Scheepsbouwkundig Gezelschap

“William Froude”

Since 1903

Voorwoord

Waerde lezer,

Op donderdag 19 oktober en vrijdag 20 oktober zijn wij met een groep van 21 Froudianen naar het mooie Antwerpen afgereisd om te zien hoe de sector er bij onze zuiderburen uitziet.

Donderdagochtend verzamelden we vroeg in de ochtend achter 3mE. Onderweg naar België hadden we eerst een tussenstop bij CLdN, wat zich in het Botlekgebied bevindt. Nadat we daar hebben rondgereden over de terminal om te zien hoe zo’n containerterminal nou eigenlijk in werking gaat, zijn we doorgereden naar EXMAR. Daar hebben we een interessante presentatie gekregen, onder andere over de nieuwe ammoniak schepen die ze gaan bouwen

De vrijdag hebben we volledig in Antwerpen gespendeerd. We zijn eerst naar het onderzoeksbureau het Waterbouwkundig Laboratorium gegaan. Na een lekkere lunch zijn we doorgegaan naar CMB Tech, waar we eerst een presentatie over het bedrijf hebben gekregen en daarna zijn doorgereden naar hun waterstoftankstation.

Ik vond het ontzettend leuk om mijn eerste TBE te mogen organiseren. Alle enthousiaste reacties van zowel de deelnemers als de bedrijven maakten dit nog beter. Graag zou ik alle deelnemers en bedrijven willen bedanken voor twee prachtige dagen. Veel leesplezier!

Met immer luide Plonsch,

Quirine Steentjes
Commissaris Excursies

Table of Contents

Deelnemers	4
Sponsoren	5
CLdN	6
Exmar	8
Waterbouwkundig Laboratorium	10
CMB Tech	12
Sfeerimpressie	14

Deelnemers

Ammelie Woltjer

Bas Lenferink

Britt van Lierop

Dauwe de Haes

Elise Braakman

Elza van Vliet

Gijs Goselink

Jelle Oudemans

Jesse Zwart

Juul Pelssers

Lise Lotte van der Wal

Loïs van der Wart

Mahrooz Hasnaoui

Pascal Bouman

Quint Boelens

Quirine Steentjes

Rajan Hellemans

Rhea Valk

Thijs van Iersel

Tom Blokland

Yaran Grol

Hoofdsponsoren

CLdN

Door Jesse Zwart

De tweedaagse Belgische excursie stond deze keer in het tekenen van onze zuiderburen en daarmee niet helemaal binnenlands zoals we gewend zijn van een TBE. Het gezelschap ging in drie bussen onderweg naar het eerste bedrijf dat bezocht zou gaan worden. Dat bedrijf was CLdN en voor veel maritiemers niet gelijk een bedrijf dat herkend werd. CLdN richt zich op het opereren van Ro-Ro schepen en is gelegen op de Brittanniëhaven.

We werden ontvangen en allereerst werd er een presentatie gegeven over de verschillende activiteiten die worden ondernomen bij CLdN. Daarbij is ons verteld dat er vooral veel lijnen naar Groot-Brittannië liggen en dat het grootste gedeelte van dat transport vanuit Nederland hier naartoe gaat. De verschillende schepen die gebruikt worden en hun operaties zijn ook aan ons gepresenteerd. Zo werd duidelijk dat CLdN de meest efficiënte Ro-Ro rederij is in West-Europa. Ook worden er nu nog efficiëntere schepen gebouwd met een totale dek ruimte van 8000 meter. Die zullen vanaf 2025 in de vaart genomen worden.

Na de presentatie was het tijd om een stukje over het terrein de rijden. Daarbij werden we allereerst langs de aankomst terminal gereden waar verteld werd hoe de aankomst van vrachtwagens afgehandeld wordt. Vervolgens gingen we richting de container opstelplaats. Veel vrachtwagens hebben namelijk containers bij zich en deze worden op mobiele trailers gezet en zo aan boord gereden. We zijn daarna richting de parkeergarage gereden waarbij nieuwe auto’s van allerlei soorten merken opgesteld waren om te wachten totdat deze verscheept konden worden. Bovenop de parkeergarage was er prachtig uitzicht op het hele terrein en werd de groepsfoto gemaakt.

CLdN

Hierna werd bekend dat er een schip aan zou komen dus iedereen is snel de busjes terug in gegaan en zijn we naar de kade gereden. Daarbij hebben we mogen zien hoe een schip aankwam (met vertraging door een storm die nacht) en razendsnel aanlegde. Het verbaasde de meesten nog hoe snel dit ging aangezien het een vrij aanzienlijk schip was. Vliegensvlug reden er allerlei havenmedewerkers met trekkers aan boord om alle trailers van boord te halen en op de juiste plaats neer te zetten. Vervolgens konden we met de busjes op een schip rondrijden dat leeggehaald was. Daarbij was het gaaf om te zien hoe er nog een heel beneden dek was waar nog veel meer trailers konden worden opgesteld. Vervolgens was het tijd voor een heerlijke lunch en konden we door naar België!

Exmar

Door Quirine Steentjes

Op donderdagmiddag hebben we een bezoek gebracht aan Exmar. Exmar is een rederij die vooral gespecialiseerd is in het vervoeren van ammoniak. Hier zijn we mooi op tijd aangekomen na de verre tocht naar Antwerpen. Deze tocht was voor sommigen erg gezellig met 1.5 uur vol Studio 100 muziek. Anderen hebben hem gebruikt om even bij te slapen om vol nieuwe energie naar het volgende bedrijf te gaan. Nadat we ons aan hadden gemeld bij de receptie, hebben we een hele tocht afgelegd door het gebouw heen naar de zaal waar we de presentaties hebben gekregen. Eerst hebben we allemaal even wat te drinken kunnen pakken uit de luxe koffie automaat en toen konden de presentaties beginnen.

Exmar

Als eerst kregen we een presentatie van Frederik van Nuffel, technical director bij Exmar. Hij heeft eerst een algemene uitleg gegeven over het bedrijf en de geschiedenis daarvan. Ze zijn geëvolueerd van een traditionele rederij naar een innovatieve gas provider. De sterkte van het bedrijf is dat ze eigenlijk altijd een paar jaar voorlopen op de concurrenten. Zo zijn ze altijd koplopers geweest in LNG en LPG.
Na de geschiedenis heeft Frederik een paar projecten van Exmar uitgelicht. Zo heeft Exmar samengewerkt met Gasunie nadat de Nordstream gasleiding was opgeblazen. Het doel van de samenwerking was om een deel van de gasbehoefte van Nederland op te vangen. Dit is bereikt met het hervergassingsplatform Eemshaven LNG dat voor de komende paar jaar in Eemshaven ligt.
Het recenste project waar Frederik over heeft verteld, was twee dagen voor ons bezoek officieel aangekondigd. Dit project is de bouw van twee Midsize Gas Carriers die op ammonia zullen varen. Het gebruik van ammonia als brandstof is omstreden door de gezondheidsgevaren, maar omdat Exmar al jaren met ammonia als lading vaart, kan al het personeel er al goed mee om gaan en is dat voor hun minder een probleem.

Daarna gaf Oliver Derison een presentatie. Hij werkt bij Exmar Ship Management. Dit is een aparte tak binnen Exmar Group die de vloot managet. Hij heeft verteld hoe het is om in deze tak van de sector te werken en nog wat extra's over de projecten van Exmar. Het was zeer interessant om een keer wat te horen over dit soort projecten van iemand anders dan een engineer.
Na nog wat diepgaande vragen was het tijd om het traditionele moment met het koffertje. Het koffertje is tijdens deze excursie weer een sticker rijker geworden! Toen was het tijd om koers te zetten richting het hostel om ons om te kleden voor het diner en de avondactiviteit.

Waterbouwkundig Laboratorium

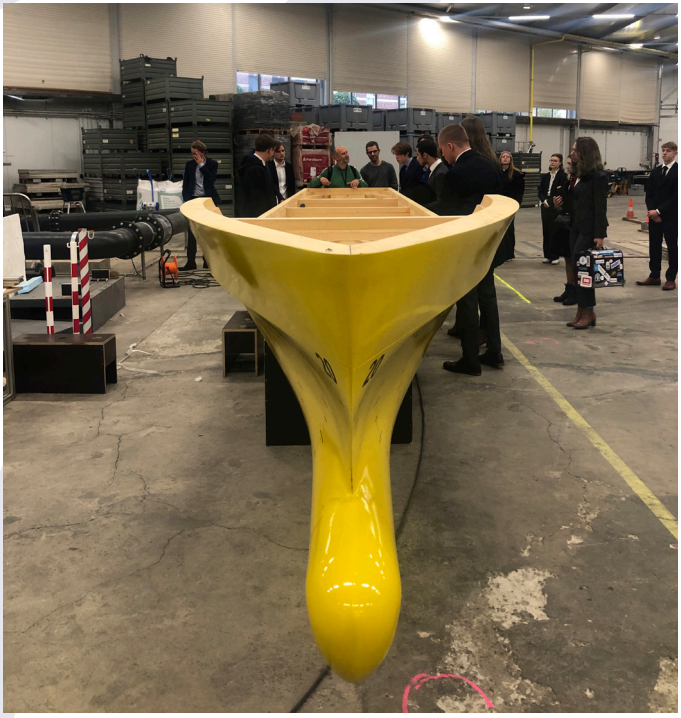
Door Juul Pelssers

Vrijdagmorgen 20 november 2023, na een stevig ontbijt in het hostel reisde we gezamenlijk af naar het Waterbouwkundig Laboratorium. In tegenstelling tot de andere tussenstops op onze reis was dit niet bij een bedrijf, maar bij een afdeling van de Vlaamse overheid. Het doel van dit laboratorium is dus om de Vlaamse overheid te steunen in diverse projecten. Zo zijn de medewerkers dagelijks bezig met projecten die de volgende zaken behandelen: havens, waterwegen, waterbouwkundige constructies, waterbeheer en natuurlijk de kustbescherming van het prachtige België.

Ons bezoek aan het Waterbouwkundig Laboratorium begon met een welkomstwoordje met daarop sluitend een korte presentatie met de projecten die ze onderzoeken. Vervolgens kwam het leukste moment van het bezoek, namelijk een rondleiding door het laboratorium zelf. Hier was enorm veel te bespeuren. Van op schaal gebouwde sluizen, modelbootjes van kleine tot grotere omvang, een sleeptank waar schaalmodellen autonoom in kunnen varen en nog veel meer. De afwezigen hadden zeker ongelijk om niet te komen, want het was geweldig om al deze opstellingen te zien.

Waterbouwkundig Laboratorium

Als kers op de taart mochten we zelfs een kijkje in de simulatoren nemen. Natuurlijk konden we het niet laten en moest er toch wel even gevaren worden in de simulator en zoals enthousiaste student- en nu eenmaal zijn, maken we er soms weleens een bende van… Gelukkig zijn we allemaal levend uit de simulatoren gekomen, want in de refter stonden er heerlijke broodjes op ons te wachten. Helaas geen broodje Leo, maar wel erg smakelijk om een drukke ocht-end mee af te sluiten en vervolgens door te gaan naar de volgend stop van de excursie. Een bedrijf of in dit geval een afdeling van de Vlaamse overheid verlaten zonder het koffertje te openen is geen optie dus na het gelukkig maken van de medewerkers met een flesje verenigingsdrank, kon iedereen zijn dag op een positieve en goedlachse manier voortzetten.



CMB Tech

Door Rhea Valk

Op de tweede dag van deze mooie Tweedaagse Belgische Excursie mochten wij langsgaan bij CMB, oftewel Compagnie Maritime Belge. Dit was het laatste bedrijf van de reis en dat was ook wel een beetje te merken. Tijdens de presentatie die de eerste helft van ons bezoek innam, was het namelijk vrij moeilijk om oplettend te blijven. Zo had de beste man die de presentatie gaf, Louis Vercauter, toen we binnenliepen al door dat we moe waren.

Deze presentatie zelf was verfrissend, het was te merken dat hij zijn presentatiecursus goed had afgerond en waar hij over sprak was ook interessant. Hét ding waar CMB nu mee bezig is, is namelijk schepen gedeeltelijk op waterstof laten varen, dual fuel. Het schip kan terugvallen op een dieselmotor als er door slechte omstandigheden meer verbruikt zou moeten worden. Hierdoor kan het schip het grootste gedeelte op waterstof varen, maar wordt het ontwerpdilemma van hoe groter het schip, hoe meer waterstof er nodig is, hoe groter het schip moet, ontweken. Een schip volledig op waterstof laten varen is te hoog gegrepen, vinden zij nu, en pakken dit als tussenoplossing om zo snel mogelijk de scheepvaart te vergroenen. Zij doen dit voor kleinere schepen, zoals offshore personeelstransferschepen, maar ook een sleepboot.

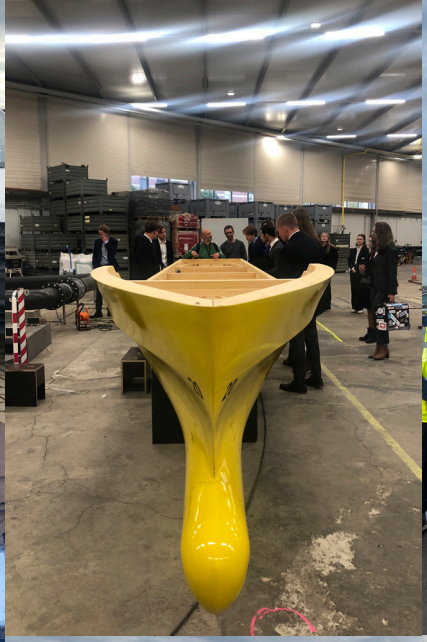
Daarnaast hebben zij een gat in de markt gezien bij de verwaterstofisering van vrachtwagens. Je denkt misschien vrachtwagens? WB?? SUF! Dit is natuurlijk zeker waar, maar wat CMB wilt, is zo ook de haventransport vergroenen, aangezien in elke haven aanzienlijk veel CO_2 wordt uitgestoten door het heen en weer rijden van de vracht in of rond de haven (zoals we ook hebben gezien bij ons uitstapje bij CldN!).

CMB Tech

Hiervoor bouwt CMB zelf vrachtwagens om. Dit doen zij door 6 waterstoftanks te installeren aan de achterkant van de chauffeurscabine die elk 30 kg waterstof onder een druk van 350 bar kunnen meenemen. Hierdoor kan de gemiddelde vrachtwagen naast de gebruikelijke 2000 km op diesel ook nog 800 km op waterstof rijden. Ook hebben ze een eigen tankstation gebouwd om deze ombouwing meer uitnodigend te maken. Bij dit tank- en ombouwstation hebben wij een rondleiding gekregen, waar een enthousiaste man alles aan ons vertelde, terwijl wij ons verschuilden onder de paraplu's die ze daar aan ons hadden gegeven.
Als je negeert dat merendeel van dit bezoek over fietsenmakerpraktijken ging, was dit toch een zeer vermakelijke namiddag. Nadat het bestuur haar felbegeerde fles Oorlam™ heeft overhandigd, hebben wij samen het verenigingslied gezongen en daarmee dit TBE afgesloten. Op naar het vertrouwde Nederland.

CLdN
CRO 144

2
350 bar



Scheepsbouwkundig Gezelschap

“William Froude”

Since 1903