

inNOVE

VAKBLAD VOOR DE BRANDSTOFHANDEL IN TRANSITIE

UITGAVE VAN



1

MAART 2025
119^e jaargang



DE JUISTE VOORBEREIDING

**OILCHART
BUNKERING**

**STANDPUNT: DIESEL
HEEFT DE TOEKOMST**

**VRAAGBAAK
ETS - 2**

REGELS MOETEN CONCURRENTIEKRACHT VERGROTEN, NIET VERKLEINEN

Buiten het recente bericht van het CBS over de lichte groei van de economie in Nederland aan het einde van vorig jaar (consumenten en de overheid gaven meer geld uit), zijn het toch vooral de zorgen over de industrie die de aandacht vragen. Grote bedrijven verplaatsen hun hoofdkantoor naar het buitenland of spelen met de gedachte, zoals ASML. Recent gaf de provincie Zuid-Holland een niet mis te verstane noodkreet: “Investeringsklimaat Nederlandse industrie hangt aan een zijden draad: kabinet moet nu ingrijpen”. Dit betreft met name het Rotterdamse industriecluster, inclusief de haven. Samen met Amsterdam en Eindhoven de belangrijkste economische draaischijven in Nederland. De alarmsignalen betreffen niet alleen Nederland, afgelopen jaar gaf oud-topman van de Europese Centrale Bank, Mario Draghi, in een uitgebreid rapport aan dat elk jaar honderden miljarden euro extra nodig zijn om de Europese economie te redden.

En hadden we het al gehad over de kosten van energie, met name in Nederland? Schrikbarend hoog in vergelijking met andere landen. Terwijl er volop kansen zijn om bijvoorbeeld groen gas te produceren. Maar ook hier: ellenlange procedures om vergunningen voor grote vergistingsinstallaties te krijgen.

Laat het heel duidelijk zijn: als de economische activiteiten en industrie in Nederland gaan krimpen, is er minder energie, inclusief brandstof nodig.

Helaas zien we bij het huidige kabinet weinig visie en daadkracht om met een krachtig plan voor Nederland als industrieland in de toekomst te komen. Zo hobbelen we langzaam naar een dienstenland waar we elkaar

“Investeringsklimaat Nederlandse industrie hangt aan een zijden draad: kabinet moet nu ingrijpen”

uitgebreid aan het adviseren en coachen zijn en waarin we hopeloos achterop raken. Alleen met landbouw en toerisme gaan we het niet redden.

Een andere reden waarom Nederland het zichzelf moeilijk maakt is de strenge interpretatie van afspraken die in EU-verband worden gemaakt. In de brandstofhandel zien we dat onder meer terug in de uitleg van de ETS regulering. ABC leveringen, goed voor meer dan 50% van de hele handel, zouden daardoor onmogelijk worden gemaakt, met alle kosten en milieugevolgen van dien. Dat mogen we niet laten gebeuren.

Een ander voorbeeld zien we op het gebied van bunkeren van zeeschepen. De Havenbedrijven van Rotterdam en Antwerpen stellen per 1 januari 2026 het gebruik van een Mass Flow Meter (MFM) verplicht aan bunkerschepen. Dat betekent dat elk schip moet worden voorzien van een extra meetinstrument á 150.000 euro. Dit, terwijl de tanks en meetinstrumenten aan boord van de barges gekalibreerd zijn. Er zijn evenwel geregeld discussies tussen klant en leverancier over de geleverde hoeveelheid. Op zich staan de bunkerbedrijven, aangesloten bij NOVE niet negatief tegenover verplicht gebruik van een MFM. Twee gekke dingen doen zich echter voor: andere havens dan Rotterdam en



Antwerpen stellen dit meetinstrument niet verplicht. Bedrijven die daar bunkerolie uitleveren worden dus niet verplicht een forse investering te doen in een instrument dat op zichzelf geen geld oplevert. Verstoring van het gelijke speelveld dus. Wellicht nog iets voor de ACM om naar te kijken? Maar het wordt nog gekker: de uitkomsten van die meter worden, zoals de voornemens van de havenbedrijven nu zijn, niét “legal and binding” verklaard, kortom er is nog steeds ruimte voor discussie tussen afnemer en leverancier. NOVE is van mening dat dit maar op één manier opgelost kan worden: de uitkomsten van de metingen van de MFM zijn definitief, einde discussie en de havenbedrijven moeten dit gewoon regelen. Gebeurt dit niet dan is het wachten op de eerste rechtszaak.

In het hoofdartikel in deze uitgave van inNOVE kunt u lezen dat Christian Kint van Oilchart daar ook het een en ander van vindt. In deze uitgave komt de sectie zeevaart sowieso uitgebreid aan bod met ook een artikel van het Platform Hernieuwbare Brandstoffen over de verduurzaming in die sector. Omdat Nederland een grote speler is op het gebied van brandstoffen voor de zeevaart hebben we een enorme opgave om die plas te verduurzamen. Daarmee moeten we wel zorgen dat we die handel hier in Nederland houden door daadkrachtig en innovatief te zijn.

Veel leesplezier met deze uitgave van inNOVE magazine!



Erik de Vries, directeur NOVE

COLOFON

inNOVE is een uitgave van **NOVE**:
de Nederlandse Organisatie Voor
de Energiebranche. Het magazine
verschijnt vier keer per jaar.



NOVE

Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
085 40 14 750
www.nove.nl

NOVE is lid van UPEI.



Algemene zaken, belangenbehartiging, fiscale zaken en wetgeving

Erik de Vries,
directeur
085 40 14 755

Milieuzaken, opleidingen en veiligheidsaspecten

Wim Schouten,
veiligheidsadviseur
085 40 14 757

Algemeen secretariaat

Nina Schouten
office manager
085 40 14 750
info@nove.nl

Redactiecommissie

Cor Brandsma,
Wim van Beek,
Wim Schouten,
Erik de Vries en
Nina Schouten

Art direction, druk en verspreiding



Elma Media B.V.
www.elma.nl
In samenwerking
met NOVE

Redactie

Vrhl Content en Creatie
www.vrhl.nl

Aan dit nummer werkten mee

Christian Kint (Oilchart)
Stefan van den Bussche
(Fuel Quality Control)
Nienke Onnen (Natuur en Milieu)
Michel Voorwinde (BOVAG)
Ramon de Graaf (ABC Energies)
Geert-Jan van Ierland
(directeur ABC Energies)
Susan van Vredendaal (BOVAG)
Dennis Klarenbeek (Big Brother)
Gerard Oude Wesselink (KWA)
Erwin Heijnsbroek (EHS Services)
Erik van Loon (AK Advocaten)
Jan Tuyaerts (Stokota)
Hans Veerman (Schouten
Zekerheid)
Ellen Marijnissen-Dekker
(Elma Media BV)
Wilbert Collet (Vrhl Content
en Creatie)

Ideeën of suggesties?

Heeft u ideeën voor inNOVE?
Stuur een e-mail naar
communicatie@nove.nl

Copyright © 2025: Zet- en drukfouten voorbehouden.
Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke
toestemming van NOVE verveelvoudigd of openbaar worden
gemaakt. Bij het samenstellen van dit magazine is de grootste
zorg besteed aan de juistheid van de hierin opgenomen
informatie. NOVE is niet verantwoordelijk voor enige onjuist
verstrekke informatie via dit magazine.



Vernieuwend: Christian Kint
en Oilchart



Mijn werk: Samen krijgen we steeds
meer inzicht in wat kan helpen

INHOUD 1

MAART 2025



Standpunt: diesel heeft de toekomst



Vraagbaak: ETS2, wat u als brandstofleverancier moet weten

26, 29, 31 en 37 NOVE Nieuws
38, 39 NOVE Diensten

Partnerbijdragen

- 10 Voorbereiding op brandstoflevering
Fuel Quality Control
- 17 Aanpak doorrijders
Big Brother
- 19 Wat als Valencia in Nederland had gelegen
KWA Bedrijfsadviseurs
- 21 Actualiseer uw RI&E met de juiste voorbereiding
EHS Services
- 23 Het belang van Algemene Leveringsvoorwaarden
AK Advocaten
- 33 De juiste voorbereiding
Stokota
- 35 Bent u nog steeds goed verzekerd?
Schouten Zekerheid

**“Dit zijn de meest
interessante jaren
van mijn carrière.”**



Christian Kint begon in 1982 zijn eigen bedrijf, Oilchart. De scheepvaart zat bij hem al vroeg in het bloed, zijn vader was kapitein ter lange omvaart geweest. Na een studie 'logistiek' werkte hij drie jaar in Argentinië, bij een maritiem agentschap. Daarna ging hij terug naar Antwerpen, waar hij twee jaar bij een containerrederij werkte. Dat was het begin van de containerbusiness. "Toen begon het bij mij al te kriebelen", vertelt hij. "Ik wilde vóór mijn dertigste zelfstandig zijn in de scheepvaart. Via allerlei zijwegen ben ik uiteindelijk in de bunkering terechtgekomen. Een bekend Rotterdams bedrijf, Oil Shipping, heeft ons daarbij geholpen. Ik had destijds een partner en allebei hebben we tweeduizend euro ingelegd. Dat was ons startkapitaal."

WE MAKEN EEN SPRONG IN DE TIJD. HOE ZIEN DE BEDRIJFS-ACTIVITEITEN VAN OILCHART ER TEGENWOORDIG UIT?

"We doen louter bunkering, het leveren van brandstof aan zeeschepen in het ARA-gebied, inclusief Zeebrugge en Gent. Alles wat aan de Westerschelde ligt en dan van Antwerpen naar Rotterdam en Amsterdam. Aangevuld met een stukje in het noorden van Frankrijk. We hebben zeventien medewerkers in dienst en een omzet van zo'n 700 miljoen euro per jaar."

HOE KIJK JE AAN TEGEN DE ENERGIETRANSITIE IN DE ZEEVAART?

"Ik heb bijna veertig jaar hetzelfde gedaan: bunkers aan- en verkopen. Nu – tegen het eind van m'n carrière – is het mooi dat er iets gebeurt waarbij ik al mijn opgedane kennis en ervaring kan gebruiken. Bij het mengen van producten, het mengen van bio-brandstoffen en zo verder. Eigenlijk zijn dit de meest interessante jaren van mijn carrière. Ik vind het best wel spannend. Het is een complexe materie, die wetmatig ook nog niet uitgekristalliseerd is. Dat maakt het tegelijkertijd ook zo moeilijk."

WAT VIND JE VAN HUIDIGE REGELGEVING ZOALS DE FUEL EU, MARITIEM EN CSRD?

"Het is zeer ingewikkeld, bovendien verandert het regelmatig. Ik vind wel dat Nederland in Europa een voorloper is met het geven van subsidies. Binnenkort worden HBE's (Hernieuwbare Brandstof Eenheden) vervangen worden door ERE's. Dat is voor de scheepvaart een andere regeling omdat het in Europa verplicht is om vanaf 2025 twee procent biobrandstof te mengen of certificaten te kopen die die twee procent verantwoorden. Dat zijn certificaten die ergens anders worden opgewekt en die rederijen kunnen kopen. Overigens zal die twee procent in de toekomst stelselmatig worden."

KAN JE AANGEVEN WAT JULLIE DOEN OP HET GEBIED VAN CSRD?

"Dat is een ander verhaal, dat heeft maar weinig met bio te maken. Wij noemen dat ESG, dat is Ecological, Social and Governance. We zijn daar bijna klaar mee. We zijn voorloper op dit vlak, het moet eind 2025 klaar zijn. De meetpunten moeten we nog bepalen. Aan de hand van die meetpunten kan je bijvoor-

beeld zeggen wat je dit jaar hebt verwezenlijkt, waar je staat. De meetpunten geven de uitstoot aan. Onze scheepsbrandstoffen worden geleverd door binnenvaartschepen, die hebben een zekere uitstoot. Wij hebben daar al twee hybride schepen voor in de vaart. Het is de bedoeling dat de uitstoot van de schepen die we nu hebben, ook zal verminderen. We zijn een van de weinige, onafhankelijke bunkerleveranciers die dat hebben. We hebben hier een externe firma voor ingeschakeld want het is nieuw en specialistisch werk."

HOE KIJKEN JULLIE AAN TEGEN HET ONTWIKKELEN VAN METHANOL, WATERSTOF, AMMONIA?

"We zijn met biobunkers begonnen omdat wij kennis hebben van het mengen van verschillende producten. Daar heb je geen extra infrastructuur voor nodig. Als je methanol gaat leveren, kunnen we dat ook nog met dezelfde schepen doen, maar dan moeten de tanks wel met een zekere coating bewerkt zijn. Maar voor de rest kunnen we met dezelfde schepen methanol leveren, als die daarvoor schoongemaakt zijn. »



Maar als je spreekt over waterstof of ammonia, dan ligt het anders. Voor waterstof heb je een apart schip nodig, met een speciale constructie. Voor ammonia geldt dat ook. Dat vergt dan weer grote investeringen. Die kan je niet uit het bestaande investeringsniveau halen. Maar ik ben ervan overtuigd dat het nog wel even duurt voordat die schepen op methanol, waterstof en ammonia nodig zijn. Dan zijn we tenminste vijf à zes jaar verder.”

TEGEN DIE TIJD MOET JE ER WEL KLAAR VOOR ZIJN?

“Het hangt ervan af hoe het allemaal evolueert, de wetgeving verandert bijna wekelijks. Iedereen zoekt een richting waar het naartoe gaat. Maar ik wil daar nog wel iets over kwijt. Biobrandstoffen, afkomstig van bijvoorbeeld palmolie of *used cooking oil*, komen meestal uit het Verre Oosten. Als die naar Europa getransporteerd moeten worden, dan zijn ze in elk geval duurder dan in het Verre Oosten. Rederijen die met containers varen, kunnen in het Verre Oosten hun schepen laten varen op biobrandstoffen, een B100 bijvoorbeeld. Het overschot dat ze hebben kunnen ze in certificaten omzetten en aan rederijen verkopen die van Europa naar Amerika varen. Dat wil zeggen dat wij hier niet veel business gaan krijgen van het fysisch mengen, omdat rederijen die certificaten eenvoudig kunnen kopen van grote rederijen die veel in het

Verre Oosten zitten. Het is eigenlijk niet goed om fysieke bio-leveringen in Europa te ontwikkelen. Als een schip van Rotterdam naar New York vaart, zou het eigenlijk effectief in Rotterdam bio-bunkers moeten nemen. En geen certificaten kopen die ergens opgewekt worden in het Verre Oosten.”

ZIJN ER AANVULLENDE KWALITEITSEISEN NODIG VOOR HET BUNKEREN VAN HERNIEUWBARE BRANDSTOFFEN?

Kwaliteitseisen? Ja, die zijn er zeker en vast! Je hebt allerlei bio-producten die als brandstof gebruikt kunnen worden. Dat is een beetje zoeken en vele analyses laten uitvoeren. De bio-producten mogen de voedselketens wereldwijd niet verstoren.

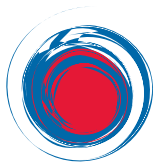
KAN HET ARA-GEBIED CONCURRENT BLIJVEN TEN OPZICHTE VAN ANDERE BUNKERHAVENS, MET NAME BUITEN DE EU?

“Ik denk dat dat moeilijk gaat worden. Ten eerste hebben wij veel te veel regeltjes. Je hebt landen in het Verre Oosten of in Afrika, waar ze op het gebied van regelgeving nog een heel stuk achterlopen. Daar kan veel meer in vergelijking met wat hier kan. Er is een groot aantal raffinaderijen voor minerale olie verdwenen uit het ARA-gebied en uit Europa. Die zijn gesloten of afgebroken. Onder tussen zijn er nieuwe raffinaderijen in India, Nigeria en China, die veel efficiënter zijn, met de nieuwste technieken werken en waar het arbeidsloon een stuk lager ligt.”

WAT VERWACHTEN JULLIE VAN DE HAVENBEDRIJVEN IN HET ARA-GEBIED ALS ONDERSTEUNING VAN DE BUNKERSECTOR?

“De haven van Rotterdam heeft samen met de haven van Antwerpen besloten dat vanaf 1 januari 2026 een massflowmeter verplicht gesteld wordt. Dat is een meter die exact de tonnen bepaalt die aan boord van een zeeschip geleverd worden, want daar ontstaat nogal eens wat discussie over. Ze hebben het voorbeeld van Singapore gevolgd en bunkerbedrijven verplicht om zo’n massflowmeter te installeren op hun bunkerschepen. Zo’n meter kost honderdvijftig- tot honderdtachtigduizend euro per schip. Zo’n honderddertig schepen hebben die meter moeten installeren. Bij elkaar een bedrag van meer dan dertig miljoen, dat door de havenautoriteiten werd opgelegd.”

“De hoeveelheden die gemeten worden, moeten voor het zeeschip ‘definitief’ en ‘bindend’ zijn. Wat op het bonnetje staat, moet aangenomen worden op het zeeschip. Maar de rederijen controleren toch nog zelf of het wel klopt. Dat is één punt: de meting wordt niet als ‘definitief en bindend’ aangenomen. Het tweede punt is, wij moeten die massflowmeter gebruiken bij levering, maar niet bij belading. Je hebt te maken met vloeistoffen, soortelijk gewicht, met temperaturen. Het zou kunnen dat je dan met een ‘tekort’ te maken krijgt op de ladingsinstallatie. Daarom zou ik tegen de havenbedrijven willen zeggen ook bij belading de massflowmeter verplicht te stellen. Als er dan geleverd wordt aan boord van het zeeschip, dat de cijfers die uit die meting komen ook ‘definitief en bindend’ zijn. Want anders heeft die investering van meer dan dertig miljoen euro eigenlijk geen zin. Ik verwacht dat er nog meer discussies gaan komen dan er nu al zijn.” «



VCM LEUSDEN

Oog voor veiligheid!

- Opleidingen** • Alle ADR/ADN opleidingen • Veiligheidsadviseur alle modaliteiten
• Digitale Tachograaf • VCA (basis en VOL) • BHV en herhaling • Brandblustrainingen
• EHBO • AED trainingen • Ook code 95 • Intern transport • ATEX training

- Diensten** • Extern Veiligheidsadviseur • Veiligheidsaudits • Opstellen RI&E
• Levering van voertuiguitrusting • Opstellen Explosieveiligheidsdocument (EVD)



Bedrijfsweg 5, 3831 KE Leusden
Tel. 026-3705068

www.vta-nederland.com
planning@vta-nl.nl

DCM | EMBA
LIQUID HANDLING

- Meetstraten ■
- (HVO) Blendinstallaties ■
- Additiefinjectie ■
- Kleuringsinstallaties ■
- Tankniveaumeting ■
- Overvulbeveiliging ■
- Aardingscontrole ■
- Automatisering ■
- Levering van componenten ■
- 'Turn-Key' projecten ■
- In-house engineering ■
- 24/7 service ■

Your liquids, our Metering & Control

DCM EMBA Metering & Control nv

Sinds 1930 de expert voor de optimalisatie van uw vloeistofverlading
Benelux organisatie die meedenkt en meegroeit met de klant
Erkende keurder voor de controle van meetinstallaties

contact@dcmemba.eu | www.dcmemba.eu



Hoe bereid ik me voor op een brandstoflevering?

Bij het openen van een waterkraan gaan we ervanuit dat er 'schoon water' uitkomt, dat vinden we vanzelfsprekend. Maar voordat het grondwater uit de kraan komt, gaat er een heel proces aan vooraf. Filtratie, reiniging, het toevoegen van bestanddelen en daarna het monitoren van het eindproduct. Vervolgens pakken we een schoon glas om dit schone kraanwater te consumeren. Dat is vanzelfsprekend, toch?

Bij dieselbrandstof is dit niet veel anders. Er is een keten met verschillende processen en controles om van ruwe aardolie, brandstof te maken.

Voor het consumeren van schoon water pakken we dus een schoon glas. Maar controleren wij voor levering van brandstof ook of onze tank schoon is?

Vervuiling in de tank zorgt ervoor dat de kwaliteit van de brandstof meteen afneemt. De brandstof degradeert in kwaliteit en stabiliteit. Uiteindelijk kunnen er calamiteiten ontstaan aan machines en motoren.

MAAR HOE KOMT DIE VERVUILING DAN IN MIJN TANK?

Tijdens het brandstofverbruik daalt het brandstofniveau in de brandstoftank, de groter wordende lege ruimte wordt opgevuld door aangezogen

(buiten)lucht. Bij mistvorming zitten er waterdruppeltjes in de aangezogen lucht. Maar ook vervuiling, schimmels en gisten worden in de herfst via het beluchtingssysteem aangezogen.

KAN BRANDSTOF ZICHZELF OOK VERSLECHTEREN?

Door de natuurlijke invloeden van water, zuurstof en warmte, neemt de stabiliteit en kwaliteit van de brandstof af. Biobrandstoffen zijn hier nóg gevoeliger voor. Uit onderzoek weten we dat het niet uitmaakt of de doorstroming groot of klein is. Vervuiling ontstaat mede door natuurlijke invloeden.

BRANDSTOFLEVERING EN DE JUISTE VOORBEREIDING?

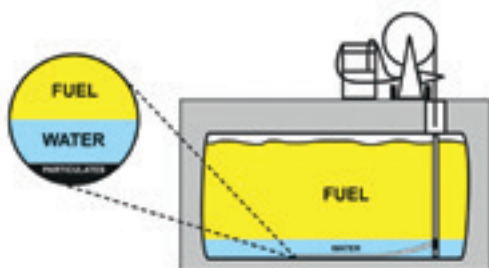
Zoals we voor het drinken van water een schoon glas pakken, is het ook mogelijk om vóór de storting van brandstof de tank te bemonsteren en te beoordelen of de tank schoon is.

ONS ADVIES:

Voorkom stilstand en dure reparaties door regelmatig de brandstof in de (opslag)tank te monitoren. Bemonster voor elke storting, periodiek of per seizoensomslag, en wees voorbereid bij elke levering van verse brandstof. «



Op de foto zien we een binnenkant van een dieseltank. De afscheiding van water en vervuiling is goed zichtbaar. Na storting van verse brandstof wordt alles vermengd en degradeert de verse brandstof onmiddellijk!



Voorkomen is beter dan genezen!

Fuel Quality Control & Technical Service BV
Stefan van den Bussche
076 508 35 75
info@fuelqualitycontrol.nl
www.fuelqualitycontrol.nl

Diesel heeft de toekomst

Ruim een eeuw geleden verbeterde Rudolf Diesel de verbrandingsmotor enorm. Hij wilde een zuinige motor die op een brede range van brandstoffen zou kunnen werken (zoals pindaolie, bijvoorbeeld). Zuinigheid en minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen waren belangrijke speerpunten in zijn zoektocht. De dieselmotor was het resultaat. In de eeuw daarna en zeker de laatste decennia, is de dieselmotor nog veel zuiniger geworden, met bovendien veel minder CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd is de motor complex en zijn er schandalen (dieselgate) geweest. Met bijmenging van verschillende biobrandstoffen kan de uitstoot van 'fossiele' CO₂ ook nog fors verminderd worden. Daarom legden wij aan een aantal stakeholders de volgende stelling voor: 'Diesel heeft de toekomst'.



Nienke Onnen
Programmaleider duurzame mobiliteit
Natuur en Milieu

Oneens

Duurzame energiedragers hebben de toekomst. Voor het klimaat moet het gebruik van fossiele brandstof hoe dan ook snel worden verminderd. De verbrandingsmotor zal in veel gevallen plaats maken voor nieuwe aandrijftechnieken. Elk vervoersmiddel heeft daarbij zijn eigen route en tempo. Biobrandstoffen zullen een rol spelen, maar zijn niet de heilige graal. In de toekomstige, biobased economie hebben we biograndstoffen vooral nodig voor andere toepassingen, zoals biobased bouwmaterialen en bioplastic. Die fossielvrije toekomst komt er echt. Kortetermijndiscussies over

jaartallen en invoerdata zullen uiteindelijk als mist optrekken. Uitstootrechten worden onder het Europese emissiehandelssysteem ETS vanaf 2027 ook voor de transportsector duurder. Bedrijven en steden hechten bovendien steeds meer waarde aan schone vervoersmiddelen. Steden zetten in op schone lucht voor hun inwoners met milieu- en zero-emissiezones. Bedrijven willen zich ook inzetten voor mens en milieu en dat in hun duurzaamheidsrapportage laten zien. Kiezen voor diesel is het paard achter de wagen spannen. Door te kiezen voor moderne technieken, gaan we écht vooruit.



Michel Voorwinde
Branchemanager Energiesystemen
BOVAG

Oneens

Maar als de stelling 'biodiesel heeft de toekomst' luidt, dan is het wel 'EENS': HVO en FAME zijn prima alternatieven voor verduurzaming. Op dit moment rijden en werken er ruim 2,3 miljoen voer- en werktuigen op diesel. Het is niet reëel te denken dat dit na 2030 helemaal ophoudt. Recente prognoses geven aan dat tot ruim in 2040 voer- en werktuigen op diesel actief blijven. De vraag is alleen: "Is dat erg?". Er is een aantal zogeheten *drop-in fuels* beschikbaar die een forse reductie van CO₂ geven. Deze *drop-in fuels* zijn HVO en FAME. Beide geven bij gebruik van HVO100 en B100 tot 90% reductie op CO₂ ten opzichte van B7 (volledig fossiele diesel gemengd met 7% FAME). En zeker met diesel-

aandrijving gebaseerd op Stage V of Euro 6, waarbij de emissie buitengewoon laag is, hoeft het gebruik van dieselaandrijving geen probleem te zijn. Omdat beide brandstoffen van reststromen gemaakt worden, is de hoeveelheid die beschikbaar is niet oneindig groot. Maar de verwachting is dat het aantal diesel voer- en werktuigen zal afnemen over de jaren, zodat we met de hoeveelheid die beschikbaar is tot ver in 2040 voort kunnen. Moeten we om deze reden stoppen met EV en waterstof? Nee, natuurlijk niet. Maar juist omdat er nog tot zeker 2040 veel dieselveertuigen in gebruik zullen zijn, hebben we niet de luxe om die niet te verduurzamen.

Eens

De stelling 'Diesel heeft de toekomst' vraagt om nuance. Hoewel diesel zeker toekomst-potentie heeft, is die sterk afhankelijk van technologische innovaties en overheidsbeleid. Diesel blijft een uiterst efficiënte brandstof, met name voor zware voertuigen en machines, dankzij de ongeëvenaarde kracht en betrouwbaarheid. Daarnaast worden op het gebied van HVO en e-fuels veelbelovende stappen gezet richting koolstofneutraliteit. Toch staat diesel in zijn huidige vorm onder druk door strengere CO₂-reductiedoelen en milieuregels, wat ook de publieke opinie beïnvloedt. Tegelijkertijd zien we in de energietransitie interessante innovaties die de ontwikkeling van elektrische voertuigen en waterstof aanzienlijk versnellen. Overheden en

industrieën investeren groot-schalig in deze duurzame alternatieven. Veel van onze klanten worden echter nog geremd door een achterlopende infrastructuur en de risico's van onverantwoorde investeringen. Wij voorzien een hybride toekomst waarin diesel een belangrijke rol blijft spelen in specifieke sectoren zoals scheepvaart, luchtvaart en industrie. Tegelijkertijd zal diesel zich blijven ontwikkelen, zodat circulaire brandstoffen – zoals e-fuels – op grote schaal beschikbaar komen tegen concurrerende tarieven. Tegelijkertijd is de wereld duidelijk in transitie naar duurzamere energiebronnen, waardoor diesel in de toekomst eerder een complementaire rol zal vervullen dan de dominante speler zal blijven.

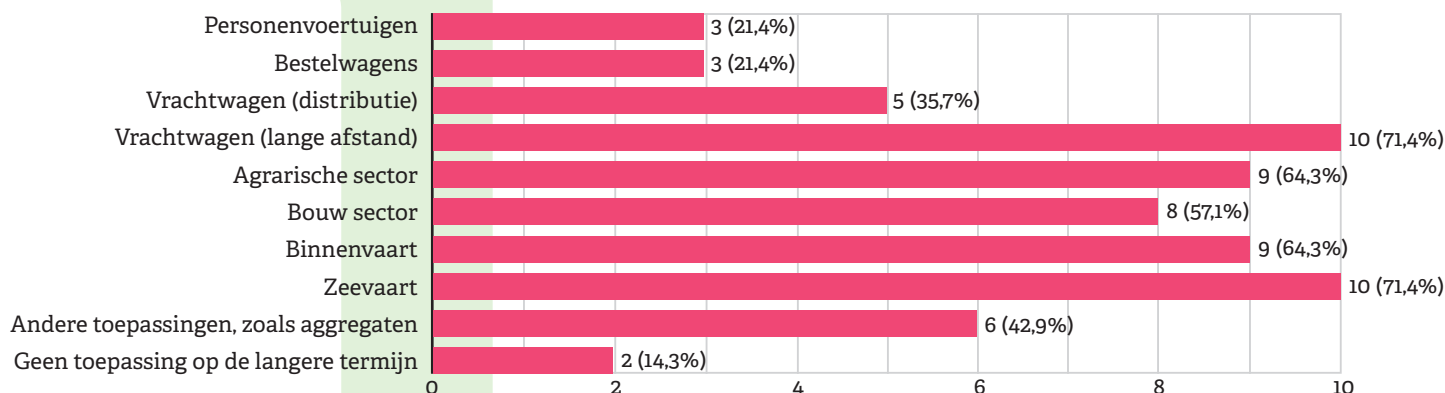


Geert-Jan van Ierland
directeur ABC Energies

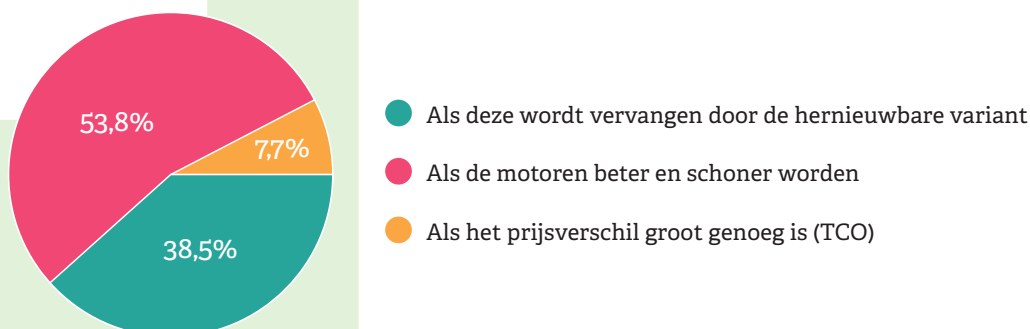
Tussentijdse uitslag online Poll

De tussentijdse uitslag is dat een groot deel van de NOVE-leden vindt dat diesel nog steeds toekomst heeft. Leden kunnen nog reageren op de poll tot april.

1) De dieselmotor heeft toekomst in de volgende modaliteiten:



2) Dieselbrandstof heeft toekomst in de volgende situatie:



Waarom heeft de diesel WEL toekomst:

- Grotere actieradius t.o.v. accu. Prijsverschil t.o.v. Waterstof en de hogedruk in voorraad tanks.
- De ontwikkeling van de schone diesel 70-90% lager uitstoot van schadelijke stoffen, omdat alle andere maatregelen het milieu zwaarder belasten dan diesel. Als je tenminste eerlijk vergelijkt en alles meerekent.
- De overheid incl. de EU heeft gekozen voor elektrisch (batterij elektrisch of waterstof (brandstofcel). Geen ruimte voor fossiel
- Omdat deze voor zoveel toepassingen gebruikt wordt, dat een volledig afscheid niet reëel is
- Duurzame variant mogelijk en erg zuinig
- Door technieken van tegenwoordig is de uitstoot aanzienlijk verlaagd t.o.v. vroeger
- In combinatie met biobrandstoffen en HVO (brandstoffen uit restafval)
- Als huidige diesel wordt vervangen door een betrouwbare, goede variant (HVO met GVO zoals een clean fuel contract)

Waarom heeft de diesel GEEN toekomst:

- Is een fossiele brandstof
- Slecht imago
- Vanwege de elektrificatie en waterstof
- Diesel heeft geen toekomst als kwaliteitsproblemen niet worden aangepakt en frauderen (designer fuel en onterechte dubbeltelling) niet wordt bestraft.
- Elektrische motoren zijn vele malen efficiënter, onderhoudsvriendelijker en minder milieu impact (lokale uitstoot). Daar waar elektriciteit beschikbaar is, en waar batterijen beter worden zal elektrisch al snel dan verstandige keuze zijn.
- Als het te duur wordt

Suggesties en opmerkingen, buiten de eerder genoemde punten om:

- ☐ Langere tank/oplaadduur. Brandgevaar en gewicht accu's. Duurdere dieselmotoren/vrachtwagens
- ☐ Zorgen dat de betreffende mensen in de regering aan de juiste informatie komen en op basis daarvan hun eerder genomen foute beslissingen herzien.
- ☐ Probeer als NOVE initiatief te nemen in de transitie!!!
- ☐ Ik denk dat de combinatie van fossiel en hernieuwbaar, samen met lef en techniek tot de toekomst van diesel kan leiden.



Bij deze rubriek 'standpunt' is een poll geplaatst. De gegevens die u hierbij aantreft, is de voorlopige uitslag ten tijde van de druk van deze inNOVE. De poll zelf loopt door tot 1 week na het verschijnen van deze inNOVE, zodat u als NOVE-lid ook de kans heeft te reageren op de voorlopige uitslag. Zie hiervoor de NOVE-leden nieuwsbrief die u rond het verschijnen van deze inNOVE heeft ontvangen. Definitieve uitslagen van NOVE-polls vindt u, mits nog relevant, hier: <https://www.nove.nl/website/iedereen/organisatie/inno-standpunt-polls>

Liberty Mutual Surety.
Uw borg in een wereld
zonder garanties.



Als één van de grootste aanbieders van garanties wereldwijd, biedt Liberty Mutual Surety (voorheen Nationale Borg) aanzienlijke capaciteit en superieure service, zowel lokaal als via ons wereldwijde netwerk.

Waarom kiezen voor Liberty Mutual Surety?

- **Financiële kracht:** Liberty Mutual Insurance heeft een A rating van Standard & Poor's.
- **Breed productaanbod:** wij zijn gespecialiseerd in uitvoerings-, vooruitbetalingen en douane garanties én in garanties ten behoeve van het Eigen Risico Dragerschap voor de WGA.
- **Flexibel:** we denken met u mee en dragen oplossingen aan voor uw branche en projectomvang
- **Innovatief:** Met ons state-of-the-art Borg Online platform kun je snel en efficiënt werken.

Lees meer op libertymutualsurety.nl en volg ons op Linked In.

Neem voor meer informatie contact op met de relatiebeheerder binnen uw branche.

Insurance and surety are underwritten by Liberty Mutual Insurance Company or its affiliates or subsidiaries.
© 2023 Liberty Mutual Insurance, 175 Berkeley Street, Boston, MA 02116



“SAMEN KRIJGEN WE STEEDS MEER INZICHT IN WAT KAN HELPEN”

SUSAN VAN VREDENDAAL (42)

studeerde rechten in Utrecht en werkt nu ruim veertien jaar met veel plezier bij BOVAG. Eerst tien jaar in de functie van juridisch ledenadviseur en bemiddelaar. Ze hielp leden op weg met juridische vragen en leerde dat communicatie een belangrijke rol speelt in het ontstaan en oplossen van geschillen. In die tien jaar trouwde Susan en kreeg twee kinderen. Toen die wat ouder werden kwam er ruimte voor een volgende stap. Na een interne sollicitatie maakte ze de overstap naar het team Werkgeverszaken.



Hoe ziet jouw werkdag eruit?

“Heel afwisselend. Ik kan de dag beginnen met het schrijven van een artikel om onze leden te informeren over een gerechtelijke uitspraak en wat dat voor hen betekent. Daarna praat ik met leden uit het BOVAG Arboplatform, bijvoorbeeld. Zo krijg ik input uit de praktijk om goede brancheafspraken te maken. In de middag vergader ik met het SFTW-bestuur, bijvoorbeeld over studieafspraken uit de cao, zoals het onderzoek naar verzuim.”

Wanneer is je werkdag geslaagd?

“Dat kan op twee manieren. Als ik leden concreet kan helpen, bijvoorbeeld door het uitleggen van een cao-regel. Of als mijn inzet bijdraagt aan veiliger werken op het tankstation of aan andere uitdagingen. Denk aan de krappe arbeidsmarkt en het behoorlijk hoge verzuim. Er bestaan geen kant-en-klare oplossingen. Maar samen krijgen we steeds meer inzicht in wat kan helpen.”

Waar ben je het meest trots op in je werk?

“Door het nauwe contact met leden kan ik zaken op brancheniveau regelen. Denk aan het afsluiten van een cao, waarin je afspraken maakt voor de hele branche.”

Wat wil je graag bereiken?

“Mijn eerste doel is een goede cao afspreken met de onderhandelingspartijen. Waarin rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in de branche én met de tijdgeest. Een cao die rust en duidelijkheid geeft als het gaat om arbeidsvoorwaarden. Zodat werkgevers én werknemers weten waar ze aan toe zijn.”

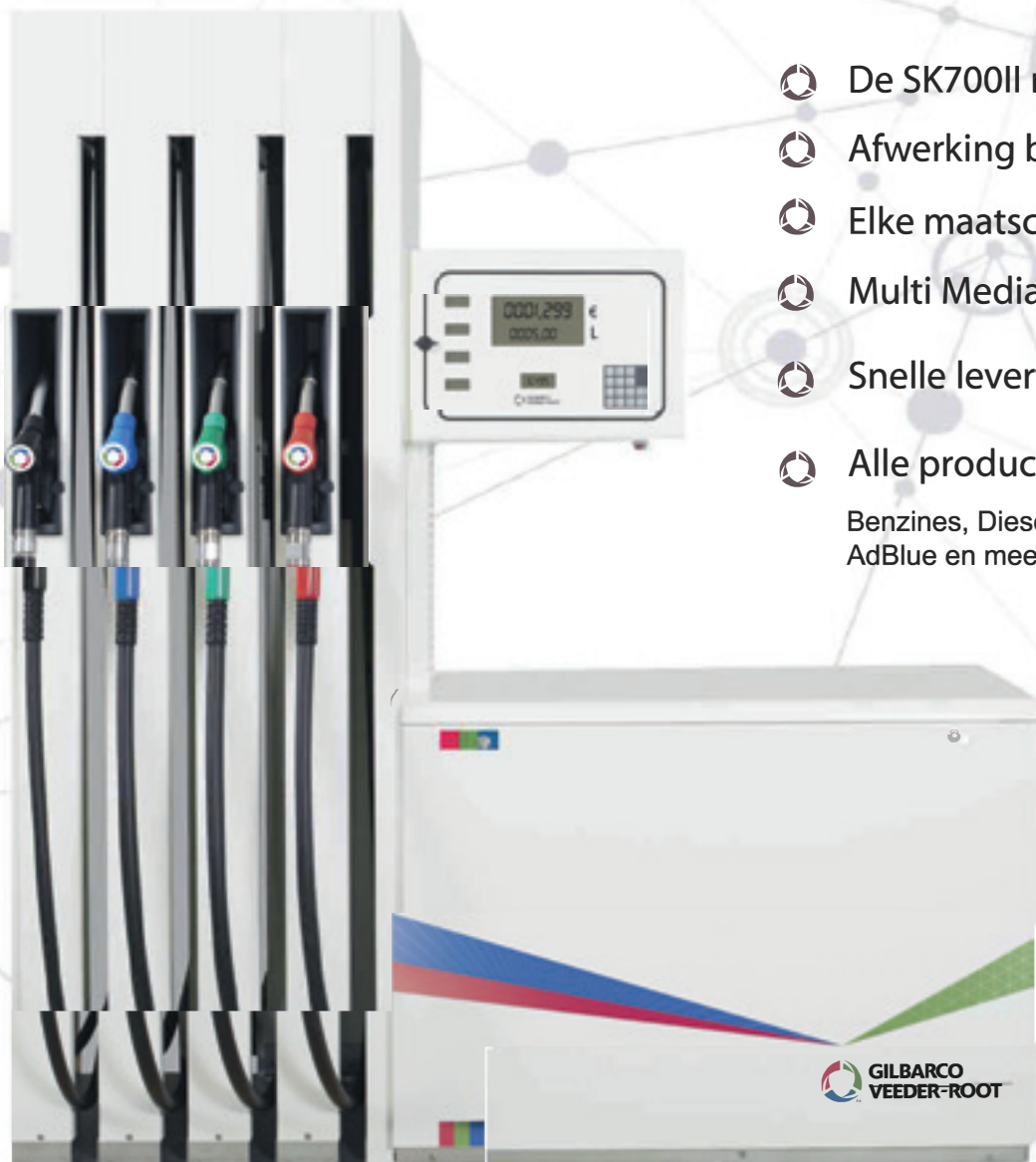
Wat maakt deze branche zo leuk?

“Elke branche heeft eigen kenmerken en ontwikkelingen, maar er bestaan ook veel overeenkomsten. Door bij meerdere branches betrokken te zijn, kom je op andere ideeën. Het versterkt elkaar!”

Wat vind je van de ontwikkelingen in de branche?

“De tankbranche heeft, net als de rest van Nederland, met een krappe arbeidsmarkt te maken. Het binnenhalen, maar ook het vasthouden van medewerkers is een belangrijk aspect van het werkgeverschap. Werkgevers kunnen inzetten op het teamgevoel binnen een bedrijf. Dat speelt een belangrijke rol in het behouden van medewerkers. Meer kennis over de verschillende generaties op de werkvloer kan daarbij helpen. Want hoe anders kijkt een millennial naar een situatie dan iemand uit de Generatie Z?” «

SK700II BRANDSTOFPOMPEN



- De SK700II range in Roestvrij Staal 316
- Afwerking blank of in kleur
- Elke maatschappij branding
- Multi Media retrofit mogelijkheid
- Snelle levertijden 3 -4 weken
- Alle product combinaties mogelijk
Benzines, Diesel, HVO, E10, GTL, LPG, CNG,
AdBlue en meer in wisselende samenstellingen



6 producten op 1 opstelplaats

MOKOBOUW, ALLES WAT U KUNT BEDENKEN RONDOM TANKEN *en Laden!*

Aanpak doorrijders

Het aantal gevallen van doorrijden bij tankstations – waarbij automobilisten tanken zonder te betalen – is de afgelopen jaren fors toegenomen. Jaarlijks worden meer dan 100.000 meldingen gedaan. In 55% van de gevallen gaat het om een bewuste daad. Met een gemiddelde schade van € 60 per incident lopen tankstations gezamenlijk miljoenen euro's mis. Naast bewuste brandstofdiefstal speelt ook een andere factor een rol: de introductie van zelfscankassa's. Steeds vaker vergissen klanten zich bij het afrekenen of vergeten ze door afleiding de tankbeurt af te rekenen. Dit onbedoeld doorrijden draagt bij aan de stijgende cijfers.

Buitenlandse kentekens vormen een extra complicatie. Doorrijders met buitenlandse voertuigen zijn vaak lastig op te sporen. Bovendien is het innen van openstaande bedragen in het buitenland juridisch complex. Dit zorgt ervoor dat veel tankstations deze kosten uiteindelijk zelf moeten dragen. De afgelopen periode is het aantal doorrijders met 20% gestegen, waardoor de druk op ondernemers verder toeneemt.

Om deze problematiek beter aan te kunnen pakken, wordt steeds vaker gebruikgemaakt van nieuwe technologieën. Watch-it helpt bij de identificatie van de klanten op het voertuigterrein en kunnen door de nieuwe oplossing, TankAlert, worden vergeleken met een landelijke zwarte lijst van notoire wanbetalers. Wanneer een voertuig al meerdere keren is geregistreerd voor doorrijden zonder te betalen, krijgt het personeel een waarschuwing en kan er direct actie worden ondernomen.



Daarnaast worden aangiftes vereenvoudigd door software-integraties, waarmee tankstations snel een melding kunnen maken, ook van buitenlandse doorrijders. Deze kunnen beter worden aangepakt door de internationale samenwerking van SODA (ServiceOrganisatie Directe Aansprakelijkstelling), waardoor de kans op een succesvolle inning van de schade toeneemt.

De aanpak van doorrijders blijft een uitdaging, maar

door technologische ontwikkelingen én de samenwerking tussen tankstations wordt de pakkans vergroot, de schade beperkt en de 'POST payment' markt in Nederland ondersteund. «

BigBrother
Dennis Klarenbeek
Sales Executive
0318 66 66 94
dk@bigbrother.nl
www.bigbrother.nl

Watch-it **Secure** and control



www.mobility.bigbrother.nl



Scan voor
meer info.

Wat als Valencia in Nederland had gelegen?

U heeft ze vast voorbij zien komen: de beelden met gevolgen van extreme weerssituaties, zoals die in Valencia. Denkt u dan ook: 'Wat als mij dit zou overkomen? Wat als die piekbui boven mijn bedrijf losbarst, ben ik dan voldoende voorbereid?' 'En waar zou ik me op moeten voorbereiden? Hoe kan ik de schade beperken?'

De toenemende druk op bedrijven om in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering zoals hitte, droogte, wateroverlast, overstromingen en afnemende biodiversiteit, zorgt ervoor dat steeds meer bedrijven bewust worden van de mogelijke risico's van weersextremen op hun bedrijfscontinuïteit. Een manier om die risico's in kaart te brengen is klimaatadaptatie.

KLIMAATADAPTATIE-ONDERZOEK

Daarom heeft KWA Bedrijfsadviseurs het klimaatadaptatie-onderzoek ontwikkeld. Om bedrijven te helpen bij het bewustwordingsproces én de risico's inzichtelijk te maken. Aan de hand van uw bedrijfslocatie, activiteiten, processen en faciliteiten bepalen we de voor u relevante klimaatthema's en vertalen wij deze samen met u naar risico's voor uw bedrijfsvoering en omgeving. Op deze manier kunt u passende maatregelen treffen om uw bedrijf voor te bereiden op het veranderende klimaat en duurzame, klimaatbestendige keuzes te maken.

OOK VOOR U EEN VERPLICHTING?

Misschien denkt u: waarom zou ik dit nu al doen? Mocht u uit oogpunt van



bedrijfscontinuïteit nog niet overtuigd zijn, weet dan dat het voor diverse bedrijven een verplichting is om de risico's op mogelijke klimaatschade in kaart te brengen én maatregelen te treffen om de gevolgen daarvan (schade) te beperken.

Deze verplichting geldt voor:

- Bedrijven die een ISO-gecertificeerd managementsysteem hebben
- Bedrijven die ARIE-plichtig zijn
- Bedrijven die onder de CSRD vallen

- Hogedrempelinrichtingen onder de Seveso-richtlijn
- Bedrijven waarop een Publicatie Gevaarlijke Stoffen (PGS) richtlijn van toepassing is

Wat als uw bedrijf in Valencia had gelegen? Zou u de schade voor uw bedrijf hebben kunnen beperken als uw bedrijf voorbereid was geweest? «

KWA Bedrijfsadviseurs
Gerard Oude Wesselink
Senior Adviseur procestechniek
033 422 13 43
gow@kwa.nl
www.kwa.nl



Alle gegevens direct binnen handbereik

Tankstations en oliehandelaren ervaren dagelijks het gemak van de gespecialiseerde software van Lodder Software. Letterlijk dagelijks, want onze administratieve applicaties zijn erop gemaakt om zo snel mogelijk een overzicht te geven van alles wat u of uw klanten willen weten.

Als klant kunt u de maandelijkse updates zelf gratis downloaden. De applicaties ontwikkelen en onderhouden wij zelf. Dat geeft ons de flexibiliteit om snel in te spelen op datgene waar u mee te maken krijgt. Deze voortdurende vernieuwing van software en dienstverlening houdt ons up-to-date. En u ook. Elke dag. Meer weten? Bel 0183 - 58 35 00.

www.loddersoftware.com

Bij Lodder bent u aan het juiste adres voor onder andere:

Tankstation

- Online tankpas
- Verrekening kaarttransacties
- Shop optimalisatie
- Dagstaatverwerking

Oliehandel

- Facturatie, ordering en planning (Smeermiddelen)voorraadadministratie
- Opslagdepotadministratie
- Boordcomputerintegratie

Algemeen

- Financiële administratie
- Management rapportages
- Relatiebeheer / CRM
- Uw eigen webportal en webshop
- CRM en loyalty apps

L+ODDER
S O F T W A R E

Actualiseer uw RI&E, met de juiste voorbereiding

Een goed voorbereide Risico-Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) is essentieel voor een veilig en gezond werkklimaat. Een RI&E is wettelijk verplicht en moet regelmatig worden bijgewerkt. NOVE heeft vanaf 1 januari 2025 een nieuw digitaal RI&E-platform beschikbaar, waarmee u uw RI&E zelf kunt actualiseren.

Voor het in kaart brengen van risico's is expertise nodig. EHS Services heeft als business-partner van NOVE het nieuwe RI&E-platform geleverd. Hierbij stonden het delen van veiligheidskundige kennis en het bevorderen van zelfwerkzaamheid centraal. Het resultaat mag er zijn: een nieuwe, digitale branche-RI&E waarbij gebruiksvriendelijkheid centraal staat.

Bij het actualiseren van uw RI&E is het belangrijk om de juiste voorbereidingen te treffen. Hieronder enkele praktische tips:

1. Maak vooraf een plan voor de inrichting van uw RI&E en bepaal niet alleen welke activiteiten u door wie laat invullen, maar ook hoe u omgaat met meerdere locaties zoals tankstations en depots. Het is mogelijk om meerdere mensen toegang te geven tot de RI&E en u kunt bijvoorbeeld het hoofd BHV vragen om zelf de BHV-vragen op te pakken.
2. Verzamel alle beschikbare informatie zoals beleidsstukken, het BHV-plan, EVD's, de lijst met gevaarlijke stoffen en eventuele rapportages van blootstellingsonderzoeken die zijn uitgevoerd. Ook een vorige versie van de RI&E kan handig zijn als informatiebron.



3. Beantwoord alle RI&E-vragen en maak voor de gesignaleerde knelpunten (met één druk op de knop) een concept-plan van aanpak. Het systeem geeft een voorzet, maar daarna is het belangrijk om de acties aan de juiste personen en locaties toe te wijzen.
4. De RI&E en het plan van aanpak moeten worden getoetst door een gecertificeerd kerndeskundige. EHS Services heeft hiervoor expertise in huis en hanteert voor NOVE-leden scherpe tarieven voor de toetsing.

Met het nieuwe RI&E-platform kunt u zelf aan de slag om uw RI&E te actualiseren. De ondersteuning die wij daarbij bieden varieert van kosteloze uitleg via onze helpdesk info@ehs-services.nl of telefonisch via 085 2006159 tot het (op offertebasis) volledig overnemen van de RI&E-werkzaamheden. «

EHS Services
Erwin Heijnsbroek
Directeur
085-2006159
erwin@ehs-services.nl
www.ehs-services.nl

FUELVISION

Dé standaard geïntegreerde softwareoplossing voor:
OLIEHANDEL | GASHANDEL
RETAIL | BUNKERING

- IN & VERKOOP
- CRM & SERVICE
- RITADMINISTRATIE
- VOORRAAD
- ACCIJSREGISTRATIE
- MANAGEMENT RAPPORTAGES
- FINANCIËEL

 Microsoft Dynamics 365
Business Central

Logic Vision

Kennis van de Olie- & Gashandel. Het vormt de basis voor het branchespecifieke ERP-systeem FuelVision van Logic Vision. Dankzij het wereldwijde platform Microsoft Dynamics 365 Business Central bent u zeker van continuïteit, regelmatige updates en een integratie met Microsoft oplossingen zoals Windows, Office en Outlook op diverse apparaten. Op kantoor of onderweg kunt u daadkrachtig en snel inspelen op de dynamiek die uw branche typeert en de juiste beslissingen nemen.

Het gestandaardiseerde bedrijfssoftware systeem **FuelVision** van Logic Vision bevat specifieke functies om de processen binnen de olie- & gashandel te stroomlijnen. Het biedt u uitgebreide functionaliteit voor onder meer Olie- en Gashandel, Bunkering en Retail.

Business Partner



Meer weten? Bel: 0184-677 588, www.LogicVision.nl

Het belang van Algemene Leveringsvoorwaarden: beleid en realiteit

Algemene leveringsvoorwaarden zijn cruciaal voor elke onderneming, vooral in de dynamische brandstofsector. Ze bieden duidelijkheid en bescherming voor zowel de leverancier als de klant. Maar hoe zorg je ervoor dat deze voorwaarden effectief worden toegepast bij nieuwe klanten en hoe ga je om met tussentijdse wijzigingen? In dit artikel delen we onze inzichten.

NIEUWE KLANTEN EN ALGEMENE LEVERINGSVOORWAARDEN

Bij het aangaan van een nieuwe klantrelatie is het essentieel om de algemene leveringsvoorwaarden duidelijk te communiceren. U dient de voorwaarden bij de eerste offerte of orderbevestiging mee te sturen én van toepassing te verklaren. Het is belangrijk dat de klant deze voorwaarden accepteert voordat de overeenkomst wordt gesloten. Acceptatie kan ook stilzwijgend, maar een expliciete (bij voorkeur schriftelijke) acceptatie voorkomt eventuele misverstanden achteraf. De klant heeft hierbij ook belang, omdat het ervoor zorgt dat beide partijen gebonden zijn aan dezelfde regels en afspraken.

TUSSENTIJDSE WIJZIGINGEN IN DE VOORWAARDEN

Het kan voorkomen dat algemene leveringsvoorwaarden tussentijds moeten worden aangepast. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn door veranderingen in de wetgeving

of bedrijfsvoering. Het is belangrijk om te weten dat eenzijdige wijzigingen niet zomaar kunnen worden doorgevoerd. De nieuwe voorwaarden moeten als een aanvullend aanbod aan de klant worden voorgelegd, die deze expliciet moet accepteren. Zonder deze acceptatie blijven de oorspronkelijke voorwaarden van kracht.

SPECIFIEKE REGELINGEN EN WETTELIJKE BEPALINGEN

Er zijn specifieke wettelijke bepalingen die van toepassing kunnen zijn, zoals bij consumentenkoop (Art. 7:435 BW) en arbeidsovereenkomsten (Art. 7:613 BW). Deze bepalingen bieden extra bescherming aan de klant en beperken de mogelijkheden voor eenzijdige wijzigingen. Het is daarom van belang om bij het opstellen en wijzigen van algemene leveringsvoorwaarden altijd juridisch advies in te winnen.

CONCLUSIE

Het goed gebruik van algemene leveringsvoorwaarden vraagt

om zorgvuldigheid en duidelijke communicatie. Door nieuwe klanten de voorwaarden expliciet te laten accepteren en bij wijzigingen de juiste procedures te volgen, kunnen misverstanden en juridische problemen worden voorkomen. Zo blijven beleid en realiteit in balans.

Heeft u vragen over uw algemene leveringsvoorwaarden? AK Advocaten staat voor u klaar met deskundig advies. «



AK Advocaten
Erik van Loon
Advocaat Ondernemingsrecht
076 – 502 20 80
evl@ak-advocaten.eu
www.ak-advocaten.eu

A hand is shown holding a miniature construction site. On a mound of brown soil, there is a yellow crane, a grey excavator, a red and white striped barrier, and a triangular warning sign. Several rolled-up blueprints are also visible in the hand. The background is a green diagonal shape.

**Hoe zou het voelen om
tijd over te hebben?**

**Met de zekerheid dat
het goed is geregeld?**

**Met Makeonline helpt KWA u
in compliance te komen en te blijven.**

Met onze 6 stappen compliance-aanpak
bieden wij inhoud, tools en de juiste begeleiding.

Wilt u meer weten?

Neem contact op met Jan-Carel Nieuwland,
033 - 422 13 92, jcn@kwa.nl.

Vragen over wet- en regelgeving, nieuwe brandstofalternatieven, ondernemen, enzovoorts; u kunt ermee terecht bij het secretariaat van NOVE. In deze rubriek behandelen we een vraag van een van de NOVE-leden, waarmee ook u uw voordeel kunt doen!

ETS-2: Wat u als brandstofleverancier moet weten

ETS-2 is het nieuwe Europese emissiehandelssysteem dat zich richt op de CO₂-uitstoot van de gebouwde omgeving, het wegvervoer en andere sectoren. Het werkt vergelijkbaar met het bestaande ETS voor industrie en energiebedrijven, maar functioneert zelfstandig. Brandstofleveranciers zijn verantwoordelijk voor het monitoren van emissies en vanaf 2028 voor het betalen van een CO₂-prijs.

Het systeem geldt voor alle brandstoffen die geleverd worden aan deze sectoren. Dit raakt zowel grote als kleine leveranciers, waardoor de verantwoordelijkheid voor emissiereductie breed wordt gedeeld. ETS-2 is een belangrijke stap in het beprijzen van CO₂ en het verminderen van uitstoot binnen deze sectoren.

Sinds het najaar van 2024 zijn brandstofleveranciers gestart met het aanvragen van een ETS-2-vergunning. Deze vergunning is verplicht voor de levering van brandstoffen die onder ETS-2 vallen. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) geeft graag inzicht in wat dit systeem betekent en hoe het proces verloopt.

STAND VAN ZAKEN EN SAMENWERKING

In het eerste kwartaal van 2025 beoordeelt de NEa de vergunningaanvragen en de bijbehorende monitoringsplannen zorgvuldig. Dit is maatwerk, want geen enkel bedrijf is hetzelfde. Waar nodig vragen we aanvullende informatie op. Ons doel is dat alle bedrijven die aan de criteria voldoen, een vergunning krijgen.

Om dit proces soepel te laten verlopen, werken we nauw samen met onze collega's van Hernieuwbare Energie, die te maken hebben met de systematiek Energie voor Vervoer (HBE-systematiek). Dit helpt ons om bedrijven beter te begrijpen en hen effectief te ondersteunen. Daarnaast onderhouden we intensief contact met bedrijven, waaronder leden van NOVE. Dit

contact verloopt prettig en laagdrempelig. We hopen dat bedrijven dit ook zo ervaren en moedigen hen aan om vragen te stellen. Onze helpdesk helpt u graag aan antwoorden.

We merken dat bedrijven verschillende uitdagingen ervaren bij het aanvragen van hun vergunning, omdat het een tijdrovend en complex proces is. Ons doel is om de beoordeling van de aanvraag zo soepel mogelijk te laten verlopen en bedrijven tijdig de juiste informatie te bieden.

MONITORINGSPANNEN EN GELIJKE REGELS

Bij de vergunningaanvraag hoort een monitoringsplan. De NEa toetst deze plannen aan de Europese monitorings- en rapportage-regels (MRV) en beleidskeuzes in Nederland. Zo zijn de visserijsector en glastuinbouw voorlopig uitgezonderd. Leveranciers moeten hier rekening mee houden in hun berekeningen van CO₂-uitstoot. Onze zorgvuldige toetsing garandeert dat de monitoring volledig en transparant is.

ETS-2 kent geen drempelwaarden. Zowel grote als kleine leveranciers vallen onder het systeem, waardoor er voor iedereen gelijke regels gelden. De kosten van ETS-2 worden uiteindelijk waarschijnlijk doorberekend aan de eindgebruikers, maar de focus ligt op het nauwkeurig monitoren en rapporteren van CO₂-uitstoot. Zo blijft het systeem eerlijk en transparant. »

Vervolg op pag. 27

RAFFINADERIJEN EN BIORAFFINADERIJEN IN EUROPA



Concawe, de vereniging van Europese raffinaderijen, ontwikkelde een uitgebreide kaart die de locatie toont van de reguliere en gespecialiseerde raffinaderijen die ruwe olie in Europa verwerken. Deze kaart geeft de evolutie van de raffinage-industrie voor elk jaar van 2009 tot 2023 weer in termen van capaciteit en aantal geëxploiteerde raffinaderijen.

Sinds 2023 bevat de kaart ook de bioraffinaderijen die biobrandstoffen produceren en de raffinaderijen die biomassa in Europa meeverwerken. Deze biocapaciteiten worden uitgedrukt in geproduceerde hoeveelheden biobrandstoffen per jaar.



Risico inventarisatie & evaluatie

NOVE heeft de branche RIE draaien op het platform van de EHS RIE. Wij bieden daarbij de volgende aanvullende diensten aan:

- het uitbesteden van de RIE
- het toetsen van de RIE door een kerndeskundige
- het leveren van een veiligheidsadviseur gevaarlijke stoffen (ADR en ADN)
- het uitvoeren van een ARIE
- helpdesk voor RIE gebruikers

We staan vanaf januari 2025 als NOVE business partner voor u klaar.


EHS-services
a passion for change

EHS-services

Hermesweg 4 | 3771 ND Barneveld
info@ehs-services.nl
T +31 (0)85 2006159
www.ehs-services.nl





Niet alle brandstofhandelaren hebben een ETS-2 vergunning nodig, AGP-houders zeker wel, maar u mogelijk ook. Check de deelnamecriteria op de NEa website voor meer informatie

Voor kleinere bedrijven kan de monitoring en rapportage een uitdaging zijn. Bedrijven met een uitstoot lager dan 1000 ton CO₂ per jaar (kleine emitter) mogen eenvoudiger monitoren. Dit zijn brandstofleveranciers die minder dan omgerekend ca. 500.000 liter benzine of ca. 400.000 liter diesel leveren. In de checklist op onze webpagina staat onder stap 5 per onderdeel van het monitoringsplan, de vereenvoudigde monitoring die kleine emittenten kunnen toepassen. Zo zorgen we ervoor dat ook kleinere bedrijven aan hun verplichtingen kunnen voldoen, zonder onnodige administratieve lasten. Dit draagt bij aan een eerlijke uitvoering van ETS-2 en zorgt ervoor dat geen enkele groep onevenredig wordt belast.

NOG GEEN VERGUNNING? VRAAG DEZE ALSNOG AAN
Elke brandstofleverancier die onder ETS-2 valt, heeft een vergunning nodig. De formele deadline was 1 januari 2025, maar we begrijpen dat niet alle bedrijven op tijd een aanvraag hebben kunnen indienen. Daarom blijft het mogelijk om alsnog een vergunning aan te vragen.

Valt uw bedrijf onder ETS-2, maar heeft u nog geen vergunning? Wacht niet langer en dien uw aanvraag in. De NEa wil dat alle bedrijven die onder deze regeling vallen, goed voorbereid zijn en aan hun verplichtingen kunnen voldoen. Controleer de deelnamecriteria en onderneem actie. Meer informatie over de aanvraagprocedure vindt u op de website van de NEa (zie hiernaast).

SAMEN VOOR EEN SUCCESVOLLE UITVOERING

ETS-2 is een belangrijke stap in het terugdringen van CO₂-uitstoot binnen de brandstoffsector. Het succes van het systeem hangt af van een goede samenwerking tussen de NEa en de sector. Door open communicatie en duidelijke regels zorgen we ervoor dat ETS-2 eerlijk en effectief wordt ingevoerd, tegen een zo laag mogelijke administratieve last.

Daarnaast blijven we in gesprek met bedrijven over hun ervaringen met ETS-2 en nemen we de feedback mee in onze werkwijze. We beseffen dat de invoering van ETS-2 impact heeft op veel bedrijven en willen daarom constructief samenwerken om de implementatie zo goed mogelijk te laten verlopen.

Als laatste is het nog goed om te weten dat brandstofleveranciers dit jaar ook een historisch emissieverslag over 2024 bij de NEa moeten indienen. Op 18 maart organiseerde de NEa een (online) informatiesessie over wat we van u verwachten voor dit emissieverslag. U kunt dit terugkijken op de website.

Heeft u vragen of twijfels? Neem gerust contact op via onze helpdesk of website.

Tekst samengesteld door de NEa. »



Website NEa



Savona, uw specialist in wasboxen, service & carwashproducten

Betaalsystemen

Zeer uitgebreide betalings-systemen van € geldstukken t/m een digitale waspas, bankpas betaling en kentekenwassen.

Meer info:



Wasbox constructies

Complete TURNKEY constructies in roestvrijstaal met prefab technische ruimte.

Meer info:



Reinigingsmiddelen

Top kwaliteit reinigingsmiddelen van het Duitse merk KOCH voor wasboxen, rollovers en kettingwasstraten.

Meer info:



www.savona.nl

© 2021 SI Producties BV - Industrieweg 5, 5061 KC Oisterwijk



Never miss the action
on markets with the

OMJ Biofuel Service

Vraag een gratis
proefabonnement aan

the-omj.com/evenbetter

The new OMJ Biofuel
service provides a wide
range of biofuel prices.

Products include:

FAME 0

FAME-10

RME

SME

PME

Ethanol T2

UCOME

RTFC

Tallow

Prices available include:

Intraday Updates

Differentials

Outright Prices

Settlement Prices

Forward Prices

Find out more:

Telephone

+44 (0) 28 6632 9999

Email

info@the-omj.com

Platform Hernieuwbare Brandstoffen

Drie belangrijke inzichten van de laatste zeevaarttafel

In de laatste bijeenkomst van de Zeevaarttafel, dinsdag 7 januari 2025, hebben we een overzicht gepresenteerd van het wereldwijd opgestelde productievermogen voor hernieuwbare brandstoffen en die vergeleken met de volumes aan hernieuwbare brandstoffen voor zeevaart die nodig zijn om te voldoen aan de Europese regelgeving. Dat zijn de mandaten van de Europese FuelEU Maritime die Nederland wil vertalen naar doelen voor de zeevaartsector in de Nederlandse jaarverplichting energie vervoer. Ook hebben we gekeken naar wat het effect is van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) op deze volumes.

Presentaties en verslag zijn hier te vinden:



In deze bijeenkomst zijn we met de deelnemers tot drie belangrijke inzichten gekomen:

1 In principe bestaat er wereldwijd genoeg capaciteit, alleen al voor de productie van FAME of HVO of andere bio-oliën, die toegepast kunnen worden in zeevaartdieselmotoren, en voor FAME is ook al een goede brandstofnorm ontwikkeld¹. Hiermee kan met gemak voldaan worden aan de Europese doelen. Het punt is alleen dat deze capaciteit in de regel al een bestaande marktvraag bedient. Zou het wegvervoer voortvarend elektrisch worden, dan kunnen veel van deze dieselvervangers ingezet worden in de zeevaart (of in andere markten als luchtvaart en chemie).

Datzelfde geldt ook voor productie van biomethaan voor vloeibare methaan (bio-LNG). Er bestaat wereldwijd in principe al genoeg productiecapaciteit om te voldoen aan Europese doelen voor zeevaart, maar ook hier geldt dat de productie er meestal al staat voor een bestaande marktvraag.

Voor schepen die op ammoniak gaan varen, is er op dit moment nagenoeg geen groene ammoniak beschikbaar. De wereldwijd aangekondigde ambities voor productie van groene ammoniak tellen op tot 120 Mtonne, of 2300 PJ. Als dat allemaal wordt gerealiseerd zou er een groot aanbod kunnen ontstaan. Ook voor methanolmotoren is er wereldwijd nog weinig aanbod aan groene methanol. Wereldwijd zijn er plannen voor rond de 30 Mtonne e-methanol (rond de 600 PJ) in 2030. Maar de regels in Europa voor e-methanol zijn complex en veel grote bedrijven hebben recent voornemens

voor productie ingetrokken. Met andere woorden, voor de nieuwe vraag in de zeevaart is het nodig om volumes zeker te gaan stellen.

Zie voor een overzicht van wereldwijde productiecapaciteit de presentatie van Carlo Hamelinck:



2 Het tweede belangrijke punt: het onderbrengen van (een deel van) de brandstoffen aan internationale zeevaart in het Europese emissiehandelssysteem ETS, gaat nog verdere dynamiek opleveren voor de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstofopties voor zeevaart. Wat de effecten van de emissiehandel zijn, valt het beste te begrijpen door in scenario's te denken. Allereerst valt een deel van de brandstoffen voor zeevaart in een handelssysteem met daarin twee andere, veel grotere sectoren: de elektriciteits-



Scan de QR-code over NEN7427-1 norm voor FAME als blendcomponent voor residuale scheepsbrandstoffen.

Vervolg op pag. 31

DOOR ONDERZOEK GEVEN WIJ INZICHT EN OPLOSSINGEN!



DIESEL
BRANDSTOF



BENZINE



SMEEROLIE



ADBLUE



KOEL-
VLOEISTOF

ONDERZOEK CENTRUM

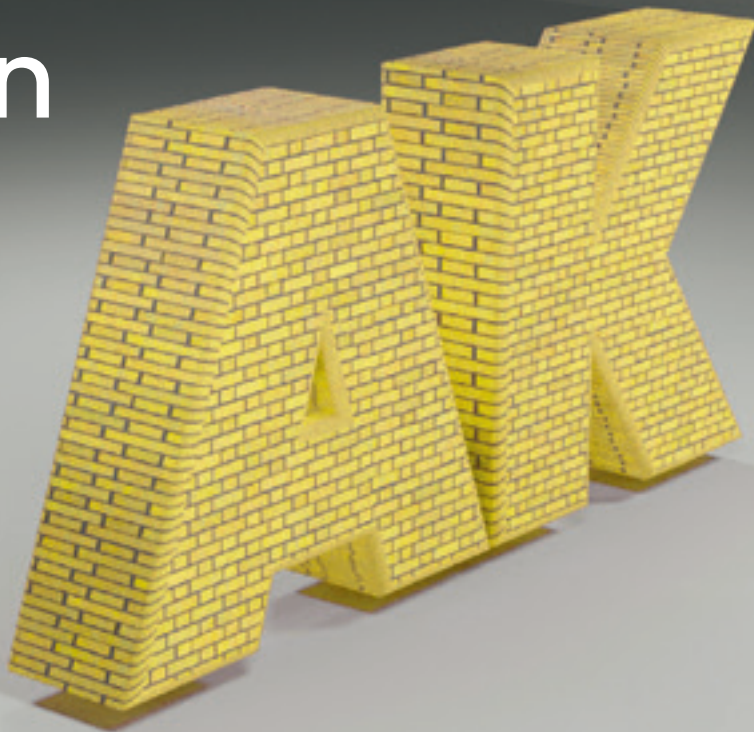
DESKUNDIGE BRANDSTOFANALYSES

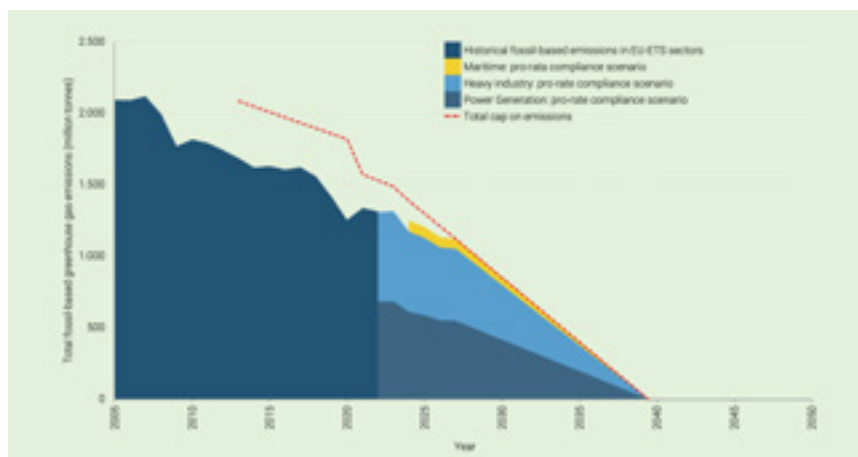
WWW.ONDERZOEKCENTRUM.EU / OF BEL 06 579 372 36 / 06 438 355 74

AK Advocaten

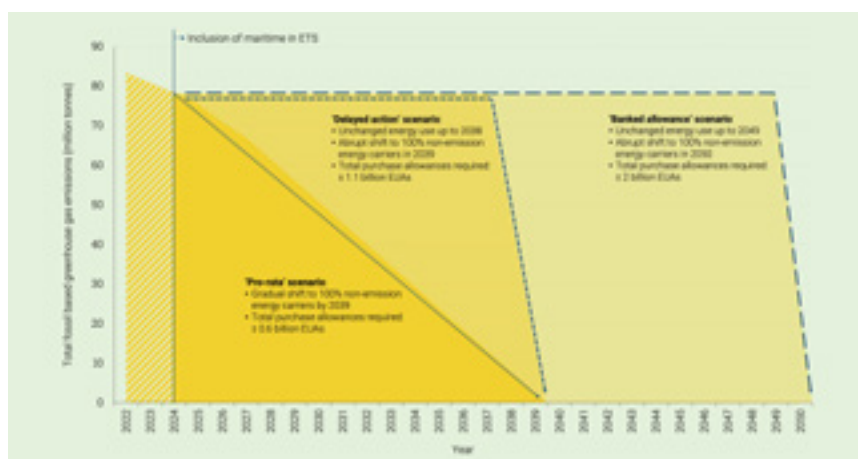
Advocaten waar je op kunt bouwen

#AKvastgoed





Figuur 1: ETS zeevaart scenario



Figuur 2: Kosten van uitgestelde actie

sector en de grote industrie (figuur 1). Op dat geheel is het volume voor zeevaart (in de figuur geel) redelijk beperkt.

Partijen in de zeevaart kunnen rechten aankopen voor het gebruik van fossiele brandstoffen. Als de zeevaartsector meer hernieuwbare brandstoffen inzet, dan hoeft de sector minder rechten te kopen en dat spaart geld uit, wat weer geïnvesteerd kan worden. Uiteindelijk zullen de beschikbare rechten op een gegeven moment op zijn en dat punt ligt vóór 2040. Dan zijn er op basis van het op

dit moment geformuleerde afbouwpad van beschikbare rechten, geen nieuwe rechten meer te verkrijgen waarmee het niet meer mogelijk is om daarmee fossiele brandstoffen in te zetten. Wel zouden partijen ervoor kunnen kiezen in de tussentijd meer rechten op te kopen dan nodig en deze op 'de bank' te zetten, te bewaren. Daarmee hebben partijen nog een voorraad aan rechten om tot ver naar 2050 toe te gebruiken om fossiele brandstoffen in te zetten. Dat komt echter met een prijs. Tijdens de Zeevaarttafel heeft Kieren Green uitgelegd dat een

afwachtende houding gepaard gaat met mogelijk hoge kosten voor het aanschaffen van emissierechten. In een blog heeft Kieran de kosten van "delayed action" en "banking" verder uitgelegd: (zie ook figuur 2)



3 Hoe kan de zeevaartsector de benodigde volumes aan hernieuwbare brandstoffen zekerstellen? Aan deze vraag is een hele Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart gewijd. Een deelnemer bracht het terug tot de kern: hoe kunnen we deals maken voor de lange termijn in een dominante cultuur van opportunisme en korte termijn deals die de brandstoffenhandel in de zeevaart kenmerkt? Ook hebben we besproken dat er een belangrijk onderscheid te maken valt tussen internationale zeevaart en het segment van schepen dat alleen in Europa vaart. Voor dit laatste segment is aanbod van volumes nodig dat beschikbaar komt in Europa.

Platform Hernieuwbare Brandstoffen, ook samen met NOVE, gaat hier verder uitwerking aan geven in een vervolgsessie waar we gaan kijken naar het instrument van dubbelzijdige veiling om vraag en aanbod te matchen en daarmee strategische productiecapaciteit op te bouwen.

Als u met het Platform en NOVE aan deze uitwerking bij wil dragen, meldt u zich dan graag aan.

contact@hernieuwbarebrandstoffen.nl
Onderwerp Zeevaarttafel. «



Scan de QR-code om naar de Roadmap Brandstoftransitie te gaan.

SCHOUTEN ZEKERHEID

Exclusieve verzekeringen voor NOVE-leden

Bij Schouten Zekerheid bieden wij maatwerkoplossingen voor al uw personeels-, bedrijfs- en persoonlijke risico's. Als NOVE-lid geniet u van unieke voordelen op diverse verzekeringen, zoals:

- **Compleet Verzuimpakket:**
Inclusief ziekteverzuimverzekering en arbo-dienstverlening, voor optimale bedrijfscontinuïteit.
- **Uitgebreide Aansprakelijkheidsverzekering (AVB):**
Zorgeloos ondernemen met optimale bescherming tegen bedrijfsrisico's.
- **Voordelige Motorrijtuigenverzekeringen:**
Profiteer van collectieve premies voor al uw voertuigen.
- **Aantrekkelijke Zorgverzekeringen:**
Bespaar op zorgkosten voor uzelf, uw medewerkers en hun gezinnen

Ontdek welke verzekeringen perfect aansluiten bij de behoeften van uw bedrijf.

Bezoek zekervoormobiliteit.nl of neem contact met ons op via **010 – 288 44 90** of **info@schoutenzekerheid.nl**.

Zeker voor Mobiliteit



STOKOTA: “De juiste voorbereiding”

Zoals altijd start alles bij het begin: bestaande klant of geheel nieuwe klant?



Soms wordt er gevraagd om een kopie te bouwen van een bestaande wagen. Of we starten vanaf een wit blad. We luisteren naar de wensen van onze klant en door onze zelfontwikkelde configurator gaan we de gehele samenstelling van de tankwagen af, zodat we alle gekozen items noteren en een gepaste offerte kunnen uitwerken. Tevens dient er gekeken te worden naar het door de klant gekozen vrachtwagenchassis en wordt er een tanktekening opgemaakt om de gewichtsverdeling, het vereiste type PTO en de wielbasis te bepalen. Zodra een bestelling afgerond is, gaan we over naar de productiefase.

Ons machinepark omvat een volautomatisch lastafel voor het aan elkaar lassen van de vlakke aluminium platen, een CNC-gestuurde rollenbank om de tank vorm te geven, machines om de tank-eindes te produceren en robotgestuurde

machines om zoveel mogelijk laswerk aan een tank uit te voeren. Daarnaast hebben we een heel aantal hooggekwalificeerde lassers in dienst die alle benodigde componenten aan elkaar lassen, want er komt nog veel handmatig laswerk bij kijken.

Wanneer de tank volledig afgelast is volgt er een drukproef met water om eventuele lekken op te sporen. Niemand wil immers een lekkende tankwagen, toch?

In de tussentijd werden reeds alle tanksteunen en andere benodigde steunen op het vrachtwagenchassis gemonteerd, telkens volgens de richtlijnen van het desbetreffende chassismerk. Indien vereist, monteert Stokota ook een CE-gekeurde bumper en spatborden. De tank wordt op het vrachtwagenchassis geplaatst en alle leidingen worden aangesloten op de bodempotten en de collector in de meterkast. Om eventuele vertragingen in de aanlevering van de meetinstallatie op te vangen, wordt er met dummy-meetkamers gewerkt, zodat alles perfect op maat aangesloten kan worden.

Wanneer alles klaar is, worden de meeste componenten gedemonteerd en gaat alles naar de spuitrij om van de nodige kleuren voorzien te worden. Desgewenst wordt

alles voorzien van een vernislaag ter bescherming van de laklaag. Belettering kan compleet ingeschilderd worden, maar kan ook later in de vorm van stickers aangebracht worden.

Na de spuitrij volgt de eindassemblage en het testen van de gehele opbouw. De meetinstallatie wordt door ons geprogrammeerd volgens door de klant opgegeven parameters en er volgt een drukproef en ijking met brandstofproducten.

Nu de wagen helemaal klaar is, krijgt de klant de nodige uitleg over de werking van de wagen. Vanaf dat moment kan de wagen de weg op en geld gaan verdienen, want daarvoor heeft u deze toch aangeschaft, niet?

Voor alle verdere vragen staan wij uiteraard altijd te uwer beschikking. «



Kijk hier voor
meer informatie
en beeldmateriaal

Stokota
Jan Tuyaerts

Sales Manager Fuel & Energy
+32 9 349 17 18
info@stokota.com
jan.tuyaerts@stokota.com
www.stokota.com

Onderhoud aan olieafscidders volgens het Activiteitenbesluit

Halfjaarlijkse laagdiktemeting olie-water-slib

Ledigen en reinigen van olieafscidders en zandvangsters

Vijfjaarlijks onderhoud volgens NEN-EN 858-2

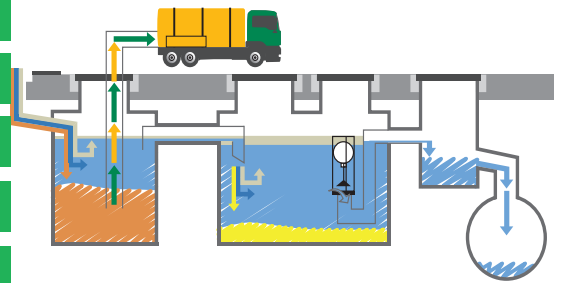
Verzorgen van alle vereiste rapportages en begeleidingsbrieven

Reparatie, onderhoud en vervanging van olieafscidders

Eigen verwerkingsinstallatie voor alle ingenomen afvalstoffen

KIWA gecertificeerd voor onderhoud aan olieafscidders

KIWA gecertificeerd voor tankreiniging en -sanering



www.teeuwissen.com

Bestevaer 50, 1271 ZA Huizen Tel. 035 - 525 23 19 Fax 035 - 524 09 82
Mercuriusweg 39, 3771 NC Barneveld Tel. 0342 - 425 678 Fax 0342 - 425 677

Wij begrijpen dat u de complexiteit
in uw fabriek wilt verkleinen.

VEILIGHEID + BESCHIKBAARHEID

U versterkt de veiligheid, productiviteit
en beschikbaarheid van uw fabriek met
innovaties en kennis.



Verbeter uw processen met onze uitgebreide portfolio van instrumenten, solutions en services:

Tank gauging services

Gegarandeerde beschikbaarheid van de
Tank Gauging Solution voor een hogere
plant efficiency.



Proservo NMS81: Het meest nauwkeurige
tankmeetinstrument ($\pm 0,4$ mm) voor
SIL3-toepassingen, werkt onafhankelijk
van boil-off gas.

Tankmeting voor vloeibaar aardgas

Real-time beheer van opslagtanks voor
een veilige en efficiënte uitvoering, de
hoogste voorraadnauwkeurigheid en
inzichtelijkheid.

70
jaar

Het hart
van de meet-
technologie

Meer informatie:
www.nl.endress.com/oil-gas

Endress+Hauser 

People for Process Automation

Bent u nog steeds goed verzekerd?

Het belang van de juiste verzekeringen en een regelmatige controle ervan in een snel veranderende markt, kan niet genoeg worden benadrukt. Diverse invloeden, zoals stijgende materiaal- en arbeidskosten, grondstoftekorten en langere levertijden, hebben een directe impact op de waarde van je verzekerde objecten. Het is daarom van essentieel belang om je verzekeringen regelmatig te evalueren en te laten taxeren, om ervoor te zorgen dat ze nog steeds nauwkeurig en toereikend zijn.

Een van de cruciale aspecten hierbij is het afstemmen van de verzekerde bedragen. Onjuiste bedragen kunnen leiden tot over- of onderverzekering, wat in beide gevallen problematisch kan zijn. In het geval van onderverzekering loop je het risico dat eventuele schade niet volledig wordt vergoed, terwijl je bij oververzekering mogelijk onnodig te veel premie betaalt. Daarom is het essentieel om deze bedragen correct af te stemmen om mogelijke financiële tegenslagen te voorkomen.

Om onderverzekering te voorkomen, is het noodzakelijk om het huurdersbelang, gebouwen en/of inventaris regelmatig te laten hertaxeren. Dit zorgt ervoor dat de actuele waarde hiervan altijd bekend is en dat je een waardegarantie op de polis hebt. Dit minimaliseert de kans op teleurstellingen bij een mogelijke uitkering.

Als lid van NOVE heb je de mogelijkheid om kosteloos gebruik te maken van de Goed-Verzekerd-Check. Dit is een service die specifiek gericht is op het bekijken en analyseren van je verzekeringsportfolio. Hiermee kan worden beoor-



deeld of je de juiste dekking hebt en of er mogelijkheden zijn om op premies te besparen.

Het voorkomen van onderverzekering staat centraal bij Schouten Zekerheid. Voor een nauwkeurige beoordeling van je verzekeringsbehoeften kun je rechtstreeks contact opnemen met hun specialisten. Je kunt hen bereiken via 010 – 288 44 44 of info@schoutenzekerheid.nl.

Schouten Zekerheid is al lange tijd een vertrouwde partner voor veel ondernemers.

Hun expertise in de branche, gecombineerd met collectieve inkoopmogelijkheden, stelt hen in staat om verzekeringsproducten aan te bieden die specifiek passen bij de behoeften van de branche. «

Schouten Zekerheid
Hans Veerman
Manager Verkoop
Postbus 8789
3009 AT Rotterdam
info@schoutenzekerheid.nl



**Met een ADR-truck van TVW Fuel Trucks
loopt uw onderneming op wieltjes!**



Verkoop nieuwe & tweedehandse ADR voertuigen



**Aankoop en overname van uw ADR tankwagen voor
internationale export**



**20 jaar ervaring in aankoopadvies en technische
ondersteuning**

Bezoek onze showparking

Kanaalstraat 8, 3560 Lummen

Contacteer ons voor meer info

Jean-François Riche:

+32 (0)475 61 83 22

jfr@tvw-fueltrucks.com

www.tvw-fueltrucks.com

NU OOK SUPERSNEL LADEN VOOR TRUCKS BIJ AVIA RILLAND

AVIA Rilland ligt vlak bij de afslag Rilland aan de A58, tussen Bergen op Zoom en Goes. Het is een van de bekendste tankstations in de provincie Zeeland. Veel automobilisten, van particulier tot zakelijk, maar ook truckchauffeurs, waarderen de gastvrijheid en het aanbod op het station. In maart 2015 nam Vollenhoven BV het station in Rilland en de andere, toen nog, De Meeuw-tankstations over. In maart 2023 werd in Rilland de AVIA-formule geïntegreerd. In april van dit jaar is er bij AVIA Rilland een gloednieuwe shop geopend, compleet met vestigingen van Coffee Fellows en Family.

Nu is aan de achterzijde van deze locatie ook laadinfra-

structuur voor trucks gerealiseerd! Het laadplein is uitgerust met twee supersnelle ABB Terra HP generatie III laadpalen. Deze zijn geplaatst in een trucklane, zodat vrachtwagens voldoende ruimte hebben om in en uit te rijden. De laders zijn voorzien van vloeistofgekoelde kabels voor extra snelle laadtijden. Dankzij 'load balancing' kan één voertuig met 350 kW opladen of twee voertuigen tegelijkertijd met 175 kW, waardoor zwaar elektrisch transport weer snel op weg is.

Vanzelfsprekend kan bij het laadplein de AVIA Card worden gebruikt. Die kaart biedt toegang tot ruim 2.000 tanklocaties en 750.000 laadpunten in Nederland en



Europa. De AVIA Card maakt de weg vrij voor tanken en/of opladen op elk moment dat het de AVIA Card-gebruiker schikt. AVIA Vollenhoven biedt op vele plekken, vooral in Zuid-Nederland, een breed aanbod aan tank- en laadmogelijkheden.

NOVE-WERKGROEP BIJEEN IN KOLHORN BIJ MAREES



Op dinsdag 4 februari kwam de NOVE-werkgroep BRZO-PGS29 bijeen in Kolhorn, om met collega's uit de branche kennis en ervaringen uit wisselen op het gebied van veiligheid en milieu. Diverse

actuele onderwerpen kwamen aan bod, waaronder een interessante presentatie door collega-branchevereniging VOTOB over de ontwikkelingen ten aanzien van ZZS en VRP binnen de branche en de impact op BRZO-bedrijven. Tevens een discussie over hoe bedrijven gezamenlijk de ARIE-verplichtingen kunnen oppakken en optimaliseren, onder leiding van NOVE businesspartner KWA. Het RIE-platform van NOVE businesspartner EHS, waar Marees nu gebruik van maakt, was voorafgaand aan de bijeenkomst met succes

getoetst door EHS. De ervaringen over de RI&E, het nieuwe EHS platform werden tot slot van deze bijeenkomst besproken. De presentaties en documenten worden gedeeld en staan in het gezamenlijke werkgroep archief op het ledennet. Tussen de presentaties was er een rondleiding, waarbij de collegiale inspectieronde werd geuitgevoerd. In het najaar komt de werkgroep weer bijeen. Wilt u ook deelnemen aan de NOVE werkgroep BRZO-PGS29? Neem dan contact op met het NOVE-secretariaat.

NOVE heeft zich omringd met specialistische bedrijven die de leden kunnen ondersteunen. Dit zijn de businesspartners, die vakinhoudelijke activiteiten ontplooiën, adverteren en soms ledenkorting aanbieden.

NOVE BUSINESSPARTNERS



Asselbergs & Klinkhamer Advocaten

Gespecialiseerde advocaten onder meer op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, huurrecht en handhaving.
| 076 502 20 80 | www.ak-advocaten.eu |



BigBrother Security Systems BV

BigBrother is toonaangevend op het gebied van totaalbeveiliging.
| 0318 666 699 | www.bigbrother.nl |



EHS

EHS staat voor Environment, Health & Safety (veiligheid, gezondheid en milieu). Wij zijn een adviesbureau dat bedrijven verder helpt op Arbogebied, met de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE), opleidingen en coaching. Aandacht voor Arbo zien wij als een investering die zich terugbetaalt in veilige en gezonde arbeidsomstandigheden in uw bedrijf.
De NOVE branche RIE en onze helpdesk staan voor u klaar:
| 085 2006159 | info@ehs-services.nl |



Mokobouw Fuel Systems B.V.

Alles wat u kunt bedenken rondom tanken!
| 0513 614 711 | www.mokobouw.nl |



Oil Market Journal

Olieprijzen, nieuws, analyse en beoordelingen
| +44 28 6632 9999 | www.the-omj.com |



Property Value Consultants

Specialist in taxaties van Tankstations & Wascentra.
Aankoop, verkoop, (her)financiering of investeringsbeslissing, wij bieden op maat gemaakte waardebeoordelingen en advies.
| 06 23 06 45 82 | info@pv-c.nl | www.pv-c.nl | 0570 610 020 |



Savona Carwash

Specialist in wasboxen, service en carwashproducten.
| 013 528 3327 | www.savona.nl |



Teeuwissen rioolreiniging

Toonaangevend voor o.a. 1/2-jaarlijkse inspectie, lediging, reiniging en 5-jaarlijks onderhoud van olie-afscijders bij tankstations en brandstof-depots.
| 035 525 2319 | www.teeuwissen.com |



TVW Fuel Trucks

Gespecialiseerd in de verkoop van nieuwe en tweedehandse ADR voertuigen: tankwagens, trekkers, tankopleggers, etc.
| +32 11 29 95 89 | www.tvw-fueltrucks.com |



Schouten Zekerheid

Schouten Zekerheid is makelaar in verzekeringen voor bedrijven, instellingen en branche- en beroepsorganisaties.
| 010 288 4444 | www.schoutenzekerheid.nl |



Stokota

Stokota is een Belgische constructeur van tankwagens voor fuel transport (Diesel, Benzine en LPG)
Keuze uit vaste wagen, aanhangwagen of oplegger.
Service werkplaats voor herstellingen, tankkeuringen en ijkingen.
| www.stokota.com | Tel.: 0032 9 349 17 18 |

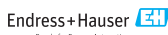
NOVE NETWERKPARTNERS

Security Consultancy Bureau Jwv

Gespecialiseerd in criminaliteitspreventie en -bestrijding.
| 0181 657 404 | www.securitybureaujwv.nl |

VTA-Nederland / VCM-Leusen

Opleidingen ADR, Bedrijfschulplevering (BHV), VCA, Heftruck, veiligheidsadvies, ADR en ADN etc.
| 026 370 5068 | www.vcmleusen.nl |
www.vta-nederland.com



Endress+Hauser

Endress+Hauser is een wereldwijde leider in meetinstrumentatie, services en solutions voor industriële procestechniek. Voor de leden van NOVE is het meest interessant onze expertise rondom tank gauging systemen, inventory management, custody transfer, en bunkermeetsystemen.



Fuel Quality Control & Technical Service BV

Gespecialiseerd in brandstofbehandeling. Leverancier van Green Power Plus, het additief voor de slimme ondernemer. Knock-Down liquid biocide, Knock-Down magnets, importeur van RCI producten. BO&AC Nederland 48 uur bactericide onderzoek, dieselbrandstof.
| 076 508 3575 | info@bo-ac.nl | www.bo-ac.nl |



KWA Bedrijfsadviseurs

KWA Bedrijfsadviseurs is hét adviesbureau voor productie-bedrijven en instellingen in Nederland. Wij helpen u met: in compliance blijven, realiseren van (technische) projecten, CO₂-reductiestrategie en -implementatie en veiliger maken van werkomgeving.
| 033 422 1300 | www.kwa.nl |



Liberty Mutual Surety

De enige onafhankelijke borgverstrekker in Nederland, gespecialiseerd in 'bankgaranties' zonder kapitaalbeslag.
| 020 553 3900 | infoNL@libertymutual.com |



Lodder Software

Gespecialiseerde administratieve en logistieke software voor tankstation en oliehandel.
| 0183 583 500 | www.loddersoftware.com |



Logic Vision

FuelVision de gestandaardiseerde ERP-oplossing van Logic Vision biedt u uitgebreide functionaliteit voor onder meer olie- en gashandel, smeermiddelen, LNG Bunkering en retail, gebaseerd op Microsoft Dynamics – FuelVision 365.
| 0184 677 588 | www.logicvision.nl |

Disclaimer: NOVE is niet verantwoordelijk voor producten of diensten die worden aangeboden door adverteerders, businesspartners of netwerkpartners.

NOVE Diensten

Als NOVE-lid kunt u gebruik maken van een aantal diensten die door NOVE worden aangeboden. Voor sommige geldt een vergoeding, andere zijn kosteloos.

TANKSTATION CAO HELPDESK
NOVE-leden die vragen hebben over de CAO Tankstations en Wasbedrijven kunnen contact opnemen met de helpdesk via 085- 4014753 (toets 5 voor NOVE-leden).

TANKSTATION EN AUTOWAS OPLEIDINGEN
Op het gebied van opleidingen voor zowel tankstations als voor auto-wasbedrijven hebben leden van NOVE en hun medewerkers toegang tot het opleidingsaanbod van Pitspro Academy. Een aantal van deze opleidingen wordt online aangeboden. Een deel van het totale aanbod aan opleidingen.



Kijk op Pitspro.nl voor meer informatie.

HELPDESKVRAGEN OVER MILIEU EN ARBEIDSVOORWAARDEN
Voor vragen op gebied van milieuregeling, veiligheidsvraagstukken, fiscale zaken of arbeidsvoorwaarden kunnen brandstoffenbedrijven terecht bij het NOVEsecretariaat via 0854014750 of info@nove.nl.

CSRD
NOVE biedt leden ondersteuning op het gebied van CSRD, zowel voor rapportage als voor niet-rapportageplichtige bedrijven. Leden kunnen tegen vergoeding gebruik maken van een handige online tool, die door BOVAG speciaal voor

mobiliiteitsondernemers ontwikkeld is.

CYBERSECURITY
Cybersecurity is belangrijk voor alle bedrijven, maar zeker voor bedrijven die actief zijn in de brandstoffenhandel. Die wordt immers gezien als een vitale sector. Er wordt samengewerkt met Samen Digitaal Veilig.



Scan de QR-code voor meer informatie.

CURSUSSEN NOVE
NOVE biedt diverse cursussen aan. Via de button 'Mijn NOVE' op de website kunt u hierover meer informatie en prijzen vinden:

- Introductie cursus Smeermiddelen en Brandstoffen (2 dagen) voor mensen die nieuw in de branche zijn of als (nieuwe) bewustwording/herhaling voor bestaande medewerkers.
- Basis cursus smeermiddelen (2 dagen).
- Basis cursus brandstoffen (1 dag, via Oiltraining)
- Cursus BioBrandstoffen (1 dag, via Oiltraining)

Genoemde cursussen kunnen ook op locatie of eigen bedrijfslocatie gegeven worden. Diverse cursussen worden via het Fonds Kollektieve Belangen Brandstoffenbedrijf (FKB) gesubsidieerd.



De spelregels hiervoor staan op het NOVE ledennet.

WERKGROEPEN

De NOVE werkgroep BRZO/PGS29 is specifiek voor die personen die belast zijn met opslag-/distributiedepots van NOVE leden, met grote bovengrondse opslagfaciliteiten. De leden van deze werkgroep ontvangen via NOVE business partner KWA ook de Ontwikkelingen wet- en regelgeving (Makeonline).

De NOVE werkgroep ARIE voor bunkerbedrijven, werken met binnenlandse bunkerbedrijven samen om te voldoen aan de Aanvullende Risico Inventarisatie en Evaluatie.

MEER INFORMATIE OVER CURSUSSEN EN WERKGROEPEN? NEEM CONTACT OP MET HET NOVE-SECRETARIAAT

PRODUCTEN, DIENSTEN EN KORTINGEN VOOR NOVE-LEDEN

Cursussen via FKB Bijdrage cursuskosten voor toegewezen opleidingen
inNOVE Extra abonnement € 30,00 (niet-leden € 45)
SENA 25% NVG collectiviteitskorting
VTA-Nederland / VCM-Leusen 10% korting op cursusbedragen

NOVE IS O.A. AANGESLOTEN BIJ:

- Nederlands Verbond van de Groothandel (www.nvg.nl)
- Platform Hernieuwbare Brandstoffen
- Commissie Transport Gevaarlijke Goederen (CTGG)
- UPEI Europese vereniging van onafhankelijke brandstof leveranciers (www.upei.org)

MEER WETEN?

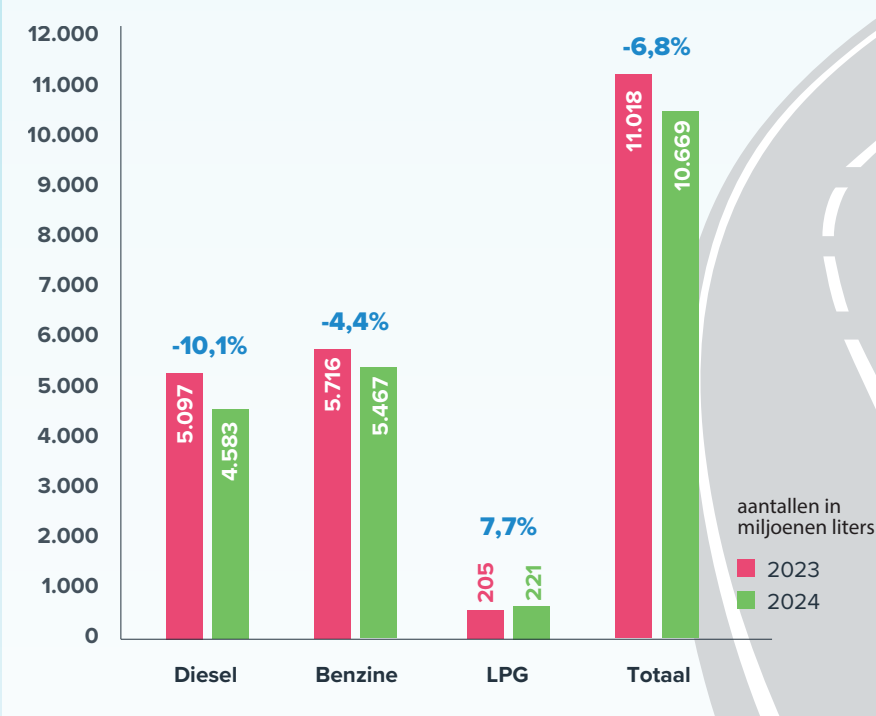
Secretariaat NOVE | 085 40 14 750 | info@nove.nl | www.nove.nl

Wat doet de brandstof-omzet in Nederland?

Brandstofomzet in Nederland 2024: 10,3 miljard liter



De brandstofomzet (in liters) voor het jaar 2024 is 6,8% gedaald ten opzichte van 2023, meldt NOVE op basis van voorlopige cijfers van het CBS. Met name de afzet van diesel daalde fors (-10,1%). De verkoop van LPG steeg daarentegen met 7,7%.



Totale verkoop brandstoffen wegverkeer (LPG-diesel-benzine in mln liter)

