

# Recht uit de frietketel in de autotank

Auto's worden gezien als de grootste boosdoeners voor het broeikaseffect. Maar het kan anders. Onze voertuigen hoeven niet per se op diesel of benzine te rijden. Biobrandstoffen op basis van koolzaad, tarwe of bieten vormen een gelijkwaardig alternatief. Ze worden alleen nog niet aangeboden aan de pomp.

BRUSSEL  
Eigen berichtgeving

Vanessa Debruyne

De regering wil tegen 2005 2 procent biobrandstoffen in het huidige aanbod verwerken. De modale Belg zou er niets van merken. De gewone brandstoffen zouden gewoon aangelegd worden met hun natuurlijke tegenhangers. In Frankrijk zijn die mengsels al ingevoerd. Aan de Duitse pompen loopt het percentage zelfs al op tot 5 procent. Onze oosterburen zetten bioraffinaderijen op en steeds meer Duitsers laten hun auto aanpassen om volledig op natuurlijke oliën te gaan rijden. België hinkt achterop.

De Europese Commissie wil dat biobrandstoffen tegen 2010 meer dan 5,75 procent van de totale motorbrandstoffenconsumptie uitmaken. Vandaag is dat nog maar 0,3 procent. Naar het voorbeeld van Duitsland zouden de plantaardige alternatieven in ons land belastingvrij worden gemaakt. Daarmee wordt de biobrandstof een stuk aantrekkelijker tegenover fossiele brandstoffen, waarvan het prijskaartje voor 60 procent uit belastingen bestaat. Want momenteel ontbreekt het winstvoordeel om mensen over de streep te trekken. De productiekosten van bio-ethanol (alternatief voor benzine) en biodiesel zijn twee- tot driemaal zo hoog als voor fossiele brandstoffen.

Biobrandstoffen verbranden beter, stoten geen CO<sub>2</sub> uit (en verminderen ook de uitstoot van de benzine of diesel in het mengsel) en verspreiden geen schadelijk roet of zwavel. Bovendien zijn het uitstekende loodvervangers. In Californië werden de mengsels van fossiele en natuurlijke brandstoffen al ingezet om het smogprobleem in de staat aan te pakken. En niet zonder succes.

"Zelfs een klein percentage biobrandstof kan veel verschil maken", zegt professor Wim Soetaert van de Universiteit Gent. "Bovendien is deze maatregel gemakkelijk in te voeren. De autobestuurders zelf hoeven er niets voor te doen. Zij zullen alleen de prijs

zien dalen", aldus Soetaert. Zonder motoraanpassingen zou er aan de pomp tot 15 procent bio-ethanol of biodiesel aan het mengsel toegevoegd mogen worden. Maar het kan nog beter.

Ludwig Elsbett ontwikkelde tijdens de oliecrisis in de jaren zeventig een motor die kan worden omgebouwd om op koudgeperste koolzaadolie te rijden. Zonen Günter en Klaus beginnen in 1996 met de commerciële ombouw van dieselmotoren op basis van de plantenolietechniek die door hun vader is ontworpen. De milieuvriendelijke en zuinige motor heeft een rendement van 40 procent, terwijl een gewone dieselmotor niet hoger scoort dan 24 procent rendement.

De Elsbett-motor maakt 120 onderdelen van de conventionele motor overbodig, omdat water- en luchtkoeling niet meer nodig is. De groene motor kan op 400 soorten plantaardige oliën

**'De invoering van biobrandstoffen biedt alleen maar voordelen. Voor het milieu, de landbouw, de economie en onze portemonnee. Alleen de fiscus zou er onder lijden'**

lopen. Zo is het ook mogelijk om gewone sla-olie in de autotank te gieten. In de VS, waar de brandstofprijzen niet zo hoog zijn en er dus geen winst valt te maken met het gebruik van (heffingvrije) olie, schakelen Amerikaanse klanten van Elsbett gewoon over op resten frituurolie van hamburgerrestaurants. "Het is een ideale ruil", zegt Alexander Noack, ingenieur bij Elsbett Motors Duitsland. "McDonald's is blij om van zijn afval verlost te zijn, en de chauffeurs hebben gratis brandstof



Een 'zuivere' BMW op de wereldtop voor duurzame ontwikkeling in 2002 in Zuid-Afrika. Niet-vervuilende brandstoffen voor auto's zijn niet alleen de toekomst maar ook al het heden. België hinkt echter weer achterop. (Foto Epa)

voor hun auto."

De afzetmarkt van Elsbett strekt zich uit naar verschillende uithoeken van de wereld. Eind vorig jaar klopte ook de Belgische busmaatschappij De Lijn aan bij de Elsbett-broertjes om een bus om te laten bouwen. Het gaat om een proefproject. En er zijn ook al enkele tientallen Belgen die met hun persoonlijke wagen de Duitse grens overtrokken om hun wagen aan te passen aan het verwerken van de biologische brandstofvariant. Maar de doe-het-zelver hoeft niet eens het land te verlaten. Via het internet kan een zelfbouwkit besteld worden ([www.elsbett.de](http://www.elsbett.de)).

Maar dan beschikken de tankstations nog altijd niet over een pomp die Elsbett-motors bedient. Al kan de bio-

chauffeur in Duitsland niet klagen. Bij onze oosterburen werden al 1.500 plantaardige bevoorradingstations geopend. Daarnaast zijn er in Duitsland ook al 140 oliemolens opgezet, die samen 850.000 ton plantaardige olie produceren per jaar. "Eigenlijk hebben onze klanten geen tankstation nodig", zegt ingenieur Noack. "De meesten bekijken gewoon hoeveel olie ze nodig hebben. Ze kopen 1 tot 2 ton koolzaadolie per keer en slaan die voorraad op in hun eigen huis. Op die manier kunnen ze in hun eigen brandstofbehoefte voorzien. Bevoorrading vormt niet echt een probleem. Op een volle tank biobrandstof kun je net zo lang rijden als op een equivalent aan fossiele brandstof", garandeert de Duit-

se ingenieur. "En in het slechtste geval stop je even bij een supermarkt om een paar flessen olie bij te gieten."

Om het doel van de Europese Commissie te bereiken moet er ongeveer 9,3 miljoen ton bio-ethanol geproduceerd worden in Europa in 2010, waarvoor 3,7 miljoen hectare tarwe en suikerbiet moet worden gepland. Dat getal is vergelijkbaar met de 5,6 miljoen hectare braakliggende landbouwgrond waarvoor de EU momenteel de landbouwers betaalt om er niets op te produceren.

De landbouwsector in België verwelkomt dan ook de plannen van de regering om het gebruik van biobrandstoffen te stimuleren. De productie van bio-ethanol uit suikerbieten zou vol-

gens de Boerenbond een goede manier zijn om het suikeroverschot weg te werken dat Europa veroorzaakt op de wereldmarkt. Door een nieuwe bestemming aan suikerbieten te geven, zou de suikermarkt minder verstoord worden, wat ook in het belang is van een aantal suikerproducerende ontwikkelingslanden.

De productie van ethanol uit graan- gewassen of maïs zou vooral kansen bieden aan Europese landen met een groter productieareal, met name de nieuwe Oost-Europese lidstaten. De gevreesde overproductie en deregulering van de graanmarkt zou door die nieuwe afzetmarkt ook in goede banen geleid worden.

"In plaats van eindeloos veel Europees geld in landbouwsubsidies te pompen, kunnen we beter op zoek gaan naar een manier om hun productie beter af te stemmen op de vraag", zegt professor Soetaert. "Al ons geld voor olie vloeit nu bijna uitsluitend naar het Midden-Oosten. Wie weet sponsoren we er wel Al-Qaeda mee. Met biobrandstoffen zouden we in onze eigen noden kunnen voorzien en bovendien het geld binnen de eigen eurozone houden", vervolgt professor Soetaert.

"De Belgische landbouwers zijn geïnteresseerd in biobrandstof, maar wachten op een duidelijk signaal van de overheid. Zonder concrete doelstellingen zullen zij het risico niet nemen. Hetzelfde geldt voor de initiatiefnemers van bioraffinaderijen. Het bedrijf Amilum in Aalst stelde zich al kandidaat om een dergelijk project op te starten. Maar ze willen van de politiek eerst de garantie dat biobrandstof toekomst heeft in Europa." Volgens de wetenschapper is ons land weer een van de slechtste leerlingen van de Europese klas. In Duitsland staan de bioraffinaderijen al in de bouwfase. "De invoering van biobrandstoffen biedt alleen maar voordelen. Voor het milieu, de landbouw, de economie en onze eigen portemonnee. Alleen de fiscus zou er onder lijden", vervolgt professor Soetaert. "Ik begrijp niet waar we nog op wachten."