

Problemen zijn gebleven

Vervolgenquête over brandstofkwaliteit laat nog geen verbetering zien

Het percentage bedrijven met brandstofproblemen is in een jaar tijd nagenoeg gelijk gebleven. Dat is de pijnlijke uitkomst van een nieuwe brandstofenquête die we onlangs hielden. Wel is er een verschuiving van de problemen van de opslag naar de machines. Ook is een duidelijke bewustwording van de noodzaak van good housekeeping waarneembaar en zijn er maatregelen getroffen. De brandstof zelf is helaas te gevoelig gebleven.

De resultaten van de eerste CUMELA-brandstofenquête sloegen vorig jaar in als een bom. Wij waren de klokkenluiders als het ging om serieuze problemen met brandstoffen, die verder gaan dan alleen onze offroad-sector. De transportsector kent vergelijkbare problemen. Belangrijkste oorzaak: het gevoeliger worden van de brandstof voor problemen vanwege de combinatie van het ontzwellen en het toevoegen van biocomponenten. De verschijnselen kent u: bacteriegroei, filterblokkades en schade aan brandstofsysteemen. Het leidt tot ergernissen, stilstand en onvoorziene hoge kosten. Die problemen zijn toen onderkend. CUMELA Nederland heeft daarna aangedrongen op maatregelen om de brandstof geschikter te maken voor offroad-

omstandigheden en de krachten gebundeld met andere sectoren voor een sterkere lobby. Dat overleg heeft geen andere brandstof opgeleverd. Het belangrijkste resultaat was dat er een handleiding good housekeeping werd verspreid. Daarna is het rustiger geworden aan het front. CUMELA heeft het idee dat de bewustwording van de gevoeligheid van moderne brandstoffen en de noodzaak van good housekeeping door de markt is opgepikt. Of de problemen daardoor daadwerkelijk minder zijn geworden, daarover bestonden twijfels, omdat de brandstof zelf niet is aangepast. Daarom hebben we vorige maand een vervolgenquête uitgezet onder cumelabedrijven. De respons was weer meer dan voldoende voor een representatief beeld.



Veel bedrijven hebben geïnvesteerd in een nieuwe brandstofopslag, liefst overkapt en bij voorkeur in de schuur op een plek met een constantere temperatuur. De meeste bedrijven hebben een bovengrondse opslag. ►



De resultaten waren wederom helder. Het percentage bedrijven met problemen is ongeveer gelijk gebleven. Gaf vorig jaar 22 procent aan problemen te hebben, dit keer is dat 23 procent. Tien procent van de inzenders kreeg het afgelopen jaar voor het eerst te maken met problemen. Zes procent geeft aan dat de problemen het afgelopen jaar alleen maar zijn toegenomen. Daartegenover heeft acht procent de brandstofproblemen opgelost door maatregelen te treffen en heeft zes procent minder problemen. Het kan dus wel, maar deze percentages zijn te laag.

Good housekeeping

Aan de maatregelen die door de bedrijven zijn genomen, is te zien dat de bewustwording is toegenomen. Massaal (53 procent) is er biocide toegevoegd om bacteriegroei te remmen en te voorkomen. Enkele bedrijven geven bij de opmerkingen aan dat de brandstofleverancier zelf preventief biocide toevoegt. Traxx-gebruikers hebben standaard die biocide in de brandstof zitten. Dat komt er dus nog bovenop. Daarna volgen als genomen maatregelen een regelmatigere controle op de aanwezigheid van water, het aftappen van dat water en het reinigen van tanks, plus uiteraard het vervangen van verstopte filters.

Opvallend is dat elf procent van de bedrijven met problemen meldt geïnvesteerd te hebben in een nieuwe tankopslag en dat zeven procent de huidige installatie heeft aangepast. Er is dus wel degelijk het nodige gebeurd. Ook valt op dat bedrijven serieus met hun leverancier om tafel zijn gaan zitten. In deze markt met zijn vaak langdurige vaste relaties geeft dertien procent aan een andere brandstofkwaliteit te hebben gekozen en is acht procent van leverancier gewisseld. En dat terwijl bekend is dat verschillende merken op dezelfde depots laden. Bij de bedrijven die dit jaar na maatregelen geen problemen

meer hebben gehad, liggen de percentages overstappers met respectievelijk 25 procent (brandstofkwaliteit) en veertien procent (leverancier) hoger. Slechts twee procent van de bedrijven geeft aan niets te hebben ondernomen (los van filters vervangen), ervan uitgaande dat het probleem wel over zou gaan.

Machinefilters

De gemelde problemen zijn ook dezelfde als vorig jaar: verstopte filters en bacteriegroei, gevolgd door slechter presterende motoren en schade aan brandstofsysteemen (vooral verstuivers). Wel is hier een verschuiving zichtbaar van minder filterblokkades in de opslag op het bedrijf naar meer filterblokkades bij de machines zelf. Verstopte filters op de machines vormen nu met maar liefst 72 procent probleem nummer één. Dit percentage lag vorig jaar op 58 procent. Je ziet dat ook terug aan de hoogste scores voor het optreden van de problemen bij de machine. Een flink aantal gebruikers geeft aan dat de problemen alleen op machineniveau spelen.

Het aantal blokkades van de filters van de brandstofopslag is afgenomen van 58 naar 48 procent. Dat is nog altijd hoog. Daarin speelt een aantal zaken een rol. Ten eerste heeft de brandstofindustrie naar eigen zeggen vorig jaar uitgebreide filtratietests uitgevoerd om te voorkomen dat door paraffineachtige glycerines (waarschijnlijk afkomstig uit biodiesel) incidentele filterblokkades bij de brandstofopslag ontstaan. Volgens een woordvoerder van de Van der Sluijs Groep uit Geertruidenberg is dit probleem nu onder controle. Er worden preventief monsters genomen en daarbij wordt ook de filtratie gecheckt. Hij sluit echter niet uit dat bij lange stilstand onder koude omstandigheden mogelijk toch delen van de biodiesel wat uitzakken en dan tijdelijk eventueel voor blokkades kunnen zorgen. Bij één inzender gaf de



De fabrikanten hebben al het nodige gedaan, zoals hier extra filters bij Volvo. Ook kunnen fabrikanten nog het nodige doen door het koelen van retourbrandstof, het gebruik van geïsoleerde brandstoftanks en door na te denken over de plek van de brandstoftank.

Resultaten brandstofenquête

Aantal geënquêteerden:	1889
Respons:	33%
Aantal bedrijven met problemen:	23%
Voor het eerst in 2009:	10%
Meer dan voorgaande jaren:	6%
Problemen opgelost:	8%

Problemen doen zich voor bij

Voertuig zelf:	63%
Opslag op bedrijf:	58%
IBC's:	31%

Voorkomende problemen

Filters machine:	72%
Bacteriegroei:	58%
Filters van opslag:	48%
Presteren machine:	29%
Brandstofsysteemschade:	26%
Vrij water:	17%
Uitvlokken:	11%

Genomen maatregelen

Biocide toevoegen:	53%
Watercontrole:	27%
Installatie reinigen:	23%
Filters vervangen:	21%
Andere kwaliteit brandstof:	13%
Nieuwe tankinstallatie:	11%
Andere brandstofleverancier:	8%

leverancier na testen aan dat de opgetreden paraffineachtige filterblokkades blijvend zijn. Wie het weet, mag het zeggen.

Veel gerenommeerde merken laden brandstof op de depots van Van der Sluijs. Toch kunnen er via andere leveranciers mogelijk nog partijen dieselbrandstof op de markt komen met biocomponenten die mogelijk wel of eerder tot filterblokkades leiden. Voor een deel zijn dergelijke paraffineblokkades tijdelijk. Met warmte smelt de paraffine 'als sneeuw voor de zon'.

Temperatuurschommelingen

Een tweede belangrijke reden van meer problemen met filterblokkades in de machines is dat de moderne (commonrail-)motoren meer warme brandstof naar de tank terugvoeren. Als die tank dan ook nog eens op een plek

zit waar hij wordt opgewarmd (door bijvoorbeeld een hydrauliektank), dan kunnen hier grote temperatuurschommelingen plaatsvinden. Met als gevolg condensvorming en dankzij die warmte mogelijke een explosieve groei van bacteriën. Hier zullen de fabrikanten moeten zorgen voor koeling van de retourbrandstof en voor een constantere (lagere) temperatuur in de tank. Er zijn er al die brandstofretourkoelers monteren, evenals extra brandstoffilters en waterafscheiders, maar blijkbaar is er op dit punt nog veel te doen. U bent er zelf bij om 's avonds af te tanken en te zorgen voor een voldoende snelle doorstroming.

Wat wellicht ook meespeelt, is dat er nog een inhaalslag gaande is. Bedrijven die een potentieel slachtoffer waren, maar nog geen problemen hebben gehad, zullen bij die nieuwelingen horen.

Niet op alle bedrijven zijn de opslagen in orde en is er extra aandacht besteed aan good housekeeping. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat veel brandstofleveranciers zelf met regelmaat preventief controleren en cume-labedrijven waarschuwen als de zaken niet op orde zijn en er een verhoogd risico is op problemen.

Ten slotte lossen biocomponenten sneller vuil op dan gewone diesel en dat kan ervoor zorgen dat vastzittend vuil uit tanks loskomt en tijdelijk voor problemen zorgt. Deze tanks zullen moeten worden gespoeld en gereinigd om van de problemen af te raken.

In diverse inzendingen van de enquête werd op basis van eigen ervaringen geadviseerd om op te passen met het tanken op locatie uit niet eigen brandstofopslagen en je ervan te overtuigen dat deze brandstof van goede kwaliteit is. Een aantal gebruikers noemt dit als bron van de ellende.

Last but not least: een eenmaal met bacteriën vervuilde tank van een machine krijg je niet op orde door hem leeg te rijden en eventueel biocide toe te voegen. Je zult goed moeten spoelen en daarna nog biocide toevoegen om de achtergebleven bacteriën te doden. Daarbij zul je ervoor moeten zorgen dat de biocide goed wordt gemengd, anders zakt deze uit.

Soort brandstof

Het overgrote deel van de gebruikers neemt EN590-kwaliteit af van de bekende merken. Esso en Shell zijn koploper, gevolgd door BP, Texaco en Total. Een groot deel geeft zijn eigen leveranciersnaam op. In totaal gebruikt 78 procent dieselolie van EN590-51-kwaliteit. Het aandeel ongenormeerde zwavelrijke gasolie ligt op zeven procent. Daarvan gebruikt een deel zowel ongenormeerd als EN590-kwaliteit naast elkaar. Ongenormeerde gasolie zwavelrijk is niet toegestaan in moderne commonrail-motoren, maar heeft wel zwavel als 'bacterieremmer'. Het aandeel Traxx ligt in de enquête op vijftien procent. Het merk wordt vaak in één adem genoemd met BP, omdat een aantal grote BP-leveranciers ook Traxx levert. Helemaal helder is dit getal dus niet, omdat het kan zijn dat een aantal inzenders dieselolie EN590-55 (met



De handel in vooral filters vaart er wel bij, maar leveranciers, zoals hier TLG Ruurlo vertellen de bedrijven nu wel dat voorkomen beter is dan genezen. ook zij zitten niet te wachten op gezeur. De brandstofleveranciers doen dat ook. ►



Standaard aftanken na gebruik en zorgen voor een hoge doorstroming: het lijken open deuren, maar het gebeurt nog steeds niet overal. ►

cetaangetal 55) aanduidt als 'Traxx-kwaliteit'. Dit is onjuist, omdat Traxx een aantal toevoegingen heeft (zoals een bacterieremmer) die EN590-55 niet heeft. De verhouding ongenormerd, EN590 en Traxx is bij de categorieën met en zonder problemen vrijwel gelijk. Het enige wat opvalt, is dat het aandeel Traxx bij de bedrijven die vorig jaar de problemen hebben opgelost tien procent hoger ligt. Een aantal geeft expliciet aan na het overstappen op een hogere kwaliteit brandstof of Traxx uit de problemen te zijn geraakt.

Hierbij past wel de relativiserende opmerking dat de gebruikers in de enquête deels opgeven wat ze nu tanken. Het kan dus zijn dat een bedrijf net is overgestapt en de problemen zich voordeden bij de vorige dieselseort. Helemaal hard hebben we de getallen dus niet gekregen.

Hoe verder?

Het beeld is dus helder: met good house-keeping is veel ellende te ondervangen. Denk aan kleinere tanks voor een hogere doorstroming, een schaduwrijke plek (lieft binnen) met een zo constant mogelijke temperatuur voor de brandstofopslag, een regelmatigere controle op water, altijd reinigen na problemen (ook bij de machine) en zorgen voor afgefulde tanks of IBC's.

Feit is echter wel dat de brandstof onveranderd een gevoelig goedje met een beperkte houdbaarheidsdatum is gebleven. Daaraan is niets veranderd. Het blijven toevoegen van biocide is verschijnselbestrijding in plaats van het echte probleem oplossen. Er is zelfs angst dat er op den duur resistentie zal ontstaan. Daarmee is de huidige dieselolie nog steeds niet geschikt voor de omstandigheden in onze offroad-sector, met zijn machines buiten op locatie, bovengrondse opslagen, IBC's, het stilstaan of hollen van machines en brandstoftanks die onderhevig zijn aan grote temperatuurschommelingen. Het is dus niet verwonderlijk dat nog steeds een te hoog aandeel bedrijven last heeft van problemen.

De inzendingen bevatten ook dit keer tal van hartenkreten dat de toevoegingen van biocomponenten aan de brandstof meer ellende veroorzaken dan dat ze winst voor het milieu opleveren. We hebben op dat vlak echter te maken met internationale afspraken en dus zal er een bredere internationale lobby moeten komen om dit te tackelen. Afgaande op het relaas van brandstofspecialist Paul Deelen (zie Loonbedrijf 4/2009, pagina 12 en 13) vormt de biocomponent het toetje, maar is vrij water samen met het ontzwellen de grootste veroorzaker van de problemen. Die situatie zal dus niet zo maar even veranderen.



◀ Een onbekende kwaliteit brandstof in een IBC is een oorzaak die in de enquête wordt genoemd. Lastig om aan te pakken. Zelf zorgen voor zo mogelijk een schaduwrijke plek en met regelmaat afvullen in plaats van helemaal leegrijden scheelt al wat.



◀ Paraffineachtige neerslagen op filters blijven voorkomen, simpel te ontdekken door er een vlammetje onder te houden. Dan smelt de paraffine. Wel lijkt dit probleem na aanpak door de brandstofindustrie kleiner te zijn geworden.

Het maximale bijmengingspercentage van biocomponenten is dit jaar zelfs verruimd naar zeven procent. Volgens Van der Sluijs is de kans op hogere percentages bijgemengde biocomponenten maar heel klein, omdat die per volumepercent duurder zijn dan gewone dieselcomponenten. Verder bestaan er voor brandstoffen EN590-kwaliteitseisen. Het percentage biotoevoegingen is daarin ook omschreven. We hebben hier te maken met Europese en wereldwijde afspraken. Als de brandstof daaraan voldoet, is het lastig om verhaal te halen. Het enige wat u bij twijfel kunt doen, is een monster nemen en dit laten analyseren. Een antwoord op de vraag wie dat los van de olieleveranciers zelf controleert, hebben we niet gekregen.

Voor de machinefabrikanten valt er nog wel het nodige te winnen: het koelen van retourbrandstof, de plek van de tank, de montage van standaard vochtfilters en dergelijke. Ook dat gaat echter niet van vandaag op morgen.

Duurzamere brandstoffen

Het lijkt erop dat we zullen moeten leven met regelmatig voorkomende brandstofproblemen. U kunt daaraan preventief veel doen, maar niet alles. U kunt wellicht duimen dat dit probleem internationaal wordt onderkend en dat er zo een brede lobby komt om brandstoffen voor offroad-toepassingen duurzamer te maken. Een flink aantal inzenders doet de aanbeveling om niet te besparen op kwaliteit in de breedste zin van het woord. Met biocide toevoegen en filters vervangen los je het échte probleem niet op.

Tekst: **Gert Vreemann**

Foto's: **CUMELA Communicatie, Hero Dijkema**