

16 OKTOBER 2019

## De binnenvaart van de toekomst in de haven van Brussel

Tijdens het evenement 'Green Inland Shipping' zijn vijf schepen uit de binnenvaart aangemeerd op de Heembeekkaai in Brussel. Wat ze zo bijzonder maakt? Het feit dat ze uitgerust zijn met innovatieve, groene motoren.

Een honderdtal genodigden kon de schepen met innovatieve aandrijvingssystemen bezoeken in aanwezigheid van Alain Maron, Brussels minister van Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie en de Haven van Brussel. Het ging om volgende schepen:

- **de Sendoliner:** aandrijving op batterijvoeding en een dieselmotor. Het is het eerste commerciële vrachtschip dat in 'zero-uitstoot' modus kan varen op een batterij die aan boord herladen wordt. Het schip kan tot 3 uur lang varen op elektriciteit, om elke vorm van uitstoot in zones met veel bevolking zoals steden en havens te vermijden.
- **de Ecotanker III:** aandrijving op gas en elektriciteit (omvang: 110 m op 11,4 m). Deze technologisch zeer geavanceerde olietanker is uitgerust met 'monofuel' motoren op LNG, elektrische motoren en aandrijving in de voorsteven. De stuurhut bevindt zich vooraan. De uitstoot van NOx wordt met 90% verlaagd en de uitstoot van fijn stof is bijna nihil. Het schip zou CO2-neutraal kunnen worden door het gebruik van biogas.
- **de Wantij:** aandrijving met Euro VI-verbrandingsmotor (omvang: 86 m op 9 m). Het is het eerste commerciële vrachtschip dat uitgerust is met vrachtwagenmotoren van het Euro VI-type, die speciaal werden aangepast voor de scheepvaart. Het biedt een relatief goedkope oplossing om de scheepvaart te moderniseren, die bovendien op een groot gedeelte van de bestaande vloot kan worden toegepast. Zo zou de uitstoot van luchtvervuilende stoffen met meer dan 95% beperkt kunnen worden. Verder wordt er ook bespaard op brandstof en dus CO2. Er kunnen CO2-neutrale prestaties verkregen worden door gebruik te maken van biobrandstoffen of synthetische brandstoffen.
- **de Emeli:** aandrijving op brandstofceltechnologie, waterstof en diesel/elektriciteit (omvang: 55 m op 7,2 m). De Maritieme Academie van Harlingen (Nederland) maakt gebruik van dit vrachtschip uit 1961 om nieuw varende personeel op te leiden. Het schip werd gemoderniseerd door er een voortstuwingseenheid op te plaatsen op diesel en elektriciteit. De belangrijkste innovatie is het systeem met brandstofcellen en opslag van waterstof, dat recent aan boord geïnstalleerd werd en dat ervoor zorgt dat het schip gedurende 10 uur 30 kW elektrische energie kan produceren.
- **de Hydroville:** passagiersschip (omvang 14 m op 4,2 m). Dit is een van de eerste binnenschepen die gebruikmaken van waterstof als brandstof; gemengd met diesel wordt er een verbrandingsmotor gevoed. De uitstoot van CO2 en NOx kan tot 70% verlaagd worden aan een cruisesnelheid van 11 knopen. Het schip is tevens een testlabo voor nieuwe technologieën met gebruik van waterstof en wordt ingezet voor demonstraties, kennisgeving en sensibilisering.

Aangezien de Haven van Brussel zelf CO<sub>2</sub>-neutraal is voor haar gebouwen, was het een genoegzaam gastheer te zijn van dit evenement dat samen met de Europese Commissie en verschillende instellingen die actief zijn in waterwegtransport georganiseerd werd. In de toekomst zouden de verschillende aandrijvingssystemen op grote schaal ingezet kunnen worden voor de binnenvaart.

Er mag dan wel steeds meer actie ondernomen worden ten gunste van het milieu, dergelijke evenementen tonen aan dat de handelsscheepvaart mogelijkheden biedt voor een nog duurzamer transport binnen de Europese Unie. Ter herinnering, waterwegtransport is de meest ecologisch verantwoorde transportwijze. Dankzij de zeven miljoen ton materialen en goederen die vorig jaar vervoerd werden in de haven van Brussel, kon meer dan 100 000 ton CO<sub>2</sub> in de atmosfeer bespaard worden. Dat is veel, maar het zou nog meer kunnen zijn als we ook de minder vervuilende innovatieve systemen beginnen te integreren, zoals diegene die voorgesteld werden tijdens Green Inland Shipping.

Alain Maron, Brussels minister bevoegd voor de Haven, stelde het volgende: "De nieuwe aandrijvingssystemen vertegenwoordigen ongetwijfeld de toekomst van de binnenvaart. Maar de binnenvaart zelf is ook het goedertransport van de toekomst. Dit is uiteraard een enorm mooie opportuniteit voor de economische vitaliteit van ons gewest en de levenskwaliteit van de Brusselaars. Door zich aan te passen aan deze nieuwe technologieën, zal de Haven van Brussel zich sterker positioneren als innovatieve en ambitieuze speler die volop meegaat in de ecologische - en energietransitie."

Het evenement werd georganiseerd in samenwerking met de Europese Commissie, het Finse voorzitterschap van de EU, het EBIP (European Inland Barging Innovation Platform), de CCNR (Central Commission for the Navigation on the Rhine), de EBU (European Barge Union), de EFIP (European Federation of Inland Ports), de ESO (European Skippers Organisation), het IWT-platform (Inland Waterway Transport), INE (Inland Navigation Europe) en de Haven van Brussel.

<p>De <b>Haven van Brussel</b> is een gewestelijke vennootschap en beheert 14 km waterweg en 6 km nuttige kaden in het Brussels Gewest. Het Brusselse havendomein beslaat 107 hectare nuttige oppervlakte, waarop bijna tweehonderd bedrijven gevestigd zijn. In 2018 werden er 7,3 miljoen ton goederen vervoerd via de waterweg, wat overeenstemt met bijna 680 000 vrachtwagens.</p>
---

Voor meer informatie:

**Haven van Brussel**

Sylvain Godfroid,  
coördinator communicatie  
+32 (0)497 599 044  
[sgodfroid@port.brussels](mailto:sgodfroid@port.brussels)