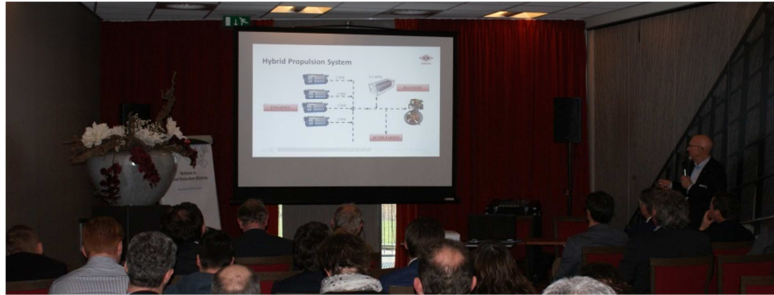


Seminar 'Generatorstroom versus walstroom in de zeevaart', 4 maart 2015, Platform Schone Scheepvaart

Walstroom biedt een duurzame optie voor een specifiek aantal schepen, maar een gezonde business case blijft de uitdaging.

Tijdens het seminar 'Generatorstroom versus walstroom in de zeevaart' van Platform Schone Scheepvaart werd gesproken over mondiale ontwikkelingen, het potentieel effect op de luchtkwaliteit, technische mogelijkheden voor walstroom en alternatieve stroomvoorziening. In het Van der Valk Hotel Rotterdam Blijdorp kwamen ongeveer 50 deelnemers op woensdagochtend 4 maart bijeen om meer te weten te komen en te discussiëren over de techniek, regelgeving, kosten en baten.



Na de opening door dagvoorzitter Henri van der Weide, Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam¹, gaf Eelco den Boer van onderzoeksbureau CE Delft een toelichting op internationale ontwikkelingen op het gebied van walstroom. Hoewel de walstroomtoepassingen nu voornamelijk te vinden zijn in de Verenigde Staten en Europa, is een duidelijke ontwikkeling zichtbaar in Azië. Zo is de havenautoriteit van Shanghai een walstroomsamenwerking aangegaan met Los Angeles en heeft Singapore diverse "groene" investeringen aangekondigd.

Eén van de belemmeringen voor een grootschalige uitrol is de energiebelasting. In Denemarken is inmiddels een ontheffing op deze belasting, waardoor walstroom gebruik aantrekkelijk wordt. De Nederlandse regering is nog niet zo ver, maar kijkt wel naar de (on)mogelijkheden van de toepassing van de energiebelasting, zo meldde Chris Kampfraath van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast is het ministerie bezig met het opzetten van een nationaal beleidskader. Dit bevat onder meer een beoordeling van de behoefte aan walstroomvoorzieningen voor schepen in zee- en binnenhavens. De vraag en de kosten-baten afweging zijn hierbij doorslaggevend. De kosten mogen niet disproportioneel zijn.

Rob Winkel, onderzoeksbureau Ecofys, heeft in opdracht van de Europese Commissie onderzoek gedaan naar de potentiële effecten van walstroom, zoals de verbeteringen van de luchtkwaliteit (CO₂, NO_x, PM, SO_x). Eén aanbeveling uit dit onderzoek is de focus te leggen op schepen die veel stroom behoeven en vaak afmeren op dezelfde locatie, zoals cruiseschepen en ferries.

Havenautoriteiten kunnen de toepassing van walstroom bevorderen door bij aanleg en herinrichting van kades hier rekening mee te houden, lichtte Maurits Prinssen van het Havenbedrijf Rotterdam toe. Zo is geïnvesteerd in voorbereidende infrastructuur in de kades

¹ Het Havenbedrijf Amsterdam is sinds maart 2015 als partner toegetreden tot het Platform Schone Scheepvaart.

van de containerterminals op Maasvlakte II. Daarnaast is het Havenbedrijf Rotterdam in 2008 een samenwerking aangegaan met Stena Line die sinds 2012 een walstroomaansluiting in gebruik heeft.

Na de pauze nam Sibrand Hassing van de Holland America Group het woord over de inspanningen van een reder om de luchtkwaliteit te verbeteren en *in compliance* te zijn met vigerende regelgeving. Naast opties als walstroom investeert men bijvoorbeeld fors in scrubbers.

Het Havenbedrijf Amsterdam ziet walstroom enkel als een haalbare oplossing voor de riviercruisevaart, maar niet voor de zeevaart. In de presentatie van Ton van Breemen werd onder de aandacht gebracht dat scheepvaart in zijn geheel steeds schoner wordt. Een terechte constatering, die de vraag opwerpt of huidige investeringen in walstroom over een aantal jaar van nu nog wel rendabel zijn.

Een *turn key* oplossing zou het gebruik van *electric power supply ships* kunnen zijn. De Noorse firma Eidesvik heeft samen met Wärtsilä en Shell/Gasnor een concept ontwikkeld voor een lokaal energienetwerk. Hierbij worden *power barges* ingezet die LNG omzetten tot elektriciteit voor aan boord, zo presenteerde de heer Kjell Sandaker. Desalniettemin zijn er altijd investeringen aan boord nodig. Wilco Romeijnders van ABB liet met diverse beelden zien wat de impact aan de binnenzijde van het schip is. ABB levert een totaaloplossing voor de installatie van walstroomtechniek, zowel aan boord als aan wal.

Of walstroom voor de zeevaart een haalbare business case is, blijft te betwijfelen. De hoge investeringskosten, frequentieverschillen tussen Europa en het scheepsnet, wisselende energie- en brandstofprijzen en de algehele trend van schone scheepvaart zijn een aantal barrières. Blijvend en onveranderd is echter de ambitie van zowel overheden, als scheepvaart als havens om groener te worden en te investeringen in een verbetering van de luchtkwaliteit.

-
- *Wilt u woensdag 27 mei 2015 alvast vrijhouden in uw agenda! Platform Schone Scheepvaart organiseert dan een seminar over het monitoren, rapporteren en verifiëren van CO2 emissies. Het volledige programma wordt nog bekend gemaakt.*
 - *Kennisdeling staat bij het Platform Schone Scheepvaart centraal. Er worden jaarlijks drie tot vier seminars georganiseerd om de partijen bij elkaar te brengen en elkaars kennis te delen. Wij betrekken de deelnemers graag in het bepalen van de agenda van deze seminars. Binnenkort wordt u daarom een digitale enquête toegezonden om beter inzicht te krijgen in uw wensen. Uw medewerking wordt zeer op prijs gesteld!*