

GEVAT

**GTL
SPECIAL
2013**

JANUARI 2013

GAS TO LIQUID

**NIEUW PRODUCT
NU LEVERBAAR!**

IN GESPREK MET...

**ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN.
GAT IN DE MARKT OF VERRE
TOEKOMSTMUZIEK?**

GTL FEITEN

**REDUCEER UW CO₂
FOOTPRINT MET GTL!**

reduceert uw
CO₂-footprint



GEVAT BY SALLING B.V.

ONTWIKKELINGEN

Zoals in GEVAT #4 (december jl.) reeds aangegeven, staan er voor 2013 diverse projecten op stapel. Deze hele GEVAT Special is gewijd aan één van die projecten: de introductie van de nieuwste loot aan onze brandstoffenboom, GTL (Gas To Liquid).

Wij verkopen op dit moment de conventionele brandstoffen zoals diesel, benzine en LPG, de bio gerelateerde Fame en Ethanol -die worden gebruikt als toevoegingen in respectievelijk diesel en benzine- alsmede CNG (in de volksmond aardgas genoemd), elektriciteit -bij de zogenaamde oplaadstations- en als voorlaatste LNG (Liquid Natural Gas). En nu dus ook GTL.

GTL is gemaakt van aardgas en kan worden gebruikt als vervanger van diesel. Met dien verstande dat GTL, in tegenstelling tot diesel, géén aromaten en géén zwavel bevat, waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen aanmerkelijk omlaag gaat. De samenstelling van GTL zorgt er tevens voor dat u een brandstofbesparing kunt realiseren. Dit heeft ook weer een positief effect op uw CO₂ footprint.

Onze bedrijven zullen vanaf dit moment GTL gaan verkopen op 50 verkooppunten in geheel Nederland. En dit aantal wordt nog groter. Daarnaast zal GTL voor het zogenaamde 'thuisverbruik' beschikbaar komen.

Deze GEVAT Special is ook bezorgd bij overheden. Wij zullen die overheden wijzen op het feit dat met het gebruik van GTL, voer- en werktuigen die niet aan EURO 5 normeringen voldoen, wél aan de regels van deze overheden kunnen voldoen. Simpelweg omdat de uitstoot van GTL ook op oudere voertuigen aanmerkelijk lager zal zijn. Mogelijk zelfs op het niveau van de zogenaamde EURO 5 normering. Tel daarbij het voordeel op dat ook het brandstofverbruik zal afnemen door een hoger Cetaan getal (tot wel 88, waarbij EN 590 Diesel niet boven de 55 Cetaan zal komen).

Ik ben inmiddels gebruiker van GTL en kan u als ervaringsdeskundige vertellen dat dit echt een andere brandstof is; mijn auto start sneller, rijdt stiller én heeft meer vermogen. Bovendien realiseer ik een significante brandstofbesparing.

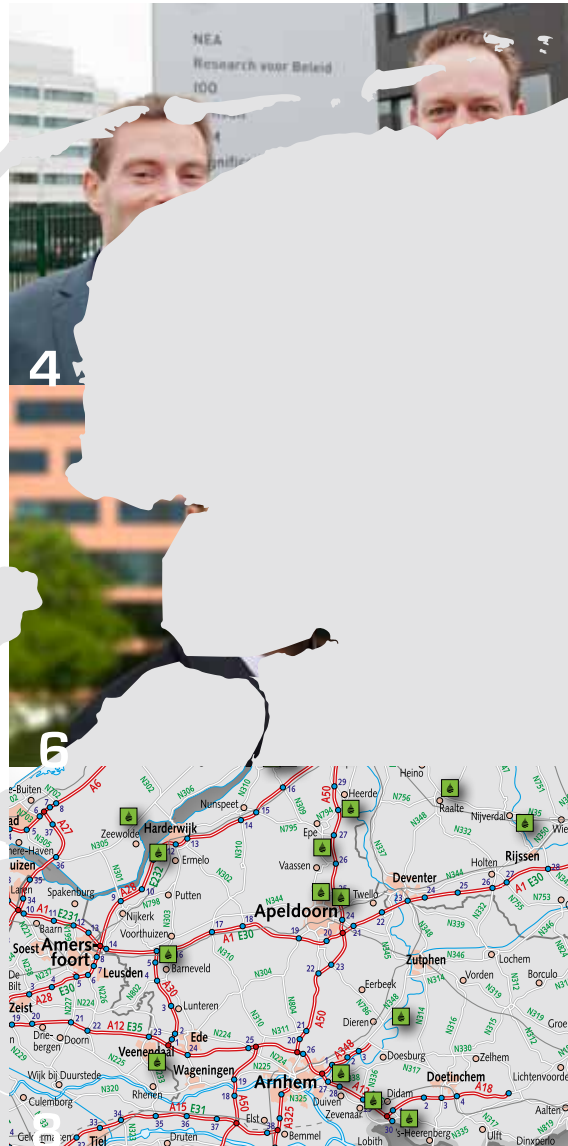
Wij vertrouwen erop dat met deze GEVAT Special ook uw enthousiasme voor GTL en voor het verlagen van uw CO₂ footprint is gewekt. Wanneer u vragen heeft, bel of mail uw contactpersoon. Die legt u graag uit wat de voordelen voor u en uw bedrijf kunnen zijn.

Peter Groen

Directeur

IN HET VAT

3. **Gas To Liquid**
Nieuw product **Wat is GTL?**
4. **In gesprek met...**
Manfred Kindt en Sander van der Meulen van **Panteia / NEA**
6. **In gesprek met...**
Machiel Bode Sector Manager Transport & Logistiek bij **ING Nederland**
7. **GTL feiten**
Reduceer uw CO₂
Footprint met GTL!
Pak uw voordeel!
De feiten op een rij
8. **GTL locaties Nederland**
Vanaf nu volop leverbaar
Distributie in kaart gebracht



NIEUW PRODUCT WAT IS GTL?

Wat is er mooier dan aan het begin van een nieuw jaar kennis te maken met iets nieuws. Nou ja...iets nieuws. GTL is eigenlijk een brandstof die zijn oorsprong al vond in de twintiger jaren van de vorige eeuw. Wat dat betreft dus in feite niets nieuws onder zon. En toch gaan wij in deze GEVAT SPECIAL een aantal revolutionaire zaken aan u presenteren. Stuk voor stuk hebben ze te maken met GTL zoals Salland Olie, Post en DGV Olie die vanaf nu leveren aan iedereen die niet alleen over duurzaamheid praat, maar ook duurzaam doet!

GTL. Was is het?

GTL is de afkorting voor Gas To Liquid (van gas naar vloeibaar). Het is de vloeibare dieselbrandstof die op synthetische wijze wordt verkregen uit aardgas. Aardgas is een fossiele brandstof die in ruime mate voorhanden is. Het produceren van GTL gaat volgens het zogenaamde Fischer-Tropsch-procedé. Vandaar dat GTL ook wel tot de Fischer-Tropsch-brandstoffen gerekend wordt. De heren Fischer en Tropsch waren twee Duitse geleerden die in de jaren twintig van de vorige eeuw er in slaagden een gasmengsel om te zetten in een vloeibare brandstof. Van aardgas naar een zeer zuivere diesel. Of anders gezegd: een ultra schone brandstof. Een ingenieuze vinding van deze twee oosterburen. Toch liet het lange tijd op zich wachten tot GTL echt op zijn unieke waarde werd geschat.

De voordelen

Sinds enkele jaren echter, is overtuigend aangetoond dat GTL dé brandstof is waarmee we met een gerust hart de toekomst in kunnen. Het product kent vele voordelen ten opzichte van andere fossiele en alternatieve brandstoffen. En dat zijn zowel milieutechnische voordelen, als ook bedrijfseconomische!

We zetten er hier een aantal op een rij

GTL kan via dezelfde distributienetwerken geleverd worden als gewone diesel. Waar we voor veel alternatieve brandstoffen ook in alternatieve distributie moeten voorzien, wordt GTL gewoon op dezelfde manier vervoerd, geleverd en getankt als diesel. En het kan – ook zonder aanpassingen – toegepast worden in elk bestaand wagenpark. In zowel oude- als nieuwe dieselmotoren. Dat is de praktische kant van het product.

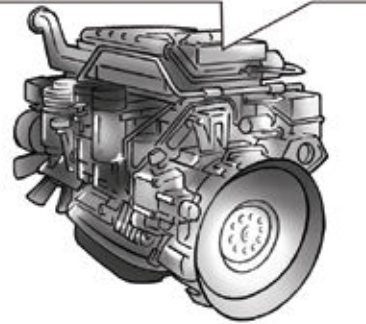
Milieu en motor

Maar er is ook een milieutechnische kant: GTL verbrandt efficiënter dan gewone diesel en de uitstoot van schadelijke stoffen (o.a. stikstofoxiden, fijnstof en roet) is minimaal. We schreven het al, GTL is ultra schoon. Het bevat nagenoeg geen zwavel (de boosdoener die zure regen veroorzaakt), waardoor voertuigen die op GTL rijden niet langer in de cabine of in hun slipstream een 'bedorven eierenlucht' hebben hangen. Wel zo prettig als je een busvervoermaatschappij bent en je passagiers fris wilt vervoeren. Ook is de verbranding van GTL veel schoner. Dat betekent dat motorcomponenten zoals kleppen, injectoren en cilinders minder last hebben van vervuiling en minder verkolen. Gevolg: minder motorslijtage, minder onderhoudsbeurten waardoor minder onderhoudskosten en een langere levensduur van uw wagenpark. Ander voordeel is dat GTL een hoge cetaan-waarde kent. Die hoge waarde zegt iets over de gunstige bruikbaarheid van GTL. Zo geeft GTL een betere en voordeligere koud-start. Hoe goed kun je zijn als diesel van de toekomst?

- GEMAAKT VAN AARDGAS
- VERBRANDT SCHONER DAN
BENZINE OF DIESEL



- ZONDER AANPASSINGEN
TOEPASBAAR IN DIESELMOTOREN



- VERMINDERT ROET- EN FIJNSTOFUITSTOOT
- VANAF NU AAN DE POMP!



♦ Illustratie: Rudi Jonker

HELDERHEID OVER ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN

De bron aan het woord

Ir. Manfred Kindt en Sander van der Meulen, beiden werkzaam bij Panteia, zijn de auteurs van het rapport ‘Alternatieve brandstoffen. Gat in de markt of verre toekomstmuziek?’

Aanleiding voor het schrijven van het rapport

Manfred: ‘Vanuit de overheden, zowel van de kant van Europese beleidsmakers in Brussel, als van de kant van de Nederlandse overheid, wordt er steeds meer druk uitgeoefend om de CO₂ uitstoot te verminderen. En omdat de transportsector verantwoordelijk is voor een fors deel van die uitstoot is daar nog stevige winst te halen. Er zijn de afgelopen jaren weliswaar grote stappen gemaakt op de overige luchtverontreinigende stoffen (NOx, PM10, SO2) om die reductie voor elkaar te krijgen. De transportsector gaf aan behoefte te hebben om meer inzicht in het geheel te krijgen van alle (on)mogelijkheden en kansen, met name op het gebied van alternatieve brandstoffen. Een gericht onderzoek was gewenst.’

Sander: ‘Naast het gegeven dat de transportsector zelf behoefte had en heeft om meer inzichten te krijgen, is ook het ambtelijk apparaat op zoek naar meer kennis. De ontwikkelingen die er zijn op productniveau en dus ook op uitstootniveau zijn voor menig overheidsdienaar niet makkelijk te volgen. Vragen als ‘Om wat voor stoffen gaat het?’ en ‘Welke veiligheidsmaatregelen zijn gewenst cq vereist’ of ‘Welke milieumaatregelen moeten genomen worden’ houden menig ambtenaar bezig. Neem als voorbeeld LNG. In woord lijkt het veel op LPG. En zou er gedacht kunnen worden dat de (veiligheids)maatregelen rondom de distributie van deze brandstof ook nagenoeg gelijk moeten zijn. Terwijl dat nu juist niet het geval moet zijn. Om dat goed in te schatten is kennis onontbeerlijk. De kans bestaat dat iemand van de overheid bij gebrek aan kennis, alle risico’s afdekt door dan maar helemaal geen actie te ondernemen / vergunning te verlenen. Dat zou ongewenst en niet noodzakelijk zijn. Immers, met de juiste kennis kan er ook een juiste actie ondernomen worden.’

“Met de juiste kennis kan er ook een juiste actie ondernomen worden”

Manfred: ‘Ons onderzoek was er ook op gericht om de transportwereld en de beleidsmakers dicht bij elkaar te brengen. Een meer werkbaar situatie te creëren. Ik denk dat we daar in geslaagd zijn.’

Inzicht

Het rapport van de hand van deze 2 bevrologen onderzoekers laat zich goed lezen. Geeft dit rapport nu de ultieme oplossing voor het milieu vraagstuk?

Manfred: ‘Het rapport geeft de lezer zeker inzicht. Echter, in de praktijk blijkt dat de oplossing vaak ligt in een samenspel van factoren die precies op het goede moment samenvallen. Stel dat je als transportondernemer met een alternatieve brandstof aan de slag wilt, dan is sowieso van belang dat je ‘op je weg’ die brandstof kunt tanken. Het moet passen in de te maken ritten. Of je moet het rittenschema aanpassen. Zo basaal ligt het.’

De bekende brandstoffen zijn nog steeds voorhanden, waarom zou er nu reeds naar alternatieven gekeken (moeten) worden?



♦ Sander van der Meulen (links) en Manfred Kindt

Sander: ‘Als er nu reeds ervaring wordt opgedaan met alle ontwikkelingen, dan mis je straks niet de boot. Je ziet dat er truckfabrikanten zijn die puur om die reden fors investeren. Omdat er niet één alternatief is, maar meerdere, is het niet eenvoudig om de juiste keuze te maken. Toch is ‘dan maar niets doen’ geen optie. We weten dat, als de prijzen van de huidige fossiele brandstoffen te hoog worden, de alternatieven meer aandacht krijgen. Maar, zoals aangegeven, een goede timing om te investeren in die alternatieven is niet te geven. Vandaar dat menigeen nu reeds de alternatieven test. En dat betaalt zich ook al uit: kijk naar Duitsland, daar krijg je een ander Maut-tarief wanneer je met een schoner voertuig rijdt.’

Is GTL dé alternatieve brandstof?

Sander: ‘Als er bedoeld wordt dat GTL het enige alternatief is, dan is dat niet juist. GTL heeft zeker milieuvoordelen. Daarnaast is het een voordeel dat er geen aanpassingen in de motor vereist zijn. En de distributie kan prima via het bestaande systeem verlopen. De transportondernemer moet zelf zijn afweging in deze maken.’

Manfred: ‘Naast wegtransport is er natuurlijk ook het transport via de trein en over water. Die krijgen beleidsmatig eigenlijk onevenredig veel aandacht als je het hebt over onderzoeken.

Terwijl de transportsector over de weg sneller kan inspelen op de ontwikkelingen in de (alternatieve brandstof)markt. Een truck vervangen doe je gewoonweg vaker dan een boot. En op dat moment van vervanging kun je die alternatieven overwegen. Hoewel bij GTL dat moment niet afgewacht hoeft te worden, omdat, zoals Sander al aangaf, de motor geen enkele aanpassing nodig heeft voor het rijden op GTL. In het algemeen kun je zeggen dat het gebruiken van alternatieve brandstoffen steeds meer op de agenda staat; bedrijven zijn zich steeds meer bewust van hun plaats in de samenleving. En op je wagen tonen dat je ‘alternatief tankt’ maakt zeker indruk bij de klanten.’

♦ Informatie over het verkrijgen van het sectorrapport **Alternatieve brandstoffen. Gat in de markt of verre toekomstmuziek?** vindt u op pagina 6.



SECTORRAPPORT ING NEDERLAND EN TLN

GTL IS EEN ALTERNATIEF DAT ELKE TRANSPORTONDERNEMER ZOU MOETEN OVERWEGEN

Tal van organisaties zien het belang in van verduurzaming. Ook het gebruik van alternatieve brandstoffen is in dit licht – met name voor de transportsector – een hot item. Als ‘meedenkende partij’ publiceerde ING Nederland in 2012, in samenwerking met Transport en Logistiek Nederland (TLN) en onderzoeksinstituut NEA, een studie naar het belang van alternatieve brandstoffen voor transportondernemers. De redactie van GEVAT sprak met mr. Machiel Bode, Sectormanager Transport & Logistiek bij ING Nederland.



Licht in de duisternis

“Als bank willen wij graag een betrokken en goed geïnformeerde partij zijn voor onze zakelijke klanten”, zegt Machiel Bode. De Sectormanager Transport & Logistiek gaf mede vorm aan het rapport *‘Alternatieve brandstoffen. Gat in de markt of verre toekomstmuziek?’*.

“Door middel van dit soort sectorstudies, bouwen wij voor onszelf kennis op van sectoren. Die kennis delen wij vervolgens met betrokkenen in zo’n sector. Eerder publiceerden wij een rapport over duurzaamheid en nu dus dit rapport waarin wij alternatieve brandstoffen onder de loep nemen.”

In het veertig pagina’s tellende document wordt een compleet beeld gegeven van de alternatieve brandstoffen die er voor transportondernemers voorhanden zijn en welke er mogelijk komen in de toekomst. “Maar wij richten ons in dit rapport ook op de eisen, wensen en regelgeving van de Nederlandse en Europese overheden. Daarbij ontdekten wij dat veel ondernemers in het oerwoud van de aangeboden alternatieven en in de veelheid van ‘do’s & don’ts’ die de overheid stelt, niet meer weten welke keuze zij moeten maken. Daarnaast keken we onder andere of de bedrijfsgrootte, het rijdend materieel, het type vervoer en de af te leggen trajecten van invloed zijn bij de brandstofkeuze van transportondernemers. Ik durf te stellen dat onze publicatie in veel zaken helderheid heeft gegeven. En dat is goed voor alle betrokken partijen.”

Verstandig alternatief

Uiteraard komt GTL als alternatieve brandstof aan bod in de studie van de ING en TLN. Daarover zegt Machiel Bode: “Als fijnslijper zou je kunnen stellen dat GTL diesel geen ‘alternatieve’ brandstof is; GTL is immers diesel. Overigens wel hele speciale diesel en op een speciale wijze verkregen. Plus de meest schone diesel. Gewoon door transportondernemers vandaag te tanken zonder dat zij aanpassingen hoeven te doen

“GTL is immers diesel. [...] Gewoon door transportondernemers vandaag te tanken zonder dat zij aanpassingen hoeven te doen aan hun wagenpark.”

aan hun wagenpark. En zonder dat de bestaande netwerken van brandstof distributie aangepast moeten worden. Dat zijn slechts een paar voordelen van GTL.

Daarnaast is de restwaarde van de vrachtwagens, die eerder op gewone diesel reden, reëel in te schatten. Iets dat bij andere alternatieve brandstoffen nog maar proefondervindelijk te bezien is. Op de korte termijn zijn de voordelen van het gebruik van GTL volgens ons groot. Het is één van de schoonste brandstoffen momenteel verkrijgbaar. Als je die combineert met efficiënt en zakelijk verantwoord rijgedrag, dan is dit voor veel ondernemers in de transportsector een uitermate verstandig alternatief.”

SECTOR-RAPPORT

Het sectorrapport *Alternatieve brandstoffen. Gat in de markt of verre toekomstmuziek?* is kosteloos op te vragen via e-mailadres Machiel.bode@ing.nl, onder vermelding van ‘sectorrapport alternatieve brandstoffen’.



REDUCEER UW CO₂ FOOTPRINT MET GTL!

Transportondernemingen, vervoersmaatschappijen, taxibedrijven of overige bedrijven met wagenparken kunnen niet optimaal renderen zonder slimme organisatie van hun dagelijkse vervoersactiviteiten.

Daarbij zijn economische bedrijfsvoering en een duurzame mobiliteitscultuur belangrijke aandachtsgedebieden.

Termen als klimaatneutraal, CO₂-footprint, CO₂-reductie, compensatie, zijn sleutelwoorden die volop aandacht krijgen in het politieke landschap en bij bedrijven die zich richten op mobiliteit.

GTL is, als duurzame brandstof, vaak gespreksonderwerp in deze levendige discussie.

Om u, als gebruiker of als potentiële gebruiker van GTL, goede argumenten te geven waarom u juist GTL rijdt, presenteren wij hiernaast enkele harde feiten over het duurzame GTL dat Salland Olie, Post en DGV Olie u vanaf nu volop leveren.



DE FEITEN OP EEN RIJ

- GTL levert volgens chauffeurs minstens hetzelfde motorvermogen als gewone diesel
- GTL rekent af met de dieselstank in de cabine én buiten het voertuig
- GTL reduceert lokale uitstoot van stikstofoxiden (minus 8.9%) en zwaveloxiden (minus 74%) en draagt bij aan een schonere mobiliteit in steden en dorpen
- GTL heeft een schonere verbranding, wat een motorbesparende werking heeft
- GTL wordt geleverd via bestaande infrastructuur (geen extra investeringen)
- GTL kan gebruikt worden in nieuwe en oudere dieselmotoren
- GTL vermindert motorlawaai (3 dBA stiller) in combinatie met efficiënt rijgedrag
- GTL produceert minder fijnstof en roetstof (minus 20.7%)
- GTL vermindert het brandstofgebruik door betere verbranding (minus 3.6%)
- GTL vermindert de CO₂-uitstoot (minus 3.6%)
- GTL vermindert de verkoling van injectoren, klepstoters en cilinderwanden
- GTL is de ultra schone brandstof van de toekomst (maar wel vanaf nú verkrijgbaar!)
- GTL vermindert uw CO₂-footprint!



LOCATIES NEDERLAND

 : GTL STATION

Voor alle details:
www.sallandolie.nl
www.dgvolie.nl
www.post-olijmij.nl



colofon

GEVAT verschijnt exclusief voor Salland Olie, Post en DGV Olie. Oplage: 10.750 exemplaren. Coördinatie: Unlimited Communication, Tromplaan 1, 3742 AA Baarn, Nederland. Redactie e-mailadres: redactie@sallandolie.nl of telefoonnummer: 088-0123600.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of op enigerlei wijze openbaar gemaakt, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Salland Olie Maatschappij B.V.



100% gerecycled papier



SALLAND OLIE



POST



DGV