

# belangrijkste redenen tegen voedsel als biobrandstof

**Biobrandstof uit voedsel is een doodlopende weg. Er is zoveel landbouwgrond voor nodig dat mensen van hun land worden verjaagd, regenwoud wordt gekapt en zeldzame dieren en planten verdwijnen. Biodiesel uit voedsel is bijna twee keer zo schadelijk voor het klimaat dan diesel op basis van aardolie. Voedsel hoort op ons bord, niet in de tank.**

**Milieudefensie pleit ervoor het gebruik van biobrandstof uit voedselgewassen stop te zetten. De omzetting van de nieuwe EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED II) is daarvoor een uitgelezen kans.**

1

## Ontbossing en verlies biodiversiteit

Voor de productie van biobrandstoffen uit voedsel is veel landbouwgrond nodig. Maar er is geen landbouwgrond over. De beschikbare landbouwgrond is nodig om de groeiende wereldbevolking te voeden. Biobrandstoffen uit voedsel leiden daarom tot de omzetting van bos en grasland in nieuwe landbouwgrond. Als gevolg van het biobrandstoffenbeleid van de Europese Unie is in Zuidoost-Azië naar schatting 1 miljoen hectare regenwoud gekapt voor de aanleg van nieuwe palmolieplantages.<sup>1</sup> Door ontbossing verdwijnt het leefgebied van diersoorten die met uitsterven bedreigd zijn, zoals de orang-oetan en de Sumatraanse tijger.

2

## Klimaatschade

Naast het verlies van biodiversiteit is ontbossing slecht voor het klimaat. Als de uitstoot door omzetting van bos, veengrond en grasland wordt meegeteld, is het gebruik van biobrandstof uit voedselgewassen gemiddeld 50% slechter voor het klimaat dan fossiele brandstof. Biodiesel uit palmolie leidt tot 3 keer meer uitstoot van broeikasgassen dan gewone diesel en biodiesel uit sojaolie tot 2 keer meer.<sup>2</sup> Een onderzoek gepubliceerd in het wetenschappelijke tijdschrift *Nature* in 2018 stelt dat biobrandstof uit mais en tarwe minstens 2 keer zoveel CO<sub>2</sub> uitstoot dan benzine.<sup>3</sup> Land dat niet gebruikt wordt voor de productie van biobrandstoffen kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor natuurontwikkeling, wat meer CO<sub>2</sub> uit de lucht haalt en dus goed is voor het klimaat.





### 3

## Mensenrechtenschendingen en honger

De aanleg van plantages en akkerland om te voldoen aan de toenemende vraag naar biobrandstoffen leidt tot mensenrechtenschendingen in het mondiale Zuiden. Mensen die leven van landbouw en bosproducten worden, vaak met intimidatie en geweld, van hun land gejaagd. Zij verliezen daarmee ook hun inkomen.<sup>4</sup> De Speciale Rapporteurs van de Verenigde Naties voor het Recht op Voedsel hebben meerdere malen gewaarschuwd dat het gebruik van biobrandstof uit voedsel het recht op voedsel schaadt. Het leidt tot meer schommelingen in de voedselprijzen op de wereldmarkt. Dat raakt vooral de allerarmsten.<sup>5</sup>

### 4

## Samen tegen voedsel in de tank

Al sinds het begin van de discussie over biobrandstoffen is er brede overeenstemming dat het inzetten van voedselgewassen niet goed is. In 2017 trokken 174 Nederlandse wetenschappers aan de alarmbel. Ze vroegen het kabinet een eind te maken aan het gebruik van biobrandstoffen uit voedselgewassen.<sup>6</sup> Ook de Tweede Kamer zit op die lijn. In verschillende moties over biobrandstoffen overwoog ze onder meer “dat uitbreiding van de productiecapaciteit in Nederland onwenselijk is gezien het einddoel van 0% bijmenging van conventionele biobrandstoffen”<sup>7</sup>, “dat het doel

van het brandstoffenbeleid is om broeikasgassen te verminderen en het gebruik van voedingsgewassen onwenselijk is,”<sup>8</sup> en “dat concurrentie met voedselgewassen voorkomen dient te worden.”<sup>9</sup>

Toch verdwijnt er nog steeds veel voedsel in de tank. In 2018 verdween er naar schatting 1,3 miljoen ton mais, tarwe, suikerbiet, suikerriet, gerst, en rogge in de Nederlandse tank. Om die hoeveelheid te produceren is een oppervlakte nodig ter grootte van de helft van de provincie Limburg. De hoeveelheid tarwe alleen al is voldoende om elke inwoner van Nederland wekelijks bijna twee stokbroden te geven. Uiteindelijk levert dit slechts 1,5% van het energieverbruik van het Nederlandse spoor- en wegverkeer.<sup>10</sup> In 2018 meldde voor het eerst sinds 2015 een Nederlands bedrijf weer een levering van biobrandstof uit palmolie en sojaolie. Dit toont aan dat de beleidswens om geen palm- en sojaolie in te zetten dringend wettelijk verankerd moet worden.

Nederlandse bedrijven zijn ook actief in de productie en export van biobrandstoffen. Volgens journalist Ties Joosten zouden ze in 2018 720.000 ton biodiesel uit palmolie hebben geproduceerd.<sup>11</sup> Dit is ongeveer 20% van de Europese productie.<sup>12</sup> Daarnaast heeft Nederland een belangrijke faciliterende rol in de doorvoer van palmolie via de haven van Rotterdam voor verwerking elders in Europa. Nederland is de grootste palmolie-importeur van Europa met een aandeel van ongeveer 50%.<sup>13</sup> Van de palmolie die in Europa wordt geïmporteerd wordt ruim de helft verwerkt tot biodiesel.<sup>14</sup>

# 5

## Voedsel in de tank is niet nodig

Nederland stimuleert het gebruik van biobrandstof uit voedselgewassen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegverkeer te verminderen. De Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED I) uit 2009 bepaalt dat in 2020 10% van de energie in de vervoersector van de lidstaten hernieuwbaar moet zijn. Staatssecretaris Van Veldhoven gaf in september 2019 nog in de Tweede Kamer aan dat het onder de RED I niet mogelijk was om de inzet van biobrandstoffen uit palm- en sojaolie, laat staan uit andere voedselgewassen, wettelijk uit te sluiten.<sup>15</sup>

In 2018 nam de Europese Unie een nieuwe richtlijn hernieuwbare energie voor 2021 - 2030 (RED II) aan. Het bindend streefcijfer voor hernieuwbare energie in transport is verlaagd naar 7%. Het gebruik van biobrandstof uit palmolie om hernieuwbare energiedoelen te halen, wordt uitgefaseerd. Bovendien laat de RED II de lidstaten toe om alle biobrandstof uit voedsel volledig uit te sluiten.

Net toen vanuit Europa het signaal kwam dat de biobrandstoffen in het wegverkeer maar een bescheiden toekomst hebben, maakte Nederland wilde plannen. Om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vervoersector omlaag te krijgen, wil het kabinet dat er in 2030 tot 3 keer zoveel biobrandstoffen worden gebruikt dan in 2017.<sup>16</sup> En daar blijft het niet bij. Begin maart opperde Minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen het idee ook de luchtvaartsector te verplichten in 2030 14 % biokerosine bij te mengen.<sup>17</sup> Indien hier geen strikte voorwaarden aan gekoppeld worden, kan dit leiden tot een flinke toename van de vraag naar voedselgewassen of niet-duurzame inzet van andere grondstoffen.

Duurzame oplossingen zijn voorhanden. Het gebruik van biobrandstoffen uit voedselgewassen is een valse oplossing die de transitie naar duurzaam vervoer afremt. De Nederlandse regering moet inzetten op echte oplossingen voor duurzaam vervoer.

## Onze aanbevelingen voor de Nederlandse regering:

- Stop het gebruik van biobrandstoffen op basis van voedsel
- Duurzame grondstoffen zijn beperkt beschikbaar. Pas de ambities voor de inzet van andere biobrandstoffen daarop aan
- Stop de handel en productie van biobrandstof uit voedsel
- Pleit in Europa voor maatregelen die een einde maken aan voedsel in de tank



## Noten

- 1 Valin, Hugo, Daan Peters, Maarten van den Berg, Stefan Frank, Petr Havlik, Nicklas Forsell, and others, 'The Land Use Change Impact of Biofuels Consumed in the EU. Quantification of Area and Greenhouse Gas Impacts' (Brussels: European Commission/Ecofys/IIASA/E4tech, 27 August 2015) [ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report\\_GLOBIOM\\_publication.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf) (accessed 10 December 2019)
- 2 Transport & Environment, 'Globiom: The Basis for Biofuel Policy Post-2020' (Brussels: Transport & Environment, April 2016) [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016\\_04\\_TE\\_Globiom\\_paper\\_FINAL\\_0.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf)
- 3 Searchinger, Timothy D., Stefan Wirsenijs, Tim Beringer, and Patrice Dumas, 'Assessing the Efficiency of Changes in Land Use for Mitigating Climate Change', *Nature*, 564.7735 (2018), 249–53 [doi.org/10.1038/s41586-018-0757-z](https://doi.org/10.1038/s41586-018-0757-z)
- 4 Milieudefensie, 'Beroofd van land en inkomen', Milieudefensie [www.milieudedefensie.nl/red-het-regenwoud/beroofd-van-land-en-inkomen](http://www.milieudedefensie.nl/red-het-regenwoud/beroofd-van-land-en-inkomen) (accessed 15 April 2020)
- 5 De Schutter, Olivier, 'Observations on the Current Food Price Situation (OHCHR, 21 January 2011) [www.srfood.org/images/stories/pdf/otherdocuments/20110124\\_background-note-food-price-situation\\_en.pdf](http://www.srfood.org/images/stories/pdf/otherdocuments/20110124_background-note-food-price-situation_en.pdf)  
Elver, Hilal, 'MEPs Take Note: Biofuels Are Synonymous with High, Volatile Food Prices', Euractiv, 2015 [www.euractiv.com/section/agriculture-food/opinion/meps-take-note-biofuels-are-synonymous-with-high-volatile-food-prices](http://www.euractiv.com/section/agriculture-food/opinion/meps-take-note-biofuels-are-synonymous-with-high-volatile-food-prices) (accessed 29 February 2020)
- 6 'Open Brief Aan Staatssecretaris van Veldhoven En Minister Wiebes. Stop Het Gebruik van Voedselgewassen Voor Biobrandstof', 2 December 2017 [brandstofbrief.nl](http://brandstofbrief.nl)
- 7 Dik-Faber, Carla, 'Motie van Het Lid Dik-Faber over Het Aandeel Biobrandstoffen Uit Voedselgewassen. Kamerstuk 32 813-34, 2013 [www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2013Z00581&did=2013D01223](http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2013Z00581&did=2013D01223)
- 8 Vos, J.C. (Jan), 'Motie van Het Lid Jan Vos over Duurzaamheidscriteria Voor Geavanceerde Biobrandstoffen. Kamerstuk 32 813-37, 2013 [www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2013Z00584&did=2013D01228](http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2013Z00584&did=2013D01228)
- 9 Dijkstra, Remco, 'Motie van Het Lid Remco Dijkstra over Bij Biobrandstoffen Sturen Op de Reductie van Broeikasgassen. Kamerstuk 30 196-523, 2017 [www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2017Z02926&did=2017D06100](http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2017Z02926&did=2017D06100)
- 10 Nederlandse Emissieautoriteit, 'Rapportage Energie Voor Vervoer in Nederland 2018. Naleving Verplichtingen Wet-En Regelgeving Energie Voor Vervoer. Versie 1.1 (The Hague: Dutch Emission Authority, 18 June 2019) [www.emissieautoriteit.nl/binaries/nederlandse-emissieautoriteit/documenten/publicatie/2019/07/03/rapportage-energie-voor-vervoer-in-nederland-2018/rapportage2018\\_eindversie\\_1.1\\_webversie.pdf](http://www.emissieautoriteit.nl/binaries/nederlandse-emissieautoriteit/documenten/publicatie/2019/07/03/rapportage-energie-voor-vervoer-in-nederland-2018/rapportage2018_eindversie_1.1_webversie.pdf)
- 11 Joosten, Ties, 'Ondanks mooie woorden stroomt palmolie massaal via Nederland de benzinetaank in', *Follow the Money - Platform voor onderzoeksjournalistiek*, 2018 [www.ftm.nl/artikelen/europees-verbod-palmolie-biobrandstoffen](http://www.ftm.nl/artikelen/europees-verbod-palmolie-biobrandstoffen) (accessed 6 January 2020)
- 12 Transport & Environment, 'Up in Smoke: Europe's Cars Driving Deforestation in South East Asia. Diesel Cars Burn More than Half of Palm Oil Imported into Europe - 2017 Figures' (Brussels: Transport & Environment, June 2018) [www.transportenvironment.org/sites/te/files/Europe%E2%80%99s%20cars%20driving%20deforestation%20in%20South%20East%20Asia.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/Europe%E2%80%99s%20cars%20driving%20deforestation%20in%20South%20East%20Asia.pdf) (accessed 22 December 2019)
- 13 CE Delft, 'Vuile handen', 2020.
- 14 Transport & Environment, 'The Trend Worsens; More Palm Oil for Energy, Less for Food. Drivers Burn More than Half of Palm Oil Imported into the EU - 2018 Data' (Brussels: Transport & Environment, June 2019) [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/final%20palm%20briefing%202019.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/final%20palm%20briefing%202019.pdf)
- 15 Tweede Kamer, 'Verslag van Een Algemeen Overleg, Gehouden Op 5 September 2019, over Duurzaam Vervoer. Kamerstuk 31 305-295' (Tweede Kamer, 2019) [zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-295](http://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-295)
- 16 Klimaatberaad, 'Klimaatakkoord', 2019 [www.klimaatakkoord.nl/binaries/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord/klimaatakkoord.pdf](http://www.klimaatakkoord.nl/binaries/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord/klimaatakkoord.pdf)
- 17 Van Nieuwenhuizen, Cora, 'Kamerbrief to Tweede Kamer, 'Kamerbrief Ontwikkelingen Duurzame Brandstoffen Luchtvaart', 3 March 2020 [www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/03/03/bijmengverplichting-luchtvaart-en-andere-ontwikkelingen-duurzame-brandstoffen/bijmengverplichting-luchtvaart-en-andere-ontwikkelingen-duurzame-brandstoffen.pdf](http://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/03/03/bijmengverplichting-luchtvaart-en-andere-ontwikkelingen-duurzame-brandstoffen/bijmengverplichting-luchtvaart-en-andere-ontwikkelingen-duurzame-brandstoffen.pdf)



Milieudefensie – Friends of the Earth Netherlands  
Postbus 19199, 1000 GD Amsterdam  
[service@milieudefensie.nl](mailto:service@milieudefensie.nl)  
[www.milieudefensie.nl](http://www.milieudefensie.nl)

© Milieudefensie, april 2020