duiding

Etienne Cosyns - Aveve

duiding

"Bio-ethanol is dankbare afzetmarkt voor Aveve"

2 FEBRUARI 2009 – LAATST BIJGEWERKT OM 4 APRIL 2020 15:52

Lees meer over:
Interview

Vier jaar geleden ondertekenden de Vlaamse regering, de boerenorganisaties en de autoconstructeurs een intentieverklaring over biobrandstof. Wat blijft vandaag nog over van het enthousiasme rond dit onderwerp? "Onze bio-ethanolfabriek draait op volle capaciteit", antwoordt directeur-generaal Etienne Cosyns van de Groep Aveve, die voor twintig procent participeert in Alco Bio Fuel.

Hoe is het project van Alco Bio Fuel destijds tot stand gekomen?

Etienne Cosyns: De Alcogroep is wereldwijd actief in de productie en handel van bio-ethanol voor uiteenlopende toepassingen. Daar liep men met plannen rond om ook in Vlaanderen een fabriek te bouwen. Bij de Groep Vanden Avenne en Aveve rijpten gelijkaardige ideeën. Uiteindelijk hebben de drie partijen hun eerste contacten gelegd in het najaar van 2004, waarna de stukjes van de puzzel heel snel in elkaar pasten. Het gaat immers om drie complementaire partners: de Alcogroep is een specialist op het vlak van ethanol, Vanden Avenne verhandelt grondstoffen en is bovendien een sterke logistieke partner met de nodige infrastructuur in de Gentse haven, en wij zijn actief op het vlak van de commercialisering van granen.

Waarom heeft de Groep Aveve beslist om in dit project te stappen?

Met 600.000 ton op jaarbasis is de Groep Aveve veruit de belangrijkste aankoper van granen in ons land. Dat volume is goed voor ongeveer een derde van de markt. Het is nogal vanzelfsprekend dat we permanent op zoek zijn naar interessante afzetmarkten. De klassieke kanalen zijn de veevoedersector, bloemmolens en zetmeelverwerkende fabrieken. Door te participeren in Alco Bio Fuel konden we een extra afzetkanaal creëren. We mochten die kans niet laten schieten.

Jullie hebben gekozen voor bio-ethanol uit graan, en dus niet voor biodiesel uit koolzaad?

Bioro heeft ons vier jaar geleden gevraagd om te participeren in haar biodieselproject, maar die boot hebben we bewust afgehouden. Het koolzaadareaal in Vlaanderen bedraagt nog geen tienduizend hectare, en dus is er als coöperatieve organisatie voor ons geen reden om geld te pompen in een biodieselfabriek. Mocht dat areaal vertiendubbelen, dan krijgen we een ander verhaal. Maar eerlijk gezegd hebben we nooit geloofd in dat scenario: koolzaad is een moeilijke teelt, die bovendien niet in rotatie met suikerbieten past. Het is ook niet toevallig dat het overgrote deel van het koolzaad in Europa geteeld wordt in regio's die zuidelijker gelegen zijn dan onze contreien.

Hoe belangrijk is de participatie van Aveve in Alco Bio Fuel voor de Vlaamse landbouwsector?

Ik hoor graag beweren dat onze boeren zich moeten lanceren in nichemarkten, maar graan blijft toch nog altijd de belangrijkste teelt. Onze bodem is uitermate geschikt voor de graanteelt, waardoor we topopbrengsten realiseren die veel regio's in de wereld ons benijden. Naast het bijkomende afzetkanaal voor onze granen zorgt Alco Bio Fuel ervoor dat we eiwitrijke bijproducten kunnen laten terugvloeien naar de veevoederindustrie. En vergeet alstublieft niet dat onze ethanolfabriek ook een aantal maatschappelijke voordelen oplevert: een positieve energiebalans, lagere broeikasemissies, extra tewerkstelling, minder zwaveluitstoot en een lagere energieafhankelijkheid van het buitenland.

Is het de tarwe van iets mindere kwaliteit die gereserveerd wordt voor de productie van bio-ethanol?

Voor de productie van baktarwe en brouwgerst werkt Aveve met contracten omdat de landbouwers hiervoor specifieke kwaliteitsvereisten moeten volgen. Maar dat betekent niet dat het graan voor de productie van bio-ethanol van minderwaardige kwaliteit zou zijn. Iedere tarwevariëteit heeft specifieke kenmerken. Belangrijk voor de productie van ethanol is een hoog zetmeelgehalte, terwijl voor baktarwe het eiwitgehalte van belang is. We hebben zowel in Vlaanderen als in Wallonië aan onderzoeksinstellingen en universiteiten projecten lopen die de kwaliteit van het zetmeel in tarwe en maïs bestuderen, met het oog op de ethanolproductie. Daarnaast zijn er trouwens ook studies aan de gang over de valorisatie van de nevenproducten voor de veevoeding en andere industriële toepassingen.

De opstart van Alco Bio Fuel is zelfs voor een onderneming zoals Aveve een zware investering?

Het totale investeringsbedrag is 99 miljoen euro. Eén derde van dat bedrag komt van de aandeelhouders, de rest is geleend kapitaal. Je moet weten dat 51 procent van de

aandelen in handen is van de Alcogroep. Vanden Avenne is goed voor 29 procent, terwijl Aveve net zoals haar Waalse dochtermaatschappij Wal.Agri tien procent van de aandelen bezit.

Hebben jullie ermee rekening gehouden dat het fout kan lopen?

Bij onze beslissing om in het project te stappen, hebben we rekening gehouden met drie factoren: de expertise van de diverse partners, de uitstekende locatie voor de bouw van de fabriek op het Rodenhuizendok in de Gentse haven en, heel belangrijk, de Europese langetermijnstrategie voor biobrandstof. Vier jaar geleden applaudisseerden in Vlaanderen alle ministers toen we onze plannen bekendmaakten, maar intussen heeft minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt er al voor gezorgd dat de bussen van De Lijn niet langer op biodiesel rijden. Gelukkig neemt Europa tot hiertoe alleen maar rationele argumenten in overweging en trekt het resoluut de kaart van de duurzame energie.

Hebben jullie enkele jaren geleden ingecalculeerd dat de olieprijzen nog ooit zo diep zouden wegzinken als vandaag het geval is?

Zoiets kan je natuurlijk niet voorspellen. Wat we wel zagen, is dat landen als Brazilië en de Verenigde Staten al een heel eind opgeschoten waren met de productie van bio-ethanol. Ook een aantal Europese landen sprongen op de kar. De politiek en de media reageerden enthousiast op de opmars van biobrandstof. Moest Aveve dan aan de zijlijn blijven staan?

De fabriek van Alco Bio Fuel werd in juni vorig jaar opgestart, maar dat ging helemaal niet gepaard met toeters en bellen.

Iedereen zal zich nog wel herinneren dat de biobrandstoffen op dat ogenblik onder maatschappelijk vuur lagen. Dat was niet bepaald het geschikte klimaat om een feestelijke opening te organiseren. Nochtans moet het voor kenners toen al duidelijk geweest zijn dat de minieme productie van bio-ethanol in Europa onmogelijk een significante invloed kon hebben op de voedselprijzen. De hoge graanprijzen werden veroorzaakt door een aantal misoogsten, net zoals ze op dit ogenblik gekelderd zijn door de recordoogst van vorig jaar. Sindsdien is de productie van biobrandstof verdubbeld en de graanprijs gehalveerd. Dat zegt toch genoeg?

Biodieselproducent Proviron heeft vorige week zijn fabriek stilgelegd omdat er in ons land geen bijmengplicht geldt voor de oliemaatschappijen. Hoe nijpend is de situatie voor Alco Bio Fuel?

Onze fabriek heeft een capaciteit van 150.000 kubieke meter op jaarbasis en draait momenteel op volle toeren. We hebben het productieprocedé al wel eens moeten bijsturen, maar we zijn heel tevreden over het verloop. De voorbije maanden hebben

we dan ook al dankbaar gebruik kunnen maken van het bijkomende afzetkanaal voor onze granen. Dat de afzet veel moeilijker loopt dan verwacht, hoeft natuurlijk niet te verwonderen met een olieprijs die zelfs onder de veertig dollar per vat duikt. In principe moeten we het grootste rendement puren uit de 92.000 kubieke meter bio-ethanol die we jaarlijks via het toegekende quotum aan fiscaal gunstige voorwaarden kunnen slijten op de Belgische markt. Maar tot hiertoe is de markt voor bio-ethanol zeer beperkt in ons land. Concreet betekent dit dat we op dit ogenblik beroep moeten doen op het verkoopnetwerk van de Alcogroep om onze biobrandstof te slijten in het buitenland. Hopelijk komt er snel verandering in deze toestand.

Moet de overheid zich niet kordater opstellen tegenover de oliemaatschappijen? In 24 van de 27 Europese lidstaten worden de oliemaatschappijen verplicht om biobrandstof bij te mengen.

(denkt na) De petroleumbedrijven moeten inderdaad een actiever beleid voeren. Anderzijds geloof ik dat alles vanzelf op zijn pootjes terechtkomt van zodra de olieprijzen weer aantrekken. Vergeet niet dat we een ongeziene periode doormaken: een financiële crisis, een economische recessie en dan nog een energiecrisis erbovenop. Waar we nood aan hebben, is eindelijk weer wat rust op de markten.

Gaan jullie in de toekomst naast granen ook suikerbieten verwerken?

De bouw van de fabriek is zodanig geconcipieerd dat ze haar optimale rendement haalt met tarwe, maar de mogelijkheid bestaat om er andere producten zoals suikersiroop bij te mengen. Die optie houden we zeker open voor de toekomst. Tijdens de opstartfase hebben we er wel voor gekozen om de fabriek voor de volle honderd procent te laten draaien op granen, waarvan tarwe en maïs de hoofdbrok vormen. Dat is vanuit technisch oogpunt de beste manier om de werking van de installaties op korte termijn onder de knie te krijgen. Onze keuze van grondstoffen houdt niet zozeer rekening met potentiële rendementen, maar wel met de belangen van onze boeren. Het is trouwens zo dat de constructeurs van bio-ethanolfabrieken veel meer ervaring hebben met installaties die hoofdzakelijk op maïs draaien, maar wij kiezen dus in de eerste plaats voor de verwerking van tarwe.

Hoeveel boeren leveren vandaag granen aan Alco Bio Fuel?

Dat is onmogelijk te becijferen omdat de landbouwers hun graan leveren aan de installaties van Aveve. Maar een eenvoudig rekensommetje leert dat onze productiecapaciteit goed is voor 400.000 ton granen. Als je rekent aan negen ton tarwe per hectare, kom je bijna aan een areaal van 45.000 hectare. Stel dat we zelf geen fabriek zouden gebouwd hebben, maar dat er wel één zou neergepoot zijn ergens in het noorden van Frankrijk. Dan zouden de transportkosten zwaar drukken op de prijs

voor de boeren en we zouden ook geen toegang hebben tot de eiwitrijke nevenproducten. In Wallonië beschikt Aveve over een aantal centrale magazijnen die aan het water gelegen zijn. Dat is de perfecte locatie om de granen per schip naar Gent te vervoeren.

Verwerkt de fabriek van Alco Bio Fuel uitsluitend Belgisch graan?

Er wordt wat graan aangevoerd uit overzeese gebieden, maar in hoofdzaak komen de grondstoffen uit een perimeter die rond de fabriek in Gent getrokken is. Dit impliceert dat we ook graan gebruiken dat afkomstig is uit het noorden van Frankrijk.

De Lijn experimenteerde al in 2007 met een bus die op waterstof rijdt. De elektrische wagens zijn ook in opmars. Zijn biobrandstoffen op iets langere termijn niet ten dode opgeschreven?

Vooraleer we met de bouw van de fabriek startten, hebben we die vraag voorgelegd aan experts. Het lijdt geen twijfel dat men ooit uit granen hoogwaardige moleculen zal kunnen extraheren, waardoor het niet langer aantrekkelijk zal zijn om dat graan te gebruiken als energiebron. En de waterstoftechnologie zal ongetwijfeld doorbreken. Anderzijds moet je voor ogen houden dat deze toepassingen nog niet voor morgen zijn. Misschien zal het binnen tien jaar technisch mogelijk zijn om biobrandstoffen van de tweede generatie op grote schaal te produceren. Maar zullen er dan ook al fabrieken gebouwd zijn? Ik ga er trouwens van uit dat de ingenieurs zich bij de ontwikkeling van technische procedés voor de nieuwe biobrandstoffen zullen afvragen hoe de huidige installaties hiervoor kunnen ingeschakeld worden. Laat het ook duidelijk zijn dat je voor een fabriek zoals die van Alco Bio Fuel geen businessplan over een periode van twintig jaar maakt. We zullen al een paar jaar eerder de investering moeten terugverdiend hebben.

In Gent wordt straks een pilootfabriek gebouwd om onder meer biobrandstoffen van de tweede generatie uit te testen. Hoe kijken jullie tegen dat project aan?

Het is positief dat het onderzoek stappen vooruit kan zetten. We hebben hierover gepraat met professor Wim Soetaert, en ik stel ook met tevredenheid vast dat diverse overheden mee hun schouders zetten onder het initiatief. Ik geloof echt in de toekomst van de cluster die zich rond de Gentse haven bezighoudt met de ontwikkeling van een biogebaseerde economie. Om het energievraagstuk op te lossen, is er nood aan zonnepanelen, windturbines, biomassacentrales, en ook biobrandstoffen zullen een stukje van de puzzel aanreiken.

Europa zal nooit zo goedkoop bio-ethanol kunnen produceren als Brazilië.

Dat weten wij, net zoals de Europese Commissie. Die heeft er niettemin voor geopteerd om een actief beleid rond biobrandstof op poten te zetten, waarbij ook de nationale

overheden gemobiliseerd werden. Dus ga ik ervan uit dat de investeerders niet plotsklaps in de kou zullen gezet worden. Europa heeft doelstellingen geformuleerd met als horizon het jaar 2020, en tot hiertoe werd daar niet of nauwelijks van afgeweken. Zo hoort het.
Slotvraag: bent u nog altijd even enthousiast over bio-ethanol als vier jaar geleden?
(denkt na) Als ik een beetje afstand neem, ben ik ervan overtuigd dat de participatie in Alco Bio Fuel voor Aveve de juiste beslissing is geweest. We hebben een extra afzetmarkt aangeboord voor onze akkerbouwers en beschikken over bijkomende nevenproducten voor de veehouders. Niemand kon voorspellen dat de economie in zwaar onweer zou terechtkomen, met een ineenstorting van de olieprijs. De zaken zullen ongetwijfeld keren van zodra de economie heropleeft. Bio-ethanol is immers een duurzame energievorm die in de toekomst zijn plaats zal hebben in het energielandschap.

Poll: Zou u graag zo snel mogelijk biobrandstof tanken aan onze Belgische pompstations?

VILT vzw
Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact
M • info@vilt.be

Volg ons op:
screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws

screenreader.visit us on our bluesky page:
https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen

Crafted by Brigada