

VIV richt zich op kennis en innovatie

Verbrandingsmotor ontwikkelt zich sneller dan ooit

De Vereniging Importeurs Verbrandingsmotoren (VIV) heeft inmiddels 97 actieve leden. Zij zijn allen actief als importeur, toeleverancier of anderszins betrokken bij verbrandingsmotoren die in de industrie en of maritieme sector worden gebruikt.

Vet Meer

Voor veel bedrijven in de verbrandingsmotorenbranche en de daaraan geleide industrie ziet de orderportefeuille er voor dit jaar er nog redelijk gevuld uit. Wel zien we dat de order-instroom veel trager is dan wel tot stilstand is gekomen. De VIV heeft een enquête gehouden onder haar leden met daarin onder andere de vraag: 'Wat is uw verwachting voor 2009'.

De reacties zijn bepaald niet positief. Meer dan de helft van de VIV lidbedrijven komt uit op een tegenvallende omzet voor 2009 van circa tien procent ten opzichte van 2008. De bedrijven zijn gezond en kunnen tegen een stootje, maar het is noodzakelijk de zaken te verzetten en te focussen op de oplossingen voor de komende jaren.

Ook is in deze enquête heel duidelijk naar voren gekomen dat de VIV-leden met de moeilijke tijd in het verschieft vrezen voor het verlies van kennis doordat mogelijk personeel wegvloeit. Ruim 45 procent geeft aan dat met name het aantal flexibele werknemers zal afnemen, terwijl 76 procent verwacht dat het aantal vaste krachten dit jaar gelijk zal blijven.

Topprestatie

De VIV is van mening dat wij met elkaar, en de brancheverenigingen in het bijzonder, in overleg met partners en overheid, dit verlies aan kennis heel duidelijk voor het voetlicht moeten brengen. De overheid doet er goed aan duurzame projecten in de infrastructuur of innovatie te stimuleren. De kennis in de bedrijven moet behouden blijven.

De VIV zal haar initiatief, het opzetten van een OpleidingsCentrum in samenwerking met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, met de grootst mogelijke inzet doorzetten, want er is een dringend tekort aan goed opgeleide technici die met de moderne, elektronisch aangestuurde verbrandingsmotoren kunnen werken.

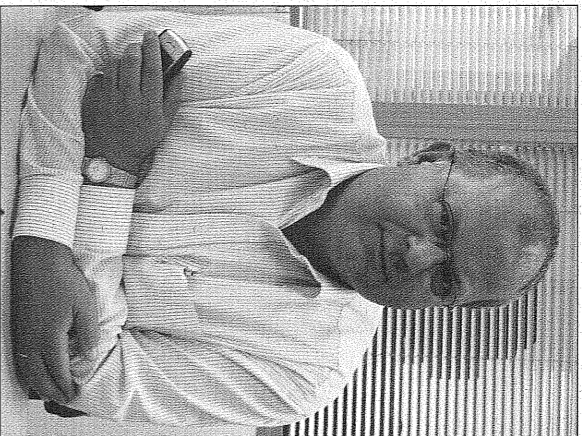
Het is voor de overheid een fantastische gelegenheid om nu opdraacht te geven het schip van de toekomst te laten ontwerpen en bouwen. We dienen deze tijd goed te gebruiken en onze kennis veilig te stellen en door innovatie de producten voor de toekomst te ontwerpen én te produceren.

Laten we niet vergeten dat de Nederlandse economie wat prestatie betreft op de derde plaats staat in Europa. Dit feit geeft aan dat Nederland in staat is met haar ondernemersmentaliteit en handelsgeest de bakens te verzetten en het beste uit deze benarde positie te halen.

De provinciale overheid participeert voor circa 900 miljoen euro in verschillende regionale projecten. Hiermee kan ook onze sector haar voordeel doen, immers transport over de weg en het water is onvermijdelijk.

Innoveren

De Tweede Maasvlakte komt er en moet in 2013 gereed zijn, wat een onmisbare stap is voor de groei van de Rotterdamse haven. Tijdens de gesprekken die wij als VIV hebben gehad op het ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent deze ontwikkeling.



heeft het ministerie aangegeven een viervoudiging te verwachten van het binnenvaartcontainerservoer ten opzichte van 2006.

De prognoses voor 2035, zoals gepubliceerd tijdens de presentatie van het Rotterdam Climate Initiative (RCI) geeft een 'modal split' van 35 procent voor het wegverkeer, 45 procent voor de binnenvaart en twintig procent voor vervoer per spoor. Dit als gevolg van de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte. Kortom er is werk aan de winkel.

Deze enorme groei van containers en bulkgoed heeft ook een keerzijde, zoals die is aangegeven in het Rotterdam Climate Initiative. De uitbreiding van de Maasvlakte en de daarbij verwachte uitstoot van schadelijke stoffen dient te worden gecompenseerd, hetgeen in het RCI als taak en te nemen maatregelen geschreven staat.

De verwachting is, dat er onder meer voor binnenvaartschepen in 2010 een regeling komt waarbij tien procent meer aangevuld moet worden betaald in Rotterdam als de motoren niet voldoen aan EU stage IIIa of CCNR II.

Met de recessie in ons achterhoofd is dit bij uitstek een mogelijkheid voor de overheid om oudere motoren voor nieuwe motoren die wel aan de emissie-eis voldoen te vervangen met behulp van subsidie.

Emissie-eisen

Voor wat betreft de toekomstige emissie-eisen voor de Europese binnenvaart is nog niet duidelijk welke kant het opgaat, een mogelijk besluit wordt in 2009 verwacht. Zowel de VIV als Euromot en de EBU hebben afzonderlijk van elkaar duidelijk te kennen te geven dat de Europese milieu-eisen eenduidig dienen te zijn: één uniform Europees beleid.

In opdracht van de Europese Commissie heeft Arctadis een 'impact assessment'-studie uitgevoerd naar de gevolgen van de wijzigingen op de richtlijn 97/68 EG voor NRRM. De VIV verwacht binnenkort de uitslag hiervan te kunnen inzien.

Dit rapport moet inzicht geven in de gevolgen op de economische en milieu-effecten bij de invoering van de voorgestelde wijzigingen die vermoedelijk ingaan in 2012. Het woord 'vermoedelijk' is expliciet genoemd, omdat het bijna niet haalbaar is de termijn van 2012 te halen. Dit als gevolg van de komende Europese verkiezingen en de tijd die nodig is om de wet- en regelgeving voor te bereiden en in het parlement in te dienen.

De VIV heeft herhaaldelijk aangedrongen op uniform Europees emissiebeleid, juist ook voor de Europese binnenvaart, waarbij

allerlei exotische lokale regels dienen te worden afgeschaft. Het ligt voor de hand om gelijk te lopen met de Amerikaanse EPA-norm voor emissies. Wanneer Europa en Amerika en andere delen in de wereld hierin synchroon lopen, creëren we een solide basis en een interessante marktpotentie voor motorenfabrikanten. De enorme investeringen die nodig zijn voor de R&D om te voldoen aan de steeds zwaardere emissie-eisen, worden daardoor verspreid over een groter aantal motoren, waardoor de investeringen weer kunnen worden terugverdiend. De bedrijven blijven tenslotte alleen bestaan als zij ook een gezond bedrijfsresultaat kunnen behalen.

Toekomst

Ondanks de lange geschiedenis van de verbrandingsmotor staat de ontwikkeling hiervan nog lang niet stil. Sterker, er is nog nooit zoveel ontwikkeling bij de verschillende fabrikanten geweest als nu. Die ontwikkeling wordt gestuurd door de kracht van de concurrentie, maar ook door de kracht van de wet- en regelgeving, waarbij de publieke opinie werkt als katalysator.

De klimaatverandering met de rijzende zeespiegel en de opwarming van de aarde zijn volop in de media. Het feit dat oude typen vrachtwagenmotoren worden geweerd in de stadscentra, oude typen scheepsdieselmotoren worden geweerd van kades in een aantal havensteden in Europa en het eerder genoemde Rotterdam Climate Initiative, leiden ertoe dat een ieder zich steeds meer bewust is van de emissies en de milieuproblematiek.

De dieselmotor heeft in de afgelopen jaren een ontwikkeling doorgemaakt van een zwaar mechanisch product naar een hoogwaardige aandrijver, waarbij de elektronica een cruciale rol is gaan spelen.

De elektronica grijpt in bij de operationele bedrijfsvoering (start/stop-beveiliging-aanstuuring), maar heeft ook een functie om de belangrijke parameters op te slaan en maakt de weg vrij om draadloos de motordata door te zenden naar een centrale controlekamer op het land. De ontwikkeling van 'common rail' en 'electronic fuel injection' geeft de fabrikant een instrument om de emissies nog beter te kunnen controleren en beheersen met de introductie van 'multiple injection in time variation'. Deze moeilijke termen vertellen ons dat we beter in staat zijn dan ooit tevoren de ontbranding en verbranding in het motorproces te begrijpen en te sturen. Dit geldt voor de emissie, het brandstofverbruik, vermogen en levensduur van de motor.

Wetenschappers in de Geo-Engineering zijn bezig met onderzoek met als doel de temperatuur en het CO₂-niveau van de aarde te verlagen tot het niveau van voor de tijd van James Watt.

Recent is in een wetenschappelijke tijdschrift gepubliceerd dat wetenschappers erin zijn geslaagd batterijen voorzien van een speciale coating in luttele seconden op te laden, wat voorheen uren duurde. Kortom ontwikkelingen die doorgaan en nodig zijn, maar of het succesvol wordt zal de tijd leren. Vast staat in elk geval dat de verbrandingsmotor zich als betrouwbare aandrijver al geruime tijd heeft bewezen en zijn ontwikkeling nog steeds continueert.