

‘Zet in op meerdere brandstoffen’

Tekst: Gert Vreemann
Foto's: Dalergy Group

PETER DALHUISEN,
DALERGY GROUP, EPE

Het bericht dat de Dalergy Group vanaf nu waterstoftankinstallaties aanbiedt voor bedrijven die overschakelen, prikkelt. Peter Dalhuisen ziet waterstof als één van de brandstoffen die in de toekomst belangrijker worden, maar niet als enige. Zijn advies aan cumelabedrijven is om in te zetten op meerdere brandstoffen om zo klantspecifiek te kunnen opereren.

‘NAAST GROENE WATERSTOF ZIEN WE OOK EEN BELANGRIJKE ROL VOOR HVO EN TRAXX ZERO’

Aan de Paasvuurweg in Epe is bij de hoofdvestiging van Dalergy (waartoe Dalhuisen Olie en Gulf Nederland behoren) nog weinig te zien van een mobiele waterstoftankinstallatie. Ook heeft het bedrijf bij het eigen BP-tankstation geen waterstoftankinstallatie. Peter Dalhuisen, algemeen directeur van de Dalergy Group, is daar helder over. “Nee, we hebben geen waterstoftankinstallatie en die waterstoftankinstallatie voor cumelabedrijven is ook nog nergens geïnstalleerd, maar hij is wel ontwikkeld, klaar voor gebruik om verder met klanten te finetunen. Als er klanten zijn, wordt hij gebouwd en geleverd. Daarmee hebben we de kip-en-eistatus voor waterstof voor de sector doorbroken”, stelt hij vast.

GAAT HET OM EEN BETAALBAAR WATERSTOF-TANKSTATION OF WATERSTOF-IBC'S OP HET EIGEN BEDRIJF?

“Het gaat nog steeds om flinke bedragen, maar het is wel een fractie van de investering voor de aanleg van een openbaar waterstoftankstation zoals die er op dit moment op een beperkt aantal plaatsen in Nederland zijn. Dergelijke waterstoftankstations zijn heel duur. Voor de meeste tankstations zijn ze te duur en dat verklaart mede waarom er in Nederland zo weinig waterstoftankstations zijn. De serieuze belangstelling in de cumelasector komt van grote aanneemcombinaties die gaan investeren in materieel op waterstof, zoals we medio 2022-2023 in de grondverzetmarkt kunnen verwachten. Wij gaan ervoor zorgen dat ze deze machines dan kunnen aftanken.”

GAAN JULLIE DIE INSTALLATIES VERHUREN?

“Het is de bedoeling dat klanten deze waterstoftankinstallaties kopen. Huren is nog niet aan de orde. Mocht waterstof een vlucht gaan nemen,

dan zullen we meer financiële en praktische oplossingen gaan bieden. Denk aan mobiele IBC-oplossingen. Wij willen als Dalergy Group het complete plaatje kunnen aanbieden. Dit project zal eerst geld kosten, maar als waterstof serieus wordt, gaat dat op termijn renderen voor de klanten en voor ons. Wij zijn dan aan de bal. We kunnen nu al in heel Nederland waterstof aanbieden.”

VERWACHTEN JULLIE SERIEUS EEN GROTE BELANGSTELLING VOOR WATERSTOF?

“Ja, we baseren dat op het vastgelegde overheidsvoornemen dat we in 2030 dertig procent CO₂-neutraal moeten werken. Dat is een stevige uitdaging, die we niet alleen redden met zuiniger motoren en zuiniger werken met machines. Daarnaast heeft de overheid aangegeven in Nederland te gaan inzetten op waterstof. Met elektrische oplossingen alleen kunnen we het lang niet redden. Elektrisch vergt te hoge investeringen, de beschikbaarheid van machines en batterijpakketten zal een knelpunt zijn en het elektriciteitsnet hiervoor zo snel en zo fors upgraden, is wellicht ook een te grote uitdaging.”

HOE ZIT DAT IN RELATIE MET HVO?

“Onze visie is dat we toe gaan naar een multifuel-aanpak, waarin verschillende systemen en brandstoffen naast elkaar worden ingezet om de doelen te halen. Naast waterstof zien we hier ook een belangrijke rol voor HVO en Traxx Zero, mede omdat deze twee brandstoffen een hoge CO₂-reductie opleveren. Groene waterstof doet dat ook. Grijs waterstof heeft een heel ongunstige CO₂-footprint. Vanwege de prijs, de distributie en de beschikbaarheid in combinatie met schone Stage V-motorentechniek zal de normale EN590-diesel vooralsnog een belangrijk deel blijven innemen.”



'MET ONZE WATER-STOFTANKINSTALLATIE DOORBREKEN WE DE KIP-EN-EISTATUS VOOR WATERSTOF'

WIE IS PETER DALHUISEN?

Peter Dalhuisen is algemeen directeur van de Dalergy Group in Epe, een bedrijf dat is uitgegroeid van een regionale olie- en brandstoffenleverancier naar een speler die in heel Nederland opereert. In 2016 heeft de Dalergy Group een groot deel van de verkoopactiviteiten van Gulf in Nederland overgenomen. Naast Traxx, BP en Castrol voert Dalhuisen sindsdien ook de Gulf-producten en is het bedrijf actief met diverse BP- en Snel Tank-tankstations. Het beschikt over verschillende op- en overslaglocaties in heel Nederland en biedt ook HVO en waterstof aan.

IS VOORLICHTING BELANGRIJK?

"We zien dat er onder ondernemers een grote behoefte is aan goede voorlichting. Ze willen wel duurdere brandstoffen afnemen, mits er een passend verhaal achter zit. Dat moeten wij hen uitleggen en voorrekenen. Zo hebben we Traxx ook succesvol in de markt gezet, zien we nu hetzelfde voor HVO en verwachten we dat op termijn ook voor onze waterstof. We zien ook dat begrippen als CO₂-reductie, stikstofproblematiek en schone uitlaatgassen vaak door elkaar worden gehaald. Bijvoorbeeld met Traxx Zero en HVO heb je gunstige CO₂-footprint, maar stoot je wel uitlaatgassen uit. Met elektrisch en waterstof heb je geen uitstoot van uitlaatgassen en ook niet van stikstof."

IS ER AL GROTE VRAAG NAAR TRAXX ZERO EN HVO?

"De interesse groeit nu snel. We voeren het afgelopen jaar steeds meer gesprekken met ondernemers die deze brandstoffen nodig hebben vanwege vragen en eisen naar dergelijke CO₂-neutralere brandstoffen in aanbestedingen en tenders. De werkelijke markt voor beide is echter nog procentenwerk. Het merendeel tankt EN590-kwaliteit dieselolie, variërend van gewone EN590 B7-kwaliteit tot de premium-dieselskwaliteiten Traxx, Gulf Diesel Green of de HVO20-variant."

IS DAT EEN GELDKWESTIE OF SPEELT ER MEER?"

"Het gaat altijd om geld. EN590-dieselolie is het goedkoopst. Deze prijs is niet gekoppeld aan HVO. Afgelopen jaar was dieselolie ten opzichte van HVO flink goedkoper. Dat heeft invloed op de interesse voor HVO. Het is aan ons om de voors tegens goed aan cumelabedrijven uit te leggen, zodat zij het ook goed kunnen beargumenteren richting hun opdrachtgevers. Onze marketingafdeling helpt onze klanten daar desgewenst bij. Bij een goede argumentatie, zeker als het gaat om

‘TIEN PROCENT CO₂-REDUCTIE HEBBEN WE GEPAKT DOOR ONZE LOGISTIEK TE VERBETEREN’

de voordelen van bijvoorbeeld Traxx, Gulf Diesel Green en HVO, komt de boodschap goed aan. Dat maakt het voor ondernemers gemakkelijker de meerprijs door te berekenen.”

SPEELT DE DEELNAME AAN DE CO₂-PRESTATIE-LADDER IN ONZE SECTOR HIERIN EEN ROL?

“We zien dat vooral cumelabedrijven die de stap van niveau 3 naar niveau 4 of 5 in de CO₂-Prestatieladder willen maken bij ons aankloppen voor met name HVO als CO₂-reducerende brandstof en Traxx Zero als CO₂-compenserende brandstof. HVO heeft vaak de voorkeur, omdat dat direct CO₂-reducerend is. Traxx Zero is compenserend, want we compenseren de CO₂-uitstoot momenteel met een waterkrachtcentrale in India. De opdrachtgever moet dat dan erkennen. Daar is nog wel een weg in te gaan.”

HOE ZIET HET MET WATERSTOF IN DIT VERHAAL?

“Groene waterstof is ook sterk CO₂-reducerend. Het maken en opslaan van waterstof kost echter veel energie, dus haalt die niet de CO₂-reductiewaarden van HVO. Grijs waterstof is gemaakt van fossiele brandstof en is flink ongunstiger als het gaat om de CO₂-footprint en ook flink ongun-

stiger dan conventionele dieselolie van EN590-kwaliteit. Mede daardoor zal het niet de grote vervanger worden. Het zal een deel van de markt blijven uitmaken, omdat het grootschalig winnen van groene waterstof nog een grote uitdaging is.”

WAT IS JE ADVIES NAAR CUMELAONDERNEMERS RICHTING 2030?

“Kijk en overleg met je doelgroep en pas je brandstofaanbod daarop aan. Op dit moment vraagt de agrarische wereld nog niet of zeer beperkt om CO₂-reducerende brandstoffen. Daar kun je prima terecht met de premium EN590-dieselsoorten van Traxx of Gulf. In het grondverzet en de aannemerij is en zal er meer vraag komen naar CO₂-reducerende maatregelen. Dan komen Traxx Zero en HVO in beeld. Waterstof wordt nog niet direct gevraagd, maar dat zal wellicht worden gestimuleerd als de overheid daar sterker op gaat inzetten en is een oplossing om de stikstofuitstoot te beperken. Het zal niet direct beschikbaar zijn bij de meeste cumelabedrijven, maar komt met onze thuishankoplossingen wellicht wel binnen bereik. De tijd van die ene dieselolie in de grote tank houdt op te bestaan.”



LEAN & GREEN

Peter Dalhuisen verwacht ondanks alle mogelijkheden om CO₂ te besparen met Traxx Zero, HVO en groene waterstof dat ondernemers een stap verder moeten om de doelstellingen voor 2030 te halen. Dalhuisen heeft dat ervaren met het Lean & Green-traject voor de brandstof distributie met zijn tankwagens. “Alleen met overschakelen op zuiniger materieel en rijgedragtrainingen redden we het niet. De laatste tien procent hebben we gepakt door onze logistiek te verbeteren, dus altijd met een volle vracht weg en met een uitgekiende routing en standaard monitoring van de voorraden bij klanten”, aldus Dalhuisen. Het bedrijf is trede drie gecertificeerd en is flink op weg richting de hoogste trede. “Hier kunnen cumelabedrijven bij aanbestedingen wellicht ook nog slagen maken”, aldus Dalhuisen. Hij geeft aan dat je ook dit stukje efficiëntiewinst met de bijkomende CO₂- en stikstofreductie bij de aanbestedingen kunt doorrekenen en laten meewegen. “Dan heb je het over het totale plaatje. Daar kan groene waterstof een onderdeel van zijn, maar het zal zeker niet het enige zijn.”