

ALCOGROUP HEeft EEN BUSINESSPLAN GEDRENKT IN ALCOHOL

‘De verbrandingsmotor is nog niet uitgeteld’

Als u denkt dat van mais vooral cornflakes en popcorn worden gemaakt, kent u het Belgische Alcogroup nog niet. De toonaangevende producent van biobrandstoffen verwerkt in zijn fabrieken in Gent en Rotterdam tonnen mais tot veevoeder en ethanol. De mogelijke volgende stap in het businessplan is de productie van klimaatvriendelijke brandstoffen op basis van waterstof en koolstof.

DAAN KILLEMAES

In de toekomst rijdt u misschien met een klimaatvriendelijke maismobiel, want technisch wordt het mogelijk een verbrandingsmotor te laten draaien op ethanol die wordt gewonnen uit veevoedermais. “En die kunnen we nu al voor 95 en in de toekomst voor 100 procent CO₂-neutraal produceren”, zegt Charles-Albert Peers, de CEO van Alcogroup, een producent van biobrandstoffen met een



“We kunnen de meeste concurrenten overleven, omdat onze productiekosten het laagst zijn en onze ethanol de beste kwaliteit heeft”

CHARLES-ALBERT PEERS, CEO ALCOGROUP

marktaandeel van 15 procent in Europa. In E10-benzine zit 10 procent ethanol, die ook gemaakt wordt in de raffinaderijen van Alcogroup in Gent en Rotterdam. “We produceren ongeveer 1 miljard liter biobrandstof op jaarbasis. We zijn de op één na grootste Europese producent in een heel competitieve markt”, zegt Peers. Alcogroup, dat als Belgisch kan worden omschreven, telt ongeveer 500 werknemers. Het management en de oorspronkelijke aandeelhouders hebben de meerderheid en oefenen de controle uit vanuit het hoofdkwartier in Watermaal-Bosvoorde. De productie van biobrandstoffen is de grootste activiteit van Alcogroup, maar de wortels van het bedrijf liggen in de verdeling van alcohol voor



industriële toepassingen in de sectoren drank, chemie, farmacie en cosmetica. “Door het ontploffingsgevaar slaan bedrijven industriële alcohol niet graag op hun eigen terreinen op. Wij hebben overal ter wereld opslagcapaciteit en leveren snel wanneer onze klanten alcohol nodig hebben”, zegt Peers. Het dochterbedrijf Alcotra is de wereldleider in die alcohol distributie, die goed is voor 35 procent van de groepsomzet.

De sprong naar biobrandstoffen

Toen Europa vanaf 2005 ethanol begon te promoten, was voor Alcogroup de stap naar de productie van die belangrijkste vorm van alcohol dus vrij klein. Peers: “We zouden te klein blijven, als we het hielden bij alcohol distributie.

De perspectieven voor de productie van biobrandstoffen waren gunstig. In de haven van Gent bouwden we in 2006 een eerste fabriek, met de grondstoffenhandelaar Vanden Avenne Commodities en het landbouwbedrijf Aveve als partners.”

Die samenwerking met een grondstofhandelaar is logisch. “Onze basisgrondstof is mais, waaruit we enerzijds eiwitten en anderzijds zetmeel winnen. Van de eiwitten kun je veevoeder maken en van het zetmeel ethanol. Het hielp ook dat er naast de silo's van Vanden Avenne in de Gentse haven plaats was om een fabriek te bouwen”, zegt Peers. In 2016 deed de groep de oefening over in de haven van Rotterdam, opnieuw met Vanden Avenne als partner. Ze kochten in 2010 uit het

faillissement van de Spaanse groep Abengoa voor 500 miljoen euro een fabriek, die werd uitgebouwd tot de grootste en modernste bioraffinaderij in Europa. Ook de productiecapaciteit van de fabriek in Zuid-Afrika werd verdubbeld. “We zijn nu dus zowel een eiwitproducent voor veevoeding als een energiebedrijf”, besluit Peers. De strategische keuze voor biobrandstoffen betaalde zich al cash uit. In 2021 boekte Alcogroup een nettowinst van 100 miljoen. Vorig jaar steeg de omzet tot 2 miljard euro dankzij een volumestijging van 15 procent en stijgende prijzen. “De volumes groeien met ongeveer 10 procent per jaar, maar de prijzen van onze grondstoffen en van ons eindproducten zijn cyclisch. Dit jaar zullen de marges onder

ALCOGROUP
De producent van biobrandstoffen is de op één na grootste op de Europese markt.

druk staan. In normale omstandigheden kunnen we de prijscyclus vrij goed inschatten, maar eerst covid en later de oorlog in Oekraïne hebben de prijzen minder voorspelbaar gemaakt. We zijn dat echter gewoon en dekken ons goed in. Dat kost geld, maar we slapen beter. Onze conservatieve aanpak zie je ook in onze balans. We hebben genoeg bijna geen financiële schulden”, verklaart Peers.

Last man standing

Maar hebben biobrandstoffen wel een toekomst in Europa, dat streeft naar de elektrificatie van het wagenpark? “Onze markt groeit nog, maar niemand kent de ontwikkelingen na 2035. Kalfte de markt daarna af, dan kunnen wij een strategie van *last man standing* hanteren. We kunnen de

meeste concurrenten overleven, omdat onze productiekosten het laagst zijn en onze ethanol de beste kwaliteit heeft”, zegt Peers.

Hij wijst erop dat een verbrandingsmotor die groten-deels op klimaatvriendelijke ethanol draait, zijn plaats heeft in de energietransitie. “Het is moeilijk het wagenpark op middellange termijn helemaal elektrisch te maken. Waarom mikken we niet op een mix van 50 procent elektrische voertuigen en 50 procent voertuigen die op koolstofarme brandstoffen rijden? De bestaande benzinemotoren kun je heel snel aanpassen. Op die manier winnen we veel tijd in de transitie. Een hybride auto die een batterij combineert met een verbrandingsmotor op ethanol stoot 80 procent minder koolstof uit dan een klassieke benzinemotor. De verbrandingsmotor is nog niet uitgeteld.”

Die koolstofbesparingen zijn mogelijk omdat de ethanolproductie koolstofarm kan. “In onze fabrieken in Gent en Rotterdam capteren we een pak van de biogene koolstofuitstoot van het productieproces. Die biogene CO₂, die uit de lucht wordt gehaald gedurende de groei van de gewassen, verkopen we op de markt om fossiele CO₂ te vervangen. We kunnen klimaatneutraal worden, als we ons energieverbruik verder verminderen en als we onze productieprocessen elektrificeren en voeden met offshore windenergie. Op termijn is ook waterstof een optie. Vanaf 2025 willen we ethanol produceren op een koolstof-

vrije manier. We zijn pioniers in duurzaamheid”, aldus Peers.

Groenere processen

Zelfs bij een doorgedreven elektrificatie van het wagenpark is ethanol niet uitgeteld. “De chemiebedrijven kloppen bij ons aan. De sector heeft andere grondstoffen nodig om zijn processen te vergroenen. Ethanol is in veel chemische toepassingen een geschikte vervanger van aardolie en aardgas”, weet Peers. Op lange termijn ziet Alcogroup ook brood in de productie van *efuels*, die hoog op de agenda van de Europese Commissie staan. Dat zijn klimaatvriendelijke brandstoffen die geproduceerd worden op basis van CO₂ en waterstof. Peers: “In de scheep- en de luchtvaart is elektrificatie moeilijk en heb je brandstoffen met een lage koolstofuitstoot nodig, zoals *efuels*. We capteren nu al tot 400.000 ton CO₂ en hebben straks toegang tot het waterstofnetwerk dat in de havens langs onze fabrieken zal passeren. Wij zijn dus goed geplaatst om die brandstoffen te maken. Of die markt zich echt zal ontwikkelen, is moeilijk te voorspellen. Dat hangt onder



‘Een hybride auto die een batterij combineert met een verbrandingsmotor op ethanol stoot 80 procent minder koolstof uit dan een klassieke benzinemotor’

CHARLES-ALBERT PEERS, CEO ALCOGROUP



meer af van de Europese wetgeving na 2030. Maar als de kans zich aandient, kunnen we snel schakelen. Dat is een groot voordeel voor ons. Bij een goed project zijn we klaar om te investeren. We werken ook graag met partners, zodat we zelf minder geld vrij hoeven te maken.”

Maar kun je voedingsgewassen als mais verbranden of als chemische grondstof gebruiken? Moet je landbouwareaal opofferen om de energievoorziening te verbeteren? De maatschappelijke discussie is pittig, maar, zegt Peers: “We gebruiken enkel mais die voor veevoeding bestemd is. Wij halen daar bovendien de suikers uit, wat de methaanproductie van de veestapel vermindert. Het areaalvraagstuk? Op sommige plekken kun je enkel mais telen. In Europa is slechts 4 procent van de maisproductie bestemd voor biobrandstoffen. In de Verenigde Staten is dat 40 procent.”