

# Schipper 'Vera Pax': "Vergroening binnenvaart commercieel onleefbaar"

15 maart 2019 om 11:52

*De 'Vera Pax' van Fabian De Wachter is zowat het enige Belgische schip in het project Clean Inland Shipping (CLINSH), dat het effect van emissiereducerende technologie meet. Vergroening in de binnenvaart is commercieel onleefbaar, zegt hij.*



Woensdag vond in Brussel de midtermconference plaats van CLINSH. Het project ging [in oktober 2017 van start](#) met de uitstootmetingen van een dertigtal schepen, voornamelijk Nederlandse.

De 'Vera Pax' van De Wachter was in november 2017 het [eerste nieuwe Belgische binnenschip dat voldeed aan de Stage V-norm](#). Die is vanaf 2019 verplicht voor kleine motorvermogens en vanaf 2020 voor grote vermogens. "De metingen zijn nog bezig, maar uit mijn eigen metingen weet ik dat mijn schip voldoet aan de Stage V-norm", zegt hij.

## Terugverdieneffect nul

De Wachter liet zijn schip uitrusten met een roetfilter en catalysator, goed voor een investering van 300.000 euro. "Ik heb die investering gedaan zonder subsidies. Daar komen nog de AdBlue en het wisselen van filters bij. Het terugverdieneffect is nul. Het enige wat ik heb, is dat mijn vlag proper blijft en mijn schip minder stinkt. Ik ben klaar voor de toekomst maar commercieel is dit zelfmoord", zegt hij.

## Vergroening werkt niet

“Dit zal in de binnenvaart nooit werken zolang men er geen geld voor over heeft. Men moest alle subsidies afschaffen. Ik zit nu in een project om mijn schip om te bouwen naar waterstof. Dat wordt gesubsidieerd, maar neem die subsidies weg en het is gedaan. Neem een hybride schip, dat kost 500.000 euro meer, maar het levert geen cent meer op. Ik zie de vergroening niet gebeuren zolang niemand er iets voor over heeft. Het draait om de centen”, benadrukt De Wachter.

### **Vlaamse subsidies**

De Vlaamse overheid geeft subsidies voor vergroening, maar onder bepaalde voorwaarden. “Ik ken het subsidietraject. Daarvoor moet ik 30% van de tijd in Vlaanderen varen, maar hier kan ik niets verdienen”, besluit de schipper, die voornamelijk op de Rijn actief is.

### **Vergroeningsconsulent**

Vlaams vergroeningsconsulent Paul Lambrechts erkent de hoge kosten voor de nabehandelingstechnologie. “In principe is het dezelfde technologie als in een vrachtwagen maar bij een binnenschip moet zo’n 200 liter brandstof per uur gezuiverd worden, een veelvoud van een vrachtwagen”, zegt hij.

In de binnenvaartsector is er ook ongerustheid over het feit of de Stage V-motoren wel beschikbaar zullen zijn tegen de tijd dat ze verplicht worden voor nieuwe schepen. “Eerder deze maand heeft Caterpillar aangekondigd dat het gecertificeerde motoren heeft van 300 tot 1.350 kW vermogen. Ook ABC en Mitsubishi zouden tijdig over motoren beschikken. Caterpillar bouwt jaarlijks zo’n 200.000 motoren, waarvan een paar honderd voor de Europese markt. Hoewel het steeds om dezelfde motoren gaat, moeten zij telkens een certificaat hebben en aanpassingen doen voor zowel de Noord- als de Zuid-Amerikaanse markt, het Midden-Oosten en de Europese markt. Men zou beter internationaal afspraken maken over een standaard”, besluit Lambrechts.

Koen Heinen