

De grootste biobrandstoffenfabriek ter wereld bestaat bij de gratie van de overheid

Willem van Reijendam
Delfzijl

De grootste biobrandstoffenfabriek ter wereld staat sinds kort in Delfzijl. Bio MCN werd gisteren geopend door de Groningse commissaris van de koningin Max van den Berg. In de fabriek reiken economie en ecologie elkaar de hand.

Een raceauto bijtanken en vervolgens de loftrompet steken over de duurzame bedoelingen van de brandstofproducent. Dat was de paradoxale openingshandeling, gistermiddag, van 's werelds grootste biobrandstoffenfabriek, op het chemiepark in Delfzijl. Onder een strakblauwe lucht, in de volle zon, heeft elke fabriek zelfs op die plaats iets milieuvriendelijks, maar die van BioMCN, producent van biomethanol, verdient dat predikaat ook echt.

Het bedrijf maakt uit het afvalproduct glycerine methanol, een bijmengbrandstof voor benzine. Dat gebeurt volgens een nieuw procédé. Kordate investeerders zorgden vervolgens voor een grote productiefaciliteit, die met 250 miljoen liter biomethanol per jaar heel Nederland van groene bijmengbrandstof kan voorzien.

Terwijl de Groningse commissaris van de koningin Max van den Berg de biomethanol in de tank laat lopen, volgen 250 belangstellenden het ritueel op een videoscherm in een naburig kerkje.

Het bedrijf bestaat bij de gratie van het feit dat begin deze eeuw werd afgesproken dat een deel van de autobrandstof 'groen' moet zijn, dat wil zeggen niet afkomstig

Bio MCN
Voormalig onderdeel van Econcern (failliet)
Waterland
Private-equityfonds redde het bedrijf met investeringen
Goede bedoelingen
Autobrandstof moet straks deels groen zijn

van fossiele brandstoffen. Deze zogeheten bijmengverplichting zou per 2010 5,75% worden. Die is inmiddels door milieuminister Jacqueline Cramer naar beneden bijgesteld naar 4%, omdat veel bijmengbrandstof uit voedselgewassen werd gewonnen.

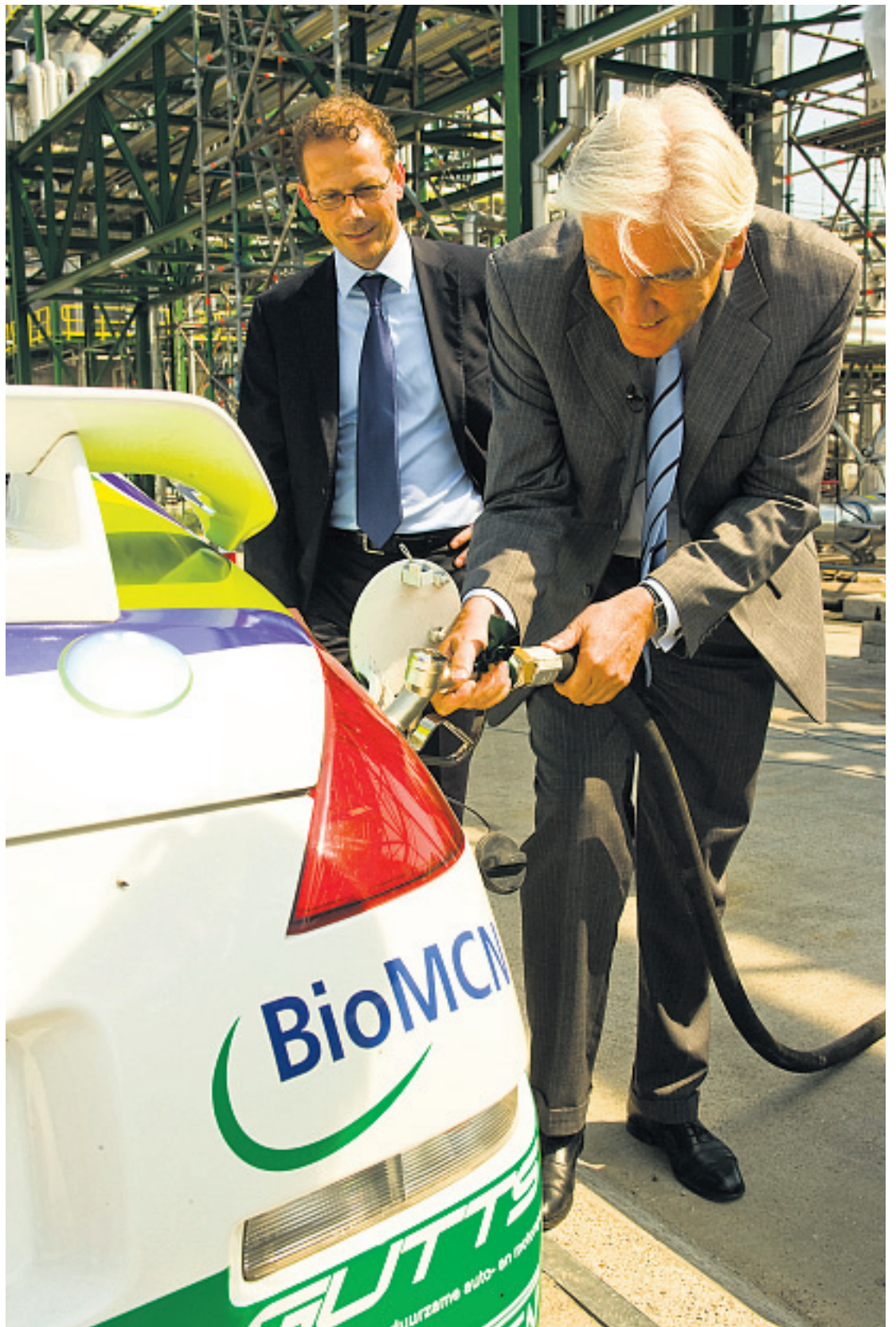
Dat laatste geeft aan hoe wispelturig de overheid is en dat baart ook directeur Rob Voncken van BioMCN wat zorgen. 'Het is nooit prettig om afhankelijk te zijn van de overheid. Door de bijmengverplichting te verlagen werd ook de productie van tweedegeneratie biobrandstoffen belemmerd, die geen gebruik maken van landbouwgewassen. Je gaat ervan uit dat de overheid het pad effent voor deze transitie, maar wij gaan nu zelf voorop om de valkuilen te dichten.'

Zijn product, biomethanol, wordt in tegenstelling tot 'reguliere' methanol niet uit aardgas gemaakt, maar met ruwe glycerine als grondstof. Een bijproduct dat vrijkomt bij het verwerken van plantaardige oliën en dierlijke vetten. Omdat het een reststroom betreft is het ook relatief goedkoop. Voncken verwacht volgend jaar dan ook al zwarte cijfers te schrijven.

BioMCN was onderdeel van Econcern, dat vorig jaar failliet ging, maar werd gered door private-equityfonds Waterland. De investeringen, in totaal inmiddels meer dan € 100 mln, zijn daardoor niet in rook opgegaan. Voncken wil de productie de komende jaren geleidelijk opvoeren tot een miljard liter biobrandstof: 'Wij kijken niet alleen naar Nederland maar hebben ook contact met buitenlandse partijen. Er is veel belangstelling voor dit product.'

De raceauto die werd afgetankt met M85 (85% bio-methanol en 15% benzine) lijkt op het eerste gezicht niet de meest voor de hand liggende bestemming voor biomethanol, geeft hij toe: 'Het is wel een goede brandstof, mits er kleine aanpassingen aan de software en leidingen worden gemaakt. Het zal nog wel even duren voor langs de snelweg bijna pure bio-methanol kan worden getankt.'

Voorlopig moet BioMCN het dus hebben van de groene bedoelingen van de overheid.



Max van den Berg (rechts) en Bio MCN-directeur Rob Voncken

Foto: Judith van der Meulen

