

# TotalEnergies maakt in Antwerpse haven 'duurzame' vliegtuigbrandstof



**Het bedrijf TotalEnergies is in de Antwerpse haven gestart met de productie van SAF, een 'duurzame vliegtuigbrandstof' die volgens het bedrijf bij de productie tot 90 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoot dan de klassieke vliegtuigbrandstof. “SAF is op dit ogenblik het beste groene alternatief”, zegt luchtvaartspecialist Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen). Al zijn er ook enkele nadelen.**

TotalEnergies is vrijdag aan de Scheldelaan in Antwerpen officieel gestart met de productie van SAF. Dat is de afkorting voor de Engelse term *sustainable aviation fuel*. “We vertrekken voor de productie van deze vliegtuigbrandstof van gebruikte frituurolie en dierlijke vetten (*die bijvoorbeeld overblijven van een dier dat geslacht is, red.*)”, zegt Ann Veraverbeke, CEO van TotalEnergies in Antwerpen. “Die frituurolie wordt bijvoorbeeld opgehaald in restaurants en op containerparken. Wij verwerken die producten tot een vliegtuigbrandstof, die we verkopen aan bedrijven zoals Brussels Airlines, DHL en Ryanair. De grote milieuwinst zit erin dat we geen nieuwe olie moeten laten oppompen om die SAF te maken.”

TotalEnergies gaat in Antwerpen in eerste instantie 50.000 ton SAF per jaar produceren. Dat volume wordt in de komende jaren opgetrokken tot 80.000 ton SAF per jaar. “Onze SAF is anderhalf à twee keer duurder dan de klassieke kerosine die we in Antwerpen voor vliegtuigen produceren”, zegt Ann Veraverbeke. Dat valt goed mee, want in het algemeen is SAF

volgens specialisten makkelijk drie keer duurder dan klassieke vliegtuigbrandstof. “Wij kunnen die SAF relatief goedkoper produceren, omdat we al veel installaties hebben voor onze gewone brandstofproductie, en dus minder grote extra investeringen moeten doen”, zegt Ann Veraverbeke.

## Europa verplicht SAF

Hoewel de productie van SAF veel milieuvriendelijker is dan die van klassieke vliegtuigbrandstof, zal de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van TotalEnergies door dit nieuwe initiatief niet dalen. TotalEnergies blijft evenveel klassieke vliegtuigbrandstof produceren als voorheen. De productie van SAF komt erbovenop. Er blijven dan nog twee vragen. De eerste: als SAF duurder is dan klassieke vliegtuigbrandstof, waarom kopen luchtvaartmaatschappijen dat dan? Het antwoord zit in de Europese regelgeving. Sinds dit jaar moeten vluchten die vanuit Europa vertrekken, in hun brandstoftank minimaal 2 procent SAF bijmengen. Tegen 2030 wordt dat 6 procent en tegen 2050 zelfs 70 procent. Luchtvaartmaatschappijen móeten dus wel SAF kopen om aan de Europese regels te voldoen.

En dan volgt de tweede vraag: als we een vliegtuig nemen met nu dus 2 procent SAF in de tank, veroorzaken we dan minder milieuschade? “Beduidend minder, want voor die SAF wordt geen nieuwe olie opgepompt en die moet dus ook niet uit verre landen naar België worden getransporteerd”, zegt Wouter Dewulf. “Maar tijdens de vlucht is er geen verschil. SAF stoot dan evenveel CO<sub>2</sub> uit als klassieke kerosine. SAF is op dit moment wel het beste groenere alternatief. Ooit zal het wellicht technisch mogelijk zijn om grotere afstanden op elektriciteit of waterstof te vliegen, maar dat is niet voor de eerstkomende tien jaar.”

## Voor- én nadelen

SAF biedt volgens Wouter Dewulf ook nog een ander voordeel. “De prijzen voor frituurolie zijn fors gestegen, omdat er meer vraag naar is vanwege de productie van SAF. Daardoor hebben ondernemers die veel gebruikte frituurolie hebben, minder de neiging om die te verbranden en dus CO<sub>2</sub> in de lucht te laten komen”, zegt hij. “Maar er is ook een nadeel”, zegt Wouter Dewulf. “SAF wordt bijvoorbeeld van dierlijke vetten gemaakt. Vandaag worden die dierlijke vetten verwerkt in diervoeding. Als er minder vetten voor diervoeding beschikbaar zijn, omdat ze nu meer naar de productie van SAF gaan, zullen die dierlijke vetten voor diervoeding wellicht van verder gelegen gebieden moeten komen, ook uit andere werelddelen. Het transport van die dierlijke vetten stoot dan meer CO<sub>2</sub> uit. In zekere zin is er dus een gedeeltelijke verschuiving van de uitstoot.”

“Ondanks die nuances kan je wel zeggen dat SAF een groene stap vooruit is voor de luchtvaart”, zegt Wouter Dewulf. “Maar we zullen een veel grotere stap voorwaarts zetten met zogenaamde e-SAF. Dat is een brandstof die wordt gemaakt van afgevangen CO<sub>2</sub> uit de lucht en groene waterstof. Er komt dan geen CO<sub>2</sub> vrij. Vanaf 2030 moet in Europa van de 6 procent SAF die wordt bijgemengd in de tank van een vliegtuig, 1,2 procent e-SAF zijn. Dat is wél volledig groen. Maar die e-SAF is vandaag wel nog zo'n dertig keer duurder dan klassieke kerosine.”

TotalEnergies wil vanaf volgend jaar 150.000 ton minder CO<sub>2</sub> uitstoten

TotalEnergies zal vanaf september een groot onderhoud uitvoeren aan een deel van zijn installaties in de Antwerpse haven. Dat onderhoud gebeurt om de zes of zeven jaar. “We gaan dit keer van die onderhoudsperiode gebruikmaken om onze productieprocessen veel energiezuiniger te laten verlopen”, zegt Ann Veraverbeke, CEO van Total Energies in Antwerpen. “Daardoor gaan we vanaf 2026 zo'n 150.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar minder uitstoten.” In totaal stoot TotalEnergies in Antwerpen vandaag elk jaar zo'n vier miljoen ton CO<sub>2</sub> uit. Na de operatie zal het bedrijf in Antwerpen dus zo'n 4 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoten.

Christof Willocx