

Logic Vision
 UW BEDRIJFSPROCESSEN
 ONZE SOFTWARE OPLOSSING

Bedrijfssoftware op basis van Microsoft Dynamics 365 Business Central voor

- Maritiem
- Productie
- Olie & Gas
- Handel

 MICROSOFT DYNAMICS 365 BUSINESS CENTRAL

logicvision.nl



de betrouwbare pijler

Organisaties moeten blind kunnen varen op hun automatiseerder. Geen IT-bedrijf dat met alle winden meewaait, maar een stabiele en betrouwbare partner met jarenlange ervaring. De dynamiek van automatiseringsprocessen vraagt om een duidelijk baken en een heldere horizon. Een kompas dat richting geeft en de plaats op zee bepaalt. Hiervoor richt men zich op een vast punt, een plaats die met zekerheid bekend is: een vuurtoren, ook wel een pijler genoemd.

Logic Vision is dat baken, de betrouwbare pijler.



Maarten Speet - General Manager

HET GAAT HET WASP-PROJECT VOOR DE WIND

Danitsja van Heusden van NMT: “Er zijn veel emissieregels van de EU en IMO waaraan we straks moeten voldoen en wind kan daaraan een bijdrage leveren. Er zijn wel meer projecten over renewable energy, maar op het gebied van wind gebeurt er niet zo gek veel. Een beter milieu begint bij jezelf, dus vandaar.”



MARBLE
Full Control!

MS 31
Unmanned Machinery Space System



MS 601
Signal Generator



MS 802
Two Channel Tank Sounding System



Marble
Fire Alarm Panel
Two loop Addressable



MS 421B
Bridge Nautical Watch Alarm System



MS 715
Tachograph



Marble
Fire Alarm Panel
Two loop Addressable



MS10B
10 Channel Alarm Unit



MS 325
Emergency Telegraph





Keteldiep 6, Urk. Tel. +31 527-687953





Projectleider Danitsja van Heusden

onderzoekt. Het heeft een looptijd van drie en een half jaar en ontvangt 5,4 miljoen euro financiële steun uit het Europese programma Interreg North Sea Europe. De vijftien deelnemers uit zeven landen dragen samen – naar rato – voor eenzelfde bedrag bij aan het project. De scheepseigenaren, universiteiten en leveranciers van aandrijfsystemen onderzoeken in het project samen de haalbaarheid door het doen van praktijktesten en het verzamelen en analyseren van data. Uiteindelijk moet dit inzicht opleveren over de meerwaarde van de technieken voor hulpvoortstuwing en – bij gebleken geschiktheid – de gang naar de markt vereenvoudigen en versnellen. Het project is in juni vorig jaar toegekend. NMT is promoter en verzorgt het projectmanagement en vervult daarnaast een inhoudelijke rol op het gebied van regelgeving voor de invoering van windtechnologieën.

MOOI ALTERNATIEF

Het inzetten van wind verlaagt de CO₂-uitstoot en kan ook commercieel interessant zijn als de brandstofprijzen hoog zijn, zoals in de afgelopen jaren. Windsystemen leveren tien tot dertig procent brandstofbesparing op. Door de gevolgen van de corona- en oliecrisis zijn de brandstofprijzen nu weliswaar laag, wat de inzet ervan commercieel minder interessant maakt, maar dan blijft het verlagen van de CO₂-uitstoot nog belangrijk. “Bovendien gaat de transitie naar bijvoorbeeld waterstof nog wel even duren”, zegt Frank Nieuwenhuis van eConowind, een van de twee externe leveranciers van windvoortstuwingstechnologie voor WASP. “Wind is dan een mooi alternatief dat je nu al kunt toepassen. En: energie die je in de toekomst niet hoeft te vervangen door bijvoorbeeld waterstof, scheelt.”

EUROPEES ONDERZOEKSPROJECT

WASP is een Europees onderzoeks- en innovatieproject dat duurzame manieren van voortstuwing met behulp van wind



Een beter milieu begint bij jezelf, dus vandaar

TWEE SYSTEMEN

Het Ventifoil-systeem van NMT-lid eConowind is één van de twee systemen die het WASP-consortium test. De Ventifoil is een vliegtuigvleugelvormig element. Een geïntegreerde afzuiging in de vleugel resulteert in een dubbele kracht. Het systeem wordt gemonteerd op de boeg en bestaat uit twee vleugels. Het effect op de stabiliteit is overigens verwaarloosbaar, zegt Nieuwenhuis. “Maximaal een halve graad extra heeling.” Het andere systeem dat in WASP wordt getest is de rotor sail, gebaseerd op een draaiende cilinder die zijwind omzet in voorwaartse beweging.

VERSCHILLEN

Begin dit jaar is MV Ankie van WASP-deelnemer Van Dam Shipping uitgerust met een Ventifoil. Later dit jaar volgt het schip de Frisian Sea van NMT-lid Boomsma Shipping met een degelijk systeem. De MV Copenhagen, een ferry van Scandlines die vaart tussen Duitsland en Denemarken, en de MV Annika Braren een vrachtship van rederij Rörd Braren testen een rotor sail. Van Heusden: “We hopen verschillen te zien, zodat we een op maat gemaakte business-case kunnen maken.”

Nieuwenhuis: “We bestuderen al jaren de theorie op modelniveau. Het aardige van dit project is dat we het nu in de praktijk gebruiken en bestuderen.” Met de deelnemende universiteiten is afgesproken welke data ze verzamelen en analyseren. Dat onderdeel van het project start dit najaar met de MV Ankie. Nieuwenhuis: “Hoe beoordeel je of een schip minder verbruikt? Je hebt te maken met belading, stroming en wind. De meest simpele manier is om het systeem een uur te gebruiken en vervolgens een uur uit te zetten, en weer aan, et cetera. Als je dat regelmatig doet, dan zie je het verbruik en kun je vergelijken.”

PRAKTIJKPROEF

De MV Ankie is dus al voorzien van een Ventifoil-systeem. En dan blijkt direct het belang van een praktijkproef, zegt Nieuwenhuis. “Wij dachten het systeem makkelijk te monteren in de haven. We hebben het uiteindelijk op de werf gedaan en zijn twee keer zo lang bezig geweest dan gedacht. Ook weten we nu wat er stuk gaat, haha. Het is nieuw, er gaan altijd wel wat kleine dingetjes mis. Daar leer je van en dat is goed. In het contract met Van Dam Shipping staat ook dat het een nieuwe techniek is en dat problemen niet zijn uit te sluiten. Jan van Dam is zelf een pionier, die begrijpt dat.”



Het project is voor ons doorslaggevend om een volgende stap te kunnen maken

DOORSLAGGEVEND

Van Heusden: “Wij vinden het belangrijk om kennis en inzicht op te doen over deze manier van voortstuwing en die kennis te delen met onze leden. Het doel is om het opschalen van zeilhulpvoortstuwing in de maritieme sector te stimuleren. Het is een technologie die zowel voor bestaande als nieuwe schepen toepasbaar is.” Nieuwenhuis: “Voor ons is dit ook belangrijk omdat we op basis van de projectuitkomsten geïnteresseerden eenvoudiger kunnen overtuigen. Tot nu toe is er weinig praktijkervaring met gedeeltelijke voortstuwing door wind, waardoor scheepseigenaren niet gemakkelijk tot aanschaf van een voortstuwingssysteem durven over te gaan. Bovendien betreft het nog een eerste versie van het systeem en die is altijd wat duurder. Subsidie helpt dan. Het project is voor ons doorslaggevend om een volgende stap te kunnen maken.”

Corona gooit wat roet in het eten als het gaat om de voortgang. Van Heusden: “Alles heeft nu wat meer tijd nodig. Het installeren van de andere systemen, het maken van de businesscase. De consortiummeeting van juni is voorlopig uitgesteld naar september. Ik zoek op dit moment nog een scheepseigenaar die wil meedoen.”

Geïnteresseerde NMT-leden kunnen de website van northsearegion.eu/wasp bezoeken voor meer informatie en daar ook inschrijven voor de nieuwsbrief.

