



Green Award voor de binnenvaart

Leeswijzer Programma van Eisen 2023

©2023 Green Award Foundation | Versie 1.0





Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Achtergrond	4
3.	Programma van eisen.....	4
3.1.	Motorprestaties (blad A)	4
3.2.	Aanvullende eisen (blad B)	9
	B10 Brandstoffen.....	9
	B20 Energiebesparende maatregelen aan voortstuwing/romp.....	9
	B30 Brandstofbesparing	12
	B40 Afval en onderhoud	14
	B50 Voorkomen van vervuiling.....	16
	B60 Veiligheid.....	18
	B70 Emissiereductie	21
4.	Puntentoekening en certificatieniveau	22
4.1	Brons-zilver-goud.....	22
4.2	Platina label	23
5.	Lijst van sloopstypen.....	24
6.	Procedures	25
6.1.	Certificatieprocedure	25
6.2.	Procedure ontwikkeling Programma van Eisen.....	26
7.	Tenslotte	27



1. Inleiding

Voor u ligt de Leeswijzer van het **Programma van Eisen 2023** voor Green Award voor de binnenvaart. Dit is de 4^e editie sinds de start in 2011. De doelstelling van Green Award en de partijen die certificaathouders belonen (hierna te noemen: incentive providers) is het **herkennen, erkennen en stimuleren van een schonere binnenvaart**. Op moment van samenstellen van deze leeswijzer stond de teller op ca. 1.150 gecertificeerde Europese binnenvaartschepen en ruim 50 incentive providers. Deze partijen geven certificaathouders kortingen op havengeld, op producten en diensten. Daarnaast zetten certificaathouders hun Green Award certificaat ook in bij inschrijvingen op aanbestedingen.

De wereld staat niet stil en Green Award ook niet. Daarom werken wij voortdurend aan de verbetering van ons programma van eisen. Wij staan in nauw contact met binnenvaartondernemers, overheden, industrie, havens en vele andere deskundigen. Op basis van de verkregen informatie hebben wij een Programma van Eisen samengesteld dat up-to-date is én ook inspiratie geeft hoe verduurzaming (soms op eenvoudige wijze) vormgegeven kan worden. Het programma werkt simpel: voor diverse prestaties en vrijwillige maatregelen moeten/kunnen punten gescoord worden. Dit wordt beoordeeld door een inspecteur die naar het schip komt, aangevuld met administratieve check door een medewerker op het kantoor van Green Award. Het programma is samengesteld uit twee delen: A. Motorprestaties en B. Aanvullende eisen. Afhankelijk van de scores kan dit leiden tot een Green Award certificaat op het niveau brons, zilver of goud met in sommige gevallen een platina label. Het certificaat is 3 jaar geldig vanaf de inspectiedatum.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vorige editie van het Programma van Eisen zijn:

- Aansluiting bij de door de CCR in aanmerking genomen technologieën
- Meer aandacht voor alternatieve brandstoffen/energiedragers
- Meer aandacht voor duurzame energieopwekking
- Nieuwe elementen op het gebied van veiligheid
- Nieuwe elementen ten aanzien van het voorkomen van vervuiling
- Twee soorten platina labels: een voor voorstuwing en een voor operations
- Een separaat programma voor riviercruiseschepen
- Een CO₂-calculatieregistratie
- Een revisie van de puntentoekenning

In deze leeswijzer lichten wij bovenstaande elementen plus alle andere eisen en vrijwillige maatregelen toe.



2. Achtergrond

Stichting Green Award (1994) is een zelfstandige, onafhankelijke organisatie die haar eigen koers vaart, en die tegelijkertijd een scherp oog voor (wettelijke) ontwikkelingen en Europese ambities heeft. Green Award is medeondertekenaar van de [Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens](#), waarmee in 2019 is afgesproken dat de uitstoot door de binnenvaart omlaag moet. Daarnaast heeft Green Award een goede relatie met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De CCR heeft overeenkomstig de opdracht in de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 de [Routekaart voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart](#) opgesteld. Het doel van de routekaart is de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen, wat ook de langetermijnvisie is van de Europese Unie (EU). De routekaart schetst voor nieuwe en bestaande schepen transitietrajecten. De daarbij in aanmerking genomen technologieën en emissiegrenswaarden hebben wij in ons streven naar eenduidigheid toegepast in ons Programma van Eisen.

3. Programma van eisen

3.1. Motorprestaties (blad A)

In aanmerking genomen technologieën

Met de CCR Routekaart en de daarin in aanmerking genomen technologieën als uitgangspunt kennen wij een puntenwaardering toe. Die is afhankelijk van de door de hoofd- en hulpmotoren bereikte emissiegrenswaarden. Daarnaast kennen wij ter stimulering punten toe voor innovatieve maatregelen die leiden tot emissiereductie. Hierna volgt de tabel met de in aanmerking genomen technologieën met de Green Award puntenwaardering voor emissieprestaties en voor genomen maatregelen.

Green Award voor de binnenvaart

Leeswijzer Programma van Eisen 2023



CCR Routekaart en Green Award

Door CCR in aanmerking genomen technologieën	Beschrijving	potentiële emissiereductie (Bron: CCR)			Green Award puntenwaardering									voor maatregel **
		CO ₂	NO _x	PM	voor emissieprestatie*			Emissieloos (zero)						
					CCR 2 niveau	Stage V niveau	Totaal	CCR 2 niveau	Stage V niveau	Totaal				
NO _x	PM	Totaal	NO _x	PM	Totaal	NO _x	PM	Totaal	NO _x	PM	Totaal			
CCR 2 of lager***, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 of oudere motor.	0%	0%	0%	100	100	200							
CCR 2 + SCR + DPF, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 en aangevuld met een nabehandelingssysteem.	0%	82%	54%										
	CCR 2 + DPF				100	200	300							
	CCR 2 + SCR				200	100	300							
	CCR 2 + DPF + SCR				200	200	400							
Stage V, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V	0%	82%	92%				200	200	400				
LNG	Vloeibaar gemaakt aardgas in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.	100%	81%	97%				200	200	400				30
Stage V, HVO	HVO in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V. HVO is zuiver "hydrotreated vegetable oil (dus zonder bijmenging van fossiele brandstoffen) en alle vergelijkbare drop in-bio brandstoffen (met inbegrip van e-brandstoffen), alsook synthetische diesel die gemaakt wordt met ingevangen CO ₂ en duurzame elektrische stroom.	100%	82%	92%				200	200	400				40
LBM	Vloeibaar gemaakt bio-methaan (of bio LNG) in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.	100%	81%	97%				200	200	400				40
Batterij	Elektrisch voortstuwingssysteem met ingebouwde batterijen of uitwisselbare batterijsystemen.	100%	100%	100%							300	300	600	60
H ₂ , FC	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in brandstofcellen	100%	100%	100%							300	300	600	60
H ₂ , ICE	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren	100%	82%	92%				200	200	400				40
MeOH, FC	Methanol dat gebruikt wordt in brandstofcellen	100%	100%	100%							300	300	600	60
MeOH, ICE	Methanol dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren	100%	82%	92%				200	200	400				40

Afkortingen

DPF	Diesel particulate filter (roetfilter)
FC	Fuel Cell (brandstofcel)
H ₂	Waterstof (hydrogen)
ICE	Internal Combustion Engine (interne verbrandingsmotor)
LBM	Liquefied Bio Methane (vloeibaar gemaakt biomethaan, CH ₄)
LNG	Liquid Natural Gas (vloeibaar aardgas)
MeOH	Methanol (CH ₃ OH)
PM	Particulate Matters (stofdeeltjes, fijnstof)
SCR	Selective Catalyst Reduction (katalysator)

- * Omdat hoofd- en hulpmotoren verschillende emissieniveaus en verschillende draaiuren kunnen hebben wordt het aantal kWh per jaar per motor bepaald en vervolgens het aandeel per motor. Zie Blad A. Motorprestaties.
- ** Te behalen in blad B. Aanvullende Eisen
- *** Een CCR 1 hoofdmotor of hoofdmotor met onbekende certificering zonder nabehandeling is niet certificeerbaar door Green Award

Tabel 1

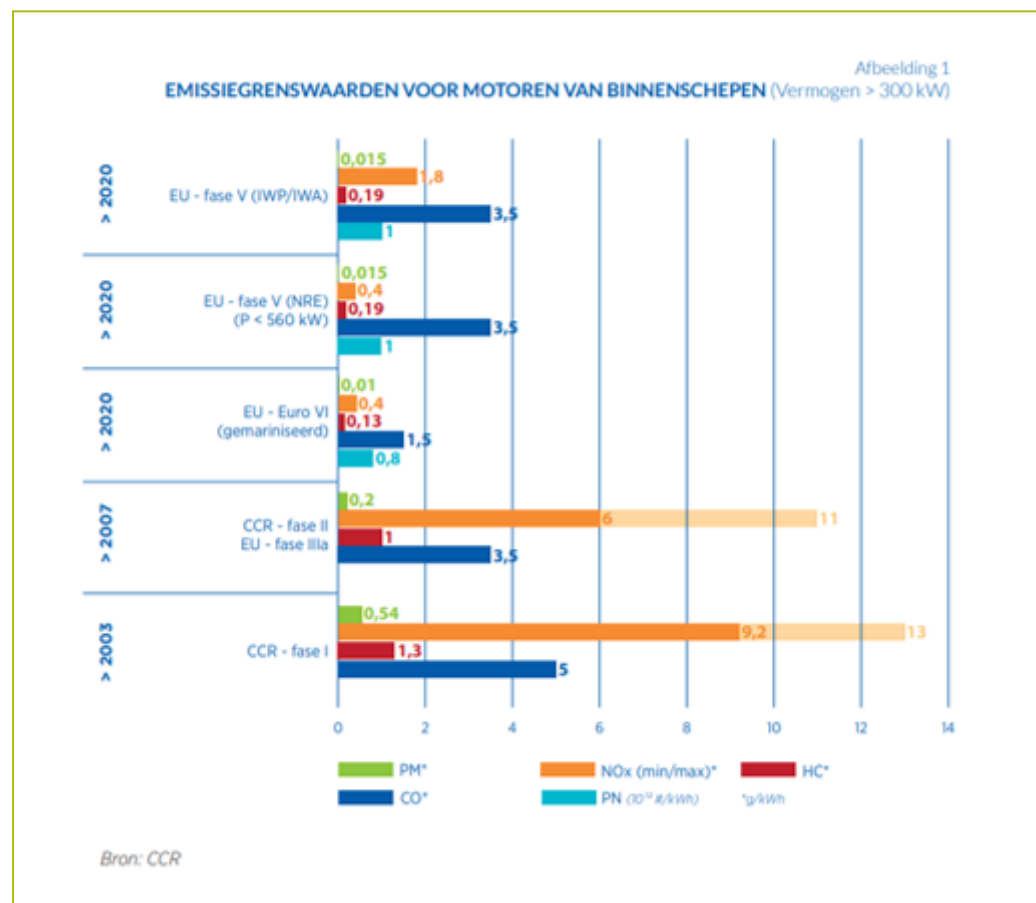
Green Award voor de binnenvaart Leeswijzer Programma van Eisen 2023



Emissiegrenswaarden

Green Award hanteert de emissiegrenswaarden conform CCR, met dien verstande dat

- EU – fase IIIa hoofdmotoren zijn bij Green Award uitgesloten. Dit is in verband met het door de CCR toegestane emissiegrenswaarden op PM. Als uit meetrappen blijkt dat de motoren wel aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 of beter voldoen, worden de motoren wel gewaardeerd.
- De maximale emissiegrenswaarden waar hoofdmotoren aan mogen voldoen om in aanmerking te komen voor certificatie:
 - NO_x 6,0 g/kWh
 - PM 0,2 g/kWh



Tabel 2

Green Award voor de binnenvaart

Leeswijzer Programma van Eisen 2023



Minimaal CCR emissiefase II (CCR 2)

Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen op NO_x en PM die behoren bij CCR emissiefase 2. Deze voorwaarde is door de incentive verlenende havens ingebracht. Schepen met CCR 2 en Stage V motoren kunnen dus sowieso in aanmerking komen voor een Green Award. Schepen met andere motoren kunnen ook in aanmerking komen als de emissies door nabehandeling of andere maatregelen minimaal op de eisen behorend bij CCR emissiefase 2 uitkomen. Dit moet door de aanvrager bewezen worden met emissiemeetrapporten. De metingen dienen door een onafhankelijk en geaccrediteerd meetbedrijf uitgevoerd te worden volgens de CCR-protocollen. Voor alle schepen geldt dat zij naast punten voor de motoren ook een bepaalde minimale score moeten behalen op de aanvullende eisen.

Additief/alternatieve brandstof

Voor motoren of nabehandelingsinstallaties die een additief/alternatieve brandstof gebruiken die onontbeerlijk zijn voor het bereiken van de bedoelde emissienormen geldt het volgende:

- Er dient een gesloten administratie overlegd te worden, waaruit onomstotelijk blijkt dat het product ingekocht en gebruikt is.
- Schepen die het Green Award certificaat willen laten vernieuwen, dienen de inkoop- en de verbruiksadministratie van de afgelopen 3 jaar te overleggen.
- Voor schepen die hun eerste Green Award certificaat aanvragen, geldt dat de administratie van het afgelopen jaar overlegd moet worden.
- Voor nieuwbouwschepen, recent omgebouwde schepen, of schepen die net gestart zijn met een additief of alternatieve brandstof geldt dat zij een jaar na de inspectiedatum het bewijs van een gesloten administratie naar Green Award opsturen.
- In alle gevallen is een digitale log van de installatie ook geldig.

Registratie en verificatie

In deel A van het programma van eisen moeten alle motoren met hun bijbehorende emissieniveaus op NO_x en PM worden geregistreerd. Per motor wordt het type en de eventuele nabehandeling geverifieerd en wordt een score toegekend.

Green Award voor de binnenvaart Leeswijzer Programma van Eisen 2023



Weging

Omdat motoren op schepen verschillende emissieniveaus en verschillende draaiuren kunnen hebben, wordt de bijdrage per motor berekend. Daarvoor worden het aantal kWh per jaar bepaald en vervolgens het aandeel per motor. Dit betekent, dat als er relatief veel draaiuren zijn met schone generatoren, dit positief meeweegt. Een voorbeeld van de weging en de berekening van punten:

Motor	Toepassing	Emissieniveau		Emissieniveau		kWh/jaar	Aandeel/ motor	Punten/ motor
		NO _x	Punten	PM	Punten			
1	Aandrijving	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
2	Aandrijving	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
3	Generator	EU Stage V	200	EU Stage V	200	4.000	13%	53
4	Generator	CCR 1	0	CCR 1	0	2.000	7%	0
						30.000	100%	213

Tabel 3



3.2. Aanvullende eisen (blad B)

Wij hebben een set aanvullende eisen (en suggesties) geformuleerd die bijdragen aan de verbetering van het milieu en de veiligheid. Er hoeft niet op alle elementen gescoord te worden, maar de mate van scores heeft wel invloed op het niveau van het certificaat. Hieronder volgt per eis/suggestie een toelichting, plus het bewijs dat nodig is. Tenzij anders vermeld verifieert de Green Award inspecteur aan boord of en in welke mate voldaan wordt aan de eis.

B10 Brandstoffen	
B10a-i	Alternatieve brandstoffen
<i>Toelichting</i>	Alternatieve brandstoffen dragen bij aan het verlagen van de uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.

B20 Energiebesparende maatregelen aan voortstuwing/romp	
B20a+b	Dieselektrische of LNG-elektrische hoofdaandrijving of boegschroef
<i>Toelichting</i>	Een dieselektrische aandrijving is een indirecte overbrenging waarbij een dieselmotor een generator aandrijft, die op zijn beurt de stroom levert voor een of meer elektromotoren. Afhankelijk van het gevraagde vermogen wordt een generator bij- of afgeschakeld. Dit kan energiebesparing opleveren. Bij LNG-elektrische aandrijving wordt de generator aangedreven door een motor die op LNG draait.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
B20c	Boegschroef aangedreven door accu's
<i>Toelichting</i>	Een boegschroef die door accu's aangedreven wordt levert op de locatie geen uitstoot op.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar en hoorbaar aan boord.
B20d	Energiebesparend roersysteem
<i>Toelichting</i>	Er zijn roersystemen die minder weerstand geven en daardoor energie besparen.
<i>Bewijs</i>	Factuur of certificaat.
<i>Verificatie</i>	Opties: navraag door Green Award bij de leverancier, officiële rapporten van b.v. Marin/Wageningen, DST Duisburg, toegekende subsidies of lijsten ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of CCR.



B20e	Hydraulische asgenerator of alternatief
<i>Toelichting</i>	Een asgenerator is een generator die wordt aangedreven door de schroefas van een schip. De schroefas loopt van de hoofdmotor naar de schroef die bestemd is voor de voortstuwing. De asgenerator wordt gebruikt om het schip van elektrisch vermogen te voorzien tijdens de vaart. Dit is energiebesparend omdat de grotere hoofdmotoren een lager relatief verbruik hebben dan de hulpmotoren en omdat op de onderhoudskosten van de hulpmotoren kan worden bespaard.
<i>Bewijs</i>	Asgenerator is zichtbaar aan boord. De inspecteur kan vragen de werking ter plekke aan te tonen.
B20f	Contraroterende roerpropeller
<i>Toelichting</i>	De contraroterende roerpropeller is een systeem waarbij twee tegengesteld draaiende schroeven, aangedreven door een verticale as, gemonteerd worden op één staartstuk, meestal elk aan één zijde. Het vervangt de conventionele scheepsschroef, bestaande uit één schroef die door een horizontale as wordt aangedreven. Tevens vervangt het systeem de conventionele roerinstallatie, doordat de propeller zelf als roer functioneert. De contraroterende roerpropeller kan 360 graden draaien. De toepassing van de contraroterende roerpropeller kan leiden tot brandstofbesparing.
<i>Bewijs</i>	Kopie van de factuur, in te dienen bij Green Award aanvraagformulier.
<i>Verificatie</i>	Visuele inspectie door Green Award inspecteur en door kantoor Green Award.
B20g	Straalbuis
<i>Toelichting</i>	Door de straalbuis neemt het voortstuwend vermogen van de schroef toe, waardoor een schip per schroefomwenteling (tegen eenzelfde brandstofverbruik) een grotere afstand kan afleggen dan zonder de straalbuis. Dat leidt tot brandstofbesparing en daarmee tot emissie-reductie.
<i>Bewijs</i>	Kopie van de factuur, in te dienen bij Green Award aanvraagformulier.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.
B20h	Energiebesparende schroef
<i>Toelichting</i>	Door modificaties aan de schroefbladen kan een schroef scherper door het water snijden, waardoor de weerstand vermindert. Hierdoor kan een schip gemiddeld dezelfde snelheid bereiken met minder schroefomwentelingen per minuut, wat kan resulteren in brandstofbesparing respectievelijk emissiereductie.
<i>Bewijs</i>	Kopie van de factuur, in te dienen bij Green Award aanvraagformulier.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.



B20i	Weerstand verlagende aanpassingen aan de romp
<i>Toelichting</i>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p><i>Luchtsmeersysteem onder het vlak:</i> het aanbrengen van luchtbellen onder de scheepsromp om op die manier de wrijving tussen het water en de romp te verminderen. Dit levert, afhankelijk van vaarsnelheid, beladingsgraad en weersomstandigheden, brandstofbesparing en daarmee emissiereductie op.</p> <p><i>Inklapbaar tunnelsysteem geïntegreerd in de scheepsromp</i></p> <p>Uitgeklapt: als een schip ongeladen hoog in het water ligt, komen de propellers boven water waardoor het rendement afneemt. Als er een uitklapbaar tunnelsysteem toegepast wordt, wordt de luchttoevoer afgesloten en wordt het water letterlijk naar de propellers gezogen. Hierdoor kan een schip langer doorvaren met laagwater of dieper afladen.</p> <p>Ingeklapt: als een tunnelsysteem ingetrokken kan worden als het operationeel niet nodig is (geladen diep in het water) beweegt het schip met minder weerstand door het water. Dit kan brandstofbesparing en daarmee emissiereductie opleveren.</p> <p><i>Afwateringsplaat, spoiler, bulbsteven en waterlijnverlenging.</i></p> <p>Op dit element zijn maximaal 20 punten te behalen, afhankelijk van de besparing(en). Dit is ter beoordeling van de inspecteur.</p>
<i>Bewijs</i>	Factuur, rapporten van Marin, DST, goedkeuring subsidie.
<i>Verificatie</i>	Door inspecteur aan boord, cross check door kantoor Green Award.
B20j	Niet-giftige harde rompcoating (100% vrij van tin, koper en biocide)
<i>Toelichting</i>	Harde mariene coatings zijn weerstand verlagend, reageren niet met water en bevatten geen biociden. Zij lossen niet geleidelijk op, hebben anticorrosieve eigenschappen en bevatten geen siliconen of andere vervuilende elementen.
<i>Bewijs</i>	Factuur.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.
B20k	Biocidenvrije antifouling
<i>Toelichting</i>	<p>Antifouling beschermt de scheepsromp en voorkomt dat micro-organismen, mosselen en algen zich onder het wateroppervlak vasthechten aan de romp van een schip. Deze organismen kunnen de manoeuvreercharacteristieken, laadcapaciteit en weerstand van een schip negatief beïnvloeden. Voor de bescherming van het mariene milieu is het belangrijk dat de antifouling vrij is van biocides zoals tributyltin (tbt).</p> <p>Voorbeelden: goedgekeurde antifoulingssystemen.</p>
<i>Bewijs</i>	Factuur waaruit merk en type blijkt.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.



B30 Brandstofbesparing	
B30a	Certificaat aan boord van een cursus brandstofbesparing (Alternatief: e-learning cursus, 5 punten)
<i>Toelichting</i>	Deze nascholingscursus is gericht op ervaren schippers en binnenvaartondernemingen. Deelnemers besparen na het volgen van deze cursus gemiddeld tot 7% brandstof. Green Award erkent de cursussen van het programma VoortVarend Besparen en de training “ Topo-Fahrt ” van DST in Duisburg. De cursus van VoortVarend Besparen wordt met 5 punten gehonoreerd, de cursus van DST met 10 punten. Dit omdat laatstgenoemde cursus diepgaander is.
<i>Bewijs</i>	Certificaat aan boord.
<i>Verificatie</i>	Door inspecteur aan boord, cross check door kantoor Green Award.
B30b	Brandstofverbruiksmeter(s) op de hoofdmotor(en)
<i>Toelichting</i>	Door meer inzicht in het verbruik kan er efficiënter met de brandstof omgegaan worden.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van meter(s).
B30c	Intelligente verbruiksmeter (cruise control, A-tempomat in combinatie met een brandstofverbruiksmeter)
<i>Toelichting</i>	Bij <i>cruisecontrol</i> heeft de schipper de mogelijkheid te kiezen voor een vast ingestelde vaarsnelheid of een vast brandstofverbruik per gevaren kilometer. Brandstofbesparing wordt mogelijk gemaakt doordat hardware via bestaande (of meegeleverde) elektronische sensoren de belasting van de hoofdmotor(en) meet en zo efficiënt mogelijk regelt. Daarnaast zorgt de automatische regeling ervoor dat het wijzigen van de snelheid veel efficiënter zal verlopen dan bij gebruik van de reguleur. Tevens heeft de gebruiker de mogelijkheid om de te varen route over een exact tijdschema af te leggen. Daarmee wordt voorkomen dat men oneconomisch vroeg op de plaats van bestemming is. Bewustwording van het brandstofverbruik zal er tenslotte toe bijdragen dat er voordeliger kan en zal worden gevaren. De <i>A-tempomaat</i> is een apparaat bedoeld om het brandstofverbruik van een schip te beïnvloeden door op basis van een aantal randvoorwaarden de juiste stand van de reguleur in te stellen. Hoewel de gedachte achter de Tempomaat goed is, blijkt het op veel momenten niet gewenst dat het apparaat zelf de stand van de reguleur en daarmee het toerental instelt. Redenen daarvoor zijn plaatselijke verkeerssituaties en eventuele spoed van het transport, waardoor bijvoorbeeld alleen de hoogste stand van de reguleur voldoet, ongeacht de brandstofkosten. Om deze problemen te ondervangen werd de Adviserende Tempomaat ontwikkeld, een apparaat dat niet zelf de instelling van de reguleur bepaalt, maar de gewenste stand van de reguleur aan de roerganger aangeeft, als een soort volautomatisch advies.
<i>Bewijs</i>	Meter aan boord.



B30d	Track pilot of vergelijkbaar systeem met dodemansalarm met sensoren die menselijke bewegingen monitoren
<i>Toelichting</i>	Een track pilot is een volledig geautomatiseerd koerssysteem waarmee een schip op een vooraf vastgelegde lijn (een 'track') kan varen. Hierbij wordt de besturing van de automatische piloot aangestuurd door de software van het koerssysteem. Het maakt het varen minder intensief en maakt dat er minder stuurbewegingen nodig zijn. Het schip vaart als het ware de meest optimale route door het vaarwater en dat bespaart brandstof.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van trackpilot.
B30e	Warmtewisselaar
<i>Toelichting</i>	Een warmtewisselaar is een apparaat dat warmte van een vloeistof of gas gescheiden overbrengt naar een ander medium. Via de toepassing van de warmtewisselaar wordt warmte teruggewonnen zodat kan worden bespaard op koelen of verwarmen van lucht of vloeistoffen. Voorbeeld: warmte van de motor gebruiken om water te verwarmen.
<i>Bewijs</i>	Apparaat aan boord.
B30f	Spudpaal/spudpalen
<i>Toelichting</i>	Een spudpaal is een telescopische buizenconstructie waarmee een schip schipzelf stabiel en veilig kan vastleggen. Met spudpalen wordt het afmeren van een schip een snelle, veilige en eenvoudige handeling. Ook kan het schip meer plaatsen afmeren, zoals bijvoorbeeld op stroom voor een sluis. Met spudpalen hoeven de motoren minder/niet te draaien om het schip op zijn plaats te houden.
<i>Bewijs</i>	Installatie aan boord.
B30g+h	Accu's voor min. 24 uur huishoudelijk gebruik / Accu's voor min. 6 uur huishoudelijk gebruik
<i>Toelichting</i>	Als bij stilliggen het boordnet gevoed kan worden met accu's vermindert dit het gebruik van generatoren, wat brandstof en emissies bespaart.
<i>Bewijs</i>	Accu's aan boord.
B30i	Gebruik van walstroom, d.w.z. 10 uur p/w of minimaal 500 uur per jaar
<i>Toelichting</i>	Als bij stilliggen het boordnet gevoed kan worden met walstroom vermindert dit het gebruik van generatoren, wat brandstof en emissies bespaart.
<i>Verificatie</i>	Inspecteur / kantoor Green Award.



B30j+k	Registratie van CO₂-emissie per reis/ton/tonkilometer volgens het Green Award CO₂-calculatieformulier of alternatief
<i>Toelichting</i>	De CO ₂ -uitstoot in Nederland en de rest van de wereld is verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde. Er zijn wereldwijd afspraken gemaakt om deze uitstoot fors omlaag te brengen. Op die manier kunnen we de planeet op een goede manier door geven aan de volgende generaties. Maar hoeveel CO ₂ stoot een schip nu uit? Om daar inzicht in te krijgen hebben wij een rekenmodel gemaakt. CO ₂ is eenvoudig te berekenen omdat vaststaat hoeveel CO ₂ per liter brandstof vrijkomt, de zgn. de emissiefactor. Wij maken gebruik van de Lijst emissiefactoren CO2 emissiefactoren . In onze spreadsheet kan per reis gekozen worden voor een leegvaart of geladen vaart. Bij de geladen reis komt er ook een getal per tonkilometer uit. De registratie is een eerste stap en is bedoeld om bewustwording te creëren, (nog) niet om besparingsdoelen te formuleren en te realiseren. Een alternatieve registratiemethode kan ook in aanmerking komen voor puntenwaardering. Dit is ter beoordeling van kantoor Green Award.
<i>Bewijs</i>	Registratie in te zien aan boord.
<i>Verificatie</i>	Inspecteur / kantoor Green Award.
<i>Extra</i>	Bij registratie worden 15 punten toegekend. Als er gedurende de certificatieperiode van 3 jaar elke 12 maanden een registratie bij Green Award ingediend wordt, worden er eenmalig 10 punten extra toegekend. Als inleveren verzuimd wordt, worden 10 punten afgetrokken. Dit kan een effect hebben op het certificatieniveau.

B40 Afval en onderhoud

B40a	Is het schip gecertificeerd volgens ISO 14001?
<i>Toelichting</i>	ISO 14001 is een internationaal geaccepteerde standaard met eisen voor een milieumanagementsysteem. Het wordt gebruikt om een bij de organisaties passend milieubeleid te ontwikkelen en de uitvoering ervan te borgen. Met behulp van een milieuzorgsysteem volgens de ISO 14001-norm kunnen de milieurisico's van de bedrijfsvoering beheerst en indien mogelijk verminderd worden.
<i>Bewijs</i>	Geldig certificaat.
B40b	Alternatief voor B40a: wordt aan boord gewerkt volgens het Scheepsmilieuplan (SMP) (of gelijkwaardig)?
<i>Toelichting</i>	Het scheepsmilieuplan is een middel om in de binnenvaart een bijdrage te leveren aan milieuzorg. Aan de hand van een vragenlijst kan de schipper/eigenaar/manager op eenvoudige wijze een plan opstellen voor zijn/haar eigen schip. Hierdoor kan het schip en zijn bemanning voldoen aan alle vereisten die een milieuvriendelijke werkwijze garanderen.
<i>Bewijs</i>	Plan aan boord of bij een nieuwbouwschip: later per mail naar kantoor Green Award.
<i>Verificatie</i>	Door Green Award inspecteur / kantoor Green Award.
<i>Informatie</i>	https://sabni.nl



B40c	Verplicht alternatief voor B40a/b: is er een registratie van de afgifte van afval van de bilge (bilgeboekje) en van ander afval, geplitst naar plastic, huisvuil, scheepsafval en KCA?
<i>Toelichting</i>	Een andere registratie van afgifte van afval wordt door Green Award ook gezien als een bijdrage aan milieuzorg. De registratie moet minimaal 6 maanden voorafgaand aan de inspectiedatum gestart zijn.
<i>Bewijs</i>	Plan aan boord of bij een nieuwbouwschip: later per mail naar kantoor Green Award.
<i>Verificatie</i>	Door Green Award inspecteur / kantoor Green Award.
<i>Informatie</i>	Een voorbeeld Veiligheidschecklist Gevaarlijk Afval en Veiligheidschecklist Ongevaarlijk Afval is beschikbaar op http://isgintt.org/
B40d	Zijn er goede en passende lekbakken aanwezig onder de motoren?
<i>Toelichting</i>	Lekbakken vangen eventuele lekkage vanuit de motor op, waardoor voorkomen wordt dat er brandstof, olie of met olie verontreinigd water onder in het schip komt te staan, wat milieuvervuiling kan veroorzaken. Lekbakken helpen bij het verantwoord afvoeren van milieuverontreinigende afvalstoffen en verontreinigd water.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van bakken onder de motoren of spantvakken die niet kunnen door- of overlopen naar de rest van de bilge.
B40e	Is de bilge schoon (vrij van olie, vet en andere materialen)?
<i>Toelichting</i>	Een schone bilge voorkomt dat er brandstof, olie of met olie verontreinigd water onder in het schip komt te staan, wat milieuvervuiling kan veroorzaken.
<i>Bewijs</i>	Conditie van de bilge.
B40f	Is er een microfiltratiesysteem in gebruik voor smeerolie?
<i>Toelichting</i>	Een dergelijk systeem verlengt de levensduur van de smeerolie en beperkt daardoor afgifte van afgewerkte smeerolie. Ook kan het uitval door vervuiling voorkomen.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van werkend systeem aan boord.



B40g	Heeft het schip een door Green Award goedgekeurd systeem voor gepland onderhoud? (SPO of alternatief, score afhankelijk van omvang implementatie)
<i>Toelichting</i>	Dit onderzoek is op initiatief van verzekeraars door de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR) ontwikkeld ter voorkoming van schades en daarmee de verzekeraarbaarheid van de binnenvaart. De checklist en het daarmee samenhangende onderzoek heeft hoofdzakelijk betrekking op motoren, installaties en hun onderhoudstoestand. Door middel van een schadepreventie onderzoek wordt ernaar gestreefd, op grond van eenvoudige procedures aan boord onderhoudssystemen te introduceren, waardoor het onderhoud tegenover de verzekeraar aantoonbaar wordt. Een beter onderhouden schip levert minder kans op milieuschade op.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van “IVR Bewijs van Schade Preventie Onderzoek”.
<i>Verificatie</i>	Door Green Award inspecteur en cross check door kantoor Green Award bij IVR.
<i>Informatie</i>	IVR

B50 Voorkomen van vervuiling

B50a	Heeft het schip gecertificeerde schroefasafdichtingen (binnen en buiten)?
<i>Toelichting</i>	Een schroefasafdichting (met seals) houdt het buitenwater buiten en het smeermiddel binnen waardoor er geen olie of vet in het water terecht komt. Of een gelijkwaardig alternatief (b.v. watergesmeerde afdichtingen). De kans op milieuvervuiling wordt hierdoor geminimaliseerd.
<i>Bewijs</i>	Certificaat/verklaring van de leverancier van schroefasafdichtingen. Certificaat/verklaring in te dienen bij de aanvraag.
<i>Verificatie</i>	Certificaat door kantoor Green Award en visuele waarneming aan boord door Green Award inspecteur.
B50b	Wordt de schroefas gesmeerd met milieuvriendelijke smeermiddelen (EAL's) of smeermiddelen die voldoen aan het Europese Ecolabel (EEL) (vet of olie)?
<i>Toelichting</i>	Producten met het Europese milieukeur hebben een gegarandeerd, onafhankelijk en gecontroleerd laag effect op het milieu. Om het EU-milieukeur te verkrijgen, moeten goederen en diensten gedurende hun hele levenscyclus aan hoge milieunormen voldoen: van de winning van grondstoffen via de productie en distributie tot de verwijdering. Door producten met de EU-milieukeur te kiezen en te promoten wordt een reële bijdrage geleverd aan de grootste milieu-uitdagingen van onze tijd die in de Europese Green Deal worden genoemd, zoals het bereiken van klimaatneutraliteit in 2050, de overgang naar een circulaire economie en het bereiken van de ambitie van nul vervuiling voor een gifvrij milieu.
<i>Bewijs</i>	Facturen.
<i>Verificatie</i>	Door Green Award inspecteur.



B50c	Is het schip uitgerust met gecertificeerde watergesmeerde schroefas(sen)? (alternatief voor 50 a+b)
<i>Toelichting</i>	Een watergesmeerde schroefasinstallatie draait in een schroefaskoker die volloopt met buitenwater. Het is een kosteloze en milieuvriendelijke alternatief voor een vetgesmeerde schroefas.
<i>Bewijs</i>	Factuur.
B50d	Heeft het schip hennegatkokerafdichting(en)?
<i>Toelichting</i>	Een roerafdichting houdt het buitenwater buiten en het smeermiddel binnen, waardoor er geen olie of vet in het water terecht komt. Een gelijkwaardig alternatief zoals watergesmeerde afdichtingen komt ook in aanmerking voor puntenwaardering.
<i>Bewijs</i>	Factuur/verklaring van leverancier, in te dienen bij de aanvraag.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.
B50e	Ten aanzien van B50d: worden er milieuvriendelijke smeermiddelen (EAL's) of smeermiddelen met een Europees Ecolabel (EEL) toegepast?
<i>Toelichting</i>	Zie B50b
<i>Bewijs</i>	Idem
<i>Verificatie</i>	Idem
B50f	Zijn de bunkertanks voorzien van een permanent hoog niveau alarm?
<i>Toelichting</i>	Overlopers tijdens het bunkeren worden voorkomen door het BOBS (BunkerOvervulBeveiligingsSysteem). Er kunnen echter ook overlopers ontstaan bij het intern overpompen van brandstof. Een permanent high-level alarm waarschuwt als het brandstofniveau in een van de tanks te hoog is. Het aansluiten van de trimpomp op het BOBS is ook een oplossing.
<i>Bewijs</i>	Werkend systeem aan boord.
B50g	Is er een veiligheidscontrolelijst voor het bunkeren van de brandstof van het schip ingevoerd?
<i>Toelichting</i>	Olielozing en -lekkages gedurende bunkeroperaties zijn een primaire bron van olievervuiling. De ervaring heeft geleerd dat veel van de overstromingen bij het bunkeren en het morsen van olie kunnen worden toegeschreven aan menselijke fouten. Het gebruik van een bunker veiligheidschecklist levert een bijdrage aan veilige operaties.
<i>Bewijs</i>	Ingevulde en ondertekende bunker veiligheidschecklisten die betrekking hebben op een periode van minimaal 3 maanden voorafgaand aan de inspectie.
<i>Informatie</i>	http://isgintt.org/



B50h	Is aan boord een gesloten grijswatercircuit operationeel, inclusief afgiftepunt?
<i>Toelichting</i>	Bestemd voor het opvangen en hergebruiken van grijswater op een schip in een gesloten systeem ter voorkoming van ongezuiverde lozingen op het oppervlaktewater. Vooruitlopend op wetgeving.
<i>Bewijs</i>	Separaat leidingstelsel dat van/naar vuilwatertank loopt, plus afgifte punt waardoor het water aan de wal/boot afgegeven kan worden.
B50i	Is aan boord een afvalwaterzuiveringssysteem operationeel?
<i>Toelichting</i>	Met een waterzuiveringsinstallatie kan er voor gezorgd worden dat er 'schoner' vuil water overboord gaat. Bestaat uit: een vuilwaterbuffertank, een zuiveringsinstallatie, een slibopvangvoorziening, een drukvat, een secundair waterleidingnet en een pomp. Hier wordt géén installatie bedoeld om drinkwater te maken.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.

B60 Veiligheid

B60a	Wordt er elke zes maanden een brandoefening gehouden?
<i>Toelichting</i>	Een brandbestrijdingsoefening is bedoeld om tijdens brand snel en doelgericht te kunnen optreden. Door oefenen worden er automatismen aangeleerd, zodat er bij een calamiteit geen tijd verloren gaat. Tijdens de oefening kunnen de volgende items aan de orde komen: beperken en bestrijden beginnende brand, blussen, blusmiddelen en blustoestellen, gevaarlijke stoffen, elektriciteitskasten.
<i>Bewijs</i>	Omschrijving van meest recente oefening, presentielijst met datum oefening en handtekeningen deelnemers.
B60b	Wordt er elke zes maanden een oefening gehouden waarbij een man-overboord situatie wordt gesimuleerd?
<i>Toelichting</i>	Een man-overboord manoeuvre wordt toegepast om een in het water terechtgekomen persoon snel, efficiënt en op veilige wijze te redden. Het is belangrijk automatismen aan te kweken, zodat alles gebeurt met een minimum aan orders. Hierbij worden verschillende scenario's (denk aan soorten vaarwater in relatie tot karakteristieken van het vaartuig) besproken en gesimuleerd. Daarom is het raadzaam simulatie van man-overboord-manoeuvres regelmatig te oefenen. Het is belangrijk dat het schip vlug en veilig kan terugkeren naar de drenkeling en een goede positie kan aannemen ten opzichte van de drenkeling zodanig dat deze gemakkelijk gered kan worden.
<i>Bewijs</i>	Omschrijving van meest recente oefening, presentielijst met datum oefening en handtekeningen deelnemers.



B60c	Neemt het schip deel aan het Platform Zero Incidents (PZI)?
<i>Toelichting</i>	Platform Zero Incidents (PZI) levert een bijdrage aan een breed gedragen streven naar nul incidenten in de binnenvaart. Bevrachtingskantoren, rederijen en scheepseigenaren delen en ontwikkelen hier kennis over incidenten in de binnenvaartindustrie om zo herhaling in de toekomst te voorkomen. PZI is een initiatief voor en door de binnenvaartbranche.
<i>Bewijs</i>	Login voor het rapportage systeem.
<i>Verificatie</i>	Door Green Award inspecteur, cross check door kantoor Green Award bij PZI.
B60d	Is er aantoonbaar gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen (zoals helm, zwemvest, gehoorbescherming)?
<i>Toelichting</i>	Om risico's aan boord te beheersen en de kans op letsel of gezondheidsschade te beperken, is de inzet van persoonlijke beschermingsmiddelen noodzakelijk.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van helm, reddingsvest, gehoorbescherming voor elk bemanningslid en bezoekers.
B60e	Worden conventionele batterijen in zuurbestendige bakken geplaatst? (laadcapaciteit >0,2 kW en <3,0 kW)
<i>Toelichting</i>	Deze bakken beschermen de accu's tegen invloeden van buitenaf én voorkomen onbedoeld morsen van zuur.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van bakken.
B60f	Zijn er onderhoudsvrije gel-accu's in gebruik? (laadcapaciteit >0,2 kW en <3,0 kW)
<i>Toelichting</i>	Bij onderhoud behoevende accu's (niet-onderhoudsvrij) verdampt het water in de accu bij het laden en ontladen. Dit komt doordat zuur- en waterstof ontstaat dat kan ontsnappen. Bij een onderhoudsvrije accu is dit onmogelijk, omdat de accu 'gesloten' is en het accuzuur dikwijls in een gel- of glasmatrix (AGM accu) wordt opgenomen.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van de accu's.
B60g	Zijn er vulgraadmeters op de zijballasttanks of stabiliteitssoftware?
<i>Toelichting</i>	Met behulp van vulgraadmeters op de zijballasttanks wordt de bemanning in staat gesteld te beoordelen of eventueel niet geheel gevulde ballasttanks een gevaar kunnen vormen voor de stabiliteit van het schip tijdens de vaart of overslag. <i>Alternatief:</i> is er een stabiliteitssoftwareprogramma in gebruik?
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.



B60h	Is er een reling om de bemanning te beschermen tegen overboord vallen?
<i>Toelichting</i>	Buitenkanten van de dekken en de werkplekken waar de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing van ten minste 0,70 m hoogte of van relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711:1995, die bestaan uit een handreling, een tussenroede op kniehoogte en een voetlijst.
<i>Bewijs</i>	Reling aanwezig aan boord.
B60i	Is er een brughoogte meetsensor die een alarm activeert bij onvoldoende doorvaarthoogte?
<i>Toelichting</i>	De brughoogte meetsensor meet de doorvaarthoogte en geeft een alarm als de doorvaarthoogte te klein is. Dit verhoogt de alertheid en veiligheid aan boord en vermindert het risico op aanvaringen met bruggen.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.
B60j	Is er een tweede radar aan boord?
<i>Toelichting</i>	Een radar (RAdio Detection And Ranging) op een schip zoekt met behulp van radiogolven naar objecten rond het schip. De radiogolven worden in een cirkel uitgezonden en teruggekaatst door objecten rond het schip. Een tweede radar zorgt voor een beter beeld rondom het schip én is een back-up als de andere radar uitvalt.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.
B60k	Indien B30d niet aanwezig: een dodemansalarmsysteem in stuurhut met sensoren die menselijke bewegingen monitoren
<i>Toelichting</i>	Uit onderzoek in opdracht van het European Inland Waterway Transport Platform is gebleken dat bij 70 tot 80 procent van de incidenten in de binnenvaart de menselijke factor een belangrijke element was. Een dodemansalarmsysteem kan het risico op incidenten als gevolg van vermoeidheid of onwel worden van de persoon aan het roer verminderen.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.



B70 Emissiereductie	
B70a	Walstroominstallatie
<i>Toelichting</i>	Als een schip gebruik kan maken van walstroom, hoeven generatoren minder ingezet te worden. Dit betekent minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit voor de haven.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van connectie conform NEN-EN 15869-1,2,3:2019 < 125 A of NEN-EN 16840:2017 indien > 250 A (ESTRIN)
B70b	Zonnepanelen die elektriciteit leveren aan accu's
<i>Toelichting</i>	Door het opwekken van zonne-energie aan boord wordt bespaard op brandstof en walstroom.
<i>Bewijs</i>	Zonnepanelen aan boord.
<i>Punten</i>	5-10-15 punten, afhankelijk van capaciteit en behoefte, ter beoordeling van de inspecteur.
B70c	Windturbines die elektriciteit leveren aan accu's
<i>Toelichting</i>	Door het opwekken van windenergie wordt bespaard op brandstof en walstroom.
<i>Bewijs</i>	Windturbines aan boord.
B70d	Energie-efficiënte binnen- en buitenverlichting
<i>Toelichting</i>	Ledverlichting verbruikt minder energie, vereist minder onderhoud, is betrouwbaarder en minder storingsgevoelig.
<i>Bewijs</i>	Werkende verlichting aan boord.
B70e	Dampafsluiters
<i>Toelichting</i>	Op tankers kunnen ladingdampen vrijkomen bij onder andere monsternamen, gasmetingen, temperatuurmetingen en injecties van additieven. Een systeem met dampafsluiters op de butterwash-poortjes of op de tankdek-doorvoeren die luchtdicht toegang geven tot ladingtanks kan dit voorkomen. Dit zorgt voor een veiligere en gezondere werkomgeving voor de scheepsbemanning, ladinginspecteurs en terminaloperators. Semi-permanent op butterwash-poortjes van alle ladingtanks: 5 punten Permanent op tankdek-doorvoeren op alle ladingtanks: 10 punten
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.



4. Puntentoekening en certificatieniveau

4.1. Brons-zilver-goud

- ✓ Er zijn drie certificatieniveaus: 'brons', 'zilver' en 'goud'. Het niveau is afhankelijk van het aantal behaalde punten.
- ✓ Het aantal behaalde punten wordt samengesteld uit de score in 'A. Motorprestaties' en 'B. Aanvullende Eisen'. Dit is niet de som van de punten, zie de tabel hiernaast.
- ✓ Schepen hoeven niet aan alle aanvullende eisen te voldoen. De mate van scoren op de aanvullende eisen heeft invloed op het niveau van het certificaat.
- ✓ Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat op het niveau 'brons' of 'zilver' moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen die behoren bij CCR 2. Dit is bedongen door havens die kortingen op havengelden geven.
- ✓ Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat op het niveau 'goud' moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen die behoren bij EU Stage V. Ook dit is een voorwaarde van havens die kortingen op havengelden geven.

Motoren	Punten		
	A. Motorprestaties	B. Aanvullende eisen	
CCR2	170-199	≥ 168	a
	200-299	169 - 219	b
		≥ 220	c
	300-349	115-167	d
≥ 168		e	
EU Stage V	≥ 350	115-138	f
		139-167	g
		≥ 168	h
Elektrisch	≥ 450	115-138	i
		139-167	j
		≥ 168	k

Brons	Zilver	Goud
-------	--------	------

Tabel 4



4.2. Platina label

Schepen met een Green Award certificaat op het niveau brons, zilver of goud kunnen in aanmerking komen voor een extra platina label. Er zijn twee soorten platina labels:

A. Platina label 'Voortstuwing'	
<i>Doelgroep</i>	Schepen die emissieloos, dus zonder uitstoot van CO ₂ , SO _x , NO _x en PM varen.
<i>Voorbeeld</i>	Schepen met accupakketten, batterijcontainers, H ₂ als energiedrager.
<i>Prestatie</i>	Minimaal 3 uur emissieloos, of bij minder dan 6 vaaruren 50% van de tijd.

B. Platina label 'Operaties'	
<i>Doelgroep</i>	Kraanschepen waarvan de kranen emissieloos, dus zonder uitstoot van CO ₂ , SO _x , NO _x en PM opereren.
<i>Kraanschip</i>	Beunschip uitgerust met kraan voor het uitvoeren van baggerwerkzaamheden.
<i>Voorbeeld</i>	Elektrisch aangedreven kranen of hybride kranen. De elektriciteit wordt niet opgewekt door dieselmotoren.
<i>Prestatie</i>	Minimaal 50% van de kraanuren.
<i>Bewijs</i>	Registratie aan boord, te verifiëren door inspecteur en met rapportage per kwartaal aan Green Award.

De voorwaarden van het platina label zijn geformuleerd door de incentive providers en kunnen tussentijds worden gewijzigd. Hier heeft Green Award geen invloed op. Een wijziging kan een effect hebben op de verlenging van een platina label bij een her-certificering en de hoogte van de incentives.



5. Lijst van scheepstypen

Eigenaren van de volgende scheepstypes kunnen een aanvraag doen voor certificatie door Green Award:

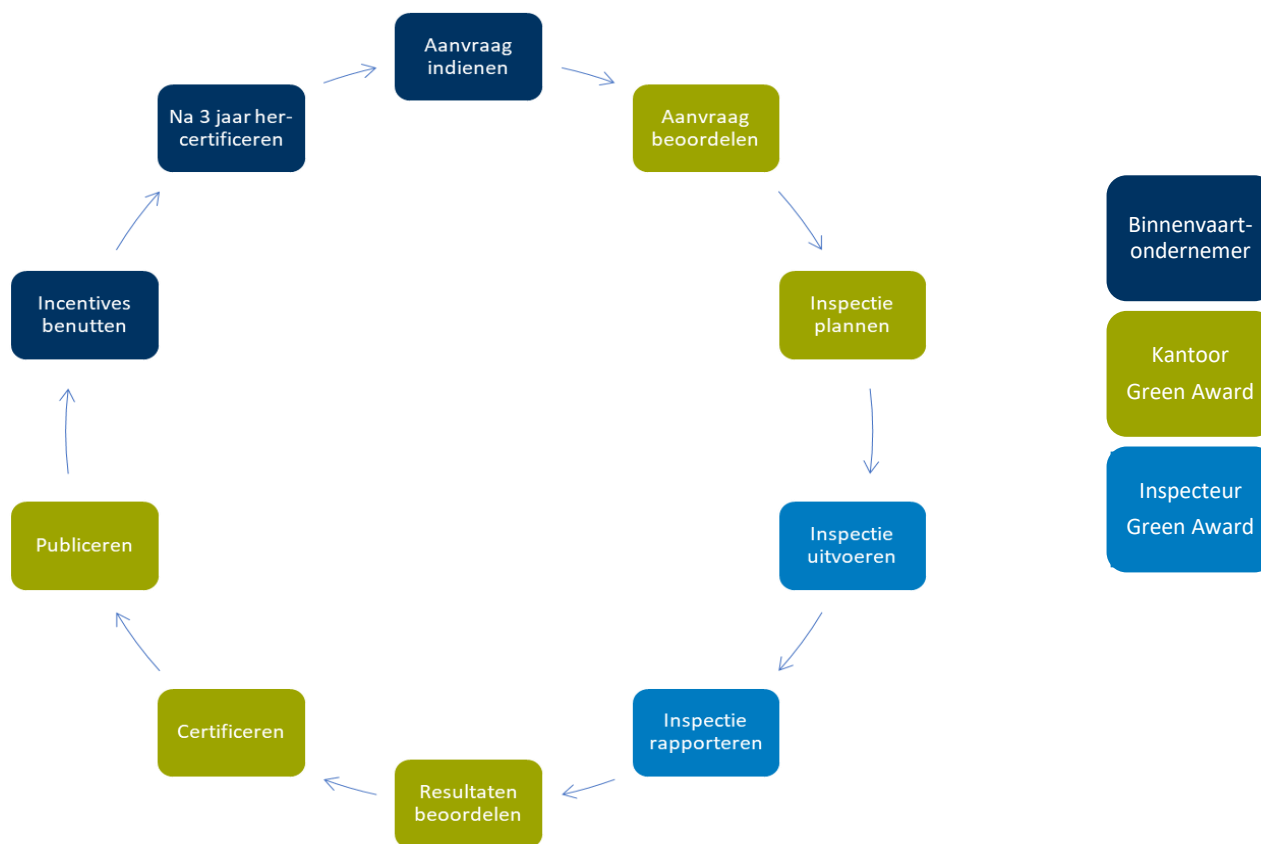
- Droge ladingschepen
- Containerschepen
- Beunschepen
- Kraanschepen
- Roroschepen
- Tankers
- Duwboten
- Veerboten
- Inspectievaartuigen
- Dagpassagiersschepen

Voor riviercruiseschepen is een separaat programma van eisen ontwikkeld.



6. Procedures

6.1. Certificatieprocedure

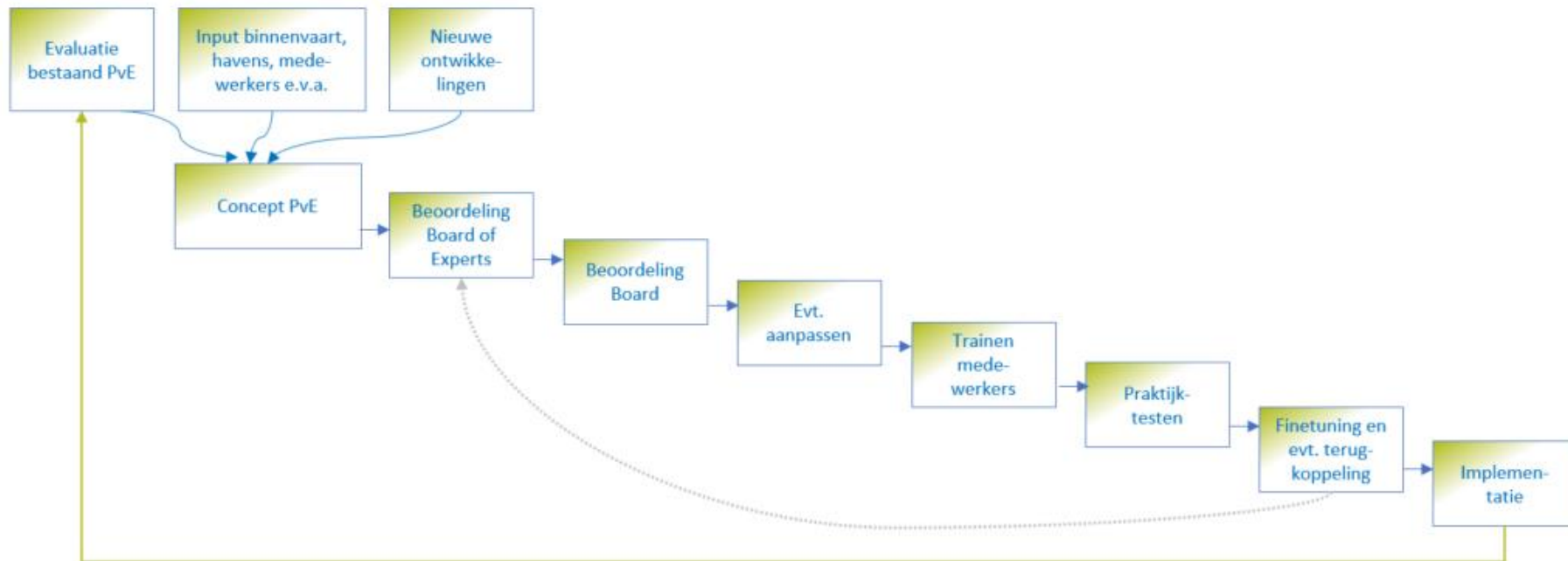


Figuur 1



6.2. Procedure ontwikkeling Programma van Eisen

Tijden veranderen, technieken veranderen en eisen veranderen. Daarom passen wij het Programma van Eisen (PvE) regelmatig aan, in de regel om de drie jaar. Wij evalueren de werking van het bestaande programma en wijzigen en vullen aan daar waar nodig en relevant. Wij volgen de ontwikkelingen op de voet en werken in nauw overleg met en input van binnenvaartondernemers, brancheorganisaties, havens en vele anderen. Om de kwaliteit en relevantie van ons programma van eisen te borgen werken wij als volgt:



Figuur 2

Green Award voor de binnenvaart Leeswijzer Programma van Eisen 2023



7. Tenslotte

Green Award stelt zich ten doel een uitdagend maar haalbaar programma van eisen te hanteren dat de verduurzaming van de binnenvaart verder op weg helpt. Vragen, opmerkingen en verbetervoorstellen zijn altijd welkom via inlandshipping@greenaward.org. Een deskundig team van mensen met ervaring in de binnenvaart staat u graag te woord.

Stichting Green Award
Westerkade 7B
3016 CL ROTTERDAM
010-2170200



* * *