

*Met het klimaatakkoord in Parijs op zak roepen milieubewegingen almaar luider om het afbouwen van de dieselpductie. Net terwijl de Belgische raffinaderijen investeren in zwavelarme diesel.*

"Nu moeten we het einde van de diesel voorbereiden", liet de Franse minister van Milieu Ségolène Royal begin oktober, na het Volkswagen-schandaal, optekenen. Die mening kreeg na de Parijse klimaatop alleen maar meer bijval. Al is de begrafenis van diesel niet voor morgen, verzekert een strijdvvaardige Jean-Louis Nizet, voorzitter van de Belgische Petroleum Federatie (BPF): "De petrochemische bedrijven van Antwerpen zullen de laatste zijn die sluiten."

De petrochemische cluster in Antwerpen en Rotterdam is de tweede grootste ter wereld. Door de sterke integratie van het productieapparaat en de goede ligging slaagt hij er nog altijd in investeringen aan te trekken. Het Franse Total besliste in 2013 ruim 1 miljard euro te investeren in een opfrisbeurt van de raffinaderij en de bijbehorende petrochemische installaties in Antwerpen. Doel: meer zwavelarme diesel produceren, en restgassen recycleren om er nieuwe grondstoffen uit te halen.

Het Amerikaanse ExxonMobil zette in oktober de eerste spadesteek voor een delayed coker unit, een investering van meer dan 1 miljard dollar (790 miljoen euro), ook al om in de Scheldestad zwavelvrije diesel te vervaardigen. Rotterdam kreeg eind oktober 1 miljard euro toegestopt, voor een kraker die zware olieproducten omzet in smeermiddelen en laagzwavelige diesel.

"Toch kampt de sector met structurele moeilijkheden", zegt Nizet. Dan heeft hij het niet zozeer over de staking bij ExxonMobil midden december, eerst in de chemische fabriek in Zwijndrecht, vervolgens ook in de raffinaderij, die zelfs stilgelegd moest worden. "Op sectorniveau zijn er goede akkoorden afgesloten. Dat vervolgens de vakbonden op bedrijfsniveau nog meer eisen stellen, krijg je niet uitgelegd in de VS."

Dat komt boven op de klassieke Belgische nadelen: de hoge loonkosten en de hoge energiefactuur waar de petrochemische sector als grootverbruiker extra gevoelig aan is. De BPF klaagt al jaren het gevaar voor verhuis naar het buitenland aan, extra gevoed door te veel en te strenge nationale en Europese milieuwetten.

Er hangen nog meer donkere wolken boven de economische toekomst. Door de lage olieprijs zijn de marges op de raffinage opnieuw verbeterd, van 1,92 euro per vat in 2011 naar 2,83 euro vorig jaar. Maar de sector kampt met overcapaciteit.

Gedeeltelijk ligt dat aan het onevenwicht tussen de productie en de vraag. Uit een vat olie wordt ruwweg de helft benzine gewonnen, 25 tot 30 procent diesel, de rest wordt kerosine en zware dieselolie. Het probleem is dat zowat driekwart van de Europese consumptie uit diesel bestaat. Het gevolg: tekorten aan diesel, en overschotten aan benzine. Die worden nog verergerd doordat in het Midden-Oosten en in India nieuwe raffinaderijen werden gebouwd, die nu naar het Oude Continent exporteren.

Hetzelfde gebeurt in de Verenigde Staten. Niet alleen keldert de export naar de Amerikaanse markt, de yankees concurreren ook op de wereldmarkt met Europese benzineproducenten. De Amerikanen kunnen profiteren van erg lage energieprijzen. Met als toetje de verplichte bijmenging van biobrandstoffen in Europa, die de krimpende markt voor andere petroleumderivaten nog verder beperkt.

Sinds 2008 deden in Europa vijftien raffinaderijen de deuren toe, zowat 10 procent van de productie. "Er zal tegen 2020 nog eens 1,5 miljoen vaten aan capaciteit verdwijnen", voorspelt Nizet. "Dat zijn nog eens tien fabrieken." De investeringen van Total en ExxonMobil vergroten de capaciteit niet. Die spelen in op de stijgende vraag naar zwavelarme diesel.

Almaar efficiëntere raffinaderijen dus, terwijl we almaar minder olieproducten consumeren. In 1973 was het zwarte goud goed voor 59 procent van het primaire energieverbruik in België. De opkomst van kern- en hernieuwbare energie deden dat aandeel dalen naar 40 procent. Het verplicht bijmengen van biobrandstoffen en het lagere verbruik van de nieuwe, zuiniger automodellen ondergraaft het oliegebruik nog verder. Overigens ligt die 40 procent boven het Europese gemiddelde van 34 procent. Dat heeft veel te maken met de petrochemische cluster in ons land. Van de 23 miljoen ton olie die de Belgen in 2014 verbruikten, ging 8,2 miljoen ton naar brandstoffen en 8,1 miljoen ton naar de petrochemie.

Het klimaatakkoord dat 190 landen afsloten in Parijs, belooft nog meer ramspoed voor de sector. Al wordt de term fossiele brandstoffen nergens gebruikt in de tekst, toch moet het akkoord volgens velen een opstap zijn om het wereldwijde verbruik van olie en gas aan banden te leggen.

"Het klimaatakkoord is tamelijk revolutionair", weet Thierry Vanelslander, onderzoeksprofessor bij het departement transport en ruimtelijke economie van de Universiteit Antwerpen. "Als we op die weg doorgaan, dan zal dat impact hebben op de vraag naar klassieke brandstoffen. Er zullen nieuwe investeringen nodig zijn, die ook elders kunnen plaatsvinden. De hoofdkwartieren van de grote olie- en gasconcerns liggen helaas niet in België. Ik vermoed dat daar nu al druk wordt gerekend, en dat ze zullen lobbyen om beslissingen te beïnvloeden, of hun productie te diversifiëren. Maar het is niet zeker dat onze gunstige ligging de nadelen kan compenseren als het over nieuwe brandstoffen gaat", zegt Vanelslander.

Voor Johan Braem, zaakvoerder van Solidus Capital, is Parijs grotendeels wishful thinking. "Een doelstelling tussen 2050 en 2100, en geen straf voor een land dat zijn beloftes niet nakomt. Fiat-Chrysler heeft nu emissierechten gekocht, grote landen doen dat ook. Ik begrijp niet dat zoiets wordt toegelaten. Dat is alsof ik alcoholrechten zou kopen van een geheelonthouder voor de eindejaarsfeesten. Een land zou een doelstelling moeten hebben om zijn emissies terug te dringen, en als het die niet haalt, een boete krijgen. Dát zou geloofwaardig zijn."

Bij de Belgische Petroleum Federatie stapt Nizet evenmin mee in het voluntarisme van sommige ministers. "Onze raffinaderijen staan in de wereldwijde top tien voor energie-efficiëntie en uitstoot van broeikasgassen. Dan begrijp ik niet dat politici meestappen in het Europese verhaal om de uitstoot met 80 of 90 procent af te bouwen. Het is moeilijker voor een leerling die 95 procent haalt, nog 3 procent te verbeteren, dan voor één die 60 of 70 procent haalt."

"Begrijp me niet verkeerd: wij zijn niet tegen een wereldwijde CO2-belasting. Maar dan overall, en ook voor lpg en andere brandstoffen. De enige milieuwetgeving die de regering-Michel al heeft genomen, is de dieselbelasting doen stijgen. Dat is geen milieubelasting, maar een begrotingsmaatregel", grijnst Nizet. "We worden soms moeilijk gehoord door de politiek. De administratie lijkt te denken dat wij het oude zakenmodel zijn, maar wij zijn geen ouderwetse sector. Wij blijven nodig."

"Elk miljoen ton olie dat niet in Europa wordt geraffineerd, levert 35 procent meer uitstoot van broeikasgassen op. Daarom vragen wij beschermingsmaatregelen tegen carbon leakage. Sommigen pleiten voor een volledige afbouw van fossiele brandstoffen. Ik denk dat dat zeer slecht nieuws zou zijn voor de planeet. Ook het Internationaal Energie Agentschap gaat ervan uit dat we in een temperatuurstijging van 2 graden in 2040 nog altijd 60 procent afhankelijk zijn van fossiele energie."

Daarbovenop komt dat Europa nu nog goed is voor 10 procent van de uitstoot van broeikasgassen, een aandeel dat tegen 2025 wellicht nog amper 6 procent bedraagt. "In Parijs hebben 180 landen plannen gepresenteerd, maar Europa is de enige regio die de doelstellingen ook in wetten heeft omgezet. Het emissierechtensysteem kost onze industrie vanaf 2030 maar liefst 30 euro per ton. Dat zijn kosten die onze Russische en Amerikaanse collega's niet hebben. Sommigen betwijfelen of er al carbon leakage is, maar er is zeker investment leakage."

Johan Braem is niet zo pessimistisch over de toekomst van de petrochemiecluster. "Twee derde van het olieverbruik gaat naar transport. Voor vliegtuigen en scheepvaart zijn er nog geen goede alternatieven. Wereldwijd rijden er een miljard wagens, en daar komen er elk jaar zowat een miljoen bij. Kijk naar China: 15 procent meer auto's verkocht, 8 procent meer olie geïmporteerd. Zelfs met kleinere en zuinigere motoren, en almaar meer hybride en elektrische auto's, blijft olie nog jaren erg belangrijk."

Ook Nizet gelooft niet dat er de komende 20 of 25 jaar een oplossing zal zijn voor de vraag naar transport. "De meest optimistische scenario's gaan uit van 10 procent elektrische wagens tegen 2030. Sommigen verwachten dat de chemiesector binnen vier decennia volledig biogebaseerd zal zijn. Chemie op basis van biomaterialen is nu goed voor 9 procent van de productie, olie voor 68 procent. Met de lage olieprijs zie ik die overstap niet snel gebeuren."

Braem: "In de Verenigde Staten rijden relatief veel wagens op gas, maar in Europa zijn alternatieve brandstoffen een kip-of-eiverhaal: zonder tankstations geen overstap naar lpg en cng, en zonder wagens niet genoeg tankstations. Bij elektrische wagens moet het stroomnet worden aangepast om toe te laten dat enkele honderdduizenden Europese wagens tegelijk opladen."

Zelfs het dieselschandaal bij de Duitse autobouwer Volkswagen lijkt niet tot enorme verschuivingen in het aankoopgedrag te leiden. Braem: "Dat zal marktaandeel verschuiven, maar niet leiden tot minder autoverkoop." Toch blijkt uit de eerste verkoopcijfers in Frankrijk dat er iets minder dieselwagens worden verkocht, weet Nizet. "Dat is jammer. De technologie om aan de milieunorm Euro 6 te voldoen, bestaat, maar kost 500 tot 800 euro. Daardoor kan een kleine dieselwagen niet concurreren met een benzine. Maar als dieselgate één ding heeft blootgelegd, dan wel dat er in Europa geen enkel instituut de uitstoot controleert. Dat is pas erg."

Luc Huysmans

Copyright © 2015 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden