nieuws

"Gooi toch geen voedsel in je benzinetank"

nieuws

De opkomst van biobrandstoffen en de elektrische wagen zijn trends waar de petroleumsector rekening mee houdt. Maar de industrie is dermate afhankelijke van fossiele brandstoffen dat het olietijdperk nog lang zal duren, zegt Gaëtan Van de Werve, de voormalige secretaris-generaal van de Belgische Petroleumfederatie, in een interview met De Tijd.

26 OKTOBER 2009 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:09

Lees meer over:
energie

De opkomst van biobrandstoffen en de elektrische wagen zijn trends waar de petroleumsector rekening mee houdt. Maar de industrie is dermate afhankelijke van fossiele brandstoffen dat het olietijdperk nog lang zal duren, zegt Gaëtan Van de Werve, de voormalige secretaris-generaal van de Belgische Petroleumfederatie, in een interview met De Tijd.
Op de vraag waarom biobrandstoffen in ons land nogal stiefmoederlijk behandeld worden, geeft Van de Werve eerlijk toe dat niet iedereen in de petroleumsector daarvoor stond te springen. "Biodiesel kost 100 tot 200 dollar per ton meer dan klassieke diesel. Daarnaast was de aanvoer voor een aantal bedrijven onvoorspelbaar en onzeker. In België krijg je enkel een fiscale korting als je biobrandstoffen van erkende Belgische producenten aankoopt. Maar een aantal grote producenten zijn te laat beginnen produceren".
"En dan waren er ook nog kwaliteitsproblemen", gaat Van de Werve verder. "Motoren vielen stil omdat de diesel in de winter stolde. Dat wil je als uitbater van een tankstation natuurlijk niet. Zelfs de verantwoordelijke minister verbood dat De Lijn nog biodiesel zou tanken". In 2008 nam Kathleen Van Brempt deze maatregel omdat ze het naar eigen zeggen niet op haar geweten wilde hebben dat de vervoersmaatschappij

brandstof gebruikte waarvoor tropisch regenwoud gekapt was of waarvoor voedselproductie moest wijken.
Ook Van de Werve plaatst vraagtekens bij de ecologische troeven van biobrandstoffen. "In de VS wordt bio-ethanol geproduceerd op basis van maïs. Dat is enkel voordelig voor de landbouwlobby. De waterbalans is immers dramatisch. Op sommige plaatsen is 1.400 tot 20.000 liter water nodig per liter biobrandstof, berekende de universiteit van Twente".
Het vroegere boegbeeld van de petroleumfederatie stelt ook dat de CO2-balans van biodiesel na het zaaien, bemesten, oogsten en verwerken niet altijd positief is in vergelijking met klassieke diesel. "Om globaal de CO2-uitstoot te reduceren, is het beter de erg vervuilende steenkoolcentrales aan te pakken: vervang daar een deel door biomassa. Maar gebruik toch geen voedsel om je wagen te laten rijden".
Van de Werve stelt zich tot slot ook vragen over het handelsbeleid inzake biobrandstof. "Ethanol uit suikerriet is nog de beste biobrandstof, al moet je daar opletten met de impact op het Amazonewoud en de mensenrechten op de plantages. Maar we mogen geen ethanol uit Brazilië invoeren, hoewel dat het meest efficiënt is".
Sinds 1 juli geldt voor producenten van benzine en diesel de verplichting om in hun brandstoffen 4 procent biodiesel of bio-ethanol te mengen. Ons land moet zo in de buurt komen van de Europese streefcijfers. Europa wil dat motorbrandstoffen vanaf volgend jaar voor minstens 5,75 procent uit biobrandstoffen bestaan.

Bron: De Tijd

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