



GTL, HVO of HVO-blends – brandstofkeuze leeft niet echt bij opdrachtgevers

Revival dieselolie onderbelicht bij EMVI

Hoe gaan aannemers om met het gebruik van ‘alternatieve’ diesel in de motoren van hun materieel? Speelt dit ook een rol bij het winnen van aanbestedingen? De redactie ging hierover in gesprek met twee opdrachtnemers. Volgens hen lijkt meer aandacht hiervoor op zijn plaats.

Auteur: Broer de Boer

Het lijkt logisch dat een opdrachtnemer die met milieuvriendelijker brandstoffen werkt, hogere ogen scoort bij een duurzame EMVI. Uiteraard is dat afhankelijk van de wegingsfactor die de opdrachtgever in de uitvraag aan zo'n specifieke parameter toekent. Wolterinck BV in Beltrum heeft in elk geval zijn eerste contract afgesloten waarin hiermee rekening wordt gehouden – zij het na eerdere verwoede, maar niet geslaagde pogingen. In zijn aanbod bood Wolterinck het gebruik van HVO aan bij onkruidbestrijding. De branders in de installaties werken nu op HVO 80. Ivo de Groot, algemeen directeur van dit Gelderse bedrijf, meldt dat hij de focus bij aanbestedingen vooral gericht ziet op de

toepassing van accu's bij handgereedschap: 'Er komen hiervoor steeds volwaardiger accu-machines om duurzaam te kunnen werken. Dat een aannemer door HVO-gebruik de CO₂-emissie aanzienlijk beperkt, staat volgens mij bij de overheid niet op het netvlies. Voor de aannemerij leidt overschakeling van fossiel op elektrisch tot grote kapitaalvernietiging, terwijl HVO en GTL realistische emissiebeperkende alternatieven zijn voor traditionele diesel.' De Groot noemt deze alternatieven *revival diesels* en vertelt dat Wolterinck na eerdere vergeefse pogingen nu het eerste tractiecontract op deze basis binnen heeft.



6 min. leestijd

ZERO-EMISSION



HVO-80

Het betreft vier werktuigdragers die op HVO-80 werken en met dieselbranders onkruid bestrijden met heet water of hete lucht. Jaarlijks gaat het om 18.000 liter bij Wolterinck. De medewerkers laten na een werkdag de apparatuur hiervoor op de werklocatie staan. Dat levert meteen al een logistiek probleem op bij de bevoorradings met brandstof. 'Het is onhandig om ze zelf 's ochtends de HVO te laten meenemen naar de locatie. De medewerkers kunnen in de buurt van de werklocatie tanken. Het levert tijdverlies op als je hiervoor een eind met het materieel gaat omrijden. Dat verhoogt onze kostprijzen', aldus De Groot.

Acht procent duurder

De Groot heeft ruim een jaar geleden zijn machineleveranciers – onder meer Holder en Multihog – geraadpleegd over de dieselkeuze. In zijn situatie mocht het gebruik van

HVO 80 volgens hen geen probleem zijn. De Groot ervaart dat zelf ook zo: 'Misschien dat de onderhoudsintervallen wat korter worden; deze brandstof is iets stroperiger. We houden per machine met brander het HVO 80-verbruik exact bij. Of het dieselvebruik hoger of lager is, kan ik na drie maanden tijd nog niet zeggen.' De Groot schat in dat het gebruik van HVO 80 bij deze opdracht zo'n 8 procent duurder uitvalt dan het werken met traditionele diesel: 'Dat komt doordat het product duurder is. Grote hoeveelheden inkopen is voor ons niet lonend; wij vullen onze andere tractiemiddelen namelijk niet met deze dure diesel. Ik zie overigens ook dat concullega's in bestekken waarin dat niet expliciet gevraagd wordt, toch HVO gebruiken bij de uitvoering van werkzaamheden. Ik ben van mening dat je een vijfjarig of zelfs langduriger contract moet hebben om de meerkosten terug te kunnen verdienen.'

De Groot vervolgt: 'Wij hebben ervaren dat inschrijvingen vaak zo zijn dichtgetimmerd, dat het onzin lijkt om alsnog HVO of GLT aan te bieden in een plan van aanpak. Gemeenten kiezen veelal voor de laagste prijs voor dit repeterende werk. De politieke samenstelling van gemeenteraden speelt hierbij een grote rol.' De Groot is van mening dat de overheid het gebruik van *revival diesel* meer zou moeten stimuleren en faciliteren, om juist hiermee de CO₂- en fijnstofuitstoot te verlagen: 'Ik zie echt niet gebeuren dat aannemers hun materieel dat nu op diesel rijdt opeens aan de kant zetten. Dat je niet overall HVO kunt tanken, zie ik toch wel als een minpuntje.'

Volledig HVO 100

Gerben de Boer, directeur van De Eijk Groep, waaronder Boogaart Almere valt, bevestigt de uitspraak van zijn Gelderse collega. 'Wij merken ook dat de keuzemogelijkheid die opdrachtnemers nu hebben, tussen B7-diesel, GTL, HVO en HVO-blends, niet erg leeft bij hun opdrachtgevers.' De Boer geeft leiding aan een bedrijf dat het milieu hoog in het vaandel heeft staan. Boogaart Almere staat op de vijfde trede van de CO₂-prestatieladder en laat de diesel-

Opdrachtnemers Boogaart en Wolterinck Boogaart Almere is een 35-jarig familiebedrijf en sinds 2018 onderdeel van De Eijk Groep. Het Almeerse bedrijf beheert voor vele klanten onder meer complete woonwijken, legt daktuinen aan, onderhoudt grote bedrijfsterreinen en verzorgt innovatieve cultuurtechnische werken. Ook op het gebied van boomverzorging, plaagdierbestrijding en incidentmanagement staan ze samen met De Eijk Groep garant voor totaalbeheer van de groene ruimte. Bogaart Almere Infra Groep BV en de werkmaatschappij Boogaart Almere BV zijn gecertificeerd volgens:

- ISO 9001 en ISO 14001
- VCA**
- Groenkeur BRL Groenvoorzieningen (Boogaart Almere)
- Groenkeur BRL Boomverzorging (Boogaart Almere)

Wolterinck BV, dat gevestigd is in Beltrum (Gld), is zeer actief en innovatief werkzaam in de onkruidbestrijding en de boomverzorging. De bedrijfsfilosofie is dat het milieu niet moet worden belast, maar juist beschermd. Aandachtspunten hierbij zijn het verminderen van de CO₂-uitstoot en de hoeveelheid afval en het beperken van het energieverbruik. Voor onkruidbeheersing worden uitsluitend gifvrije methoden gebruikt. Bij boomverzorging voeren milieuvriendelijke technieken en de Terra-fit-bodemopwaardering de boventoon. Wolterinck is alert op nieuwe milieurisico's, identificeert deze en neemt passende maatregelen om ze te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken. Het bedrijf meldt de volgende certificaten:

- ISO 9001 en ISO 14001
- VCA**
- Groenkeur BRL boomverzorging
- ERBO
- PSO
- MVO-niveau 4
- CO₂-prestatieladder niveau 5

Na eerdere vergeefse pogingen heeft Wolterinck nu het eerste tractiecontract op deze basis binnen



tanks op zijn werf met traditionele diesel en met HVO 100 vullen. De Boer vertelt dat geen enkele materieelleverancier, met uitzondering van vrachtwagenproducent Volvo, zich wilde branden aan de vraag in hoeverre 'zuivere' HVO goed is voor zijn motoren: 'Die vraag stellen we dan ook niet meer.' Samen met zijn medevenoot Erik Punt had hij namelijk zelf al de proef op de som genomen. Ze schakelden met hun eigen bedrijfsauto's over op de wat duurdere, alternatieve diesel en ervoeren zelf dat dit geen bijzonder effect had.

De Boer: 'Op basis van de ervaringen durfden we het aan om over te schakelen op HVO 100. We gebruiken dat zelfs in de wat oudere dieselmotoren. Overigens zie ik deze transitie als een ontwikkeling naast het elektrificeren van ons materieel. We werken al veel met elektrisch handgereedschap. Zwaardere accu's na werktijd opladen met eigen zonne-energie is nog geen optie. Bovendien blijkt de capaciteit van het Almeerse elektriciteitsnet daarvoor te laag te zijn.'

Aanbestedingen

Opdrachtnemers investeren behoorlijk in milieuvriendelijke verbrandingsmotoren. Dit uiteraard om de emissie van CO₂, NO_x en fijnstof te reduceren en hun kansen bij aan-

bestedingen te vergroten. Daarnaast is – of komt – er de keuze tussen elektrisch en alternatieve brandstof. De kennis bij opdrachtgevers over de laatste mogelijkheid laat volgens insiders te wensen over. Voor De Boer is er geen sprake van een keuze, maar een noodzaak om beide toe te passen. Overigens dicht hij daarnaast nóg een brandstof grote kansen toe: waterstof. 'Wij zijn er klaar voor om bij EMVI-aanbestedingen onze HVO-propositie onder de aandacht te brengen. Bij grote tenders wordt er zeker naar gevraagd. Bij de beoordeling van het plan van aanpak heeft het in onze situatie echter nog nooit de doorslag gegeven bij gunning. Als een opdrachtgever niet specifiek vraagt welke brandstof we gebruiken, melden we er ook niets over. Vooral ook omdat het aantal A4-tjes waaruit het PvA mag bestaan meestal te beperkt is. Ik heb niet het gevoel dat de brandstofkeuze al leeft bij opdrachtgevers. Daarvoor zouden ze best wat meer huiswerk mogen doen.'

De Boer vindt het lastig, uitdagend, en hij is heel benieuwd waar het heen gaat met de energiebronnen voor het materieel. Naast ontwikkelingen die nog in de kinderschoenen staan, speelt de prijs van de energiedrager een belangrijke rol. 'Nieuwe energiedragers verhogen de directe kosten. Neem de HVO 100 die leverancier Bol-Van Staveren ons levert. Deze is circa 25 eurocent per liter duurder. Per kilo is dit zelfs nog iets meer, omdat de dichtheid lager is. Een snelle rekensom leert dat een zelfrijdende maaier die 8 liter per uur verbruikt en jaarlijks 1.200 bedrijfsuren maakt circa 2.000 euro extra kost. Dit is een kostenstijging voor brandstof van circa 20 procent.'



Ivo de Groot



Algemeen directeur,
Wolterinck

Of het gebruik van HVO de levensduur van motoren verkort, is nog afwachten, volgens De Boer. 'Wij onderhouden alle materieel zelf. In de twee jaar dat we nu met "zuivere" HVO werken, zijn ons in de werkplaats tot nu toe geen noemenswaardige bijzonderheden opgevallen.' Wat in de nabije toekomst nog wel een dingetje wordt bij aanbestedingen, is volgens De Boer het gebruik van hydrauliekolie. 'Bij lekkage heb je met minerale producten een serieus vervuilingprobleem. De kans op schade is hierbij aanzienlijk hoger dan bij lekkage door een carterbreuk. Je ziet dan ook een stijgende vraag naar biologisch afbreekbare producten.'

Het blijkt dat de bosbouw inmiddels al verplichtingen kent ten aanzien van biologisch afbreekbare oliën (carter, hydraulica). Deze worden vermeld in de Erkenningsregeling Bosaannemers (ERBO 2000). Volgens deze regeling werken erkende aannemers uitsluitend met biologisch afbreekbare hydraulische vloeistoffen en smeermiddelen voor alle machines met een gesloten systeem en een productiedatum na 1 januari 2018. In de stedelijke omgeving kan lekkage van minerale olie een behoorlijke impact hebben op het milieu. Naast de toepassing van *revival diesel* kan het voor opdrachtnemers interessant zijn om hiervan een nieuw unique sellingpoint te maken. Maar dan moet er wel vraag naar zijn bij opdrachtgevers ...



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!



Gerben de Boer



Directeur, De Eijk Groep