

ORIËNTEREN OP STAGE V-MOTOREN EN ALTERNATIEVEN BIJ TEUS VLOT

Juist op het moment dat bekend wordt dat de deadline voor het verplicht toepassen van Stage V-motoren met een halfjaar is uitgesteld naar 31 december 2021, blijkt een bezoek aan de Teus Vlot Groep precies op tijd. Dit Sliedrechtse bedrijf heeft een ruime ervaring met Stage V-motoren en kent de voor- en nadelen en de alternatieven.

Leo van Teeffelen

„Het is een complexe materie en een complexe techniek”, steken Geert Vlot en Ronald Kornet van wal. „Met daarnaast nog specifieke regelgeving voor de binnenvaart. Het aanbod aan motoren dat volledig aan de eisen voldoet, zal ongetwijfeld schraler worden. Maar het is ook een uitdaging om alternatieve oplossingen aan te bieden, een uitdaging die we graag aangaan.” Nu komt de ervaring vanuit de industrie, transport en grondverzet binnen de Teus Vlot Groep goed van pas. In deze sectoren worden Stage V-motoren al langer toegepast, dus rondom levering en onderhoud kennen deze motoren geen geheimen meer. Door het uitstel van de deadline is er voor de binnenvaart nog steeds een alternatief in de vorm van CCR2 gecertificeerde motoren van bouwjaar 2019. Geert Vlot: „We hebben een forse voorraad ingeslagen, maar het gaat hard.” „De uitdaging in de binnenvaart is om aan een Europese norm te voldoen die strenger is dan de Amerikaanse norm”, aldus Ronald Kornet. „Dat betekent dat Stage V-motoren geschikt moeten worden gemaakt voor de binnenvaart. Omdat het een relatief kleine markt is, zijn er twee mogelijkheden: of een gecertificeerde Stage V-motor toepassen of een bestaande motor door middel van nabehandeling laten voldoen aan de



Geert Vlot (links) en Ronald Kornet bij een Cummins voorraadmotor bij DMS.

eisen. Voor de binnenvaart is ES-TRIN, de Europese standaard van de technische voorschriften voor binnenschepen, uiteraard van toepassing. Dat vergt aanpassingen aan de bestaande Stage V-motoren; denk aan de temperatuurhuishouding en toepassen van dubbelwandige leidingen. Dan hebben we het nog niet over klasse maken voor de tank- en passagiersvaart. En de wet vereist een gecertificeerde oplossing: een CCR2 motor met uitlaatgasnabehandeling kan voldoen aan de Stage V-normen, maar is daarmee nog geen gecertificeerde Stage V-motor.”

MAATADVIES

Wat is nu verstandig om te doen voor een schipper? Geert Vlot: „Dat scheelt echt van schip tot schip. Hoe lang wil de schipper doorvaren, hoe is de technische staat, is er opvolging of gaat het schip over een paar jaar in de verkoop? Een algemeen advies bestaat niet.” Ronald Kornet: „We krijgen regelmatig de vraag: blijven reviseren, nu hermotoriseren met CCR2 of hermotoriseren Stage V? Je moet echt doorvragen en alles erin betrekken, dan kun je een maatadvies geven op technische en bedrijfstechnische gronden. Omdat het zo complex is, is het beste wat je kunt doen ons bellen. Wat van belang is, is te bedenken dat Stage V extra technieken vergt. Het zijn er twee: DPF gericht op het afvangen van roetdeeltjes en SCR, een chemisch proces met ureum (AdBlue) dat de uitstoot van NOx (stikstofoxiden) beperkt.” Ook het regenereren komt ter sprake. Het nabehandelingssysteem brandt zichzelf schoon en de motor wordt tijdelijk buiten werking gesteld. In de industrie niet zo'n probleem, maar wel als je met je schip op een sluis afvaart. De motoren



Een compacte en degelijke Stage5 gecertificeerde Scania DC13 bij TVDM.

kennen hier voor de binnenvaart een modus voor, maar voor de schipper die nog geen ervaring heeft met nabehandeling is het goed om het proces te kennen en te begrijpen.

SUBSIDIE

Een belangrijke stimulans is dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een subsidie beschikbaar heeft gesteld voor verschillende maatregelen om een binnenschip te verduurzamen. Het maximaal uit te keren bedrag per aanvraag bedraagt 200 duizend euro. „Weer iets om mee te nemen in de afwegingen”, aldus Geert Vlot. Aan de hand van een staafdiagram laat hij zien dat de uitstoot van NOx in de loop van de jaren met 90 procent is afgenomen. Het is dus allemaal niet voor niets.

„In onze adviezen maken wij niet de keuze voor onze klanten, maar we kunnen ze wel goed informeren om een besluit te nemen. Als het besluit gevallen is, kunnen we alle opties bieden”, aldus Kornet. „We onderscheiden ons door onze ervaring en kunnen met Teus Vlot en Diesel Motoren Service (DMS) alles bieden wat nodig is voor een schipper of rederij om zich aan te passen. Want dat de emissie ook in de binnenvaart omlaag moet, is geen aanname maar een feit”, zegt Geert Vlot. Wel pleit hij vanuit betrokkenheid bij de branche voor een hogere vrachtopbrengst, omdat de meerkosten moeten worden terugverdiend.

teusvlotdieselmarine.com | dieselmotorenservice.nl



STAGE V IN DE PRAKTIJK BIJ BREKO

Een praktijkvoorbeeld is de bouw van zes tankers bij scheepswerf Breko in Papendrecht. De toegepaste Scania motoren, waarvan Teus Vlot dealer is, zijn gecertificeerde Stage V-motoren (450 pk) die gebruikt worden voor de voortstuwing, onder klasse. Daarnaast levert Teus Vlot ook de JCB motoren

voor de generatorsets, ook deze motoren zijn volledig gecertificeerd. Naast Scania komt ook Cummins binnenkort met volledig gecertificeerde Stage V-motoren op de markt.

Zo heeft de Teus Vlot Groep twee merken in huis die op de toekomst zijn voorbereid.