



## Voorwoord

### Brandstof tot omdenken

Nadenken over uw business, over de technologische ontwikkelingen en hoe u daarin mee kunt groeien. Dat is iets dat u als ondernemer natuurlijk voortdurend doet. In het bestuur van de VIV doen we ook niet anders. Maar inmiddels lijkt het wel alsof nadenken alléén niet meer voldoende is. De wereld om ons heen verandert heel snel, en de eisen die de overheid aan ons stelt – zowel als het gaat om de emissie van onze producten als onze bedrijfsvoering – worden in rap tempo strenger en moeilijker na te leven. Wie zijn positie wil behouden en een rol wil spelen in de branche van de toekomst, zal moeten gaan 'omdenken'. En dat is iets wezenlijks anders dan nadenken.

Benader de uitdagingen eens van een compleet andere kant en u zult zien dat er dan verrassende nieuwe inzichten komen. De VIV wil u daarbij helpen. Enerzijds door u te inspireren, en anderzijds door samenwerkingen te zoeken met aanverwante branches. De samenwerking met de BOVAG werkt op dat gebied ook al zijn vruchten af. Hoe, dat laten we graag aan u zien tijdens onze Algemene Ledenvergadering op donderdag 8 december. Schrijft u die datum vast in uw agenda? Ik hoop u in grote getalen te mogen begroeten.

Tot 8 december!

Met vriendelijke groet,

**Gerard Martens**

Bestuurslid VIV en CEO Holland Diesel Maassluis

#### Een uitgave van

VIV  
Postbus 1100  
3980 DC Bunnik  
T 030 - 659 54 93  
viv@verbrandingsmotor.nl  
verbrandingsmotor.nl

#### Redactie

Bart Verhoeve  
Michel Voorwinde  
Anita Wiersma  
Elvira Spoelstra  
Jacob Klimstra

#### Vormgeving en productie

PromoVisique  
Capelle a/d IJssel

#### Teksten en fotografie

VIV

#### Copyright

Behoort toe aan VIV

## Gaskwaliteit

### versus kwaliteitsgas

*De door de overheid aangekondigde nieuwe EN 16726:2015-norm die de kwaliteit van gas moet waarborgen, is niet goed. Dat vinden Euromot en Plagamo, respectievelijk de Europese en Nederlandse organisaties van gasfabrikanten. Daarom wordt er actief gelobbyd voor een betere norm.*

Producten moeten aan steeds strengere kwaliteitseisen voldoen. Dat garandeert voor de klant dat zij of hij iets goeds krijgt, iets dat veilig is en iets dat goed werkt. Een klant wil waar voor zijn geld. Motorfabrikanten en leveranciers weten daar alles van en de CE keur is in dit verband een bekend kwaliteitskenmerk. Voor een goed functioneren van motoren is het belangrijk dat de brandstofkwaliteit gewaarborgd wordt. In het geval van aardgas is de gaskwaliteit zelfs in brede zin van levensbelang omdat bij niet goed functioneren van gasapparatuur schade kan ontstaan en giftige gassen geproduceerd kunnen worden.

#### Hoge aanpassingskosten

Tot op heden zorgden de gasbedrijven voor een redelijk constante gassamenstelling. Vanouds was dat in Nederland de taak van de NV. Nederlandse Gasunie. Vooral door de beschikbaarheid van een grote gasstroom uit het veld in Slochteren was het handhaven van een goede gaskwaliteit betrekkelijk eenvoudig. Er spelen echter twee zaken: door de liberalisering van de energiesector in Europa is een pijpleidingbedrijf zoals Gasunie Transport Systemen (GTS) niet meer automatisch verantwoordelijk voor de gaskwaliteit en door de afname van de gasproductie binnen Europa wordt de afhankelijkheid van geïmporteerd gas hoger. Om een redelijk constante gaskwaliteit te waarborgen zal een gasleverancier nu meer moeten doen aan gasbehandeling. Helaas blijkt de bereidheid daartoe zeer beperkt. Overheden, ook de Europese Commissie en de Nederlandse overheid, werden door de gasleveranciers op het spoor gezet dat alle gebruikers een zogenaamde brede gaskwaliteit zouden moeten aankunnen. Uit een eerste in Europees verband uitgevoerd onderzoek bleek dat de kosten voor gebruikers en fabrikanten om de apparatuur aan te passen factoren hoger liggen dan een passende gasbehandeling.

#### Nauwe Wobbe Index

Gasbedrijven bedoelen met kwaliteit de gassamenstelling, maar gebruikers willen kwaliteitsgas, met een nauwe Wobbe Index band, een beperkte variatie in calorische waarde en een goed methaangetal. De gasleveranciers willen een brede Wobbe Index band waarin vrijwel alle gassen passen. Echter, bij grote en snelle variaties in Wobbe Index kan een motor plotseling veel te rijk of veel te arm draaien. Bij de bijbehorende grote verschillen in calorische waarde is de aanwijzing van de gasmeter niet meer een maat voor het energieverbruik. Bij afstellen van alle motoren in Europa op het lage methaangetal van 65 uit de nieuwe EN 16726:2015-norm zal de hogere klopvastheid van 98% van de gassen in Europa niet meer goed benut worden. Door middel van intensieve actie in Brussel vanuit Euromot, de organisatie van Europese gasfabrikanten, en in Nederland vanuit Plagamo wordt nu getracht om de EN 16726 norm niet geïmplementeerd te krijgen en met een betere norm de levering van kwaliteitsgas te waarborgen.

Door Jacob Klimstra



# BULLETIN

Oktober 2016



Koninklijke Kemper & Van Twist verzorgt  
verplichte inspectie noodstroomaggregaten

## Keurige keuring



*Noodstroomaggregaten moeten sinds begin dit jaar net zoals alle andere stookinstallaties wettelijk verplicht gekeurd worden. Koninklijke Kemper & Van Twist is de eerste partij die onder auspiciën van de SCIOS de inspecties verzorgt. Jeroen Eeuwijk vertelt hoe de opstartfase van de keuringsverplichting werkt.*

Alle stookinstallaties moeten gekeurd worden. Maar voor de dieselmotoren van noodstroominstallaties is jarenlang een uitzondering gemaakt. Met een wijziging in het Activiteitenbesluit per 1 januari 2016 is daar verandering in gekomen. Noodstroominstallaties moeten nu ook verplicht gekeurd worden door een SCIOS gecertificeerde organisatie en de Omgevingsdienst controleren daar op. Het probleem is echter dat er nog amper inspecteurs zijn die deze apparaten SCIOS kunnen keuren. Een bijzondere situatie dus, waar het Dordtse revisiebedrijf Koninklijke Kemper & Van Twist Diesel B.V. verandering in aanbrengt. "Wij zijn op dit moment de enige organisatie die de keuring kan en mag uitvoeren", vertelt Jeroen Eeuwijk, General Manager Sales & Services. "Maar wij hebben pas een paar gecertificeerde inspecteurs op de weg om deze keuringen uit te voeren. Bovendien weten veel bedrijven met zo'n noodstroominstallatie nog helemaal niks af van deze verplichting."

### VIV en SCIOS

De nieuwe keuringseisen zijn in samenwerking met de VIV/Koninklijke Kemper en Van Twist door de SCIOS samengesteld. Eeuwijk: "De bestaande technische documenten uit de Scope 4 keuring richten zich met name op WKK installaties. Maar die werken met gas. Dat betekende dat de regels meer naar dieselmotoren moesten worden omgebouwd. Dat vraagt een andere kennis en als dieselspecialist hebben wij die ook in huis. Vandaar de samenwerking. Er zijn nu nieuwe technische documenten gemaakt die zijn geaccordeerd door het college van deskundigen van SCIOS en die de grondslag voor de keuringen

vormen". Op de vraag of het niet raar is dat een leverancier van noodstroomaggregaten ook zijn eigen installaties keurt, antwoord Eeuwijk: "Ja, dat klinkt misschien een beetje alsof de slager zijn eigen vlees keurt, maar de keuringsregels zijn helder. Dus of we nu een eigen installatie moeten keuren of die van een concurrent, dat maakt geen verschil. Dat gaat heel transparant".

### Extra keuring

De keuring geldt voor alle noodstroomaggregaten die meer dan 20 kW aan vermogen opleveren én nu ook die installaties die minder dan 500 uur per jaar worden gebruikt. "Er zijn veel noodstroomaggregaten die ook worden ingezet om pieken te scheren. Om bij te springen wanneer er extra vermogen nodig is, in het bedrijf zelf of voor het elektriciteitsnet. Deze installaties moeten naast de standaard keuring nog een extra keuring ondergaan, met name vanwege de emissie-eisen. Voor alle apparaten geldt een SCIOS scope 4 keuring, voor de laatstgenoemde groep komt daar nog een SCIOS Scope 6 keuring bij. Dat zijn immers geen pure noodstroomaggregaten meer", weet Eeuwijk.

### Eerste waarschuwingen

Alle noodstroomaggregaten van Nederland – boven de 20 kW – moesten per 1 januari 2016 gekeurd zijn. Een onhaalbare zaak, maar het is van belang dat de betrokken partijen actie gaan ondernemen. "Ik heb de eerste waarschuwingen aan gebruikers van enkele Omgevingsdiensten al onder ogen gehad. Sommige gemeenten zijn erg actief op dit gebied. Het kan dus zijn dat steeds meer bedrijven een bezoekje krijgen van hun lokale Omgevingsdienst. Dan kan het helpen dat je kunt laten zien dat je er mee bezig bent. Al kan het zijn dat we mogelijk pas volgend jaar tijd hebben om te komen keuren. Het is geen garantie, maar meer is er nu niet te doen. Er is gewoon te weinig keuringscapaciteit, alhoewel we die versneld aan het organiseren zijn", aldus Eeuwijk.

Meer informatie is te vinden op [www.kvt.nl](http://www.kvt.nl).

## Verplichte keuring diesellaggregaten:

### hoe werkt het?

*In het zogenaamde Activiteitenbesluit Milieu, een onderdeel van de Omgevingswet heeft de overheid alles beschreven wat binnen de industrie en bebouwde omgeving met milieu te maken heeft. Een van die zaken zijn die periodieke keuringen van stookinstallaties, en daar is sinds 1 januari 2016 het een en ander aan veranderd.*

Onder de term stookinstallaties werden sinds 2010 de WKK-machines verstaan die op gas werken. Daarvoor gold een keuringsplicht van iedere vier jaar. Sinds begin dit jaar moeten ook dieselmotoren die een noodinstallatie aandrijven, zoals een generator of een sprinkler, elke twee jaar verplicht een inspectie ondergaan. De keuring voor dieselmotoren in noodinstallaties is alleen gericht op veiligheid. Rookgasmetingen vallen daar niet onder, zolang de noodinstallatie niet meer dan vijfhonderd uur per jaar gebruikt wordt en niet ingezet wordt voor het zogenaamde piekenschermen.

### Wie wordt gekeurd?

Voor wie is dit nu belangrijk? In principe is elke eigenaar van een installatie zelf verantwoordelijk voor het hebben van de juiste documenten om de installatie te mogen gebruiken. De

veranderingen in het Activiteitenbesluit zijn echter niet breed gecommuniceerd. Dat houdt in dat diverse eigenaren wellicht niet weten dat zij hun installatie periodiek moeten laten keuren. Als onderhoudsbedrijf van dergelijke installaties is het daarom goed om uw klanten te adviseren over de keuringen. Als onderhoudsbedrijf bent u echter niet verlicht deze keuringen op te leggen. Immers, de keuringsplicht is een verantwoordelijkheid van het bedrijf dat de installatie in eigendom heeft.

### Wie keurt?

Om een degelijke periodieke inspectie te mogen uitvoeren moet een bedrijf een SCIOS-erkenning hebben. Daarnaast moet ook het personeel dat de keuring uitvoert door de SCIOS gecertificeerd zijn. Het eerste deel van 2016 is door SCIOS gewerkt om de certificering voor dieselkeuringen op orde te krijgen. Dit heeft geresulteerd in de certificering van Koninklijke Kemper & Van Twist als eerste bedrijf.

Bedrijven die zich ook willen certificeren voor het periodiek keuren van diesellaggregaten, kunnen contact opnemen met SCIOS via [www.scios.nl](http://www.scios.nl).

### Eerste en periodieke keuring

Elk noodstroomaggregaat moet verplicht een Eerste Bijzondere Inspectie (EBI) ondergaan. Eigenlijk bedoeld voor nieuw geplaatste installaties, maar ook voor alle nog nooit gekeurde aggregaten. Daarna volgen de Periodieke Inspecties (PI). Elke vier jaar voor noodstroomaggregaten met een vermogen van 20 tot 100 kW, elke twee jaar voor apparaten met een vermogen van meer dan 100 kW.

## Investeer in stageplaatsen

*Er dreigt een tekort aan stageplaatsen voor de BOL-ers. Daarom doet de VIV een oproep: investeer in stageplaatsen en draag bij aan het behouden en opleiden van vakbekwaam personeel.*

"De VIV doet een dringende oproep om vooral te investeren in stageplaatsen in uw bedrijf. Stagiaires stellen immers de toekomst van onze industrie veilig. En als we niemand opleiden hebben we over een aantal jaren een schreeuwend tekort aan gekwalificeerde vakmensen." Aan het woord is VIV-secretaris Michel Voorwinde. De VIV maakt zich al jaren hard voor vakbekwaam personeel. De opleiding wordt zo dicht mogelijk bij de praktijk geplaatst zodat de aansluiting naar bedrijven makkelijk te maken is. Voor de BBL-leerlingen, die werk combineren met een dag school, is de stageplaats het bedrijf waar ze dagelijks het vak leren. Voor de BOL-leerlingen, diegene die voltijds op school zitten, is een stageplaats bij een bedrijf van wezenlijk belang om de aansluiting naar het bedrijfsleven te borgen. Maar juist voor die studenten aan de BOL-opleidingen zijn niet voldoende stageplaatsen en dat is onwenselijk, stelt Voorwinde. "De scholen

doen hun best de leerlingen op te leiden met de technieken van vandaag. Als je echter bedenkt dat het voor onze leden zelf al lastig is om de laatste technieken bij te houden, dan is dat voor de scholen helemaal moeilijk. Daarom is het juist zo belangrijk dat de BOL-leerling ook op stage kan."

### Enquête terugsturen

Alle VIV-leden hebben een enquête ontvangen, waarin ze konden aangeven wanneer een stagiair bij hun bedrijf welkom is. Voorwinde: "Het is belangrijk dit ingevulde document terug te sturen naar het Da Vinci College. Op dit moment zitten er in de BOL-opleiding mensen met een opleiding op niveau 2 en 3. Deze studenten kunnen echt al wel wat op het gebied van motorenonderhoud. Het zou zonde zijn om hen niet de praktijkervaring te bieden die ze nodig hebben voor hun toekomst, én die voor onze branche."

### Heeft u stage plaatsen beschikbaar?

Neem dan contact op met Michel Voorwinde: [michel@verbrandingsmotor.nl](mailto:michel@verbrandingsmotor.nl).



## Continue On-Board Analyse en

## Diagnose emissies binnenvaart

*De VIV heeft samen met een aantal andere partijen en de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) begin september de Green Deal COBALD ondertekend. COBALD staat voor: Continue On-Board Analyse en Diagnose emissie binnenvaart, en heeft als doel om schepen op termijn hun eigen energieverbruik en vervuilende uitstoot te laten meten.*

Het doel van COBALD is om instrumenten te testen op hun bruikbaarheid om aan boord van binnenvaartschepen uitlaatmissies te meten. Hiermee kunnen binnenvaartschepen over een aantal jaar hun eigen energieverbruik en uitstoot van schadelijke stoffen meten en daardoor zuiniger en schoner gaan varen. Door real-time 'aan de pijp' van binnenvaartschepen te meten kan men zien of er uit de gegevens daarvan een correlatie te maken is naar de emissiewetgeving. De wetgeving gaat uit van emissiewaarden die op een testbank zijn verkregen tijdens steady-state operatie. Op een schip zal de motor voor een deel van zijn tijd een constant toerental en vermogen draaien, maar die zullen nauwelijks overeenkomen met de waardes waarop moet worden gemeten tijdens de steady-state test op de testbank.

Dat betekent dat de waardes gemeten tijdens bedrijf op het schip moeten worden omgerekend naar de waardes die in de wet staan. Daarnaast verkrijgen we op deze manier van meten ook veel meer informatie over het vaarprofiel in relatie tot de productie van de soorten emissie en hoeveelheid. Met deze informatie kunnen we dan weer onderzoeken welke aanpassingen we aan de voortstuwingsinstallatie en of schip zouden kunnen maken om emissies verder naar beneden te brengen.

### Nieuwe norm

In 2019 gaat de eerste fase van Stage V in. Stage V is de nieuwe wettelijke norm voor emissies in de Non Road Mobile Machinery (NRMM). In de NRMM zijn voor vrijwel alle toepassingen in de industrie de emissie-eisen gedefinieerd. Veel toepassingen in de NRMM zijn 'standaard' oplossingen zoals generatorsets en locomotieven. In deze applicaties wordt veel vaker gehermotoriseerd dan in de binnenvaart. Schepen hebben vaak een levensduur van vijftig jaar of langer. In die tijd worden regels voor emissie aangescherpt en zal een schipper vaak 'schoner' willen gaan varen. De schipper zal dan moeten kiezen tussen een complete revisie van de huidige motor of de aanschaf van een nieuwe motor.

### Bouwen zonder Stage V-certificaat

Door de komst van Stage V zullen er naar verwachting minder motoren gefabriceerd worden die hieraan voldoen waardoor hermotoriseren een stuk moeilijker wordt. De nieuwe motorinstallatie zal in omvang toenemen als gevolg van het eventuele roetfilter en S.C.R.. De beperkte ruimte in de bestaande machinekamer is hierbij vaak ook nog een probleem. Als COBALD een oplossing kan vinden om door middel van real-time meten aan de pijp een koppeling te maken met bestaande en nieuwe wetgeving, kunnen we in de binnenvaartinstallaties aan boord bouwen zonder daarvoorafgaand aan de inbouw al een Stage V-certificaat voor nodig te hebben.

De komende periode zal COBALD verder worden uitgerold. VIV houdt u middels de nieuwsbrief van en op [verbrandingsmotor.nl](http://verbrandingsmotor.nl) op de hoogte over de voortgang van dit project.