



Olie, oud papier, plastic, en al het andere afval dat vrij komt in het autobedrijf. Wie er slim mee omgaat, spaart het milieu én zijn portemonnee.

## Slim omgaan met afval is winst voor milieu en het autobedrijf

# Gouden afvalbergen

De werkplaats van het autobedrijf spuwt heel wat afval uit. Het afvoeren daarvan vormde altijd een fikse kostenpost voor de ondernemer. Dat is veranderd: afvalstoffen kunnen geld in het laatje brengen: afgewerkte vloeistoffen, banden, accu's en ga zo maar door vormen een bron van inkomsten. Hoe zit dat? En hoe kunt u als autobedrijf uw afvalverwerking efficiënt inrichten? AMT zocht het uit.

GS-Recycling Nederland is een nieuwkomer op de Nederlandse markt voor afvalinzamelaars. Het bedrijf is onderdeel van het in Sonsbeck (Duitsland) gevestigde KS-Recycling GmbH, samen vallen ze onder de paraplu van de KSR Gruppe. We ontmoeten Olaf Eijgelaar, directeur van GS-Recycling, op het Amsterdamse hoofdkan-

toor. "We zijn sinds 2010 actief op de Nederlandse markt, onze specialiteit ligt bij het inzamelen en verwerken van afgewerkte vloeistoffen, voor wat betreft de autobranche zijn dit afgewerkte oliën, koelvloeistof, brandstof en remvloeistof," vertelt Eijgelaar. Toen GS-Recycling startte met inzamelen in Nederland, was het nog gebruikelijk dat het



Olaf Eijgelaar, directeur van GS-Recycling Nederland: "Wil je als autobedrijf het maximale uit je afvalstoffen halen, werk dan met gespecialiseerde inzamelaars".

autobedrijf moest betalen voor het laten ophalen van deze vloeistoffen. "In Duitsland werkte dat anders; daar betaalden wij de autobedrijven voor hun afgewerkte olie. Dat concept hebben we in Nederland geïntroduceerd. Sindsdien is de markt flink veranderd," zegt Eijgelaar. Niet alleen krijgt het autobedrijf sindsdien geld



voor zijn afgewerkte vloeistoffen, ook worden nu alle vloeistoffen tegelijkertijd ingenomen. Eijgelaar: "Een olie-inzamelaar haalde voorheen alleen olie op. Wij nemen bij hetzelfde bezoek ook koelvloeistof, remvloeistof en brandstoffen mee. Onze vrachtwagens zijn hierop ingericht, met gescheiden tanks." Die vrachtwagen komt uit het Duitse Sonsbeck, de Duitse chauffeur spreekt Nederlands. De inzameling geschiedt naar wens op een afgesproken frequentie, op afroep, of de chauffeur komt 'koud' aanrijden, als hij toch in de buurt is. Bij de inzameling worden altijd drie monsters genomen, waarvan er eentje bij de klant achterblijft. Is er namelijk een discussie over de kwaliteit van de ingezamelde vloeistoffen (met name de mate van verontreiniging met water), dan kan GS-Recycling een monster analyseren in het eigen lab, de klant kan zijn eigen monster laten analyseren en het derde monster kan, indien nodig, naar een derde, onafhankelijk laboratorium. "Maar zo'n discussie heeft zich nog nooit voorgedaan," zegt Eijgelaar. Volgens Eijgelaar is het autobedrijf het best af met een gespecialiseerde inzamelaar voor bijvoorbeeld vloeistoffen, banden of accu's. "Sommige bedrijven vinden het gemakkelijk om één adres te hebben voor al het afval, maar dat is niet per se goedkoper. Meestal ben je dan duurder uit. Wij kunnen bijvoorbeeld alle vloeistoffen zelf innemen, verwerken in onze raffinaderij in Sonsbeck en de gerecyclede producten zelf weer verkopen. Daar zit niemand tussen, dus krijgt het autobedrijf het beste tarief. Datzelfde geldt voor een gecertificeerde specialist in banden of accu's."

### Verontreinigen

Wat gebeurt er met die ingenomen vloeistoffen als ze eenmaal in de raffinaderij aankomen? Eijgelaar: "Tijdens het proces van distilleren worden alle verontreinigingen uit de vloeistoffen gehaald door verdampingsprocessen. Dat gebeurt onder vacuüm. In olie zit bijvoorbeeld altijd water, maar ook brandstof en slijtagedeeltjes. Ook remvloeistof bevat water en slijtagedeeltjes, ook wel sedimenten genoemd. In koelvloeistof zit vaak weer wat olie, veroorzaakt door een lekke koppakking. Het percentage water in afgewerkte olie bedraagt gemiddeld zo'n 5%, bij koelvloeistof is dat veel meer, tot 75%. Bij remvloeistof is het minimaal: 1 tot 2%. Voor afgewerkte olie geldt dat we uit een liter oude olie een halve liter nieuwe basisolie kunnen halen". In Sonsbeck verlaten onder meer de volgende eindproducten de raffinaderij: basisolie die uit afgewerkte olie is gewonnen en, na toevoeging van additieven, weer als smeermiddel gebruikt wordt, fluxolie en spindelolie, glycol uit koelvloeistof, gezuiverde remvloeistof van DOT4-kwaliteit en allerlei brandstoffen voor bijvoorbeeld energiecentrales.

### Scheiden met aandacht

Wat kan het autobedrijf zelf doen om zo veel mogelijk geld te verdienen met het afval? Eijgelaar: "Op gebied van al het afval en dus ook

Een tankauto, met verschillende compartimenten voor olie, koelvloeistof, remvloeistof enzovoort haalt de vloeistoffen bij het autobedrijf op.

In de fabriek van GS-Recycling in het Duitse Sonsbeck worden alle vloeistoffen gedistilleerd en zo ontdaan van verontreinigingen.



Gebruikte en verontreinigde koelvloeistof wordt teruggebracht tot glycol, waar weer vers koelmiddel van gemaakt kan worden.

Afgewerkte olie van oud naar nieuw, met helemaal rechts verse basisolie. Het rendement is zo'n vijftig procent. Na toevoeging van additieven kan de basisolie weer als smeermiddel gebruikt worden.

vloeistoffen geldt: besteed veel aandacht aan scheiden. Remvloeistof en koelvloeistof zijn beide op glycolbasis, maar zijn gemengd waardeloos. Het autobedrijf kan bij ons opslagvaten kopen, maar je kunt natuurlijk ook de vaten waarin nieuwe vloeistoffen zijn geleverd, hergebruiken als opslagvat". In de Nederlandse autobranche is veel aandacht voor afvalverwerking, merkt Eijgelaar. "De meeste bedrijven hebben het goed geregeld, met een apart milieuhok, netjes uit het zicht. Waar je wel op moet letten als ondernemer, is dat je meeprofiteert van gewijzigde tarieven. Wij melden het onze klanten altijd als de prijzen veranderen en ze meer kunnen krijgen voor hun vloeistoffen." En puur praktisch gezien: "Voor onze chauffeurs is het soms lastig wanneer de vaten of tanks helemaal achterin de werkplaats staan. De vrachtwagens hebben standaard slangen van twintig meter. Staan de vaten of tanks verder weg, moeten ze extra slangen aankoppelen, dat kan onhandig zijn in de werkplaats".

### De praktijk

Dat er de laatste jaren ontzettend veel veranderd is bij de verwerking van afvalstromen in het autobedrijf, wordt beaamd door Wim Lammers (60),

chef werkplaats van de Doetinchemse vestiging van de DAGO Autogroep (VW, Audi, Seat, Skoda). "Zo'n vijftien jaar geleden was er nog niet zo veel aandacht voor afvalverwerking en kon je op dat gebied alles nog een beetje naar eigen inzicht invullen. De oudijzerboer kwam af en toe langs om het oud ijzer op te halen, nam alleen mee wat hij kon gebruiken en daar kreeg je dan vijf gulden voor. Dat ging in de foaienpot. Oude banden gingen in die tijd nog vaak naar boeren, die ze gebruikten om er de kuilen met persvoer mee af te dekken. Dat soort dingen kan nu niet meer. Je móét je afvalverwerking goed geregeld hebben. Voor het milieu, voor het imago van het bedrijf, maar ook omdat een efficiënte afvalverwerking een integraal onderdeel is van de organisatie en structuur van het bedrijf".

En volgens Wim Lammers kan afval, als je er op de juiste manier mee omgaat, geld opleveren voor het autobedrijf. "Een volle oudijzercontainer levert € 350,- op. En omdat we al ons plastic afval zorgvuldig scheiden, kunnen we toe met één in plaats van twee huisvuilcontainers. Dat is niet alleen een besparing van vijftig procent, maar het plastic afval levert ook weer geld op. Net als oude accu's: een volle bak, met 30 tot 40 accu's, is goed voor