nieuws

Soetaert: "Manifeste onwil bij petroleumlobby"

nieuws

Proviron raakt net als zijn concurrenten de biodiesel aan de straatstenen niet kwijt. Betaalde Proviron in april vorig jaar 600 euro voor een ton koolzaadolie, dan noteert die grondstof vandaag 1.100 euro per ton. Toch is dat maar de helft van het verhaal. In Frankrijk liggen de productiekosten even hoog, en toch bevat de Franse diesel bevat nu al 5 pct biobrandstof, terwijl dat in België slechts 1,27 procent is. "We botsen op manifeste onwil bij de petroleumlobby", zegt Wim Soetaert, de geestelijke vader van de Ghent Bio-Energy Valley.

17 MAART 2008 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:03

Biobrandstof, het leek twee jaar geleden de grot van Ali Baba. Tientallen investeerders stonden klaar om de Belgische markt met groene diesel en ethanol te overspoelen. Intussen zijn een aantal fabrieken klaar en stroomt de CO2-besparende brandstof uit de installaties. Helaas voor de investeerders is er een probleem gerezen. Ze raken hun biodiesel aan de straatstenen niet kwijt.

Proviron, Oostende. Een witte zuil stijgt op boven de chemische fabriek. Het fenomeen is vanuit milieuoogpunt onschuldig, maar managing director Wim Michiels ziet de stoomwolk met lede ogen ontsnappen. Pure energieverspilling, het is een zure ervaring voor een industrieel die efficiency hoog in het vaandel draagt. Volgens plan wordt de stoom opgevangen en omgezet in energie, die vervolgens wordt benut bij de productie van biodiesel. De witte wolk betekent dus dat de biodieselinstallatie vandaag niet draait. Wat erger is: er werden de laatste weken wel vaker dikke rookpluimen boven het fabrieksterrein waargenomen. Het is niet de gloednieuwe installatie die het laat afweten, wel de markt voor biobrandstoffen.

Nauwelijks vier maanden na de start van de productie krijgt Proviron zijn biodiesel aan de straatstenen niet kwijt. Wim Michiels had het zich wellicht anders voorgesteld toen hij zich twee jaar geleden op de biodieselmarkt stortte. Proviron, een familiebedrijf met een jaaromzet van 140 miljoen en vestigingen in Hemiksem, Oostende en West-Virginia, produceerde tot dan toe fine chemicals: weekmakers, ijsbestrijdingsmiddelen

en een brede waaier van additieven. Wim en Marc Michiels, de tweede generatie die pas het roer had overgenomen, wilden nieuwe horizonten verkennen. De toekomst, beseften ze als milieubewuste industriëlen, lag in de groeiende markt van de biochemicals. De productie van biodiesel zou de springplank voor een ambitieuze reconversie naar een groene toekomst worden.
Ze stonden niet alleen met hun enthousiasme. Liefst 22 gegadigden uit binnen- en buitenland probeerden in 2006 een stuk van de Belgische biodieseltaart te bemachtigen. De Belgische regering had de omvang van die taart nauwkeurig becijferd. Ons land heeft jaarlijks 350.000 ton biodiesel nodig om de doelstellingen van de Europese biobrandstoffenrichtlijn uit 2003 te halen. Europa eist namelijk dat tegen 2010 5,75 procent van het totale dieselverbruik uit biobrandstof bestaat, tegen 2020 moet dat aandeel zelfs tot 10 procent stijgen. Een ambitieus doel, maar groene mobiliteit is dan ook een speerpunt in het Europese Kyotoplan. Dat een substantiële, Europese biobrandstofproductie de afhankelijkheid van petroleumboeren uit het Midden-Oosten en Rusland vermindert, is haast even belangrijk.
En dus moesten er in heel Europa biobrandstoffabrieken worden gebouwd. Ook in België, dat met veel vertraging voor het Franse quotasysteem opteerde om investeerders over de streep te trekken. De plas van 350.000 ton werd over vier producenten verdeeld. Een van de uitverkorenen was Proviron, dat gedurende zes jaar telkens 40.000 ton biodiesel op de Belgische markt mag slijten. "We zijn erg laat in de race gestapt", vertelt Wim Michiels. "Maar we hadden een ijzersterk dossier, ook al door onze ligging. Zowel de grondstoffen als de afgewerkte producten kunnen per schip of per trein worden af- en aangevoerd. Dat heeft meegespeeld bij de toewijzing van de tender, want tenslotte draait het allemaal om CO2-reductie.
Om eerlijk te zijn: Proviron had met zijn capaciteit van 100.000 ton biodiesel op een groter stuk taart gehoopt. Maar over het lobbywerk dat aan toewijzing van de quota voorafging, wil Wim Michiels liever niet uitweiden. Feit is dat de toekomst in oktober 2006 verzekerd leek: 40.000 ton gegarandeerde afzet in België, de rest zouden ze op de eveneens naar biodiesel smachtende buitenlandse markt slijten. De 15 miljoen euro voor de investering werd gezocht en gevonden. Niet alleen bij banken, ook de spaarpot van het bedrijf en de persoonlijke portefeuille van het management werden aangesproken. Het leek nauwelijks een gok, want volgens het businessplan kon het niet misgaan. "Het hefboomeffect van biodiesel is spectaculair", zegt commercieel directeur Stefaan Depecker. "We gingen uit van 800 euro per ton, een redelijke prijs. Dat betekende een extra omzet van 80 miljoen per jaar.

Maar nu is er dus die vervelende witte rook. Om dat onheilspellende fenomeen te verklaren, tekent Stefaan Depecker een lijndiagram op het bord in de bescheiden vergaderzaal. Een eerste curve gaat gestaag omhoog, de prijsevolutie van gewone diesel sinds november vorig jaar. De tweede lijn vertrekt meteen een stuk hoger, de prijs van biodiesel, die altijd al duurder was dan zijn fossiele variant. Maar, zo leer ik uit het betoog van Depecker, dat prijsverschil werd meer dan gecompenseerd door de zogenaamde detaxatie die bij het quotasysteem hoort. Brandstofverdelers die biobrandstof van een erkende producent kopen en bijmengen, krijgen een fiscale vrijstelling om de meerkost te compenseren.
En dus vertrekt er linksonder in het diagram een derde curve, parallel aan de eerste: de fiscaal vrijgestelde biobrandstofprijs. Met een kruisje toont Depecker het fatale snijpunt: vanaf eind december is ook de fiscaal vrijgestelde biodiesel duurder geworden dan gewone diesel. "Vanaf dat moment hebben we geen liter meer verkocht", zegt Wim Michiels. "Dat we toch nog op halve kracht draaien, komt omdat we vorig jaar op de termijnmarkt 10.000 ton goedkope koolzaadolie hebben gekocht. Voor die 10.000 ton hebben we ook contracten met afnemers gesloten. Maar als binnen een week of twee de hele voorraad er is doorgedraaid, zit er niks anders op dan de installatie helemaal stil te leggen. We zullen het wel overleven, maar lang mag deze situatie toch niet duren. Elke dag zonder productie is zuiver verlies, want de afbetalingen van de investeringskredieten en de personeelskosten blijven gewoon lopen.
Het zal Proviron een magere troost zijn, maar ook bij concurrenten Oleon in Ertvelde en Neochim in Feluy draaien de machines op halve kracht. De oorzaak voor de malaise lijkt vanzelfsprekend. Betaalde Proviron in april vorig jaar 600 euro voor een ton koolzaadolie, dan noteert die grondstof vandaag 1.100 euro per ton. Toch is dat maar de helft van het verhaal. In Frankrijk liggen de productiekosten even hoog, en toch wordt er nog altijd stevig bijgemengd. Franse diesel bevat nu al 5 procent biobrandstof, terwijl dat aandeel in België op een magere 1,27 procent blijft steken. Waarom dat verschil?
"Bij het Franse quotasysteem hoort een penalisatiestelsel", vertelt Fons Maes van de Belgian Biodiesel Board (BBB), die de belangen van de vier erkende biodieselproducenten behartigt. "Brandstofverdelers moeten zware boetes betalen als ze niet bijmengen. Zo blijven biobrandstoffen economisch interessant, ondanks de dure grondstofprijzen. Het Belgische detaxatiesysteem schiet op dat vlak hopeloos tekort. Behalve Total weigeren alle grote brandstofverdelers ook maar één liter bij te mengen. Als daar niet snel verandering in komt, betekent dat de doodsteek voor een sector die nog in zijn kinderschoenen staat. Het is de federale regering die in gebreke blijft. Eerst

maken ze de industrie lekker om fors te investeren in biobrandstof, maar dan vertikken ze het om leefbare marktomstandigheden te creëren.

Fons Maes heeft iets van een Don Quichot. Als een eenmanslobbyist ijvert hij voor een dringend wetgevend initiatief, geen sinecure in deze tijden van lopende, dolende en halfbakken regeringen. Van zijn eis om brandstofverdelers met boetes te verplichten om bij te mengen, is tijdens de formatiebesprekingen alvast weinig vernomen. Misschien heeft die geringe belangstelling wel met budgettaire overwegingen te maken. Weinig bijmengen betekent weinig fiscale vrijstelling. Intussen heft Vadertje Staat wel bij iedere tankbeurt een milieutoeslag, bedoeld om de detaxatie voor biobrandstof te financieren. Macro-economisch gaat het om peanuts, maar het hele begrotingsevenwicht hangt aan elkaar van de peanuts.

De BBB zit onder de vleugels van de eveneens in Brussel gevestigde European Biodiesel Board. Veel tijd om zich met de Belgische malaise bezig te houden hebben ze daar niet, want de Europese lobbygroep heeft andere katten te geselen, zoals de goedkope import van Amerikaanse biodiesel, die vooral in Duitsland voor ravages zorgt. Duitsland kent geen penalisatie maar verplicht brandstofverdelers botweg om 5 procent bio bij te mengen. Er zijn geen quota, de markt werd aanvankelijk hoofdzakelijk door lokale producenten bediend, vaak boerencoöperatieven die in het hele land bescheiden installaties van 30.000 tot 50.000 ton uit de grond stampten. Sinds de afschaffing van de detaxatie voor biobrandstoffen door Angela Merkel gelden echter de onverbiddelijke regels van de vrijhandel.

Gevolg: de Duitse producenten worden van de kaart geveegd door Amerikaanse B99, een code voor een mengsel dat voor 99 procent uit biodiesel en 1 procent uit gewone diesel bestaat. Dat laatste is geen detail, want dankzij dat ene procent kan B99 als gewone brandstof worden geïmporteerd, langs de tolmuren die Europa heeft opgetrokken rond zijn strategische bio-industrie. B99 wordt van gesubsidieerde Braziliaanse soja gemaakt en met Amerikaanse subsidies geëxporteerd. Driehonderd euro subsidie per ton, daar kan geen enkele Europese producent tegenop. Met andere woorden: het zal niet in Duitsland zijn dat Belgische producenten zoals Proviron hun extra capaciteit kunnen slijten.

Van Don Quichot is bekend dat hij tegen windmolens vocht. Ook Fons Maes vecht met zijn BBB tegen een milieuvriendelijk symbool, in de verrassende gedaante van de Belgische Petroleumfederatie. Inderdaad, secretaris-generaal Gaëtan van de Werve ontpopt zich tijdens ons gesprek tot spreekbuis van de groene beweging. Behulpzaam wijst hij me de weg naar websites van de Bond Beter Leefmilieu, InterEnvironment en Greenpeace, fora die wemelen van kritische bedenkingen bij de milieubaten van

biobrandstof. Dat er bij de productie meer CO2 vrijkomt dan er bij de consumptie wordt bespaard. Dat de vraag naar energiegewassen de voedselprijzen opdrijft, verpauperde bevolkingsgroepen tot de hongersnood drijft en ecologische rampen veroorzaakt in ongerepte natuurgebieden. "Ik heb onlangs een documentaire gezien over de Mississippidelta", zegt hij. "Verschrikkelijk, de hele rivier is dood, als gevolg van de maïsteelt voor ethanolproductie".

Dat men in de Nigerdelta ook kan meespreken over een milieuramp, maar dan als gevolg van de oliewinning, daarover zwijgt hij als handig lobbyist. Van de Werve heeft overigens niet alleen groene argumenten om te verklaren waarom Belgische brandstofverdelers niet of nauwelijks aan de biodiesel willen. Het klopt dat het lang heeft geduurd vooraleer het spul beschikbaar was. Door het laattijdig toekennen van de quota hebben de meeste investeringen zware vertraging opgelopen. Dat probleem is nog acuter bij de productie van bio-ethanol, dat eveneens aan een quotumsysteem is onderworpen. 250 miljoen ton is er nodig om ervoor te zorgen dat onze benzine in 2010 voor 5,75 procent uit bio-ethanol bestaat, zoals de Europese biobrandstoffenrichtlijn vereist. Normaal gesproken moest het benzinesurrogaat al sinds oktober vorig jaar beschikbaar zijn. Helaas, de drie fabrieken die het quotum mogen leveren, staan nog zonder uitzondering in de steigers.

Van schaarste is bij biodiesel intussen geen sprake meer, maar Gaëtan van de Werve ziet andere bezwaren. "Veel te duur", zegt hij. "Deze week noteerde biodiesel in Rotterdam 1,470 dollar per ton, tegenover 1,035 voor een ton gewone diesel. Detaxatie volstaat niet om dat verschil uit te vagen, temeer omdat bijmengen zware investeringen vergt. Je kunt diesel en biodiesel niet zomaar in een pot kieperen en er met een stok in roeren. Dat is een delicaat proces, dat Seveso-omstandigheden vereist". Drogredenen om de ontwikkeling van een concurrerende industrie in de kiem te smoren? Elke ton biobrandstof die we door onze uitlaatpijp jagen, is een ton minder waarop de petroleumindustrie winst kan maken.

Gaëtan van de Werve weerlegt deze vaak geformuleerde aantijging. "Wij geloven wel in biobrandstoffen", zegt hij. "Persoonlijk verwacht ik veel van de tweede generatie biobrandstoffen. De huidige producten hebben meer nadelen dan voordelen. Te duur en met nauwelijks winst voor het milieu. Eigenlijk komen ze vooral de landbouw ten goede. In het Frans spreken ze niet toevallig van agrocarburants. Het hele verhaal van biobrandstoffen heeft meer met landbouwbelangen dan met milieu te maken".

Onnodig te zeggen dat de Belgische Petroleumfederatie niet warm loopt voor dwangmiddelen, zoals een verplichte bijmenging of penalisatiestelsels. "Dat kan alleen als ze de vrije markt laten spelen, zoals in Duitsland", zegt hij. "Met het huidige

quotasysteem is zo'n maatregel onaanvaardbaar, want dan maak je brandstofverdelers afhankelijk van een oligopolie.
Het was vorige week een wat raar feestje bij Bioro in Gentse haven. Met een over zes jaar gespreid quotum van 988.000 ton moet Bioro veruit de grootste speler op de Belgische markt worden. Bioro, een joint venture rond de Amerikaanse voedingsgigant Cargill en de West-Vlaamse agrogroep Vanden Avenne, vertegenwoordigt dan ook een investering van 62 miljoen. Als zo'n bedrijf wordt geopend wil premier Verhofstadt zich verplaatsen, zeker als die opening zich in zijn eigen achtertuin afspeelt. Toch was de sfeer bedrukt. Ook Bioro, dat nog in de testfase verkeert, vindt geen afnemers voor zijn brandstof, die vanaf eind deze maand uit de hypermoderne installaties zal vloeien.
Zonde van de moeite, want er is de voorbije maanden aan de Moervaartkaai keihard gewerkt om een modelfabriek te bouwen. Opslag van koolzaad, persen en raffineren, de hele productieketen van grondstof tot afgewerkt product - behalve biodiesel ook veevoedercomponenten - is op één site verenigd. Om het nog mooier te maken: op een aanpalend terrein wordt de laatste hand gelegd aan een al even ambitieuze ethanolfabriek, Alco Bio Fuel. Beide fabrieken zijn geschaard rond de reusachtige installaties van Euro Silo, die zowel graan als koolzaad overslaat. Alco Bio Fuel hoopt in mei in productie te gaan. Volgens de woordvoerder hebben ze al contacten maar nog geen contracten met afnemers.
Bioro en Alco Bio vormen samen de Ghent Bio-Energy Valley, een concept dat gelanceerd werd als het mekka van de biochemie. Een van de geestelijke vaders is Wim Soetaert, professor microbiologie aan de UGent. "Deze situatie had niemand zien aankomen", zegt hij. "Okee, de stijging van de grondstofprijzen vormt een probleem. Maar dat is niet de essentie: we botsen op manifeste onwil van de petroleumlobby. Alleen Total, niet toevallig een Frans bedrijf, mengt bij, zij het mondjesmaat. De regering moet dringend ingrijpen en bijmenging verplichten. Als we tegen 2010 geen 5,75 procent halen, dan dreigen er zware Europese boetes. En het zijn heus niet de brandstofverdelers die daarvoor zullen opdraaien. Dat zullen de consumenten doen?" (KS)

Bron: De Morgen

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