



Rabobank

# Op koers

RABOBANKEN OP KOERS MET DE BINNENVAART

## Duurzaamheid



OP KOERS

NUMMER 43

JRG 11

AUGUSTUS 2013



'Duurzaamheid is vooral werken aan morgen.' 2



Denken in onderscheidende kansen 4



'Niet ten onder gaan aan groen.' 6

## Denken in onderscheidende kansen

De binnenvaart is een stuwende kracht als het gaat om logistiek vermogen. De druk op de sector is dan ook groot. Zeker als die zichzelf voorziet van labels als "betrouwbaar, efficiënt, innovatief en groen." Kortom, duurzaamheid ten top. Maar wat is dat eigenlijk en wanneer ben je "duurzaam" bezig? Teo van Maastricht, directeur van Werkina Werkendam, legt het graag uit.

Aan de Biesboschhaven opereert de onderneming vanuit een verbluffend eenvoudige, als wel doeltreffende visie. Werkina ontwikkelt en produceert scheepselektrotechniek die doet wat het moet doen, namelijk werken. En wel op een intelligente, efficiënte en begrijpelijke manier.

Wie zo geavanceerde techniek weet te koppelen aan

plezierig gebruiksgemak, is beslist innovatief bezig. Zaken als veilig, snel en kostenbewust werken, liggen dan al snel binnen handbereik. Voor Van Maastricht is dit direct de kern: 'Wij proberen een bijdrage te leveren aan de scheepvaart door zo milieubewust en zo kostenefficiënt mogelijk te ondernemen. Dat gaat verder dan het eenvoudige vervangen van een gloeilamp



Teo van Maastricht: 'Wij proberen zo milieubewust en zo kostenefficiënt mogelijk te ondernemen.'

door led-verlichting.' Duurzaam moet daarom geen modewoord zijn. Vanuit de Werkina-visie gaat het er vooral om dat je nadenkt op welke manier er 'klappers' te maken zijn. Populair gezegd: duurzaamheid is een uitdaging en moet er toe doen.

### Voortstuwing

De Werkendamse scheepselektromaker vond die uitdaging in het conventionele voortstuwingstraject. Al decennialang staat er aan boord één grote motor op een schroefas en luidt het credo: "Draaien en gaan!" Stroomafwaarts levert die techniek weinig vermogen en zijn de prestaties niet efficiënt. Om die reden zocht Werkina naar een andere manier van voortstuwing en wel één die kostenefficiënt en CO<sub>2</sub>-efficiënt zou zijn. Het bedrijf ontwikkelde toen, samen met VeKa, het Undare Propulsion systeem dat zowel geschikt is voor gasoliegeneratoren, alsook voor gasmotoren. Dit elektrisch voortstuwingssysteem levert een aanzienlijke brandstofbesparing op ten opzichte van de conventionele dieseltechniek. Undare Propulsion is een zogenaamd variable speed DC-GRID systeem, waar de extra generatoren op ieder gewenst moment met elk beschikbaar vermogen kunnen draaien, zonder enige synchronisatie. Na het opstarten zijn zij meteen operationeel en is het volledige vermogen beschikbaar om vol gas te kunnen manoeuvreren. Dat kan dus veilig met één kleine generator. In het geval er stroomafwaarts gevaren wordt, zorgt diezelfde generator voor een optimaal vermogen om het schip op snelheid te houden. Is er behoefte aan meer, dan schakelen de andere generatoren bij en komen de gewenste pk's snel ter beschikking. Van Maastricht: 'Elektrisch varen gebeurt standaard met een elektromotor op de schroefas waarvoor een aantal generatoren de spanning levert. Stel dat er vanuit een zijrivier een schip oploopt en je direct veel vermogen nodig hebt, omdat het kritiek wordt bijvoorbeeld, dan kun je niet wachten tot de boel gesynchroniseerd is. Dat duurt tussen de 7 en 60 seconden. Dat is te lang. Binnen ons systeem wordt er daarom gewerkt met variabele toerentallen onder gelijkspanning. In het ergste geval

duurt het dan vijf seconden eer al het vermogen beschikbaar is en er maximaal gemanoeuvreed kan worden. Het systeem is flexibeler, duurzamer en veel schoner.'

### Duurzaam transport

Van Maastricht is blij met deze ontwikkelingen. Temeer omdat klanten steeds vaker aan de vervoerder vragen hoe zij kunnen bijdragen aan duurzaam transport. De Werkina-directeur relativeert dit wel. De vragen worden zeer zeker gesteld, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat mensen er (nog?) niet voor willen betalen. Maar duurzaamheid in termen van 'kosten en schoon' is steeds vaker onderwerp van gesprek, weet hij. 'Degene die de vervoersstroom aanbiedt, moet aan het einde van de rit toch kunnen aantonen dat hij "groen" bezig is. Dat is een onderscheidend punt.'

Wie hierover even nadenkt, ziet al snel de logica daarvan. Het vervoersaanbod is, zowel bij de bevrachter als bij de vervoerder, laag. Wie zijn schip onderscheidend aanbiedt, ontvangt weliswaar geen extra geld, maar als er tien in het rijtje liggen te wachten, gaat de klus wel naar het "schone" schip. Van Maastricht is overtuigd van de wetmatigheid van dat gegeven. Een vergelijking met dubbelwandigheid ligt daarom voor de hand. Ook dat werd gemeengoed. En ook dat was toen geen vereiste. 'Uiteindelijk wordt het nu wel verplicht en dus stapt iedereen op een dubbelwandig schip.' Wel beschouwd valt dus te stellen dat duurzaam vervoer over water juist in economisch mindere tijden een interessant issue is. En wie er bij wil blijven, moet gewoon aanschuiven.

De binnenvaart moet daarom (blijven) varen op de golven van duurzaamheid. In die zin valt met Undare Propulsion een grote technologische stap voorwaarts te zetten. Want de volgende beweging tekent zich ook al stevig af aan de horizon: het varen op een gasmotor.' Dan ben je nog een klap schoner.' Het voortstuwingssysteem van Werkina is op die ontwikkeling dan ook volledig voorbereid. Hier gaat het dan niet het variabele toerental als ultiem voordeel, maar om het stabiel houden van de gasmotor, die juist

## Thema: Duurzaamheid

niet van variabele snelheden houdt.' Het synchroniseren op de conventionele manier is heel moeilijk. Bij ons maken onderling verschillende toerentallen van de diverse generatoren niet meer uit.'

Van Maastricht verwacht dan ook dat het volaan vooruit varen op gas een kwestie van tijd is. Diverse partijen zijn druk in de weer om schepen met deze nieuwe technologie te laten varen. 'Het gaat ook zeker gebeuren. Daarom lopen wij voor op de ontwikkelingen zodat onze voortstuwing er klaar voor is. En dat is nu zo.'

### Geloof

Het is helder. Duurzaamheid is een stevig issue bij Werkina. Niet alleen de directie, maar het volledige team van medewerkers zet gemotiveerd de schouders onder de ontwikkeling en productie van duurzame projecten. Dat is meer dan een keuze. Het is een overtuiging, een

mindset. Maar het wordt eveneens gezien als een kans om een kwaliteitsslag te maken onder het motto: "De binnenvaart is duurzaam, maar het kan nog beter." De kansen liggen er. Al was het maar om onderscheidend te kunnen blijven ten opzichte van het wegtransport en het vervoer per spoor.

Aan Werkina zal het niet liggen. Het bedrijf heeft de steven gewend en staat op volaan vooruit. En mocht het onverhoopt nodig zijn dat een project (kort) voorgefinancierd moet worden, dan valt ook daar over te praten. 'Er zijn weinig installateurs die dat doen. Maar als het helpt om de boel de lucht in te krijgen, waarom niet?'

Dat is wat je noemt geloof in eigen kunnen. Over duurzaamheid gesproken...



Ook het pand van Werkina in Werkendam is gebouwd vanuit duurzame principes.



**Rabobank**

## COLOFON

Dit blad is een uitgave van de Rabobank Binnenvaartbanken en verschijnt vier keer per jaar. De oplage bedraagt 1229 exemplaren en wordt verstuurd aan binnenvaart-ondernemingen.

Heeft u opmerkingen en/of vragen, dan kunt u deze doorgeven aan de betreffende bank.

**Rabobank Altena**

Werkendam

Telefoon (0183) 50 76 00

Twitter @raboaltena

**Rabobank Krimpenerwaard**

Telefoon (0182) 32 27 00

**Rabobank Merwestroom**

Hardinxveld-Giessendam

Telefoon (0184) 67 31 11

**Rabobank Oosterschelde**

Telefoon (0113) 24 80 00

Twitter @raboost

**Redactie**

Rabobank Binnenvaartbanken

[www.rabobank.nl/binnenvaart](http://www.rabobank.nl/binnenvaart)

**Ontwerp**

TekstAtelier® - Wijk en Aalburg

**Druk**

Drukkerij De Waard - Sliedrecht