

De waterstofeconomie zit in de pijplijn

De waterstoftechnologie bestaat al tientallen jaren, maar nu komt de stroomversnelling er pas echt aan. Om een koolstofvrije maatschappij als doel voorop te stellen, is het immers één van de meest belangrijke instrumenten in de transitie. En vooral de shift naar groene energie uit windmolens en zonnepanelen is daar een cruciaal element in. North Sea Port wil in 2050 een klimaatneutrale haven zijn en ziet waterstof daar als grote bijdrager in.

TEKST LAURENS FAGARD

Het is onzichtbaar, kleurloos, smaakloos en geurloos en toch overall aanwezig. Waterstof is het meest voorkomende element in ons universum en wordt de komende jaren een troefkaart in het veranderende energielandschap. In de omschakeling naar hernieuwbare energie is het belangrijk om groene stroom op te slaan en te gebruiken wanneer er geen zon of wind is. Die opslag kan in hernieuwbare brandstoffen, waarvan waterstof als energiedrager het meest potentieel heeft.

Ook als grondstof wordt waterstof al slim aangewend voor industriële processen. Maar die waterstof is vandaag nog hoofdzakelijk grijs. Ze wordt gegenereerd door water te laten reageren met aardgas waardoor broeikasgassen vrijkomen. Op termijn is het hoofddoel om zoveel mogelijk over te schakelen op groene waterstof die uit hernieuwbare energie wordt voortgebracht. In dat verhaal is blauwe waterstof, waarbij CO₂ bijvoorbeeld in de grond opgeslagen wordt, een noodzakelijke tussenstap.

Eenmaking

Ook bij North Sea Port is waterstof een speerpunt in de energietransitie. De bedrijven in het havengebied produceren en consumeren jaarlijks 580 kton waterstof en vormen daarmee de grootste waterstofhub van de Benelux. De haven heeft zelfs de mogelijkheid om uit te groeien tot de referentie in Europa. En de investeringen om die waterstof zo groen mogelijk te maken, draaien al op volle toeren.

“Binnen North Sea Port houden we een strakke aandeelhoudersstrategie aan”, vertelt woordvoerder Johan Bresseleers. “Daarin staat vermeld dat we elke investering aftoetsen aan drie criteria. Een nieuw project moet economische ontwikkeling en werkgelegenheid creëren, financieel gezond zijn en beantwoorden aan duurzaamheids- en klimaateisen. Die hebben we naast onze kerntaken gelegd, namelijk scheepvaartbegeleiding, infrastructuur en ruimte aanbieden en bedrijven connecteren met elkaar.”

Vanuit die visie stelde North Sea Port ‘Connect 2025’ als strategisch plan op. Met acht programma’s waaronder digitalisering, logistiek en energie, moet het de haven futureproof maken. “Om als havengebied klimaatneutraal te worden tegen 2050 moeten we investeren in circulaire economie, elektrificatie, warmtenetten en ook waterstof. “De vraag naar waterstof zal enorm toenemen. Bedrijven willen niet alleen meer en meer van hun bedrijfsactiviteiten overschakelen, maar kijken ook naar de mogelijkheden op vlak van transport. We verwachten dat we 20% van de lokale vraag binnen ons havengebied kunnen dekken met eigen waterstoffabrieken en dat we voor het overige deel moeten importeren.”

Er zijn al regionale waterstofnetwerken tussen de bedrijven onderling en de koppeling over de grenzen heen volgt. “Daar neemt Fluxys de pijpleidingen voor zijn rekening in België, terwijl Gasunie dat voor Nederland doet. Ongeveer 85% van die leidingen zal bestaan uit bestaande aardgasleidingen die

in drievoud zijn aangelegd. Daar reserveren ze er één van voor waterstof en de overige 15% moet opnieuw aangelegd worden. Men mikt op de jaarwisseling van 2026 naar 2027 om de koppeling te maken aan de grens en zo tot een eengemaakt waterstofnetwerk te komen. Als alles goed gaat, volgen een drietal jaar later de aansluitingen met Duitsland en Frankrijk. Vandaar dat we nu volop in gesprek zijn met bedrijven over wanneer ze zullen aansluiten op dat netwerk en hoeveel waterstof ze zullen nodig hebben.”

Ammoniak als kostbaar goed

In het volledige waterstofverhaal is ammoniak een onmisbare schakel. “Het overgrote deel van waterstof in ons havengebied zal voor 95% binnenkomen als ammoniak in tankers”, zegt commercieel manager Peter Geertse. “Waterstof kan je enkel vloeibaar transporteren aan -350 graden. Momenteel zijn er geen schepen die dat kunnen en bovendien zou het enorm veel energie kosten. Als je er eerst ammoniak van maakt, is de energiedichtheid zeven keer groter dan waterstof. Dat betekent ook dat waterstof vervoeren veel minder efficiënt is in transport. Daarnaast wordt ammoniak ook als koelmiddel gebruikt en is het een belangrijke grondstof voor de chemische en kunstmest-industrie. Bovendien kan het ook een grote rol

spelen in de verduurzaming van scheepsbrandstoffen aangezien steeds meer nieuwe schepen op ammoniak kunnen varen.”

Hoewel ammoniak het efficiëntst en goedkoopst is, zijn de veiligheidsvoorschriften niet min. “Het is een giftig gas, dus bij een lekkage is het alle hens aan dek. Maar in ons havengebied hebben we al jarenlang producenten en importeurs van ammoniak. De risico’s zijn dus niet vreemd voor ons. Hoe dan ook wegen de voordelen van het gas veel zwaarder door. Onlangs waren we aanwezig op het World Hydrogen Forum samen met de belangrijkste

spelers uit ons havengebied zoals o.a. Engie, Equinor, Terranova, Luminus en Nippon Gases. Daar werden we door een aantal partijen benaderd die hun waterstof vanuit andere werelddelen naar Europa willen exporteren. Dat zijn regio’s waar ze veel ruimte, zon en geld hebben om in die technologie te investeren. Het Midden-Oosten, Canada, Australië, de Verenigde Staten, Noorwegen en landen uit Noord-Afrika werpen zich op als grote spelers.” >>

“
Het overgrote deel
van waterstof
in ons havengebied zal
voor 95% binnenkomen
als ammoniak in tankers

PETER GEERTSE,
COMMERCIEEL MANAGER



Knooppunt

Door de centrale ligging is North Sea Port ook uitstekend geplaatst om een knooppunt te worden in de verdeling naar het hinterland via spoor, binnenvaart en over de weg. "Wanneer alle pijpleidingen zijn aangetakt in 2027, kunnen we ook grote industriële clusters voorzien van waterstof. Ik denk bijvoorbeeld aan de omgeving van Luik, maar even goed ook de industrie in het Ruhrgebied, waar Nederlandse en Belgische havens een belangrijke partner voor zullen worden. Duitse havens zijn niet goed uitgerust om die afstanden te overbruggen."

En ook de prijs van waterstof wordt stilaan een non-argument. "Anderhalf jaar geleden was er nog een groot verschil, maar die kloof wordt steeds kleiner door de hoge aardgasprijzen en de beperktheid van de ETS-rechten (het European Trading System dat de emissierechten van de industrie beheert). Daarnaast is waterstof importeren ook opmerkelijk goedkoper, want de landen die investeren in zonnepanelen voor de waterstofproductie hebben kortere terugverdiëntijden. En in Nederland zijn de groene waterstofprijzen straks ook gerelateerd aan groene elektriciteitsprijzen."

"Bovendien zijn de terminals om waterstof in op te slaan ook snel terugverdiend. De ammoniak blijft relatief kort in de opslagtanks en het deels tot waterstof gekraakte gas verdwijnt meteen in het waterstofnetwerk. Het is wel noodzakelijk dat schepen snel hun tonnages kunnen lossen zodat de leidingen continu gevoed blijven en er voldoende opslag is in de terminals en ondergrondse bergingen. Maar aan alles heb je het gevoel dat veel bedrijven resoluut de waterstofkaart trekken en het als een doorslaggevend element zien in hun duurzaamheidsverhaal."

Bron: Wattisduurzaam.nl en waterstofnet.eu

Waterstof: grijs, blauw, groen of paars?

Waterstof (H₂) is het eenvoudigste, lichtste en meest voorkomende element in het universum. Dit simpele atoom maakt 75 procent van de totale massa van het universum uit. Zo bestaat de zon voor meer dan twee derde uit waterstof en zit het bijvoorbeeld in water. Hoewel waterstof alomtegenwoordig is, bestaat het op aarde niet op zichzelf. Het atoom zit vrijwel altijd 'verpakt' in grotere moleculen, verbonden aan andere atomen zoals zuurstof of koolstof.

Wie waterstof wil gebruiken, moet dus waterstof (laten) maken, en daarvoor is een energiebron nodig. Dat kan heel duurzaam en minder duurzaam. Bij de productie van waterstof is er in bepaalde gevallen CO₂-emissie. Daarbij wordt meestal onderscheid gemaakt tussen grijze, blauwe en groene waterstof. Al kan je ook perfect waterstof maken uit kernenergie (elektrolyse met kernenergie, vaak aangeduid als paarse waterstof).

Grijze waterstof

Op dit moment wordt de meeste waterstof nog steeds gewonnen uit aardgas of kolen. Waterstof is op zichzelf een schone energiedrager, maar omdat er in dit geval bij de productie CO₂ vrijkomt in de atmosfeer, wordt gesproken over grijze waterstof.

Blaue waterstof

Ook voor blauwe waterstof is aardgas of kolen de grondstof. Maar de CO₂ die bij de productie vrijkomt, wordt afgevangen en vervolgens opgeslagen, bijvoorbeeld in lege gasvelden op zee. Hiermee is blauwe waterstof CO₂-neutraal. Er komt dus geen extra CO₂ in de atmosfeer.

Groene waterstof

Groene waterstof wordt gemaakt met energie uit duurzame bronnen, zoals zonne- en windenergie. Door elektrolyse wordt water (H₂O) onder stroom gezet, waardoor de moleculen gaan splitsen. Daardoor ontstaan zuurstof (O₂) en waterstofgas (H₂). Ook is het mogelijk om waterstof te maken via de biochemische omzetting van biomassa. Groene waterstof is de meest duurzame vorm van waterstof. (sdk)



ABC produceert zero emissions verbrandingsmotoren op 100% waterstof onder het merk Behydro

Hoe het Gentse ABC pioniert met verbrandingsmotoren op waterstof

Motoren die werken op brandstoffen als gas of diesel, die maakt ABC aan de Gentse Wiedauwkaai al sinds de oprichting in 1912. Maar de jongste jaren ontwikkelde het, in een joint-venture met het Antwerpse CMB, ook een motor voor de scheepvaart, locomotieven en generatoren die werkt op waterstof. Een turbogespreek met ir. Tim Berckmoes, CEO van Anglo Belgian Corporation (ABC), over futureproof waterstof, slim langetermijndenken en (te) dure consultants.

TEKST SAM DE KEGEL - FOTO NATHALIE DOLMANS

W e schrijven 1912. ABC is de eerste producent buiten Duitsland die een patent verwerft op de bouw van een dieselmotor. Een jaar later, in 1913, vindt de Wereldtentoonstelling in Gent plaats en ABC exposeert er enkele modellen van de dieselmotor. Ene Rudolf Diesel, de uitvinder van de dieselmotor, opent officieel de ABC-stand en vertrekt nadien meteen per stoomschip van Antwerpen naar Harwich in Engeland, waar hij nooit arriveert. Enkele dagen later vinden ze zijn lichaam. De Noordzee heeft zijn lichaam opgeëist. Eén van de theorieën is dat de Duitse Geheime Dienst hem overboord kieperde omdat die vreesde dat hij zijn Duitse dieseltechnologie aan de Engelsen zou verkopen, voor het inbouwen van dieselmotoren in Britse onderzeeërs. “Meer dan waarschijnlijk was een van zijn laatste bezoeken aan ons”, vertelt Maxime De Cordier, marketingmanager bij ABC.

Het is slechts één sappige anekdote uit de bijzonder rijke geschiedenis van deze Gentse motorenbouwer, met als hoofdaandehouder de familie Froidbise, een Belgische ondernemersfamilie. Maxime: “Het voordeel van familiaal eigenaarschap is dat we op de heel lange termijn kijken. Wat we verdienen met de verkoop van onze motoren en wisselstukken gaan we steeds herinvesteren in het bedrijf. We hebben 100 procent het vertrouwen van de familie, die quasi geen dividend neemt. De winst wordt grotendeels opnieuw in het bedrijf geïnvesteerd.”

Pionieren en diversifiëren

Ondertussen is ook Tim Berckmoes erbij komen zitten, die de Gentse vestiging van ABC leidt, met zo'n 370 medewerkers. “Een vergadering met een Italiaanse klant liep wat uit, sorry.” Tim werd in 2022 verkozen tot AIG (*alumnivereniging van de ingenieurs afgestudeerd aan de Universiteit Gent*) Ingenieur van het jaar en is reeds twaalf jaar CEO van dit bedrijf. Met ongeveinsde passie én met een mening. Zo houdt hij halfweg het interview een vurig pleidooi voor de herwaardering van onze technische beroepen. “Voor mij mag het ‘statuut arbeider’ op de schop, laten we dit vervangen door een nieuwe, positievere naam”, zegt hij onomwonden. “Wij werken in



De grootste motor van ABC:
10.000 kW vermogen en 120 ton gewicht.
100% made in Gent

onze technologiegroep ook met Roemenen, Bulgaren, zelfs ex-criminelen, harde werkers allemaal. We overwegen nu om m/v/x uit Egypte, India en Tunesië naar onze gieterijen te loodsden. Zo ver moeten we sourcen. Onze groei wordt belemmerd door het gebrek aan technisch talent. Zet goede, technisch gepassioneerde leerkrachten aan de bron en de instroom zal zeker vergroten.”

ABC is een relatief kleine speler in de wereld van verbrandingsmotoren, maar wel een die uniek is in zijn aanbod. “Pionieren zit in het DNA van dit bedrijf”, vertelt Tim. “Crisissen hebben ze hier altijd als opportuniteit gebruikt om nieuwe motoren te ontwikkelen. Tijdens '40-'45 was de situatie dramatisch en toch heeft men toen de DX-motor ontwikkeld. Tijdens kalme periodes kregen onze ingenieurs altijd tijd om op lange termijn te ontwikkelen. We hebben ook het geluk dat we sterk gediversifieerd zijn omdat we werken voor diverse sectoren: scheepvaart (marine), locomotieven, generatorsets, nucleaire noodgroepen en industriële toepassingen zoals pompaandrijvingen. 90% is export. Door die diversiteit in sectoren en regio's hebben we altijd ergens een afzetmarkt. Je moet je niches zelf zoeken. De jongste twintig jaar heeft ABC geen enkele dag technische werkloosheid gekend.”

ABC wil de waardeketen zo veel mogelijk zelf in handen houden. “We hebben vier gieterijen, twee in Duitsland en twee in Frankrijk. Hier, in Gent, ontwerpen we de producten, nadien gieten we ze in onze gieterijen, vervolgens gaan we ze in Gent frezen, assembleren, testen en aan de klant leveren. Noem het gerust een vorm van verticale integratie. Zo hebben we de supply chain onder controle, wij zijn bijvoorbeeld totaal niet afhankelijk van China. We houden de kosten onder controle en kunnen zo ook onze wisselstukkenmarkt grotendeels afschermen, waar een groot stuk van onze marge zit. Als je alles gaat outsourcen, riskeer je dat die wisselstukkenmarkt zijn eigen weg vindt naar de klanten.”

Waterdamp als uitstoot

Samen met Compagnie Maritime Belge (CMB), het Antwerpse bedrijf van de bekende ondernemersfamilie Saverys, besliste ABC om in 2021 te investeren in nieuwe waterstoftechnologie. Tim: “Wij zijn specialist in het ontwikkelen en bouwen van verbrandingsmotoren, CMB focust op de productie, opslag en logistiek van waterstof. Onze eerste

innovatie was een *dual fuel* waterstofmotor in 2021, met 15% dieselinisping en 85% waterstofgas. Zo creëerden we al 85% CO₂-reductie. Als de waterstof niet beschikbaar is, kan je met zo'n *dual fuel* nog op diesel draaien. Zeker in de marine toepassingen is er nog wat voorzichtigheid rond deze nieuwe technologie en willen klanten dat je op elk moment nog naar diesel kan overschakelen als er geen beschikbaarheid is van waterstof. Het was dus logisch om als instapmodel een *dual fuel* te lanceren. Maar uiteraard willen we evolueren naar *zero emission*. Daarom hebben we in 2022 de 100% waterstofmotor ontwikkeld, die geen enkele schadelijke emissie meer uitstoot.”

Die waterstofmotor werkt op dezelfde manier als een traditionele motor, maar omdat er waterstof wordt verbrand, bestaat de uitstoot uit waterdamp en niet uit schadelijke roetdeeltjes of CO₂. “Dat was zeker een wereldprimeur”, vertelt Tim. “Onze samenwerking met CMB is cruciaal. Je hebt altijd gelijkgestemde partners nodig om een grote transitie te brengen. Voor ons gezamenlijk BeHydro-verhaal hebben we nul euro subsidie

“ Wij hebben een motor op waterstof ontwikkeld, maar de grote uitdaging nu is om voldoende goedkope waterstof beschikbaar te maken

TIM BERCKMOES,
CEO

gevraagd, twee families hebben gewoon de handen in elkaar geslagen. We zijn wel enthousiast over de Vlaio-subsidies waarop we al beroep gedaan hebben voor andere onderzoeksprojecten, maar de Europese subsidies zijn een catastrofe. Ze zijn veel te complex en bureaucratisch, bovendien is de kans op toekenning heel gering. Dan heb je ook nog duurbetaalde consultants die met 20 procent van de fee gaan lopen en daar een heel businessmodel rond ontwikkeld hebben. Met alle respect, maar dat is geen maakindustrie hé. (*fier*) Wij hebben vier gieterijen, we smelten ons eigen gietijzer, frezen en ontwerpen onze motoren hier ... In alle bescheidenheid, onze business creëert veel toegevoegde waarde en dan vind ik het niet logisch dat bij de Europese instanties gelobbyd wordt door consultants die moeilijke wetgeving schrijven, daar fors aan verdienen en dan nog eens bij de kmo's aan de kassa passeren door hen uit te leggen wat ze precies moeten schrijven om een complex subsidiedossier in te dienen.”

Waterstof, het nieuwe manna?

Het besef dat (groen opgewekte) waterstof een cruciale rol kan spelen in de energietransitie groeide sterk de jongste jaren, ook

en vooral in North Sea Port (zie ook artikel p. 6). Tim: “Het einddoel is natuurlijk groene energie, maar onze motoren zijn 'ongevoelig' voor welke kleur die waterstof heeft: grijs of groen. De prijzen van waterstof zijn heel sterk afhankelijk van de energiekost. Als we in Europa die energiekost niet op een voldoende laag niveau krijgen, zal waterstof een moeilijk verhaal blijven. We moeten ook out-of-the-box durven denken. In Frankrijk zet men in op veertien nieuwe kernreactoren en gaat men 's nachts waterstof produceren met nucleaire energie. Dan kunnen ze waterstof produceren aan 2 euro/kg. Die geeft ook 3 x meer energie dan diesel. Dan wordt het zeer aantrekkelijk, maar dan moet je ook nucleaire energie als groene energie durven beschouwen. Vandaag is de groene energie (via wind en zon) die 'op overschot' beschikbaar is in het weekend ruim onvoldoende om de ganse keten naar waterstof te loodsden. De groene elektrificatie zal op zich al een enorme uitdaging worden. Onze toekomst oogt goed, want wij maken motoren die zowel op fossiele bronnen als op waterstof zien we dan weer dat men naar methanol evolueert (*methanol is de synthesesreactie tussen waterstof en CO₂, red.*). Dat is liquide beschikbaar, relatief gemakkelijk in de motor te verbranden en wereldwijd beschikbaar »

aan een aanvaardbare kost. Methanol heeft wel slechts de helft van de calorische waarde van diesel."

De verbrandingsmotor werd de jongste jaren als persona non grata gezien in het plaatje van de energietransitie, maar nu spelers zoals ABC een verbrandingsmotor op waterstof ontwikkeld hebben, kantelt het weer een beetje. Tim Berckmoes: "Ik verzet me hard tegen het idee dat Europa plots dé technologie gaat opleggen. Het doel is zero emission, maar ze hoeven niet bepaalde technologieën uit te sluiten. Onze waterstofmotor is zero emission, maar het is wel een verbrandingsmotor. Dat begrijpen sommige grote geleerden in Brussel en Straatsburg nog steeds niet. Bovendien hebben we geen zeldzame metalen uit mijnen nodig zoals kobalt of lithium, wij maken onze motoren met staal en gietijzer, *made in Europe*. In onze eigen gieterijen recycleren we tot 85% van ons gietijzer. Onze 'krukas', het belangrijkste stuk van de motor, is 100% gerecycleerd staal. En de levensduur van onze verbrandingsmotoren is 10 x langer dan van een brandstofcel."

North Sea Port als waterstofhaven
Momenteel zijn er heel wat grote waterstof-productieprojecten op til, onder andere in North Sea Port. "Wij juichen dat heel hard toe", zegt Tim. "Fluxys heeft ook de ambitie om het aardgas te vervangen door waterstof en CO₂ in de andere richting af te vangen; een heel goede strategie. Maar dat zal nog enkele jaren duren. Ondertussen is het op het terrein huilen met de pet op. De gemiddelde prijs van waterstof aan de pomp is nu 12 euro/kilo. Op piekmomenten kost die nog veel meer. Dat is alsof je je diesel 4 euro/liter betaalt. Er zijn vandaag ook te weinig

Waterstoftransport met ammoniak als energiedrager

Ammoniak is een chemische stof die, naast gebruik als grondstof voor onder meer kunstmest, ook kan worden ingezet om waterstof op te slaan en te transporteren. Ammoniak als energiedrager voor waterstof wordt geproduceerd door middel van ammoniaksynthese.

Dit chemische proces laat waterstof en stikstof reageren, waaruit vloeibare ammoniak ontstaat. Deze vloeistof wordt vervolgens in tanks opgeslagen en kan op deze manier gemakkelijk worden vervoerd. Bereikt de ammoniak de bestemming, dan wordt de stof afgebroken ('gekraakt') tot zijn componenten en komt de waterstof en stikstof weer vrij. De waterstof wordt vervolgens gezuiverd en is daarna klaar voor gebruik.

trailers. Ze leveren waterstofgas op 350 bar, goed voor 300 kg waterstof. Onze 1MW motor verbruikt 68 kg waterstof per uur, na minder dan vijf uurtjes is die trailer dus leeg."

Samengevat: vandaag is er nog veel te weinig waterstof beschikbaar en ze is te duur. "Er wordt hard aan de weg getimmerd, maar er zal nog veel volharding, financiële ondersteuning én goesting nodig zijn. Het verhaal zal in het voordeel van waterstof kantelen als er voldoende goedkope groene energie is. Grote bedrijven gaan nu in Namibië of Oman waterstof produceren op basis van zonne-energie, om ze dan in de vorm van ammoniak (zie randstuk, red.) te transporteren naar Europa."

Tim Berckmoes gelooft dat er een realistische mix zal nodig zijn van waterstof op basis van 'overschotten' groene energie, waterstof op basis van nucleaire energie en waterstof op basis van zonne-energie uit verre zonneregio's. "Het is een én-én verhaal."

Groeien op eigen kracht en via overnames

ABC viel de voorbije jaren meermaals in de prijzen met 'groene awards'. Het won o.a. De Gentse Klimaatprijs voor Innovatie en met BeHydro de Energy Globe Award. "Dat is vooral belangrijk om nieuwe mensen aan te trekken. Zo'n prijs geeft ook meer draagvlak bij de familiale aandeelhouders. En vooral: het brengt de verbrandingsmotor in een nieuw, ander daglicht. We willen het imago van de verbrandingsmotor – zeker in onze zware, industriële toepassingen zoals scheepvaart, locomotieven en generatorsets – een positieve boost geven via waterstof. Een verbrandingsmotor op waterstof als deel van de oplossing in de energietransitie, dus."

ABC kocht een poosje terug 5 hectare bedrijfsgrond van Revive op de Vynckier-site. "Een van de oude Manchester-gebouwen is nu onze eigendom. Ook dat is duurzaam ondernemen: een oude fabriekssite nieuw leven geven. Bedrijfsgrond is schaars, we moeten die optimaal benutten. Onze ambitie is om in Gent organisch te blijven groeien. Daarnaast zoeken we nog acquisities die complementair zijn in onze verticale integratie, zowel producenten van motoronderdelen als leveranciers voor energie-oplossingen. Wist je dat we via onze joint venture met CMB vandaag in Japan verbrandingsmotoren op waterstof verkopen omdat de eigen motorenbouwers daar nog niet zo ver staan als wij? Daar mogen we best fier op zijn." <<

“We willen altijd vernieuwen, dat zit in het DNA van dit bedrijf

TIM BERCKMOES,
CEO

Telex

Communicatiebureau Karakters neemt digitale studio STRAK over

Het Gentse full-service communicatiebureau Karakters breidt zijn digitale divisie verder uit. Met de overname van creatieve digitale studio STRAK, in handen van Media Nation, haalt het een multidisciplinair team van online experts aan boord. Zaakvoerder Bram Vandekerckhove van Karakters benadrukt waarom de overname zo belangrijk is. "In elk communicatietraject wint het digitale luik aan belang. Ons bureau is helemaal klaar voor de toekomstige uitdagingen op het vlak van online marketing, webontwerp, -ontwikkeling en -onderhoud. Als toonaangevend bureau uit de brede publieke sector werken we ook steeds vaker voor bedrijven. Zo komen we tegemoet aan de specifieke noden van de privé-sector. We zijn enthousiast om de digitale en strategische skills van STRAK in te passen in het Karakters-DNA."

karakters.be



Zaakvoerder Bram Vandekerckhove
© Bas Bogaerts



Cédric Vercamer en Nic De Ruyver

Accountants Academy haalt extra expertise aan boord

Accountants Academy, een online leerplatform voor accountants, haalt Nic De Ruyver binnen als co-CEO. Samen met oprichter Cédric Vercamer zal hij het strategisch beleid van Accountants Academy uitstippelen, inzetten op nieuwe partnerships en nieuwe digitale leeroplossingen uitwerken.

Met een professioneel track record in de bancaire en financiële sector brengt Nic De Ruyver ruim 25 jaar aan waardevolle ervaring en expertise naar Accountants Academy. Nic bouwde o.a. mee aan het crowdfunding platform WinWinner en funding agency The Harbour. "Ik kijk er enorm naar uit om samen met Cédric en het team onze leerformule verder in de markt te zetten. We hebben de ambitie om top-of-mind te zijn en zoveel mogelijk accountants te ondersteunen", zegt Nic De Ruyver.

accountantsacademy.be

CocaCola doet Gentse leveringen voortaan met 12 elektrische Renault-trucks

CocaCola Europacific Partners (CEP) zal zijn 'laatste kilometer'-leveringen aan lokale klanten in Gent voortaan doen met 12 elektrische trucks van Renault. Dit maakt deel uit van de grootste introductie van elektrische vrachtwagens in België waarmee de drankenproducent elk jaar liefst 75% CO₂-uitstoot uitspaart in vergelijking met dieseltrucks. "We maken een duidelijke keuze om te blijven investeren in vermindering van onze CO₂-uitstoot op de langere termijn", zegt An Vermeulen, VP & Country Director bij CocaCola Europacific Partners in België en Luxemburg

De 12 Renault e-trucks in Gent, waarvan er vandaag al 3 rondrijden, maken deel uit van de grootste elektrische vrachtwagenvloot van België met in totaal 30 vrachtwagens die CCEP in ons land en in Luxemburg introduceert. Nog 9 andere elektrische vrachtwagens rijden vandaag in de regio Antwerpen.

nl.coca-cola.be



In totaal zal CCEP 30 elektrische Renault-trucks inzetten in België en Luxemburg