

AARDGAS, EEN VALABEL ALTERNATIEF?

Van het aardgas dat als sinds 1987 in de Fluxys-terminal in Zeebrugge wordt geleverd, wordt sinds kort een klein aandeel gebruikt als brandstof voor vrachtwagens. Bij de pioniers, Adpo in Kallo en Mattheeuws in Veurne. Hun drijfveren... en bedenkingen.

Nancy VAN DEN EYNDE

Op het Bedrijfsvoertuigen Salon én op Truck en Transport zijn steeds vaker voertuigen te zien – bestelwagens én vrachtwagens – die rijden op aardgas, in de vloeibare vorm, LNG of hervergast en gecomprimeerd, CNG. De technologie is er, het aardgas ook en toch kiest slechts een minderheid voor deze stille, milieuvriendelijke

energiebron. Wie Europa doorkruist, moet nu eenmaal kunnen tanken.

VEREISTE NR 1, EEN TANKSTATION

Tot voor kort, waren de aardgasstations voornamelijk te vinden in Groot-Brittannië, Zuid-Zweden, Nederland en Spanje. Het Blue Corridors project, dat deels gefinancierd wordt door de Europese Commissie, wil, zoals u weet, de lege ertussen opvullen en binnen Europa vier corridors creëren waarlangs LNG getankt kan worden. Zo zou het op termijn mogelijk worden, aardgas te gebruiken voor Europese transporten over middellange én lange afstanden. Bij ons staat nog de opening op stapel van een tankstation op Brucargo, waar LNG verdeeld zal worden, het derde in de rij. Vorig jaar waren we getuige van



de opening van de eerste twee publieke aardgasstations voor vrachtwagens in ons land, bij Adpo in Kallo en bij Mattheeuws Eric Transport nv in Veume.

De omschakeling van diesel naar aardgas is de moeite waard, maar heeft (tot nog toe) meer voeten in de aarde dan alleen de aankoop van een voertuig met een alternatieve aandrijving, zo blijkt uit het relaas van de twee pioniers.

“LICENCE TO OPERATE”

Als beweegredenen, geven ze beide de kleine ecologische voetafdruk aan van voertuigen op aardgas. Bij een gelijke prijs, blijkt deze voetafdruk voor klanten vaak een doorslaggevend argument, vertelt dhr De Dijcker van Adpo.

Daarnaast zou het gebruik van aardgas, in vergelijking met diesel, maar liefst 20 % kostenbesparing opleveren. Adpo heeft als logistiek dienstverlener voor de petrochemische industrie bijna een jaar lang gereden met 10 Iveco-trucks op LNG, heeft een aantal CNG-wagens waarmee de truckchauffeurs naar huis rijden en heeft in januari nog 10 LNG-trucks aan zijn vloot toegevoegd. *“Op termijn hebben we de ambitie, al onze trucks – 50 in totaal – om te tunen naar LNG”,* zegt dhr De Dijcker. Het gebruik van milieuvriendelijke brandstof wordt volgens hem in de toekomst een *“licence to operate”*. Dat chauffeurs van andere firma's na het laden en lossen LNG of CNG kunnen gaan tanken op het bedrijfsterrein vormt voor hem sowieso een meerwaarde.

“EARLY ADAPTER”

Ook bij de familie Mattheeuws kan er worden getankt. Bij de nabijgelegen dochteronderneming Romac Fuels rijden wekelijks 1.000 tot 1.500 vrachtwagens af en aan, die er samen zowat twee miljoen liter diesel tanken. De opening van een LNG-station in september vorig jaar vormde dus een opportuniteit voor differentiatie. De eigen chauffeurs hebben in die vier maanden tijd internationaal meer dan een miljoen kilometer afgelegd met 25 Volvo's FMI3 Dual Fuel. *“Als ‘early adapter’ volg je daarbij een leercurve”,* vertelt vader Mattheeuws. Het openhouden van een LNG-station vergt ten eerste kennis van mengverhoudingen, opslagtijden, druk, enz. Ten tweede, moeten de chauffeurs opgeleid en opgevolgd worden. Ze hebben veiligheidskledij nodig en moeten de vulprocedures respecteren. Mechaniciens hebben naast extra opleiding een aangepaste werkplaats en de juiste wisselstukken nodig. Planners moeten opvolgen of de tanks al dan niet leeg raken en over welke periode.

Dhr Mattheeuws komt ook met cijfers. Zo varieert de prijs per kg van LNG per seizoen. In september 2014 bedroeg hij 0,70 EUR; in december 0,79 EUR. Diesel evolueerde in die periode van 1,08 EUR naar 0,88 EUR per liter. LNG heeft echter per definitie een hogere energetische waarde dan diesel. *Met één kg LNG kom je, met andere woorden, even ver als met anderhalve liter diesel, “wat het probleem tot 8 % meerverbruik van LNG oplost”,* legt dhr Mattheeuws uit. Het AdBlue-verbruik van de Euro V-trucks, zo leerde de

ervaring, ligt daarentegen iets hoger dan normaal, in dit geval rond 6 % van het dieselvebruik.

Weet dat er voor de introductie van LNG subsidies worden uitgereikt. De Europese Commissie had voor het tankstation in Veume 520.000 EUR veil, terwijl een motor op LNG voor de firma Mattheeuws een optie was van 35.000 EUR, inclusief subsidie van 25 %. Dhr Mattheeuws is in elk geval overtuigd: *“dit is enkel het begin!”* en, zo redeneert hij *“een vroegere Return on Investment levert op termijn grotere winsten”*...

TCO DOORSLAGGEVEND

Tot slot nog dit. Sommigen durven inderdaad de platgetreden paden verlaten, om Philippe Degraef, directeur van FEBETRA te citeren. Zo wordt het transport efficiënter en milieuvriendelijker. Zo vermindert onze dieselafhankelijkheid. Overheden moeten zich er volgens de federatie echter van bewust zijn, dat het kostenplaatje, de total cost of ownership in deze context doorslaggevend blijft en dat klanten niet bereid zijn om meer te betalen voor groen transport. Zeker in deze beginfase, zouden fiscale stimuli dus echt wel een verschil maken.

nvde@transpo.org

