het water nog mooier. Als we nu bellen tijdens het varen kunnen we elkaar makkelijk verstaan. Dat was voorheen wel anders.'

Eigen werf

Dat de kraanschepen als eerste verduurzaamd worden, is geen toeval. Klaas: 'Op een kraanschip kunnen we drie conventionele motoren vervangen voor een elektromotor. Dat levert een flinke milieuwinst op. Dat is een groot verschil met een schip waar je alleen de voortstuwing kunt vervangen.' Alle schepen worden op de eigen werf verbouwd. Mark: 'Onderhoud en verbouwing hebben we altijd op onze eigen werf gedaan, dat is onze kracht. Bij innovaties zoals deze, huren we natuurlijk wel expertise in. Maar het inbouwen van de elektrische motoren, dat gebeurt allemaal wel hierop de werf. We willen precies zien hoe alles in elkaar steekt, zodat we er later zelf goed mee uit de voeten kunnen.'

CLINSH

De Triton is een van de 30 schepen die deel uitmaken van het Europese project CLINSH (Clean Inland Shipping). Het project is gericht op het verminderen van luchtmissies in de binnenvaart en subsidieerde een deel van de kosten die de verduurzaming met zich meebrachten. Mark: 'Al deze schepen zijn op verschillende manieren verduurzaamd. Van alle schepen worden de luchtmissies gemonitord, zo krijgen we inzicht in de meest kostenefficiënte emissiereducerende technieken en brandstoffen. Op basis daarvan kunnen in de toekomst slimme keuzes gemaakt worden.' Zo kan de Euro VI+motor over een aantal jaren wellicht vervangen worden door een motor die beter presteert. Klaas: 'Je weet niet wat de toekomst brengt en wat uiteindelijk de beste

Als we nu bellen tijdens het varen kunnen we elkaar makkelijk verstaan



oplossing is. Wij hebben daarom gezorgd voor een infrastructuur waarbij we deze motor in de toekomst kunnen vervangen voor een moderne variant, zoals bijvoorbeeld een waterstofmotor. Onze schepen kunnen zo meegroeien met de nieuwste ontwikkelingen.'

CO₂-prestatieladder

In 2023 wil Van der Meulen (ten opzichte van 2019) een CO₂-reductie van 15% gerealiseerd hebben. Een belangrijk instrument hiervoor is de CO₂-prestatieladder van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen (SKAO). Mark: 'Hiermee brengen we onze CO₂-voetafdruk in kaart en bepalen we hoe we reductie na kunnen streven.' Het brandstofverbruik van varend materieel, schepen en kranen bleek verantwoordelijk te zijn voor maar liefst 96% van de emissiestromen. Het inzetten op het verduurzamen van de vloot is daarom een logische stap. Klaas: 'Is een schip eenmaal hybride, dan is het zaak om hier zo efficiënt mogelijk gebruik van te maken. Daarom zijn op de Triton en de Kraanvogel verbruiksmeters voor de voortstuwing geïnstalleerd. We kunnen nu nagaan wat de meest efficiënte vaarsnelheid is. Daarnaast lopen er onderzoeken naar de technische mogelijkheden om nog efficiënter en zuiniger te werken.' Ook bewustwording van de medewerkers is cruciaal: 'Daar besteden we veel aandacht aan, onder meer door het geven van instructies over het 'nieuwe draaien'. De verbruiksmeters spelen hierbij een belangrijke rol, want direct inzicht in het actuele brandstofverbruik blijkt een zeer krachtig middel om te besparen.' ■

Wie

Klaas en Mark van der Meulen, eigenaren Van der Meulen Woudsend.

Wat

Specialismen: baggeren, vervoer van rioolslib, aanleg en onderhoud van natuurlijke oevers en grondvervoer voor kadeverbetering.

Waar

Werkzaamheden vinden plaats boven de grote rivieren.

